

COMMISSIE MARITIEM RECHT

TWEEDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)

ALGEMENE BEPALINGEN
(Bronnen en uitlegging)

OVERHEIDSSCHEPEN

Verslaggever: Eric Van Hooydonk



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

TWEEDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011 en 2012 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op www.zeerecht.be zoals hij is voorgesteld tijdens de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.

COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)

ALGEMENE BEPALINGEN (BRONNEN EN UITLEGGING)
OVERHEIDSSCHEPEN

TWEEDE BLAUWBOEK
OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Verslaggever:
Eric Van Hooydonk

Le droit maritime est une matière immense; le danger est de nous y perdre.

(Voorzitter Victor Jacobs tijdens de opening van de sessie van de zeerechtafdeling tijdens het internationaal handelsrechtcongres in Antwerpen op 28 september 1885, in *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885)*, Brussel / Parijs, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 97)

COLOFON

Eric Van Hooydonk
Tweede Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht
Antwerpen
Commissie Maritiem Recht
2012

175 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer
Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

In de eerste jaarthelft van 2011 wordt een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen wordt onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het tweede in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 25 januari 2011

Etienne Schouppe
Staatssecretaris voor Mobiliteit



TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding¹ en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalfstal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat een aantal 'Algemene bepalingen' over de bronnen van het scheepvaartrecht – waaronder de voor het scheepvaart- en havenbedrijf belangrijke zelfregulering (inz. gebruiken en algemene contractvoorwaarden) – en de interpretatie van het nieuwe wetboek en van scheepvaartovereenkomsten, en voorts een Hoofdstuk over de toepassing van het wetboek op overheidsschepen.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De

¹ De websites werden laatst geconsulteerd op 15 januari 2011.

Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

Antwerpen, 25 januari 2011

Eric Van Hooydonk
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL 'ALGEMENE BEPALINGEN' EN HET HOOFDSTUK 'OVERHEIDSSCHEPEN' VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)

Vanuit de visie op het scheepvaartrecht als een autonome rechtstak zijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek bepalingen opgenomen over de bronnen van het scheepvaartrecht. In deze bepalingen wordt het belang onderstreept van o.m. supranationale en internationale bronnen, zelfregulering en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, welke in voorkomend geval voorrang hebben op het gemeen recht. Een wettelijke explicitering van de bronnen van het scheepvaartrecht bevordert de rechtszekerheid en doet het Belgisch Scheepvaartwetboek aansluiten bij de verwachtingen van het scheepvaart- en havenbedrijf.

Wat specifiek zelfregulering (inz. gebruiken, algemene voorwaarden en professionele richtsnoeren) betreft wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een evenwichtig geheel van maatregelen voorgesteld die er op gericht zijn om deze essentiële rechtsbron optimaal te doen functioneren. Enerzijds wordt een efficiënte en realistische werkwijze m.b.t. kennisname en aanvaarding ingevoerd; anderzijds wordt een doorgedreven rechterlijke kwaliteitscontrole mogelijk gemaakt (via een redelijkheidstoetsing en een bijzondere interpretatieregel).

Verder bevatten de algemene bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek bijzondere regels voor wetsinterpretatie. Vooreerst verzekert een uitdrukkelijke wetsbepaling een verdragsautonome en verdragsconforme interpretatie. Verder dient het wetboek te worden uitgelegd op een wijze die aansluit bij de specifieke context van het scheepvaartrecht eerder dan bij het gemeen landrecht, en die bijdraagt tot internationale eenmaking. De opname van interpretatieregels wordt ondersteund door verdragsrechtelijke en buitenlandse ontwikkelingen en draagt bij tot de interne en internationale rechtszekerheid en de aantrekkingskracht van België als scheepvaart- en havenland en forum voor de afhandeling van rechtsgeschillen.

Verder zijn enkele bijzondere regels voor de interpretatie van scheepvaartovereenkomsten uitgewerkt, die beogen aan te sluiten bij de context van het scheepvaart- en havenbedrijf.

Overeenkomstig de doelstelling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen, wordt ervoor geopteerd overheidsschepen en particuliere schepen zoveel mogelijk op gelijke voet te behandelen. Aangezien schepen toebehorend aan Belgische overheden principieel aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen, dient hun rechtspositie niet langer te worden beheerst door de Staatsschepenwet.

Hoewel principieel wordt geopteerd voor een onderwerping van de Belgische overheidsschepen aan dezelfde regels als de particuliere schepen, kunnen op dit uitgangspunt enkele limitatief omschreven uitzonderingen worden gemaakt m.b.t. gezagsschepen. De noodzaak van dergelijke uitzonderingen zal nader worden afgewogen in de latere Blauwboeken.

Voor vreemde overheidsschepen wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek de regeling van het Staatsschepenverdrag 1926 als uitgangspunt genomen. Er is geen enkele aanleiding om dit verdrag op te zeggen. De bepalingen ervan worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen en toepasselijk verklaard ongeacht of de betrokken vreemde Staat partij bij het verdrag is..

INHOUD

VOORWOORD DOOR ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT	5
TEN GELEIDE DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM RECHT	6
KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL ‘ALGEMENE BEPALINGEN’ EN HET HOOFDSTUK ‘OVERHEIDSSCHEPEN’ VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)	8
INHOUD	10
AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN	15
ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS	21
1. ALGEMENE OPZET	23
A. POSITIE IN HET WETBOEK	23
B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN	24
2. BRONNEN	26
A. HUIDIGE REGELING	26
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	26
A.2. BEOORDELING	26
A) ALGEMENE KRITIEK	26
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	43
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	48
- DUITSLAND	48
- ENGELAND	50
- FRANKRIJK	54
- LUXEMBURG	55
- NEDERLAND	55
- ANDERE LANDEN	59
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	62
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	62
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	63
E) SLOTSOM	67
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	68
B.1. ARTIKEL 2.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	68
A) WETTEKST	68
B) TOELICHTING	68
B.2. ARTIKEL 2.2. VOORRANG VAN SUPRANATIONAAL EN INTERNATIONAAL RECHT	72
A) WETTEKST	72
B) TOELICHTING	72
B.3. ARTIKEL 2.3. VOORRANG VAN CONSUMENTENWETGEVING	73
A) WETTEKST	73
B) TOELICHTING	73
B.4. ARTIKEL 2.4. BRONNEN VAN SCHEEPVAARTRECHT	73
A) WETTEKST	73
B) TOELICHTING	74
	10

B.5. ARTIKEL 2.5. MATERIËLE TOEPASSING	74
A) WETTEKST	74
B) TOELICHTING	75
B.6. ARTIKEL 2.6. ANDERE WETGEVING	76
A) WETTEKST	76
B) TOELICHTING	76
B.7. ARTIKEL 2.7. AFWIJKENDE BEDINGEN	76
A) WETTEKST	76
B) TOELICHTING	76
B.8. ARTIKEL 2.8. BEKENDMAKING	77
A) WETTEKST	77
B) TOELICHTING	77
B.9. ARTIKEL 2.9. GEBRUIKEN	79
A) WETTEKST	79
B) TOELICHTING	79
B.10. ARTIKEL 2.10. ALGEMENE VOORWAARDEN	82
A) WETTEKST	82
B) TOELICHTING	83
B.11. ARTIKEL 2.11. RICHTSNOEREN	87
A) WETTEKST	87
B) TOELICHTING	87
B.12. ARTIKEL 2.12. TAAL	88
A) WETTEKST	88
B) TOELICHTING	88
B.13. ARTIKEL 2.13. TOETSING	90
A) WETTEKST	90
B) TOELICHTING	91

3. UITLEGGING **95**

A. HUIDIGE REGELING	95
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	95
A.2. BEOORDELING	95
A) ALGEMENE KRITIEK	95
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	97
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	102
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	105
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	105
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	105
E) SLOTSOM	106
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	107
B.1. ARTIKEL 2.14. UITLEGGING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK	107
A) WETTEKST	107
B) TOELICHTING	107
B.1. ARTIKEL 2.15. UITLEGGING VAN SCHEEPVAARTOVEREENKOMSTEN	112
A) WETTEKST	112
B) TOELICHTING	113

4. OVERHEIDSSCHEPEN	116
A. HUIDIGE REGELING	116
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	116
A.2. BEOORDELING	123
A) ALGEMENE KRITIEK	123
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	123
- INADEQUATE DEFINITIES VAN ZEESCHIP EN BINNENSCHIP IN DE ZEEWET	123
- GEBREK AAN COÖRDINATIE TUSSEN DE ZEEWET EN DE STAATSSCHEPENWET	125
- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT HET INTERNATIONAAL TOEPASSINGSGEBIED VAN HET STAATSSCHEPENVERDRAG 1926 IN BELGIË EN VERWARRING TUSSEN VOLKENRECHTELIJKE IMMUNITEIT EN TOEPASSELIJKHEID VAN HET INTERN ZEERECHT	126
- VERWARRING OVER DE IMPACT VAN DE STAATSSCHEPENWET OP HET GEMEEN RECHT INZAKE OVERHEIDSAANSPRAKELIJKHEID	136
- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT DE TOEPASSELIJKHEID VAN DE STAATSSCHEPENWET OP SCHEPEN VAN ANDERE OVERHEDEN DAN DE BELGISCHE STAAT	137
- DISPARITEITEN TUSSEN DE STAATSSCHEPENWET ENERZIJD EN HET STAATSSCHEPENVERDRAG 1926 EN HET STAATSSCHEPENPROTOCOL 1934 ANDERZIJD	138
- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJK STATUUT VOOR AAN DE OVERHEID TOEBEHORENDE BINNENSCHIPPEN	139
- GEBREK AAN COÖRDINATIE TUSSEN DE STAATSSCHEPENWET EN ARTIKEL 1412 <i>BIS</i> VAN HET GERECHTELIJK WETBOEK	140
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	141
- INLEIDING	141
- HET STAATSSCHEPENVERDRAG 1926	142
- ANDERE VERDRAGEN OVER STAATSIMMUNITEIT	144
- SCHEEPVAARTRECHTELIJKE VERDRAGEN	145
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	148
- DUITSLAND	148
- ENGELAND	149
- FRANKRIJK	150
- LUXEMBURG	151
- NEDERLAND	151
- ANDERE LANDEN	153
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	155
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	155
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	155
E) SLOTSOM	158
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	159
B.1. ARTIKEL 2.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	159
A) WETTEKST	159
B) TOELICHTING	159
B.2. ARTIKEL 2.16. BELGISCHE OVERHEIDSSCHEPEN EN HUN LADINGEN	162
A) WETTEKST	162
B) TOELICHTING	163

B.3. ARTIKEL 2.17. STAATSCHEPENVERDRAG 1926	164
A) WETTEKST	164
B) TOELICHTING	164
B.4. ARTIKEL 2.18. INTERNATIONALE TOEPASSING	164
A) WETTEKST	164
B) TOELICHTING	164
B.5. ARTIKEL 2.19. VREEMDE OVERHEIDSCHEPEN EN HUN LADINGEN	165
A) WETTEKST	165
B) TOELICHTING	166
B.6. ARTIKEL 2.20. VREEMDE GEZAGSSCHEPEN EN HUN LADINGEN	166
A) WETTEKST	166
B) TOELICHTING	166
B.7. ARTIKEL 2.21. VERWEERMIDDELEN	167
A) WETTEKST	167
B) TOELICHTING	167
5. WETTEKST	168

AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN²

Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952	Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952
Aanvaringsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Aanvaringsverdrag 1960	Verdrag betreffende de eenmaking van sommige regelen inzake aanvaringen op de binnenscheepvaart, opgemaakt te Genève op 15 maart 1960
ABAS	Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Arbeidsovereenkomstenwet Koopvaardij	Wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, Titel VI
ASV	Antwerpse Scheepvaartvereniging
Bédaridde I	Bédarride, J., <i>Commentaire du code de commerce</i> , I, Parijs, Durand, 1859
Bergingsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake hulp- en bergloon, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Bergingsprotocol 1967	Protocol tot wijziging van het Verdrag tot eenmaking van bepaalde regels inzake hulp en berging, ondertekend te Brussel op 23 september 1910, opgemaakt te Brussel op 27 mei 1967
Bergingsverdrag 1989	Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Binnenschepenverdrag 1965	Verdrag inzake de inschrijving van binnenschepen, opgemaakt te Genève op 25 januari 1965
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. en Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Parijs, L.G.D.J., 2010
Bugden – Lamont-Black	Bugden, P.M. en Lamont-Black, S., <i>Goods in Transit and Freight Forwarding</i> , Londen, Sweet & Maxwell / Thomson Reuters, 2010
BVZ	Belgische Vereniging voor Zeerecht
BZB	Belgische Zeevaartbond
CEB	Confederatie der Expéditeurs van België
Chauveau	Chauveau, P., <i>Traité de droit maritime</i> , Parijs,

² Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

	Librairies techniques, 1958
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. en Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londen, Financial Times, 1987
CLC	Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, zoals gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Londen op 27 november 1992
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdpijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961
CMI	Comité Maritime International
CLNI	Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, opgemaakt te Straatsburg op 4 november 1988
CMNI	Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001
Cognossementsverdrag 1924	Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossementen, opgemaakt te Brussel, op 25 augustus 1924
Dekkers-Verbeke	Dekkers, R. en Verbeke, A., <i>Handboek Burgerlijke Recht</i> , III, Antwerpen, Intersentia, 2007
Delwaide-Blockx 1989	Delwaide, L. en Blockx, J., "Kroniek van zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1988", <i>TBH</i> 1989, (1004)
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. en Blockx, J., "Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989", <i>TBH</i> 1990, (564)
Delwaide SB	Delwaide, L., <i>Scheepsbeslag</i> , Antwerpen, Kluwer, 1988
De Weerdt I	De Weerdt, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijke Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 1998
De Weerdt II	De Weerdt, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijke Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 2003
DMF	Le Droit Maritime Français
FOD	Federale Overheidsdienst
Fogarty	Fogarty, A.R.M., <i>Merchant Shipping Legislation</i> , Londen / Singapore, LLP, 2004
Fondsverdrag 1992	Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1971, zoals gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Londen op 27 november 1992

Force-Yiannopoulos-Davies II	Force, R., Yiannopoulos, A.N. en Davies, M., <i>Admiralty and Maritime Law</i> , II, Washington, D.C., Beard Books, 2008
Gaskell-Asariotis-Baatz	Gaskell, N., Asariotis, R. en Baatz, Y., <i>Bills of lading: law and contracts</i> , Londen, LLP, 2000
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. en Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003
Groenboek	Van Hooydonk, E. (ed.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007
HvB-A	Hof van Beroep te Antwerpen, Vierde Kamer
IVLZ	Internationaal Vervoerrecht over Land en Zee
KBMA	Koninklijke Belgische Marine Academie
KBRV	Koninklijke Belgische Redersvereniging
KBZ	Koninklijk Belgisch Zeemanscollege
KVVBG	Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Haak-Zwitser	Haak, K.F. en Zwitser, R., <i>Opdracht aan hulppersonen. Over logistieke dienstverlening in het vervoer</i> , s.l., Kluwer, 2003
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1999
HNS-Verdrag	Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, opgemaakt te Londen op 3 mei 1996
IDM	Il Diritto Marittimo
IEL Transport Law	Huybrechts, M. en Van Hooydonk, E. (Eds.), <i>International Encyclopaedia of Laws. Transport Law</i> , Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, losbl.
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
LA Libert	<i>Liber amicorum Hubert Libert</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 1999
LLMC-Verdrag	Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976
Maritiem Arbeidsverdrag 2006	Maritiem Arbeidsverdrag, opgemaakt te Genève op 23 februari 2006
Marktpraktijkenwet	Wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
NJ	Nederlandse Jurisprudentie
Noels DCE	Noels, D., <i>De commissionair-expediteur</i> , Gent, Larcier, 2006

Noels TT	Noels, D., <i>De Tussenpersonen in het Transportrecht</i> , Gent, Mys & Breesch, 1996
Oostwouder	Oostwouder, W.J., <i>Hoofdzaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994
Passagiersverdrag 1974	Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee, opgemaakt te Athene op 13 december 1974
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , München, C.H. Beck, 2000
RDMC	Revue de droit maritime comparé
Regelen van Den Haag	Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossemmenten, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Regelen van Hamburg	VN Verdrag betreffende het vervoer van goederen over zee, opgemaakt te Hamburg op 31 maart 1978
Regelen van Rotterdam	VN Verdrag betreffende overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee, opgemaakt te Rotterdam op 23 september 2009
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Pedone, 1993
Ridley	Harris, B., <i>Ridley's Law of the carriage of goods by land, sea and air</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 2010
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Parijs, Rousseau, 1950
Rodière TGDM EDM	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Événements de mer</i> , Parijs, Dalloz, 1976
Rodière TGDM ILA	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Introduction. L'armement</i> , Parijs, Dalloz, 1972
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. en du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Dalloz, 1997
Scheepsbeslagverdrag 1952	Internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952
Scheepsbeslagverdrag 1999	Internationaal verdrag inzake het beslag op zeeschepen, opgemaakt te Genève op 12 maart 1999
Scheepsregistratiewet	Wet 21 van december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen

Scheepsvoorrechtenverdrag 1926	Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothekeken op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926
Scheepsvoorrechtenverdrag 1967	Internationale overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen inzake maritieme voorrechten en hypothekeken, opgemaakt te Brussel op 27 mei 1967
Scheepsvoorrechtenverdrag 1993	Internationaal verdrag betreffende maritieme voorrechten en hypothekeken, opgemaakt te Genève op 6 mei 1993
Schoenbaum II	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , II, St. Paul, Thomson West, 2004
Scrutton	Boyd, S.C. e.a., <i>Scrutton on Charterparties and Bills of Lading</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 2008
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Brussel, Larcier, 1929
Staatsschepenverdrag 1926	Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926
Stevens VOC	Stevens, F., <i>Vervoer onder cognossement</i> , Gent, Larcier, 2001
Terminalexplotantenverdrag	VN Verdrag betreffende de aansprakelijkheid van exploitanten van vervoerterminals in de internationale handel, opgemaakt te Wenen op 19 april 1991
Tetley MCC I	Tetley, W., <i>Marine cargo claims</i> , I, Cowansville, Thomson Carswell, 2008
TVR	Tijdschrift Vervoer & Recht
Van Aerde ZOBB	Van Aerde, C., <i>Zeeschepen onder bewarend beslag</i> , Brugge, die Keure, 1988
Van Gerven-Covemaeker	Van Gerven, W. en Covemaeker, S., <i>Verbintenissenrecht</i> , Leuven / Den Haag, Acco, 2010
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2006
Van Ommeslaghe I	Van Ommeslaghe, P., <i>Droit des obligations</i> , I, Brussel, Bruylant, 2010
Van Ryn-Heenen I	Van Ryn, J. en Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , I, Brussel, Bruylant, 1976
VBG	Verbond der behandelaars van goederen
VEA	Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
VHV	Vlaamse Havenvereniging
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Parijs, PUF, 1997
VN Zeerechtverdrag	Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, opgemaakt te Montego Bay op 10 december 1982

Weens Koopverdrag	Verdrag inzake de verjaring bij internationale koop van roerende zaken, opgemaakt te New York op 14 juni 1974
WIPR	Wetboek van Internationaal Privaatrecht
Wüstendörfer	Wüstendörfer, <i>Neuzeitliches Seehandelsrecht</i> , Tübingen, Verlag J.C.B. Mohr, 1950
Zeewet	Wetboek van Koophandel, Boek II

ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek
(Privaatrecht) werken mee:

ORGANISATOREN

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

HOOFDPARTNERS

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Koninklijke Belgische Redersvereniging

HOOFDSPONSOR

Belgische Vereniging voor Zeerecht

SPONSORS

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Antwerpse Scheepvaartvereniging
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Port Autonome de Liège
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

CO-ORGANISATOREN

Universiteit Gent
Maritiem Instituut
Portius – International and EU Port Law Centre

1. ALGEMENE OPZET

A. POSITIE IN HET WETBOEK

2.1. In het eerder toegelichte³ en hieronder nogmaals weergegeven werkschema waarrond de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgebouwd, zijn de positie van de in voorliggend Tweede Blauwboek voorgestelde Titel ‘Algemene bepalingen’ en van het Hoofdstuk ‘Overheidsschepen’ gecursiveerd:

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

BOEK 2 – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Statuut

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Hoofdstuk 3 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

TITEL 3 – REDERS

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Hoofdstuk 2 – Scheepsagentuur

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

³ Blauwboek 1, 240-242, nrs. 1.265-1.266.

TITEL 6 – VOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Hoofdstuk 2 – Berging

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN

2.2. In dit Blauwboek worden de Hoofdstukken 2 (“Bronnen”) en 3 (“Uitlegging”) van Titel 1 alsmede Hoofdstuk 6 (“Overheidsschepen”) van Titel 2 van Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voorgesteld. De hoofdzakelijk op deze hoofdstukken betrekking hebbende begripsomschrijvingen zijn hier toegelicht als onderdeel van het later te vervolledigen Hoofdstuk 1 (“Begrippen”) van Titel 1⁴.

De voorgestelde volgorde is logisch.

De regeling betreffende de bronnen van het scheepvaartrecht vormt het fundament van de explicitering, door het Belgisch Scheepvaartwetboek, van dit recht als een autonome rechtstak. Deze bronnen moeten dus vooraan het wetboek worden behandeld. Het desbetreffende Hoofdstuk 2 van Titel 1 legt i.h.b. het statuut vast van zelfregulering (gebruiken, algemene contractvoorwaarden en richtsnoeren).

De uitlegging van het wetboek en van scheepvaartgerelateerde overeenkomsten is een volgende, eveneens fundamentele, immers het hele wetboek betreffende kwestie; zij wordt uitgeklaard in Hoofdstuk 3 van Titel 1.

Hoofdstuk 6 van Titel 2 betreffende overheidsschepen regelt een belangrijk aspect van het toepassingsgebied van het wetboek, m.n. de toepasselijkheid van het wetboek op Belgische en vreemde overheidsschepen. Deze laatste regeling kon ook worden geplaatst in Titel 1 met ‘Algemene bepalingen’, want het regime van overheidsschepen bepaalt de toepasselijkheid op die schepen van talrijke materiële bepalingen die zijn verspreid over de diverse Titels van de Proeve (bijv. de bepalingen over het zakenrechtelijk statuut en de zekerheidsfunctie van het schip, over vervoerdersaansprakelijkheid en over aanvaring). In Titel 2 betreffende “Schepen” is plaats voor een *algemene* regeling van het statuut van die vaartuigen. Het gebruiksgemak van het wetboek en meteen de rechtszekerheid worden verhoogd wanneer de – talrijke – *bijzondere* regelingen betreffende de toepasselijkheid van het wetboek op de overheid en haar vaartuigen – worden opgenomen in de desbetreffende materiële onderdelen (zoals het bijv. ook gebeurt met de verjarings- en IPR-regels). Verder is het statuut van staatschepen in de praktijk vooral van belang n.a.v. scheepsbeslag. Die materie is ook geregeld in Titel 2 (meer bepaald in het Hoofdstuk 4 ervan). De verdere samenhang van de onderscheiden bepalingen betreffende de overheid en haar schepen zal worden verzekerd door kruisverwijzingen.

⁴ Zoals eerder uiteengezet (zie Blauwboek 1, 178-179, nrs. 1.211-1.216), is het noodzakelijk dat in het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek een aantal begripsomschrijvingen worden opgenomen, en worden deze initieel voorgesteld samen met de materiële onderdelen waar ze telkens in hoofdzaak bij aansluiten. Bij de eindredactie zullen de (meeste) begripsomschrijvingen naar Hoofdstuk 1 (“Begrippen”) van Titel 1 van Boek 3 worden overgebracht. In de mate dat de uitgewerkte begripsomschrijvingen mede bruikbaar zijn voor het later in Boek 2 uit te werken publiekrechtelijke luik van het wetboek, zullen zij echter worden opgenomen in Boek 1, dat aan de privaatrechtelijke en publiekrechtelijke luiken gemeenschappelijke bepalingen zal bevatten.

2.3. In voorliggend Blauwboek worden geen bepalingen voorgesteld betreffende de doelstellingen van het wetboek. Het nut en de noodzaak daarvan zullen later worden onderzocht, mede in het licht van buitenlandse voorbeelden. Indien een explicitering van de doelstellingen nuttig of nodig blijkt, dient deze allicht een plaats te krijgen in Boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, eerder dan in het thans uitgewerkte Boek 3.

2.4. Evenmin wordt hier een bepaling voorgesteld betreffende het toepassingsgebied van Boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Ingevolge de opname van talrijke begripsbepalingen en de duidelijke aflijning van het materiële en internationale toepassingsgebied van de onderscheiden onderdelen en regels van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, is een aparte bepaling die in algemene zin het toepassingsgebied van het wetboek of van het Boek 3 ervan omschrijft, vooralsnog niet noodzakelijk gebleken. Bij de voorbereiding van Boeken 1 en 2 en de eindredactie kan deze keuze worden heroverwogen.

2. BRONNEN

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

2.5. De Zeewet bevat geen algemene bepaling over de bronnen van het Belgische scheepvaartrecht. Ook andere Belgische scheepvaartwetten treffen in dit verband geen regeling.

2.6. Voor scheepvaartrechtelijke zelfregulering (gewoonten, gebruiken, algemene contractvoorwaarden en richtsnoeren) is in de huidige Belgische scheepvaartwetgeving evenmin een juridisch raamwerk uitgewerkt.

Wel wordt naar gebruiken verwezen in artikel 112 van de Zeewet, dat het eerste artikel is van Titel III, die het opschrift "Charterpartij of overeenkomst van scheepshuur" draagt. Het artikel luidt:

De overeenkomst van scheepshuur wordt bewezen door de in zaken van koophandel toegelaten middelen. Wat in de overeenkomst niet bepaald is, wordt geregeld volgens het plaatselijk gebruik.

Over gewoonten, gebruikelijke bedingen, algemene contractvoorwaarden en andere zelfreguleringsinstrumenten bepaalt de Zeewet niets.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

2.7. In Blauwboek 1 werd uitvoerig ingegaan op de autonomie van het scheepvaartrecht. Er werd geconcludeerd dat deze autonomie niet kan worden ontkend en dat het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek haar moet expliciteren en omlijnen⁵.

2.8. De ponering van de autonomie van het scheepvaartrecht vergt in de eerste plaats een klare omschrijving van de eigen bronnen van dat recht. Zoals gebleken biedt de Zeewet ter zake weinig houvast.

Het dient gezegd dat de Belgische rechtspraak en rechtsleer rond de identificatie van de eigen bronnen van het scheepvaartrecht tot dusver weinig principeproblemen heeft geïdentificeerd. Dit illustreert het pragmatisme van het Belgische scheepvaartrecht⁶.

2.9. Voorgaande vaststellingen nemen niet weg dat zich m.b.t. de bronnen van het scheepvaartrecht drie ernstige knelpunten voordoen.

Het eerste knelpunt betreft de onduidelijkheid van de verhouding tussen de – rechtstreeks werkende – scheepvaartrechtelijke eenmakingsverdragen en de daarop gebaseerde interne wetgeving. Deze problematiek werd uitvoerig behandeld in Blauwboek 1. Aldaar werd

⁵ Zie Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

⁶ Zie Blauwboek 1, 46 e.v., nr. 1.28.

voorgesteld om de eenmakingsverdragen maximaal in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen, met bevestiging van de voorrang van het verdragsrecht, vermelding van de herkomst van de nationale bepalingen en explicitering van de verplichting tot verdragsautonome en verdragsconforme interpretatie⁷. In voorliggend tweede Blauwboek zijn in dat verband een aantal wetsbepalingen opgenomen⁸.

Een tweede knelpunt is dat de Belgische wetgeving en, in het algemeen, het Belgische scheepvaartrecht, tot op heden geen aandacht hebben besteed aan de rol van algemene scheepvaartrechtelijke beginselen. In Blauwboek 1 werd uitgelegd dat andere wetgevingen en internationale rechtsleer deze beginselen uitdrukkelijk erkennen en dat het wenselijk is dat ook in het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek te doen⁹.

Het derde knelpunt betreft de hieronder behandelde problematiek van de zelfregulering (inz. gebruiken, algemene contractvoorwaarden en professionele richtsnoeren).

2.10. In de hieronder volgende kritiek van het huidige Belgische recht inzake zelfregulering zal vooreerst het bijzondere belang worden geschetst dat gebruiken, algemene contractvoorwaarden en professionele richtsnoeren voor de scheepvaart- en havensector hebben. Vervolgens wordt, bij ontstentenis van een algemene regeling erover in de huidige Zeewet, de houding onderzocht die de rechtspraak en de rechtsleer ten overstaan van deze bronnen aannemen in het licht van het algemeen verbintenissenrecht. Met name zal worden nagegaan of de toepassing van het algemeen verbintenissenrecht een situatie heeft gecreëerd die bij de noden van de betrokken dienstverleners, hun opdrachtgevers en andere belanghebbenden aansluit. Uit deze analyse zal blijken dat dit geenszins het geval is en dat het noodzakelijk is om een specifiek wettelijk regime in te voeren.

2.11. Hoewel de Zeewet slechts in één enkele bepaling naar gebruiken verwijst, en over algemene contractvoorwaarden en andere zelfreguleringsinstrumenten zelfs een volkomen stilzwijgen bewaart, spelen deze rechtsbronnen in het zee- en binnenvaartrecht en overigens ook in het bredere vervoerrecht een uitermate belangrijke rol.

Ter verduidelijking wordt hieronder ingegaan op (1) in het algemeen, de belangrijke rol van gewoonten en gebruiken in het handelsrecht, (2) de wordingsgeschiedenis van het zee- en binnenvaartrecht en het voortbestaan van een *lex maritima*, (3) de terughoudendheid van de Belgische wetgever t.a.v. de regeling van scheepvaartgerelateerde overeenkomsten en (4) de ruime gelding in het internationale, nationale en lokale scheepvaart- en havenbedrijf van talloze zelfreguleringsinstrumenten.

2.12. De belangrijke rol van gewoonten en gebruiken kenmerkt niet alleen het zeerecht, maar tot op vandaag ook het bredere nationale¹⁰ en internationale¹¹ handelsrecht. Dit neemt niet weg dat over de desbetreffende terminologie en de juridische aard van deze instrumenten een schijnbaar onophoudende controverse wordt¹². Bovendien wordt wel eens gesteld dat het belang van

⁷ Zie Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

⁸ Zie *infra*, nrs. 2.175 e.v.

⁹ Zie Blauwboek 1, 168 e.v., nr. 1.206.

¹⁰ Zie o.m. Van Ryn-Heenen I, 35, nr. 21; vgl. bijv. Fredericq, L., *Beginselen van het Belgisch Handelsrecht*, I, Gent, Van Rysselberghe & Rombaut, 1927, 20-23, nr. 9 en Lyon-Caen, C. en Renault, C., *Traité de droit commercial*, I, Parijs, L.G.D.J., 1921, 90-91, nrs. 78-79.

¹¹ Zie o.m. Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. en Comeloup, S., *Droit du commerce international*, Parijs, Dalloz, 2010, 22 e.v., nrs. 34 e.v.

¹² Zie nader *infra*, nr. 2.24 e.v.

gewoonten en gebruiken in het hedendaagse handelsrecht afneemt, omdat de handel steeds meer bovenlokaal wordt bedreven en omdat de wettelijke regulering steeds verdere uitbreiding neemt¹³. Desalniettemin is en blijft de rol van zelfregulering in het zee- en binnenvaartrecht uitnemend groot, en overstijgt de problematiek van haar wetgevende omkadering dan ook ver de algemene handelsrechtelijke context.

2.13. De centrale rol van zelfregulering is in de geschiedenis van het scheepvaartrecht – inz. het zeerecht – een constante.

Vóór de grote nationale zeerechtcodificaties zoals de toonaangevende *Ordonnance de la marine* was het zeerecht voorwerp van een specifieke, ongeschreven en internationaal uniforme *lex mercatoria*, vaak aangeduid als de *lex maritima*. In wezen betrof het spontaan gegroeid internationaal handelsrechtelijk gewoonterecht. Dit gewoonterecht inspireerde de nationale zeerechtcodificaties en vanaf de negentiende eeuw ook de talrijke (her)eenmakingsinitiatieven¹⁴.

De zelfregulerende oorsprong van het zeerecht werd treffend verwoord door Bédarride, die zijn commentaar van Boek II van de *Code de commerce* uit 1859 aanving als volgt:

Le commerce maritime a été régi, de tout temps, bien plutôt par des usages que par des lois positives. Ce n'est là que la conséquence forcée du but qu'il se propose. Destiné à ouvrir, à entretenir des relations de peuple à peuple, de nation à nation, ses règles doivent offrir un caractère de généralité que ne pouvaient donc résulter que de l'assentiment, au moins tacite, des commerçants de tout les pays. C'est cet assentiment qui est devenu le fondement du droit maritime. C'est en se préoccupant des us et coutumes universellement pratiqués, que chaque législateur a pu imposer des règles susceptibles d'assurer au commerce maritime l'essor qu'il entendait et voulait lui imprimer¹⁵.

Anderhalve eeuw later is hier niets aan veranderd. Tetley schrijft overtuigend:

Is there a lex mercatoria in the twentieth century? The answer must be "yes" in maritime law, it being the general maritime law in such countries as the U.K., the U.S. and Canada (the lex maritima), derived from the lex mercatoria, the Rôles of Oleron, the merchants' and admiralty courts, going as far back as the twelfth century. It also exists in various international documents and understandings which have no legal authority, national or international, such as BIMCO bills of lading, standard form charterparties, the CMI's Uniform Rules for Sea Waybills and the York/Antwerp Rules 1994 on general average¹⁶.

2.14. De Belgische wetgever stelt zich t.a.v. de regulering van de rechten en plichten van de in zeehandelsactiviteiten betrokken partijen doorgaans terughoudend op. Voor een hele reeks typische contractsvormen bestaat geen specifiek wettelijk kader. Dit is bijvoorbeeld het geval met de overeenkomsten van scheepsagentuur, expeditie, goederenbehandeling en sleepvaart, en over het algemeen met de dienstverlening in en rond de havens. De wetgever stelt immers vertrouwen in de bijzondere praktische en juridische deskundigheid die in het scheepvaart- en havenbedrijf aanwezig is en in het op die deskundigheid steunende zelfregulerende vermogen van de sector. De ontstentenis van enige wettelijke, zelfs suppletieve regeling laat de contractspartijen – in de praktijk commerciële en professionele partners die meestal met elkaar handelen op voet van economische gelijkwaardigheid – ten volle het voordeel van de contractsvrijheid. De afwezigheid

¹³ Vogel, L., *Du droit commercial au droit économique*, Parijs, L.G.D.J., 2010, 34, nr. 41.

¹⁴ Zie reeds Blauwboek 1, 46-47, nr. 1.28, 50, nr. 1.30 en 168-169, nr. 1.206.

¹⁵ Bédarride I, 3, nr. 1; vgl. recenter bijv. Chauveau, 10, nr. 5.

¹⁶ Tetley, W., "The General Maritime Law – The Lex Maritima", *EVR* 1996, (469), 506.

van een wettelijk raamwerk nodigt de partijen echter meteen uit om hun afspraken onderling, op contractuele basis te standaardiseren, en zij werkt uiteindelijk ook de toepassing en verdere ontwikkeling in de hand van gebruiken. Bij de redactie van algemene contractvoorwaarden en de codificatie van gebruiken wordt een belangrijke rol gespeeld door professionele organisaties, i.h.b. de in en rond de havens actieve beroepsgroeperingen.

2.15. Wanneer de wetgever bepaalde scheepvaartrechtelijke contractsvormen en aansprakelijkheden dan toch aan een specifiek wettelijk regime onderwerpt, gebeurt dit in de regel aan de hand van bepalingen van aanvullend recht, waarvan partijen vrij mogen afwijken. Voorbeelden zijn de bepalingen van de Zeewet over bevrachting, verzekering en averij-grosse. Door de veroudering en verstarung van de desbetreffende bepalingen van de Zeewet en de voortdurende ontwikkeling en actualisering van – vaak op internationaal niveau tot stand gebrachte – standaardvoorwaarden, zijn aanzienlijke delen van de huidige wettelijke regeling in het hedendaagse handelsbedrijf dode letter geworden¹⁷. De veroudering van de aanvullende bepalingen van de Zeewet is door de grote impact van zelfregulering tegelijk in de hand gewerkt én geremedieerd.

2.16. Daarbij komt dat de al bij al eerder schaarse, veelal uit internationale verdragsregimes voortgekomen dwingende wettelijke bepalingen, zoals deze i.v.m. vervoer onder cognossement, de aanwending van gebruiken en gestandaardiseerde contractvoorwaarden geenszins uitsluiten, want deze instrumenten blijven nodig om de dwingende principes aan te vullen. Zo functioneert het aansprakelijkheidsregime van de Haagse Regelen in combinatie met havengebruiken omtrent de aansprakelijkheid van de zeevervoerder in de periode voor de inlading en na de lossing¹⁸.

2.17. De brede reikwijdte van de zelfregulering in de scheepvaart- en havensector moge blijken uit de volgende, deels willekeurig geselecteerde voorbeelden van in de praktijk op ruime schaal toegepaste regelingen:

- het AWES Standard Shipbuilding Contract;
- het BIMCO modelcontract voor de verkoop van schepen (BIMCOSALE);
- de BIMCO Standard Bareboat Charter (BARECON 2001);
- de BIMCO General Time Charter Party (GENTIME);
- de BIMCO Uniform General Charter (GENCON);
- de BIMCO Liner Bill Of Lading (CONLINEBILL 2000);
- de BIMCO Bill Of Lading To Be Used With Charter-Parties (CONGENBILL);
- de BIMCO Non-Negotiable General Sea Waybill (GENWAYBILL);
- de York Antwerp Rules 2004;
- de Avarij-Grosse Regels IVR;
- het Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 2000);
- de Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (LSSA);
- de LOF 2000 Procedural Rules;
- de Special Compensation P & I Club (SCOPIC) Clause;
- het FONASBA Standard Liner & General Agency Agreement;
- de FONASBA Standard Port Agency Conditions;
- het FONASBA Sub-Agency Agreement;
- de ISSA Conditions van de International Ship Suppliers Association;
- de Algemene voorwaarden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging;
- de Algemene Belgische Expeditievoorwaarden 2005 van de Confederatie der Expeditie van België;

¹⁷ Zie nader Van Hooydonk SVSMS, 95-96, nr. 69.

¹⁸ Zie *infra*, nr. 2.28 en nader Blauwboek 7.

- de Algemene Logistieke Voorwaarden van KVBG, BELOTRA, FEBETRA, SAV en UPTR;
- de Algemene voorwaarden voor de goederenbehandeling en de eraan verwante activiteiten aan de haven van Antwerpen van ABAS en KVBG;
- het Statuut inzake aanlevering van goederen in de haven van Antwerpen, vastgesteld bij resolutie van AGHA;
- de Antwerpse Voorwaarden 1951 voor leveringen uit lichter aan lijnschepen;
- de Antwerpse Eenvormige borgbrief bij lading voor kwantitatieve clausules;
- de Antwerpse Eenvormige borgbrief bij lading voor niet-kwantitatieve clausules die de waarde van der goederen niet aantasten;
- het Antwerps Reglement inzake verblijf van inkomende goederen op kaai;
- het Antwerps Reglement der inontvangstnemingskosten;
- het BIMCO Standard Bunker Contract;
- de Goederenverzekeringopolis van Antwerpen;
- de Institute Time Clauses, Hulls 1995;
- de Institute Cargo Clauses (A);
- de Institute Cargo Clauses (B);
- de Institute Cargo Clauses (C);
- de Institute War Clauses (Cargo);
- de Institute Strikes Clauses (Cargo).

Bij het ter perse gaan was de meest recente toevoeging de Resolutie van Alfaport Antwerpen van 3 september 2010 betreffende de elektronische vrijgave van containers in de haven van Antwerpen.

Aan bovenstaande voorbeelden kan nog worden toegevoegd dat de Incoterms voor internationale koopcontracten, bijv. inzake FOB-levering, uitdrukkelijk naar de havengebruiken verwijzen¹⁹.

Ten slotte valt te herinneren aan de voorschriften i.v.m. cognossementen en andere vervoerdocumenten opgenomen in de ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 600).

2.18. De Antwerpse regelingen worden sinds jaar en dag gepubliceerd in de in de betrokken sectoren ruim bekende en geraadpleegde uitgave *Reglementen en gebruiken van de Haven van Antwerpen*, die wordt samengesteld door het Gemeentelijk Havenbedrijf en vroeger in boekvorm²⁰, maar nu tegen betaling online beschikbaar wordt gemaakt door uitgeverij De Lloyd. Hierin zijn ook de door de beroepsorganisaties opgestelde algemene contractvoorwaarden opgenomen, alsmede de belangrijkste publiekrechtelijke reglementeringen van de Stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

2.19. Beoefenaars van het algemeen verbintenissenrecht erkennen dat de praktijk om algemene contractvoorwaarden toe te passen tegemoetkomt aan de vereisten van snelheid en efficiëntie van het handelsverkeer en kostenverlagend werkt²¹.

¹⁹ Voor indicaties over oudere rechtspraak over gebruiken i.v.m. maritieme verkopen, zie Leclercq, J.F., "Usages civils et commerciaux", *J.T.*, 1973, (157), 158, nr. 7.

²⁰ Eerdere edities waren getiteld *Reglementen en tarieven van de haven van Antwerpen* (o.m. editie 1996) en *Vademecum van de haven van Antwerpen* (o.m. editie 1973-74).

²¹ Zie o.m. Dumont de Chassart, Ch.-A., "De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden "offline"", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 3, nr. 1; vgl. *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on European Contract Law*, COM(2001) 398 final, nr. 56.

Het belang van algemene contractvoorwaarden en ook gebruiken is in de scheepvaart- en havensector des te groter nu commerciële transacties er in de praktijk zeer frequent worden verricht op informele wijze, mondeling, per telefoon of via inhoudelijk erg summier e-mailverkeer. De bijzondere snelheid van het zeehandels- en havenbedrijf en de veelheid aan min of meer routineuze operaties – men bedenke dat in een haven als de Antwerpse in 2010 bijna 15.000 zeeschepen arriveerden en dat er alleen al in en uit deze zeeschepen ruim meer dan 8 miljoen containers werden geladen en gelost, in een ingewikkelde keten van opeenvolgende dienstverleningen – maken dat partijen zich concentreren op een zo vlot mogelijke totstandbrenging en uitvoering van de transacties en dat zij zich doorgaans niet bekreunen om de nauwkeurige omschrijving van hun rechten en plichten, laat staan dat ze de tijd zouden hebben om daarover geval per geval in onderhandeling te treden. Partijen gaan er stilzwijgend van uit dat er in geval van betwisting kan worden teruggevallen op gebruiken en/of standaardcondities en/of gebruikelijke bedingen; zij veronderstellen m.a.w. dat één of ander uit zelfregulering voortkomend juridisch vangnet voorhanden is. De partijen weten trouwens dat in de scheepvaart- en havensector erkende gebruiken bestaan en dat alle of nagenoeg alle dienstverleners in en rond de haven over één of andere vorm van standaardcondities beschikken. De wijde verspreiding van de al vermelde uitgave van de *Reglementen en gebruiken van de Haven van Antwerpen* is daarvan een goede illustratie.

2.20. Uit wat voorafgaat kan tussentijds worden besloten dat het scheepvaart- en havenbedrijf niet zonder zelfregulerende instrumenten kan functioneren en dat alle betrokken partijen zich van het bestaan van dergelijke instrumenten bewust zijn. Het wettelijk kader moet op deze realiteit aansluiten. In wat volgt wordt nagegaan of dit heden ten dage het geval is²².

2.21. Vooraf dient te worden herinnerd aan de specifieke en markante zeerechtelijke *gewoonterechtsregel* betreffende de dagvaarding van de kapitein. Zoals in Blauwboek 5 zal blijken zijn de contouren van deze nochtans vaststaande gewoonte niet erg duidelijk en dringt zich een wetgevende codificatie op.

2.22. Wat *gebruiken* betreft, moet worden herinnerd aan een drietal bepalingen van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 1135 bepaalt vooreerst het volgende:

Overeenkomsten verbinden niet alleen tot hetgeen daarin uitdrukkelijk bepaald is, maar ook tot alle gevolgen die door de billijkheid, het gebruik of de wet aan de verbintenis, volgens de aard ervan, worden toegekend.

Artikel 1159 bepaalt vervolgens:

Hetgeen dubbelzinnig is, wordt uitgelegd volgens hetgeen gebruikelijk is in het gewest waar het contract is aangegaan.

Ten slotte bepaalt artikel 1160:

²² Voor overzichten van de rechtspraak en de rechtsleer over gebruiken en standaardvoorwaarden in de vervoers- en havensector, zie De Wit, R., "De waarde van resoluties van beroepsgroeringen, algemene contractvoorwaarden en havengebruiken in de sector van de goederenbehandeling", in Van Hooydonk, E. (ed.), *Stouwers, naties en terminal operators*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2003, 141-159; Noels DCE, 106-128, nr. 198-220.

Men moet het contract aanvullen met de daarbij gebruikelijke bedingen, hoewel die er niet in zijn uitgedrukt.

2.23. Niettegenstaande de uiteenlopende terminologie, wordt door een deel van de rechtsleer aangenomen dat de aangehaalde artikelen 1135 en 1160 B.W. beide doelen op gebruiken als autonome, aanvullende rechtsbron, en niet op gebruikelijke bedingen²³.

Vanuit deze optiek behelzen *gebruiken* in een bepaalde streek of in een bepaalde beroepskring m.b.t. een bepaalde soort van overeenkomsten algemeen en voortdurend gevolgd en als juridisch verplicht beschouwde gedragslijnen. Gebruiken maken van rechtswege deel uit van de overeenkomst krachtens een wettelijk vermoeden dat dit overeenstemt met de bedoeling van de partijen. Het is dan ook niet nodig dat de partijen in hun overeenkomst uitdrukkelijk of stilzwijgend naar de gebruiken hebben verwezen opdat deze van toepassing zouden zijn. Gebruiken zijn alleen dan geen aanvullende bron van verbintenissen, wanneer zij door partijen uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn geweerd. In principe mogen partijen immers bij overeenkomst van gebruiken afwijken.

Gebruikelijke bedingen of contractuele gebruiken daarentegen zijn bedingen die partijen in een bepaalde soort overeenkomsten op een bepaalde plaats of in een bepaalde beroepskring altijd of in elk geval regelmatig plegen op te nemen. Overwegend wordt gesteld dat gebruikelijke bedingen geen autonome rechtsbron vormen, maar hun verbindende kracht ontleen aan de wil van de partijen. Een gebruikelijk beding is derhalve slechts van toepassing wanneer wordt aangetoond dat partijen die clause uitdrukkelijk of stilzwijgend hebben aanvaard.

2.24. Bij het bovenstaande dient te worden aangetekend dat de terminologie in rechtspraak en rechtsleer vaak aanleiding geeft tot verwarring. Een deel van de rechtsleer meent dat de aangehaalde artikelen 1135 en 1160 B.W. niet de rechtsgebruiken, maar wel de gebruikelijke bedingen betreffen. Het onderscheid tussen beide blijft alleszins onenigheid uitlokken. Of een echt onderscheid bestaat tussen gewoonten en (rechts)gebruiken, wat de precieze afbakening is tussen de begrippen (rechts)gebruik vs. gebruikelijk beding of feitelijk gebruik (Frans “usages de droit” vs. “usages conventionnels” of “usages de fait”) en in welke mate de gelding van deze instrumenten steunt op de wet dan wel op de wilsovereenstemming, is evenmin duidelijk.

Volgens de oudere, maar ruim weerklinkende visie van Gény is het basisonderscheid dat tussen de “coutume juridique” en de “usages conventionnels ou volontaires”: de eerste is een formele rechtsbron, die berust op *usus* zowel als *opinio juris* en zelfs kan afwijken van dwingende wetsbepalingen, welke wordt geacht door de rechter gekend te zijn en geldt ongeacht of partijen ze zelf feitelijk kennen, waarvan de inhoud niet door partijen moet worden bewezen, en waarvan de schending aanleiding kan geven tot cassatie; de “usages conventionnels” daarentegen berusten op loutere wilsovereenstemming, niet op een *opinio juris* over bindende kracht, en hun bestaan moet door partijen bewezen worden. Anderzijds kunnen gebruiken tot gewoonten evolueren, en berusten beide uiteindelijk op de instemming van partijen; in die mate gaat het maar om een verschil in graad, en precies dat veroorzaakt rechtsonzekerheid en lokt debat uit²⁴.

Binnen het bestek van dit verslag kunnen niet alle alternatieve opinies worden opgelijst en tegenover elkaar afgewogen; er moge worden verwezen naar de niet te stoppen stroom aan

²³ Zie in deze zin, met talrijke verwijzingen, Van Oevelen, A., "Het onderscheid tussen een gebruik en een gebruikelijk beding in het contractenrecht", noot onder Cass., 9 december 1999, R.W. 2001-2002, 990-992.

²⁴ Voor een heldere samenvatting, zie Reinhard, Y. en Thomasset-Pierre, S., *Droit commercial*, Parijs, Litec, 2008, 33-34, nr. 53; vgl. Van Ryn-Heenen I, 35-37, nrs. 21-22.

rechtsleer, in België²⁵ zowel als in Frankrijk²⁶. Ook in de context van het internationaal handelsrecht bestaat over het statuut van gewoonten en gebruiken trouwens geen eensgezindheid²⁷.

2.25. Een goede illustratie van de heersende verwarring is het arrest van het Hof van Cassatie van 9 december 1999 over de VBG-Voorwaarden voor goederenbehandeling in de haven van Antwerpen²⁸, waarin met verwijzing naar de artikelen 1135 en 1160 B.W. werd overwogen:

*Dat wanneer een beding gebruikelijk is, dit is als algemeen geldend wordt beschouwd in een bepaalde regio of in een bepaalde beroepskring, de wet vermoedt dat de partijen dit gebruik kennen en door het uit hun overeenkomst niet uit te sluiten hun wil te kennen geven het gebruik in hun overeenkomst op te nemen*²⁹.

Deze uitspraak werd in de rechtsleer unaniem beschouwd als inhoudelijk correct wat het statuut van gebruiken betreft, maar als verwarrend wat betreft de verwijzing naar gebruikelijke bedingen³⁰.

Alleszins illustreert het arrest dat de in het algemeen verbintenissenrecht vast te stellen misverstanden en controverses over het regime van gebruiken en gebruikelijke bedingen vaak doorwerken in scheepvaart- en havengerelateerde betwistingen.

In eerdere rechtspraak over havengebruiken werd het onderscheid tussen gebruik, usantie of gewoonte overigens gerelativeerd, en werd gesteld dat gebruiken en gewoonten een zelfstandige formele bron van recht kunnen zijn en zelfs, vooral in het handelsrecht, kunnen uitgroeien tot een werkelijk gewoonterecht³¹. Zoals gezien wordt dit laatste ook in de rechtsleer aangenomen³².

2.26. Uit de parlementaire voorbereiding van het huidige, hierboven aangehaalde³³ artikel 112 van de Zeewet (art. 67 van de Zeewet van 1879) blijkt dat de Belgische wetgever de in het

²⁵ Zie en vgl. bijv. de stellingnamen van Kruithof in Kruithof, R., Bocken, H., De Ly, F. en De Temmerman, B., "Overzicht van rechtspraak (1981-1992). Verbintenissen", *TPR* 1994, (171), 456-457, nr. 183 en deze in Godfroid, M., "L'étendue du contrôle exercé par la Cour de cassation sur les coutumes et usages en droit privé", *T.B.B.R.*, 1990, 19-31; zie en vgl. voorts De Page I, 20-24, nr. 9 en 183-184, nr. 187; Herbots, J., "Heeft de stuwadoor een meldingsplicht t.o.v. de afzender?", noot onder Antwerpen, 31 maart 1986, *R.W.*, 1976-77, (1243), 1244-1245; Leclercq, J.F., "Usages civils et commerciaux", *J.T.*, 1973, 157-162; Van Ommeslaghe I, 611-615, nr. 400; Van Ryn-Heenen I, 33-37, nrs. 19-22; Vermander, F., "De interpretatie en aanvulling van een overeenkomst naar Belgisch recht", in Smits, J. en Stijns, S. (red.), *Inhoud en werking van de overeenkomst naar Belgisch en Nederlands recht*, Antwerpen / Groningen, Intersentia, 2005, (21), 35-37, nrs. 27-28.

²⁶ Zie *infra*, nr. 2.58 en de verwijzingen aldaar.

²⁷ Zie laatstelijk Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. en Corneloup, S., *Droit du commerce international*, Parijs, Dalloz, 2010, 22 e.v., nrs. 34 e.v.

²⁸ (K)VBG stond eertijds voor het (Koninklijk) Verbond der Behandelaars van Goederen. Thans staat de afkorting voor (Koninklijk) Verbond der Beheerders van Goederenstromen. De meest recente versie van de desbetreffende voorwaarden zijn de reeds vermelde "Algemene voorwaarden voor de goederenbehandeling en de eraan verwante activiteiten aan de haven van Antwerpen" die werden opgesteld door KVBG en ABAS. ABAS staat voor "Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf".

²⁹ Cass., 9 december 1999, *EVR* 2000, 273, *R.W.* 2001-2002, 989, met noot Van Oevelen, A., "Het onderscheid tussen een gebruik en een gebruikelijk beding in het contractenrecht".

³⁰ Zie en vgl. De Wit, R., "De waarde van resoluties", *a.c.*, 155-156, nr. 28; Noels DCE, 115-116, nr. 206; Van Oevelen, A., "Het onderscheid tussen een gebruik en een gebruikelijk beding in het contractenrecht", *a.c.*, 992, nr. 5.

³¹ Antwerpen, 29 juni 1977, *Rechtspr. Antw.*, 1977, 153, bevestigd in Cass., 16 februari 1979, *B.R.H.*, 1979, I, 396, met noot Hansen, O.; vgl. vonnis *a quo* Kh. Antwerpen, 1 oktober 1973, *Rechtspr. Antw.*, 1973, 368

³² Zie *supra*, nr. 2.24.

³³ Zie *supra*, nr. 2.6.

oorspronkelijke artikel 274 van de *Code de commerce*³⁴ en eerder reeds in de *Ordonnance de la marine*³⁵ m.b.t. de termijn voor lading en lossing gemaakte verwijzing naar het plaatselijk gebruik, wenste uit te breiden naar alle voorwaarden van de bevrachtingsovereenkomsten, en dat deze verwijzing in feite maar een bevestiging was van het hierboven aangehaalde artikel 1159 B.W.³⁶. Dit laatste is enigszins merkwaardig nu de hier relevante tweede zin van artikel 112 van de Zeewet het niet zozeer heeft over de uitlegging van de overeenkomst, maar over haar aanvulling. Wat er ook van zij, artikel 112 van de Zeewet sloot ten tijde van zijn redactie aan bij het recht van de buurlanden³⁷. Doordat de tekst verwijst naar het "plaatselijk" gebruik, kan er ook een IPR-regel in worden gelezen die verwijst naar het recht van de plaats waar de overeenkomst werd gesloten en, wat het laden en lossen betreft, naar het recht van de haven waar de operaties plaatsgrijpen³⁸.

2.27. De bepaling van het toepassingsgebied van artikel 112 van de Zeewet heeft kopbrekens veroorzaakt. Omdat het artikel is opgenomen in de Titel over charterpartijen, werd opgeworpen dat het niet geldt voor vervoer onder (lijnvaart)cognossement, zodat de gelding van havengebruiken t.a.v. dergelijk vervoer niet op artikel 112 van de Zeewet zou kunnen worden gesteund. De rechtspraak bleek echter niet geneigd hierop in te gaan en oordeelde dat artikel 112 de toepassing van havengebruiken verantwoordt bij een vervoer onder cognossement dat kan worden gekwalificeerd als een "gedeeltelijke bevrachtingsovereenkomst"³⁹. Hiermee wordt de bredere controversie aangeraakt over het al dan niet bestaan van een onderscheid tussen vervoeren bevrachtingsovereenkomsten, die wordt behandeld in Blauwboek 6.

Hoe dan ook blijken de formulering en vooral de inpassing in het wetboek van het huidige artikel 112 van de Zeewet betwistingen uit te lokken. De tekst suggereert ten onrechte dat gebruiken in het zeerecht alleen een rol kunnen spelen bij vervoer onder charterpartijen. Bovendien geldt het artikel niet in de binnenvaart. Er moet dan ook worden besloten dat de huidige regeling van de Zeewet m.b.t. scheepvaartrechtelijke gebruiken geen bevrediging schenkt.

2.28. Concreet erkennen unanieme feitenrechtspraak en rechtsleer dat de AGHA-Resolutie betreffende het statuut inzake aanlevering van goederen in de haven van Antwerpen uit 1984 de desbetreffende Antwerpse havengebruiken heeft gecodificeerd en dat het hierbij gaat om gebruiken in de zin van artikel 112 van de Zeewet⁴⁰. Deze erkenning bevestigt de kwalificatie als

³⁴ "Si le temps de la charge ou de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux".

³⁵ Ordonnance de la Marine, Liv. III, Tit. I, Art. IV:

Le temps de la charge et descharge des Marchandises sera réglé suivant l'usage des lieux: où elle se fera, s'il n'est point fixé par la Charte-partie.

Volgens Pardessus ging deze regel terug op art. 22 van de Rollen van Oléron (dat overeenstemt met Vonnis XXII van de Vonnissen van Damme). Daarin was echter geen sprake van een plaatselijk gebruik.

³⁶ *Parl.St.*, Kamer, 1874-75, nr. 237, 52.

³⁷ Zie nader Jacobs I, 324, nr. 299.

³⁸ Zie Jacobs I, 324-325, nr. 299; Smeesters-Winkelmolen I, 392-395, nr. 277 en de verwijzingen aldaar.

³⁹ Cass., 9 december 1999, *Eur.Vervoerr.*, 2000, 273, *R.W.* 2001-2002, 989, met noot Van Oevelen, A., "Het onderscheid tussen een gebruik en een gebruikelijk beding in het contractenrecht" (bevestiging van Antwerpen, 9 januari 1995, *Eur.Vervoerr.*, 1995, 474, *Rechtspr.Antw.*, 1995, 115); Antwerpen, 28 mei 2001, *Eur.Vervoerr.*, 2001, 917.

⁴⁰ Zie o.m. Antwerpen, 19 januari 1993, *Eur.Vervoerr.*, 1993, 245; Antwerpen, 9 januari 1995, *Eur.Vervoerr.*, 1995, 474, *Rechtspr.Antw.*, 1995, 115; Antwerpen, 17 januari 1995, *Rechtspr.Antw.*, 1995, 123, *R.W.*, 1994-95, 1298, met noot X.; Antwerpen, 16 oktober 2000, *Rechtspr.Antw.*, 2001, 297; Antwerpen, 28 mei 2001, *Eur.Vervoerr.*, 2001, 917; vgl. Kh. Antwerpen, 1 oktober 1973, *Rechtspr.Antw.*, 1973, 368; Antwerpen, 29 juni 1977, *Rechtspr.Antw.*, 1977, 153; Cass., 16 februari 1979, *B.R.H.*, 1979, I, 396, met noot Hansen, O. (alle drie de uitspraken in dezelfde zaak); Antwerpen, 29 mei 2000, *Eur.Vervoerr.*, 2001, 59; zie ook Delwaide-Blockx, 1989, 1014, nr. 15; De Weerd, I., "De bevrachtingsovereenkomst", in De Weerd II, (339), 350, nr. 1050; De Wit, R., "De waarde van resoluties", *o.c.*, 157, nr. 31; Noels DCE, 80-83, nr. 133-134; Roland, S., "Aansprakelijkheid voor ladingschade die, in Antwerpen, voor het

havengebruiken die in de tekst zelf van de Resolutie uitdrukkelijk wordt vooropgesteld⁴¹. De Resolutie bevestigt overigens dat bij overeenkomst van de gebruiken kan worden afgeweken⁴².

2.29. Ook in het binnenvaartrecht wordt erkend dat de lokale gebruiken kunnen helpen om de wet – inz. de Binnenbevrachtingswet – te interpreteren en aan te vullen⁴³.

2.30. In rechtspraak⁴⁴ en rechtsleer⁴⁵ bestaat overeenstemming over de evidente uitgangspunten dat resoluties van overkoepelende of sectorale beroepsorganisaties als AGHA – thans Alfaport Antwerpen – en de Antwerpse Scheepvaartvereniging niet kunnen gelden als wetgeving of als een beslissing van de uitvoerende macht – ofschoon de teksten door de havengemeenschap wel eens worden aangediend als “reglementen”⁴⁶ – en dat partijen van die teksten kunnen afwijken zelfs wanneer ze een gebruik of een gewoonte reflecteren. Dit laatste is echter niet altijd het geval. Een door AGHA in 1994 aangenomen resolutie betreffende het elektronisch laat-volgen werd in de rechtsleer beschouwd als nieuw recht, dat geen gewoonterecht kon uitmaken maar wel kon gelden als een geheel van algemene contractvoorwaarden⁴⁷ (inmiddels is bedoelde regeling overigens dode letter gebleken). Niets belet echter dat organisaties als Alfaport Antwerpen in nieuwe resoluties reeds bestaande havengebruiken codificeren en dat deze codificaties dadelijk als neerslag van de geldende gebruiken worden erkend, of dat nieuwe in een resolutie opgenomen regelen tot gebruiken uitgroeien⁴⁸.

2.31. Frequent wordt betwisting gevoerd over de kwalificatie als gebruiken of gebruikelijke bedingen van andere private reguleringen zoals de door beroepsorganisaties opgestelde algemene contractvoorwaarden inzake goederenbehandeling en expeditie. De lokale dienstverleners beschouwen deze algemene contractvoorwaarden, die inderdaad op zeer ruime schaal worden toegepast, als lokale gebruiken, maar toch bestaan op dit punt divergente zienswijzen⁴⁹.

2.32. Wat betreft de gelding als dusdanig van *algemene contractvoorwaarden* in de scheepvaart- en havensector moet bij gebrek aan een specifieke wettelijke regeling volledig worden teruggevallen op de jurisprudentiële toetsing van deze voorwaarden aan de regels van het algemeen verbintenissenrecht. Zoals hieronder uiteengezet, bestaat ook op dit domein geen bevredigende situatie.

zeevervoer ontstaat”, in *Liber amicorum R. Roland*, Gent/Brussel, De Boeck & Larcier, 2003, (377), 384; Stevens VOC, 37-38, nr. 65.

⁴¹ Zie de Toelichting bij de Resolutie alsook Luik I, Deel I, eerste alinea.

⁴² *Ibid.*

⁴³ Zie reeds Delahaye, P., *Le Contrat d’Affrètement Fluvial*, Brussel, Larcier, 1937, 54, nr. 12.

⁴⁴ Antwerpen, 29 juni 1977, *Rechtspr. Antw.*, 1977, 153; bevestigd in Cass., 16 februari 1979, *B.R.H.*, 1979, I, 396, met noot Hansen, O.; vgl. vonnis *a quo* Kh. Antwerpen, 1 oktober 1973, *Rechtspr. Antw.*, 1973, 368; Restiau, R., “De invloed van havengebruiken op de concurrentiepositie van een haven”, in Van Hooydonk, E. (ed.), *Stouwers, naties en terminal operators*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2003, 133-134.

⁴⁵ Roland, S., “Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994”, *LA Putzeys*, (377), 380; beaamd door De Wit, R., “Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars”, *LA Libert*, (111), 116-117, vn. 12.

⁴⁶ Zie *supra*, nr. 2.18.

⁴⁷ Roland, S., “Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994”, *o.c.*, 380.

⁴⁸ Vgl. in dezelfde zin De Wit, R., “Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars”, *LA Libert*, (111), 116-117, vn. 12.

⁴⁹ Kegels, A., “La responsabilité du chargeur à l’égard du port. Le point de vue belge”, *D.M.F.*, 2008, (159), 163; omtrent de expeditievoorwaarden, zie ook *infra*, nr. 2.38.

2.33. Om te beginnen wordt in de context van het algemeen verbintenissenrecht erkend dat er op het vlak van de principieel vereiste kennisname en aanvaarding van algemene contractvoorwaarden talrijke controverses woeden en aanzienlijke rechtsonzekerheid bestaat⁵⁰.

Zo geven rechtspraak en rechtsleer geen unaniem antwoord op de vragen of moet worden bewezen dat de medecontractant daadwerkelijk kennis van de voorwaarden heeft genomen opdat deze laatste erdoor gebonden is⁵¹ en of de aanvaarding van een factuur in het licht van artikel 25 W.Kh. aanvaarding impliceert van de voor het eerst met die factuur meegedeelde algemene voorwaarden⁵².

Ook de draagwijdte van de eis dat de algemene voorwaarden opgesteld zijn in een taal die de medecontractant begrijpt⁵³ en de verhouding tussen conflicterende algemene voorwaarden (de zgn. "battle of the forms")⁵⁴ blijven het voorwerp van betwisting.

De rechtsleer karakteriseert de gehele problematiek van de kennisname en aanvaarding van standaardbedingen als een "klassiek twistpunt" in de rechtspraak⁵⁵.

Bij deze problemen i.v.m. kennisname en aanvaarding komen dan nog inhoudelijke interpretatiemoeilijkheden en knelpunten over de geldigheid van bepaalde, typisch in algemene voorwaarden voorkomende bedingen⁵⁶. In dit verband dient te worden opgemerkt dat toetredingscontracten met standaardvoorwaarden in het Belgisch recht in principe op dezelfde wijze worden behandeld als elke andere overeenkomst. De rechter kan de zwakkere contractant echter niet alleen ter hulp komen met een strenge beoordeling van de kennisname- en aanvaardingsvereisten, maar ook met een interpretatie tegen de bedinger (art. 1162 B.W.) of een restrictieve interpretatie van clausules die afwijken van het gemeen recht⁵⁷. Aan exoneratiebedingen worden bijzondere eisen gesteld⁵⁸. Een duidelijk wettelijk kader voor de inhoudelijke rechtmatigheidstoetsing van algemene voorwaarden ontbreekt echter en de rechtspraak is dientengevolge eerder onvoorspelbaar.

⁵⁰ Zie o.m. Dumont de Chassart, Ch.-A., "De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden "offline"", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 3, nr. 1, 13, nr. 20 en 30; laatstelijk Van Ommeslaghe I, 500, nr. 330.

⁵¹ Dumont de Chassart, Ch.-A., "De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden "offline"", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 4-5, nr. 3; vgl. laatstelijk Van Ommeslaghe I, 502-505, nr. 331.

⁵² Dumont de Chassart, Ch.-A., "De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden "offline"", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 8-9, nr. 11; vgl. laatstelijk Van Ommeslaghe I, 507-509, nr. 332.

⁵³ Dumont de Chassart, Ch.-A., "De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden "offline"", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 15-16, nrs. 22-23; laatstelijk Van Ommeslaghe I, 504, nr. 331.

⁵⁴ Dumont de Chassart, Ch.-A., "De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden "offline"", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 22-29, nrs. 32-43; zie ook Ballon, G.L., "Wederzijdse uitsluitingsbedingen in algemene contractvoorwaarden", noot onder Kh. Tongeren, 29 april 2008, *R.A.B.G.*, 2008, 971-974; laatstelijk Van Ommeslaghe I, 509, nr. 332.

⁵⁵ Dirix, E. en Van Oevelen, A., "Kroniek van het verbintenissenrecht (1985-1992) (eerste deel)", *R.W.*, 1992-93, (1209), 1213, nr. 10.

⁵⁶ Zie inz. De Bus, W., "Bespreking van een aantal gebruikelijke bepalingen in algemene voorwaarden", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, 65-131.

⁵⁷ Stijns, S., *Verbindenissenrecht*, Brugge, die Keure, 2005, 32.

⁵⁸ Voor een overzicht, zie bijv. De Bus, W., "Bespreking van een aantal gebruikelijke bepalingen in algemene voorwaarden", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, 109-115, nr. 152-159; Dubuisson, B., "Les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité ou de garantie en droit belge", in Wéry, P. (ed.), *Les clauses applicables en cas d'inexécution des obligations contractuelles*, Brugge, la Charte, 2001, 33-91; Van Oevelen, A., "V. Exoneratieclausules", in De Meyere, L., Van Oevelen, A. en Walschot, F., *Nuttige tips voor goede contracten*, Mechelen, Kluwer, 2004, (26), 33-45, nr. 11-22; Van Oevelen, A., "Exoneratiebedingen en vrijwaringsbedingen", in Sagaert, V. en Lambrecht, D. (eds.), *Actuele ontwikkelingen inzake verbintenissenrecht*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2009, 1-36.

De bovenstaande vaststellingen geven reeds aan dat het algemeen verbintenissenrecht voor het in het scheepvaartrecht zo essentiële functioneren van algemene contractvoorwaarden geen adequaat rechtskader kan bieden.

Een vergelijking met de wettelijke regimes van algemene contractvoorwaarden in enkele van de buurlanden, die weliswaar slechts in beperkte mate toepassing vinden in de scheepvaart- en havensector⁵⁹, bevestigt de indruk dat het Belgische algemeen verbintenissenrecht minder verfijnd is.

Niet verwonderlijk zijn stemmen opgegaan om in België, in navolging van andere landen, een algemene wettelijke regeling omtrent standaardvoorwaarden in te voeren⁶⁰.

2.34. Voor algemene voorwaarden opgenomen in overeenkomsten met consumenten heeft de wetgever inmiddels – deels in uitvoering van Europese richtlijnen – een specifiek kader vastgesteld. Terzake dient vooral te worden herinnerd aan de Marktpraktijkenwet⁶¹, die ter zake de omzetting is van Richtlijn 93/13/EEG betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten⁶². De Marktpraktijkenwet bepaalt dat de onderneming aan de consument, ten laatste op het ogenblik van het sluiten van de overeenkomst, te goeder trouw de behoorlijke en nuttige informatie moet geven betreffende de belangrijkste kenmerken van het product en betreffende de verkoopsvoorwaarden, rekening houdend met de door de consument uitgedrukte behoefte aan informatie en rekening houdend met het door de consument meegedeelde of redelijkerwijze voorzienbare gebruik (art. 4). Voorts bepaalt de wet dat een onrechtmatig beding verboden en nietig is (art. 75, § 1, eerste lid) en definieert hij dit begrip als "elk beding of elke voorwaarde in een overeenkomst tussen een onderneming en een consument die, alleen of in samenhang met een of meer andere bedingen of voorwaarden, een kennelijk onevenwicht schept tussen de rechten en plichten van de partijen ten nadele van de consument" (art. 2, 28°). Daarenboven beschrijft de wet een aantal specifieke bedingen die steeds onrechtmatig zijn (art. 74). De wet herneemt overigens ook een – in de praktijk weinig gebruikte – grondslag voor het voorschrijven of verbieden van bepaalde bedingen en voor het opleggen van typecontracten (art. 76).

Voor het scheepvaartrecht biedt dit wettelijk kader geen oplossing, omdat veruit de meeste transacties tot stand komen tussen professionele partijen, op wie de regeling betreffende de onrechtmatige bedingen niet van toepassing is. De context is overigens helemaal anders en in de regel is er geen sprake van een zwakkere partij die speciale wettelijke bescherming behoeft.

De bedoelde consumentenbescherming kan wel van belang zijn t.a.v. overeenkomsten met particulieren zoals de eigenaar van een plezierjacht, een woonschip of een historisch vaartuig, die, zoals eerder toegelicht⁶³, mede onder de werkingssfeer van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden gebracht.

⁵⁹ Zie *infra*, nrs. 2.51 e.v.

⁶⁰ Zie o.m. Van Gerven-Covemaeker, 43-44 en 114.

⁶¹ Zie art. 73 e.v. W. 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming (BS 12 april 2010); zie daarover R. Steennot, F. Bogaert, D. Bruloot en D. Goens, *Wet Marktpraktijken*, Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2010, 198-210, nrs. 334-364; zie eerder art. 31 e.v. WHPC en daarover Kerrels, J.-L. en Decloedt, S., "Onrechtmatige bedingen", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, 173-205.

⁶² Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten, *Pb.* 21 april 1993, L 95/29.

⁶³ Zie Blauwboek 1, 180, nr. 1.217.

2.35. Dat het huidige rechtskader geen voldoening schenkt, vindt nadere illustratie in de steeds weerkerende geschillen over de gelding van de algemene contractvoorwaarden opgesteld door de onderscheiden beroepsorganisaties van goederenbehandelaars, expediteurs en andere dienstverleners. Ingeval van rechterlijke betwisting worden de kennisname en de aanvaarding van die voorwaarden door de medecontractanten van de betrokken dienstverleners blijkbaar stelselmatig betwist. Dit duidt op zich al op rechtsonzekerheid. De rechtspraak werkt deze rechtsonzekerheid nog in de hand door zelf niet steeds dezelfde lijn aan te houden.

2.36. Het vorenstaande vindt een treffende illustratie in de rechtspraak van het Hof van Beroep te Antwerpen betreffende de standaardvoorwaarden inzake goederenbehandeling, inz. deze opgesteld door het Verbond der Behandelaars van Goederen (de zgn. VBG-Voorwaarden)⁶⁴.

Het Hof neemt al geruime tijd een eerder streng standpunt in. Zo overwoog het in een arrest van 28 maart 1984:

dat geïntimeerde zich ook tevergeefs beroept op de ontheffingsclausule van aansprakelijkheid voorzien in artikel 5 van de algemene voorwaarden der behandelaars van goederen; dat immers niet blijkt dat de overeenkomst aangegaan werd onder de bedingen voorzien in de ingeroepen voorwaarden; dat in dat verband tevergeefs beroep wordt gedaan op de al jaren durende samenwerking en op het feit dat het briefpapier naar deze algemene voorwaarden verwijst, wijl niet is aangetoond dat bij het totstandkomen van het contract de tekst van deze voorwaarden meegedeeld werd⁶⁵;

In een ophefmakend en door de rechtsleer⁶⁶ unaniem als overdreven streng aangemerkt arrest van 23 september 1987 over de inroeping door Wijngaardnatie van de *in casu* op orderbrieven en facturen vermelde VBG-Voorwaarden t.o.v. een klant waarmee een jarenlange samenwerking bestond oordeelde het Hof van Beroep:

dat appellante zich tevergeefs op de ontheffingsclausules beroept die voorkomen in de Algemene Voorwaarden van het Verbond der Behandelaars van Goederen; dat immers niet blijkt en niet wordt aangenomen dat partijen bij het tot stand komen van de overeenkomst, die aan de grondslag ligt van huidig geschil, elkaar genoegzaam zeker deze voorwaarden ter kennis hebben gebracht; dat een in het algemeen mededelen van deze voorwaarden, al weze het bij aangetekende brief, niet volstaat om aan te nemen dat geïntimeerde bij het tot stand komen van huidige overeenkomst haar instemming, al weze het stilzwijgend, zou hebben gegeven dat het gesloten contract onder bedingen van die voorwaarden gesloten werd⁶⁷.

Op 7 december 1988 oordeelde het Hof van Beroep dat de VBG-Voorwaarden van toepassing waren op de rechtsverhouding tussen twee goederenbehandelaars die beide deze voorwaarden hadden onderschreven als lid van de desbetreffende beroepsorganisatie⁶⁸.

⁶⁴ Zie over de benamingen *supra*, nr. 2.25, in vn.

⁶⁵ Antwerpen, 28 maart 1984, *Rechtspr. Antw.*, 1986, 7.

⁶⁶ Zie o.m. De Temmerman en Bocken in Kruithof, R., Bocken, H., De Ly, F. en De Temmerman, B., "Overzicht van rechtspraak (1981-1992). Verbintenissen", *TPR* 1994, (171), 275, nr. 70; De Wit, R., "De waarde van resoluties", *a.c.*, 147-148, nr. 13; Noels, D., "Algemene voorwaarden en de tegenstelbaarheid van de medecontractant", noot onder Cass., 29 september 1989, *EVR* 1990, (311), 311-312; Noels DCE, 109, nr. 200.

⁶⁷ Antwerpen, 23 september 1987, *T.B.H.*, 1988, 895, *EVR* 1990, 315, bevestigd door Cass., 29 september 1989, *EVR* 1990, 301, met noot Noels, D., "Algemene voorwaarden en de tegenstelbaarheid van de medecontractant".

⁶⁸ Zie de bespreking van het beroepsarrest en van het navolgende cassatiearrest van 21 september 1990 in Libert, H., "Het UNCITRAL Ontwerp-verdrag betreffende de aansprakelijkheid van terminal operators en de invloed ervan op het aansprakelijkheidsregime van de Antwerpse havenbedrijven", *RHA* 1989-90, (211), 215.

In een arrest van 28 november 1995 overwoog het Hof m.b.t. de VBG-Voorwaarden:

dat in toepassing van art. 1135 en 1160 BW de overeenkomst niet alleen verbindt tot hetgeen daarin uitdrukkelijk bepaald is maar ook tot de gevolgen die door het gebruik aan de verbintenissen wordt toegekend en dat daarenboven die verbintenis moet worden aangevuld met de daarbij gebruikelijke bedingen hoewel die er niet zijn in uitgedrukt; dat een gebruikelijk beding precies er in bestaat dat het regels betreft die, weze het in een bepaalde streek, algemeen en door iedereen worden geacht van toepassing te zijn op een bepaalde soort overeenkomsten, zodat moet worden aangenomen dat de partijen daaromtrent niet onwetend konden zijn en zij derhalve, door het gebruik niet uitdrukkelijk uit te sluiten, moeten worden geacht met de toepassing ervan te hebben ingestemd; dat tussen 'ter plaatse gevestigde handelaars', de VBG-voorwaarden een gebruikelijk beding uitmaken;

[...] dat zelfs gebruikelijke bedingen de partijen slechts verbinden in die mate ze ernaar verwezen hebben of geacht kunnen of moeten worden ernaar verwezen te hebben; dat uit het enkel feit dat beide partijen Antwerpse havenbedrijven zijn, de toepasbaarheid van deze bedingen niet kan afgeleid worden; dat aangetoond dient te worden dat partijen bij het totstandkomen van de overeenkomst, die aan de grondslag ligt van huidig geschil, elkaar genoegzaam maar zeker deze voorwaarden ter kennis gebracht hebben; dat het niet volstaat dat, zelfs in de loop van regelmatige en herhaalde handelsbetrekkingen, naar de toepassing van de algemene voorwaarden in de briefwisseling verwezen wordt, zonder dat deze voorwaarden hierin uitdrukkelijk hernomen worden of een afschrift ervan bij de briefwisseling gevoegd wordt; dat de verwijzing in kleine druk in de marge in het kader van gemaakte tariefafspraken niet voldoet aan de vereiste van een volledige en ondubbelzinnige mededeling; dat het louter feit dat partijen sedert lange tijd handelsrelaties met elkaar onderhouden op zichzelf niet volstaat als bewijs dat de voorwaarden uitdrukkelijk of alleszins stilzwijgend werden aanvaard; dat in die omstandigheden geen rechtsgevolg kan verleend worden aan het stilzwijgen bij ontvangst van de facturen met betrekking tot vroegere transacties; dat het middel van verjaring niet kan weerhouden worden.

Bedoeld arrest werd op 9 december 1999 door het Hof van Cassatie vernietigd omdat het Hof van Beroep er ten onrechte was van uitgegaan dat de feitenrechter moet nagaan of de partijen wel zijn overeengekomen om gebruiken in hun contract op te nemen⁶⁹.

In een arrest van 26 juni 2006 nam het Hof van Beroep blijkbaar een inschikkelijkere houding aan tegenover Seaport Terminals, dat *in casu* pas voor het eerst naar de ABAS/VBG-Voorwaarden had verwezen in haar facturen, en de afwezigheid van protest vanwege de opdrachtgever inriep als stilzwijgende aanvaarding. Het Hof overwoog:

Met betrekking tot facturen, waarop algemene voorwaarden voorkomen waarvan voor het eerst kennis wordt gegeven na de contractuitvoering, dient te worden opgemerkt dat artikel 25, lid 2 van het Wetboek van Koophandel aan de factuur, die stilzwijgend of uitdrukkelijk werd aanvaard, tussen handelaars het bewijs van het bestaan van de overeenkomst toekent.

De aanvaarde factuur levert met andere woorden alleszins het feitelijk vermoeden op dat de overeenkomst tussen appellante sub 1 en geïntimeerde tot stand gekomen is onder de voorwaarden die op voor- of keerzijde van de factuur worden vermeld, ook al verschijnen die bedingen dan voor het eerst.

Het stilzwijgen van appellante sub 1 dient in casu tot bewijs van het tegendeel te worden uitgelegd als een vermoeden van aanvaarding van de ABAS/VBG voorwaarden vermeld op de keerzijde van de factuur van geïntimeerde, nu onder meer de ABAS/VBG voorwaarden vermeld op de keerzijde van de factuur van geïntimeerde niet afwijken of strijdig zijn met de overeenkomst tussen partijen van 15/12/1993, de

⁶⁹ Cass., 9 december 1999, EVR 2000, 273, RW 2001-2002, 989, met noot Van Oevelen, A., "Het onderscheid tussen een gebruik en een gebruikelijk beding in het contractenrecht"; over dit zelf eerder ongelukkig geformuleerde arrest, zie *supra*, nr. 2.25.

kwestieuze voorwaarden naar inhoud of vormgeving niet misleidend of onbegrijpelijk zijn, noch ongebruikelijk of buitensporig zijn.

Appellante sub 1 blijft in casu in gebreke het bewijs te leveren dat haar stilzwijgen geen aanvaarding inhoudt van de kwestieuze factuur en de erop vermelde ABAS/VBG voorwaarden, nu zij geen redenen aandraagt dat haar stilzwijgen kan uitgelegd worden door andere omstandigheden.

Bijgevolg dient te worden besloten dat de ABAS/VBG voorwaarden, vermeld op de keerzijde van de factuur van geïntimeerde, in casu wel degelijk toepassing vinden⁷⁰.

In een arrest van 27 november 2006 oordeelde het Hof i.v.m. de Logistieke Dienstverleningsvoorwaarden van Katoennatie, welke door deze dienstverlener vóór het jaareinde duidelijk aan een vaste klant waren megedeeld met precisering dat deze laatste behoudens tegenbericht voor een bepaalde datum zou worden geacht met de tekst in te stemmen:

dat een partij, die jaarlijks of op geregelde tijdstippen op een duidelijke wijze – bijvoorbeeld bij aangetekend schrijven – zijn algemene voorwaarden integraal mededeelt aan een regelmatige handelsrelatie in dezelfde sector – in casu de havensector – niet bij elke latere deelopdracht deze voorwaarden opnieuw dient te bedingen. Als de kennisgeving van de tekst van de algemene voorwaarden ondubbelzinnig vaststaat en de aanvaarding ervan eveneens, met name bij gebrek aan opmerkingen in dit verband binnen een bepaalde termijn waartoe de handelsrelatie werd uitgenodigd, mag worden aangenomen dat deze voorwaarden voor de aangegeven periode de relatie tussen deze partijen beheerst voor de opeenvolgende deelopdrachten die voortvloeien uit de samenwerking⁷¹.

In een arrest van 26 februari 2007 ten slotte stelde het Hof vooreerst terecht dat het Hof van Cassatie in zijn hierboven reeds aangehaald arrest van 9 december 1999⁷² geenszins heeft beslist dat de VBG-Voorwaarden gebruikelijke bedingen zijn. Zelf kwam het Hof omtrent de inroeping door Tabaknatie van de VBG-Voorwaarden o.m. tot de volgende vaststellingen:

Dat Tabaknatie de VBG voorwaarden overigens zelf niet als een gebruikelijk beding aanziet wordt aangetoond door het feit dat zij het nodig acht de tekst van de VBG voorwaarden steeds aan haar contractspartijen mede te delen en aan te dringen op de aanvaarding ervan. Mocht Tabaknatie ervan uitgaan dat het gebruikelijke bedingen zijn, quod non, dan zouden deze bedingen per definitie algemeen bekend zijn en zou een mededeling ervan zich niet meer opdringen.

Nu de VBG voorwaarden geen gebruikelijke bedingen zijn, dient voor ieder der goederenbelanghebbenden onderzocht te worden of de VBG voorwaarden hen ter kennis werden gebracht en of zij de VBG voorwaarden aanvaard hebben. De loutere verwijzing in de facturen van Tabaknatie naar de VBG voorwaarden, zonder dat de facturen deze voorwaarden bevatten, kan in geen geval volstaan om de kennisgeving en aanvaarding van deze voorwaarden bij de totstandkoming van de overeenkomsten door de goederenbelanghebbenden te bewijzen⁷³.

In de betrokken zaak stelde het Hof vast dat Tabaknatie geen bewijs bijbracht dat de opdrachtgevers van een goederenopslag van de VBG-Voorwaarden hadden kennis genomen en deze hadden aanvaard. M.b.t. één van de opdrachtgevers overwoog het Hof o.m.:

⁷⁰ Antwerpen, 26 juni 2006, N.V. Transintra e.a. / N.V. Seaport Terminals, 2005/AR/91, onuitg.

⁷¹ Antwerpen, 27 november 2006, 2005/AR/2199, N.V. The Fresh Connection t/ N.V. Damco (Belgium) en N.V. Katoennatie, onuitg.

⁷² Zie nogmaals *supra*, nr. 2.25.

⁷³ Antwerpen, 26 februari 2007, RFLA 2008, 39, RfW 2010-11, 574, met noot De Boeck, A., “De precontractuele aansprakelijkheid en de samenloopproblematiek”. De cassatievoorziening werd verworpen.

Tenslotte verwijst Tabaknatie vruchteloos naar de mededeling van de VBG voorwaarden bij brief van 4 februari 1992. Niet aangetoond wordt dat het schrijven van 4 februari 1992 (daterend van meer dan vijf jaar voor het schadegeval) betrekking heeft op de opslag en behandeling van de litigieuze goederen in magazijn Wilmarsdonk III, laat staan dat bewezen wordt dat er sprake is van aanvaarding en dus van wilsovereenstemming met betrekking tot de VBG voorwaarden voor de goederenbehandeling anno 1997.

2.37. Ofschoon bovenstaande indicaties uiteraard geen uitputtend rechtspraakoverzicht beogen te zijn, en rekening moet worden gehouden met de feitelijke omstandigheden van de onderscheiden besproken gevallen, kan er veilig uit worden besloten dat de vigerende feitenrechtspraak m.b.t. de gelding van de VBG-Voorwaarden voor de betrokken dienstverleners eerder streng is en bovendien niet volledig consistent.

Ten eerste lijkt het overdreven om te eisen dat dienstverleners die de moeite doen om algemene voorwaarden – over het bestaan en zelfs de strekking waarvan alvast eenieder in de scheepvaart- en havensector overigens sowieso op de hoogte is – speciaal aan hun individuele – zelfs vaste – klanten mee te delen, deze voorwaarden ook nog eens integraal meedelen bij elke concrete navolgende dienstverleningsopdracht, en daaromtrent van hun opdrachtgever telkens opnieuw een uitdrukkelijke toestemming bekomen. Deze kritiek sluit aan bij de eerdere waarschuwing in de rechtsleer voor het gevaar dat strikt juridisch-technische rechterlijke beslissingen die voorbijgaan aan de nood aan een soepeler bewijsregime voor standaardvoorwaarden in het handels- en transportbedrijf kunnen leiden tot een wereldvreemd regime⁷⁴. Voor de betrokken dienstverleners is de rechtspraak des te navranter nu de rechtsleer hen, afgaande op eerdere rechtspraak, had geadviseerd dat het voldoende is om de contractvoorwaarden eenmalig aan de medecontractant te bezorgen⁷⁵. De rechtspraak is niet alleen erg streng, maar ze werkt ten tweede dus ook rechtsonzekerheid in de hand.

Ten tweede kan het sommigen onbevredigend voorkomen dat door een beroepsgroepering opgestelde en ruim gekende algemene contractvoorwaarden in de regel erg streng worden benaderd, terwijl in sommige – al dan niet vergelijkbare – gevallen waar individuele goederenbehandelaars eigen voorwaarden toepassen, een meer tegemoetkomende houding wordt aangenomen.

Ten derde kan op de rechtspraak de kritiek worden uitgebracht dat zij de ontwikkeling en erkenning van bestendig gebruikelijke bedingen sterk bemoeilijkt: het enkele feit dat een goederenbehandelaar stelselmatig naar algemene contractvoorwaarden verwijst en op de aanvaarding ervan aanstuurt, wordt immers gezien als een bewijs dat het *niet* om gebruikelijke bedingen gaat. Met dergelijke redenering kunnen algemene contractvoorwaarden nog heel moeilijk tot gebruikelijke bedingen uitgroeien, laat staan dat zij zouden kunnen worden erkend als gebruiken. De besproken rechtspraak verstoort onnodig het zelfregulerend proces dat de wetgever in de scheepvaart- en havensector klassiek beoogt te ondersteunen.

Ten vierde geeft de rechtspraak de indruk dat de problematiek van de kennisname en de aanvaarding van algemene contractvoorwaarden niet steeds wordt onderscheiden van het vraagstuk van de inhoudelijke rechtmatigheid van de erin opgenomen bedingen. Het aangehaalde arrest inzake Seaport Terminals geeft duidelijk aan dat bij de beoordeling van de aanvaarding soms rekening wordt gehouden met de al dan niet misleidende, ongebruikelijke of buitensporige

⁷⁴ Noels DCE, 108, nr. 199.

⁷⁵ In die zin, m.b.t. expeditievoorwaarden, Van den Brande, G., "Omtrent de toepassing van de algemene voorwaarden der commissionaires-expediteurs van België", noot onder Antwerpen, 6 juni 1979, *De Verz.* 1979, (495), 504.

inhoud van de clausules. Het is een onzuivere situatie dat inhoudelijke knelpunten in de bedingen de rechter brengen tot het opzij schuiven ervan wegens een beweerd gebrek in de toestemming in gevallen waar de standaardvoorwaarden in realiteit wel degelijk gekend waren of konden zijn en ze bovendien uitdrukkelijk of stilzwijgend werden aanvaard. Uiteraard wordt deze toestand in de hand gewerkt door het hierboven al aangestipte ontbreken van een wettelijk raamwerk voor de inhoudelijke toetsing van algemene voorwaarden of toetredingscontracten⁷⁶.

Uiteindelijk heeft de stand van het recht een ongunstige invloed op het functioneren van zelfregulering: de afwezigheid van een grondige inhoudelijke toetsing en de kans dat de rechter kennisname en aanvaarding misschien wel zal aannemen nodigt de opstellers van de betrokken regelingen uit om toch maar liever voor de wederpartij onereuze regels te stipuleren. Wanneer de rechter zich soepeler zou opstellen tegenover kennisname en aanvaarding, maar een doorgedreven rechtmatigheidstoetsing zou kunnen uitvoeren, zouden de bedingers allicht meer geneigd zijn om evenwichtige regelingen uit te werken en zou de kwaliteit van de zelfregulering toenemen.

2.38. Gelijkaardige beschouwingen kunnen worden gemaakt wat betreft de toepassing van algemene contractvoorwaarden in andere scheepvaart- en havengerelateerde dienstverleningssectoren. I.h.b. over de kennisname en aanvaarding van de door de Confederatie der Expeditie van België opgestelde standaardvoorwaarden bestaat een uitvoerige, evenmin volledig eensluidende, maar voor de expediteurs doorgaans strenge rechtspraak⁷⁷, die regelmatig kritiek opwekt⁷⁸ en reeds eerder pleidooien voor een wetgevende tussenkomst inspireerde⁷⁹. De kwalificatie door de Confederatie van haar eigen voorwaarden als van rechtwege van de overeenkomst deel uitmakende "gewoonten en gebruiken van het Belgisch expeditiebedrijf" of als "een handelsgebruik"⁸⁰ heeft in de rechtspraak slechts povere weerklank gevonden⁸¹. Mogelijk speelt hierbij een rol dat de wederpartij van de expediteur vaak niet tot de vervoersector behoort en soms een KMO is.

⁷⁶ Zie *supra*, nr. 2.33.

⁷⁷ Zie bijv. Antwerpen, 3 mei 1978, *EVR* 1981, 433; Antwerpen, 9 oktober 1985, *RHA* 1986, 127; Antwerpen, 28 oktober 2002, Louis Dreyfus Trading Limited / N.V. Norexa, 2000/AR/3, onuitg.; zie uitvoeriger o.m. Noels DCE, 108-121, nr. 200-213 en de talrijke verwijzingen; vgl. reeds Block, G. en Haverbeke, D., "Le commissionaire-expéditeur belge", *TBH* 2001, (430), 434-435, nr. 11-13; Delwaide-Blockx 1989, 1038-1041, nr. 44; De Weerd, I., "Vrijtekening van aansprakelijkheid in het maritiem recht", *RW* 1988-89, (1050), 1051-1053, nr. 8-17; De Weerd, I., "De Commissionair-Expéditeur in het Belgisch Maritiem Recht", *EVR* 1993, (517), 529-530, nrs. 32-33; Kruithof, R., "Overzicht van rechtspraak (1974-1980). Verbintenissen", *TPR* 1983, (495), 602, nr. 99; Noels TT, 84-91, nrs. 136-150; Van den Brande, G., "Omtrent de toepassing van de algemene voorwaarden der commissionaires-expediteurs van België", noot onder Antwerpen, 6 juni 1979, *De Verz.* 1979, 495-504.

⁷⁸ Zie bijv. Delwaide-Blockx 1989, 1040, nr. 44 omtrent Antwerpen, 6 mei 1987, *RHA* 1987, 216, waarin de voorwaarden werden verworpen in een geval waarin beide partijen ernaar hadden verwezen op hun briefpapier, weliswaar in afwijking van op het ogenblik van een bewaargeving overeengekomen voorwaarden.

⁷⁹ Zie o.m. De Smet, R., "De la force obligatoire des "conditions générales" en matière commerciale", noot onder Cass., 9 februari 1973, *RCJB* 1974, (192), 202; Van den Brande, G., "Omtrent de toepassing van de algemene voorwaarden der commissionaires-expediteurs van België", noot onder Antwerpen, 6 juni 1979, *De Verz.* 1979, (495), 503-504.

⁸⁰ Art. 1, tweede lid van de Algemene Voorwaarden der Expeditie van België 1980 bepaalde dat deze voorwaarden "worden beschouwd als gewoonten en gebruiken van het Belgisch expeditiebedrijf, toepasselijk zelfs als er niet uitdrukkelijk naar verwezen wordt in een bepaalde overeenkomst". In art. 1, tweede lid van de Algemene Belgische Expeditievoorwaarden uit 2005 is bepaald dat deze "een handelsgebruik" vertegenwoordigen.

⁸¹ Kh. Verviers, 3 juni 1976, *BRH* 1978, 609, met noot Watté, N.; vgl. echter bijv. Antwerpen, 3 januari 2005, N.V. De Keyser Expeditions / N.V. Euroftal en N.V. Pantochim, 2002/AR/1805, onuitg.

2.39. Analoge problemen doen zich voor m.b.t. zeevervoersovereenkomsten, inz. bij gebruik van een zgn. "Short Form Bill of Lading" die verwijst naar de algemene voorwaarden van de lijn⁸².

2.40. Ondanks alle kritiek dient gezegd dat de rechtspraak in vele gevallen wel degelijk blijkt geeft van een realistische kijk, waarbij rekening wordt gehouden met de vertrouwelijkheid met sectoraal vastgestelde algemene contractvoorwaarden in hoofde van beroepsgenoten en met het bestaan tussen contractanten van langdurige handelsbetrekkingen.

Zo oordeelde het Antwerpse Hof in een arrest uit 2003 als volgt over de gelding van algemene contractvoorwaarden voor de levering van bunkerolie:

Partijen geven [...] toe gedurende jaren regelmatige handelsbetrekkingen met elkaar onderhouden te hebben, zodat mag aangenomen [sic] dat de NV ROSSEEL, die werkzaam is in dezelfde handelssector, de algemene verkoopvoorwaarden maar al te goed kende en deze in haar transacties met de NV BOM aanvaard heeft⁸³.

In het licht van dergelijke elementen kan ook de gelding van buitenlandse contractvoorwaarden worden aanvaard. M.b.t. de toepassing van de Nederlandse expeditievoorwaarden overwoog het Hof van Beroep te Gent in 2002:

De geïntimeerde heeft deze Nederlandse expeditievoorwaarden stilzwijgend aanvaard. Op de opdrachtbevestiging heeft de appellante uitdrukkelijk naar deze voorwaarden verwezen. Bovendien had de geïntimeerde duidelijk kennis van deze voorwaarden. Immers tussen partijen bestond al jaren een intense handelsrelatie [...], wat de geïntimeerde heeft toegegeven in haar briefwisseling [...]. Volgens de voorgebrachte stukken heeft de appellante bij het sluiten van de verschillende vroegere expeditieopdrachten steeds systematisch in haar opdrachtbevestigingen verwezen naar de Nederlandse expeditievoorwaarden, waartegen de geïntimeerde nooit heeft geprotesteerd. Deze systematische verwijzing in de briefwisseling naar de Nederlandse expeditievoorwaarden tussen partijen (handelaars) die jarenlang in handelsrelatie stonden en die vertrouwd waren met transport en verzending, leiden er toe dat deze voorwaarden bij gebrek aan enig protest, stilzwijgend, maar ondubbelzinnig werden aanvaard⁸⁴.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

2.41. Er bestaat geen internationaal verdrag of Europees regelgevend instrument waarin de bronnen van het scheepvaartrecht als dusdanig worden opgesomd of beschreven.

2.42. In Blauwboek 1 werd, in verband met de autonomie van het zeerecht, de aandacht gevestigd op de erkenning in internationale rechtsleer van algemene zeerechtelijke beginselen, internationaal gemeenschappelijke zeerechtsinstituten, een *lex maritima* en een algemene zeerechtelijke orde⁸⁵.

⁸² Zie Antwerpen, 8 november 1978, *EVR* 1979, 623; Antwerpen, 10 oktober 1989, *EVR* 1992, 371; De Weerd, I., "Het cognossement", in De Weerd II, 21-22, nr. 559; Stevens *VOC*, 26, nr. 50; vgl. Gaskell-Asariotis-Baatz, 19-20, nr. 1.45-1.46.

⁸³ Antwerpen, 4 oktober 2003, *RHA* 2003, 267.

⁸⁴ Gent, 16 oktober 2002, *RHA* 2003, 20.

⁸⁵ Zie Blauwboek 1, 168 e.v., nr. 1.206.

Het bestaan van een universeel zeerecht werd al onderkend door auteurs als Emérigon⁸⁶. Auteurs die recent in deze zin schreven zijn o.m. Puttfarcken, Rimaboschi, Querci en Tetley⁸⁷.

In deze literatuur wordt ook het internationale belang onderlijnd van zeerechtelijke gewoonten en/of gebruiken.

Zo benadrukt Rimaboschi het gewicht van de “usages maritimes”, welke vaak worden gecodificeerd door beroepsorganisaties of het CMI. Deze “usages” kunnen zelfs *contra legem* functioneren; ze zijn te onderscheiden van de “pratiques d’affaires” of “usages conventionnels”, die hun gelding uitsluitend ontleen aan de wil van de contractspartijen, maar zich soms tot gewoonten kunnen transformeren⁸⁸.

Tetley beschouwt het zeerecht als een op zich staand rechtstelsel, dat in grote mate berust op zelfregulering:

Today’s general maritime law consists of the common forms, terms, rules, standards and practices of the maritime shipping industry – standard form bills of lading, charterparties, marine insurance policies and sales contracts are good examples of common forms and the accepted meaning of the terms, as well as the York/Antwerp Rules on general average and the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits. Much of this contemporary lex maritima is to be found in the maritime arbitral awards rendered by arbitral tribunals around the world by a host of institutional and ad hoc arbitral bodies⁸⁹.

2.43. Hoewel de aanwending van zelfregulerende instrumenten zoals gebruiken en algemene contractvoorwaarden in de scheepvaart- en havensector internationaal gangbaar is, en er talrijke uit internationale zelfregulering voortspuitende regelen worden toegepast, geldt specifiek i.v.m. het statuut van dergelijke regelingen geen internationale verdragsregeling.

Dit neemt niet weg dat bijv. de Haagse Regelen functioneren in samenhang met lokale havengebruiken⁹⁰. Opvallend is de nadrukkelijke verwijzing naar “the usage of the particular trade” in de Regelen van Hamburg (zie en vgl. art. 4.2(b)(ii) en 9.1) en naar “the customs, usages or practices of the trade” in de Regelen van Rotterdam (zie en vgl. art. 25.1(c), 43 en 44). Dit toont aan dat zelfregulering tot in de meest recente internationale regelgevende teksten i.v.m. zeevervoer van essentieel belang wordt geacht. De formulering in de Regelen van Rotterdam toont aan dat de terminologie op internationaal niveau niet vast is, en dat er in feite ook minder belang aan is te hechten.

I.v.m. het binnenvaartrecht kunnen gelijkaardige vaststellingen worden gedaan. Het CMNI verwijst niet minder dan acht maal naar gebruiken, i.v.m. erg uiteenlopende onderwerpen (zie en vgl. art. 3.4 b), 6.3, 6.4, 8.1 b), 10.2, 18.1 c), 19.4 en 19.5). De terminologie loopt binnen dit verdrag opvallend uiteen (“de gebruiken in de haven”; “de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken”, “de gebruiken in de binnenvaart”, “de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken”, “de in de desbetreffende handel geldende gebruiken”, “de desbetreffende

⁸⁶ Zie Blauwboek 1, 168-169, nr. 1.206.

⁸⁷ Zie nogmaals Blauwboek 1, 168 e.v., nr. 1.206 en de verwijzingen aldaar.

⁸⁸ Zie Rimaboschi, M., *Méthodes d’unification du droit maritime*, I, Trieste, EUT, 2005, 148-154.

⁸⁹ Tetley, W., “Nationalism in a Mixed Jurisdiction and the Importance of Language”, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/nationalism.pdf>, punt XII.3), punt XII 3); tekst ook in *Tulane Law Review* 2003, Vol. 78, 175-218 (voetnoten weggelaten); zie reeds Blauwboek 1, 163-164, nr. 1.195.

⁹⁰ Zie daarover Tetley MCC I, 190-192.

handelsgebruiken”, “de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken” resp. “gebruiken”).

2.44. Buiten de contractuele sfeer, in de context van de publiekrechtelijke scheepvaartreglementering, wordt normatieve waarde toegekend aan het zeemansgebruik. Zo bepaalt Voorschrift 2 van het Zeeaanvaringsreglement betreffende “Responsibility”:

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

[...]

2.45. Het belang van handels- en inz. havengebruiken wordt ook erkend door Unidroit.

Artikel 1.9 van de *Unidroit Principles of International Commercial Contracts 2004* bepalen :

ARTICLE 1.9

(Usages and practices)

(1) The parties are bound by any usage to which they have agreed and by any practices which they have established between themselves.

(2) The parties are bound by a usage that is widely known to and regularly observed in international trade by parties in the particular trade concerned except where the application of such a usage would be unreasonable.

Bij art. 1.9(2) geeft Unidroit de volgende toelichting:

Para. (2) lays down the criteria for the identification of usages applicable in the absence of a specific agreement by the parties. The fact that the usage must be “widely known to and regularly observed [...] by parties in the particular trade concerned” is a condition for the application of any usage, be it at international or merely at national or local level. The additional qualification “in international trade” is intended to avoid usages developed for, and confined to, domestic transactions also being invoked in transactions with foreigners.

[...]

Only exceptionally may usages of a purely local or national origin be applied without any reference thereto by the parties. Thus, usages existing on certain commodity exchanges or at trade exhibitions or ports should be applicable provided that they are regularly followed with respect to foreigners as well. Another exception concerns the case of a businessperson who has already entered into a number of similar contracts in a foreign country and who should therefore be bound by the usages established within that country for such contracts.

Illustrations

3. A, a terminal operator, invokes a particular usage of the port where it is located vis-à-vis B, a foreign carrier. B is bound by this local usage if the port is normally used by foreigners and the usage in question has been regularly observed with respect to all customers, irrespective of their place of business and of their nationality⁹¹.

⁹¹ International Institute for the Unification of Private Law, UNIDROIT *Principles of International Commercial Contracts 2004*, Rome, 2004, www.unidroit.org, 25-26.

Uit deze elementen blijkt dat ook Unidroit het bijzondere belang van havengebruiken erkent.

2.46. De *Principles of European Contract Law* bepalen:

Article 1:105: Usages and Practices

(1) The parties are bound by any usage to which they have agreed and by any practice they have established between themselves.

(2) The parties are bound by a usage which would be considered generally applicable by persons in the same situation as the parties, except where the application of such usage would be unreasonable.

2.47. Ter vergelijking kan nog artikel 9 van het Weens Koopverdrag worden aangehaald⁹²:

(1) The parties are bound by any usage to which they have agreed and by any practices which they have established between themselves.

(2) The parties are considered, unless otherwise agreed, to have impliedly made applicable to their contract or its formation a usage of which the parties knew or ought to have known and which in international trade is widely known to, and regularly observed by, parties to contracts of the type involved in the particular trade concerned.

2.48. Hierboven werd reeds gewezen op het bestaan van Europese regelgeving m.b.t. consumentenbescherming, die in beperkte mate ook in scheepvaart- of havengerelateerde zaken toepassing kan vinden⁹³. Aan deze Europese regelgeving kan door de Belgische wetgever geen afbreuk worden gedaan. Hierop dient bijzonder te worden gelet nu het Belgisch Scheepvaartwetboek ook geldt voor niet-commerciële transacties⁹⁴, waarbij consumenten betrokken kunnen zijn.

2.49. De toepassing van zelfregulerende instrumenten mag niet leiden tot inbreuken op het Europees mededingingsrecht⁹⁵, inz. op het in artikel 101.1 EU-Werkingsverdrag gevestigde verbod van "besluiten van ondernemersverenigingen" en van "onderling afgestemde feitelijke gedragingen" welke de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst. Hierbij worden o.m. regelingen geïsoleerd die bestaan in "het rechtstreeks of zijdelings bepalen van de aan- of verkoopprijzen of van andere contractuele voorwaarden" (art. 101.1, a)). Het Verdrag bepaalt uitdrukkelijk dat dergelijke regelingen nietig zijn (art. 101.2)⁹⁶. Dezelfde principes figureren overigens ook in de Belgische Mededingingswet (art. 2).

Het begrip besluit van een ondernemersvereniging doelt mede op een vrijblijvende aanbeveling die, ongeacht hoe zij juridisch precies moet worden gekwalificeerd, een getrouwe weergave is van

⁹² Voor commentaar, zie o.m. Heuzé, V., *La vente internationale de marchandises*, Parijs, L.G.D.J., 2000, 94-96, nr. 98.

⁹³ Zie *supra*, nr. 2.34.

⁹⁴ Zie reeds Blauwboek 1, 89-91, nr. 1.81 en 180, nr. 1.217.

⁹⁵ Zie Lambrecht, Ph. en Gheur, Ch. (eds.), *Federaties van ondernemingen en mededingingsregels*, Brussel, Larcier, 2009, 181 p. en vgl. Lievens, E., *Regulatory Instruments for Content Regulation in Digital Media*, doctoraatsproefschrift K.U. Leuven, juni 2009, inz. 351 e.v.

⁹⁶ Er wordt niet ingegaan op de vraag wanneer er sprake zou kunnen zijn van een collectieve machtspositie in de zin van art. 102 EU-Werkingsverdrag.

de wil om het gedrag van de leden op de betrokken markt overeenkomstig de aanbeveling te coördineren⁹⁷.

Er moet in herinnering worden gebracht dat het EU-Werkingsverdrag zelf bepaalt dat het kartelverbod voor bepaalde regelingen met een gunstig effect buiten toepassing kan worden verklaard (art. 101.3).

2.50. Ofschoon binnen- en buitenlandse rechtsleer oppert dat inz. algemene contractvoorwaarden aan het kartelverbod moeten worden getoetst, blijkt in de praktijk dat deze voorwaarden eerder zelden als een concurrentie beperkende afspraak kunnen worden beschouwd.

Vooreerst betreffen de meeste mededingingsrechtelijke geschillen omtrent door professionele organisaties tot stand gebrachte regulering niet zozeer de – in het Belgisch recht zo problematische – vaststelling van materiële rechten en plichten of aansprakelijkheden in algemene voorwaarden of codificaties van gebruiken, maar de bepaling van tarieven. Hierbij worden ook adviesprijzen en aanbevelingen over onderdelen van prijzen steevast als verboden beschouwd. Zo stelde de Europese Commissie in 1996 vast dat de vereniging Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek (FENEX) het kartelverbod had geschonden door aanbevolen expeditietarieven vast te stellen. De Commissie stelde o.m.:

(60) Een beroepsorganisatie mag haar leden weliswaar bijstaan in het bedrijfsbeheer, maar dit mag de mededinging niet rechtstreeks of onrechtstreeks beïnvloeden, vooral niet als dit de vorm aanneemt van tarieven die op alle ondernemingen, ongeacht hun eigen kostprijsstructuur, van toepassing zijn.

(61) Aanbevolen tarieven die door een beroepsorganisatie worden verspreid, kunnen de ondernemingen ertoe aanzetten hun tarieven hieraan aan te passen, ongeacht hun eigen kostprijs. Door een dergelijke handelwijze worden ondernemingen die de laagste kostprijzen hebben, ontmoedigd om hun prijzen te verlagen, hetgeen een kunstmatig voordeel biedt aan ondernemingen die hun produktiekosten het minst beheersen.

(62) Dit gevaar is niet verbonden aan het verspreiden van inlichtingen die het voor ondernemingen eenvoudiger maken de eigen kostprijsstructuur te berekenen en aldus zelfstandig de verkoopprijzen vast te stellen⁹⁸.

T.a.v. niet-tarifaire voorwaarden die geen mededingingsbeperkende strekking of effect hebben wordt doorgaans een minder gestrenge houding aangenomen⁹⁹. Zo hanteert de Nederlandse Mededingingsautoriteit over algemene voorwaarden de volgende richtsnoeren:

98. Algemene voorwaarden die zijn opgesteld door ondernemingen gezamenlijk of door een ondernemersvereniging, kunnen het tot stand komen van transacties vergemakkelijken doordat vooraf duidelijkheid wordt gecreëerd bij contractpartijen. Bij transacties met consumenten kunnen algemene voorwaarden bovendien bijdragen aan de bescherming van de consument, bijvoorbeeld door het opnemen van bepalingen over geschillenregelingen en garantiefondsen. De Mededingingswet staat dan ook geenszins in de weg aan het hanteren van algemene voorwaarden.

⁹⁷ Zie o.m. HvJ 29 oktober 1980, Heintz van Landewyck, zaken 209 tot 215 en 218/78, *Jur* 1980, 3125, r.o. 88; HvJ 27 januari 1987, Verband der Sachversicherer, zaak 45/85, *Jur* 1987, 405, r.o. 32; zie ook Van Gerven, W. e.a., *Kartelrecht*, Antwerpen, E. Story-Scientia, 1996, 137-138, nr. 118.

⁹⁸ Beschikking Commissie 96/438/EG van 5 juni 1996 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-verdrag (IV/34.983 - FENEX) (*Pb.* 20 juli 1996, L181/28).

⁹⁹ Voor een voorbeeld van algemene voorwaarden die wél betrekking hebben op mededingingsbepalende factoren, zie Beschikking Commissie 83/361/EEG van 13 juli 1983 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag (zaak nr. IV/30.174 - VIMPOLTU) (*Pb.* 23 juli 1983, L200/44).

99. Slechts indien door het opstellen en de verplichte toepassing van algemene voorwaarden mededingingsbeperkende afspraken of onderling afgestemde feitelijke gedragingen tot stand komen, is mogelijke sprake van een inbreuk op het kartelverbod. Dit is met name het geval als algemene voorwaarden betrekking hebben op belangrijke concurrentieparameters zoals prijzen en tarieven, met inbegrip van kortingen, toeslagen en betalingstermijnen.

100. Naast de voornoemde concurrentieparameters kunnen, afhankelijk van de specifieke kenmerken van een markt, andere belangrijke concurrentieparameters worden onderscheiden. Ondernemingen en ondernemersverenigingen weten welke concurrentiemiddelen een belangrijke rol spelen bij het concurrentieproces in de markt waarop zij actief zijn. In een bepaalde markt kan bijvoorbeeld de garantieperiode of de periode waarin de afnemer recht heeft op gratis onderhoudsbeurten een belangrijke concurrentieparameter zijn. Indien de algemene voorwaarden die verplicht door ondernemingen worden gehanteerd zijn opgesteld door ondernemingen gezamenlijk of door een ondernemersvereniging en betrekking hebben op dergelijke parameters, zijn zij in beginsel mededingingsbeperkend en in strijd met het kartelverbod¹⁰⁰.

T.a.v. gedragscodes of gedragsregels opgesteld door ondernemingen of een brancheorganisatie wordt door de Nederlandse Mededingingsautoriteit een analoge houding aangenomen¹⁰¹.

Het Engelse Office of Fair Trading stelt zijnerzijds het volgende:

Standard terms and conditions

3.18 Associations of undertakings may be involved in the formulation of standard terms and conditions to be applied by members. This may be no more than a useful simplification of what otherwise might be complex and, to the customer, potentially confusing conditions. If an association of undertakings imposes on its members an obligation to use common terms and conditions of sale or purchase, this will inevitably restrict competition to some degree. Such standard conditions are less likely to have an appreciable effect on competition where members remain free to adopt different conditions if they so wish. Standard conditions may also have an appreciable effect on competition if a large proportion of members adopt those standard conditions leaving customers little choice in practice¹⁰².

De rechtsleer verwerpt de toepassing van door beroepsorganisaties opgestelde niet-tarifaire algemene contractvoorwaarden principieel evenmin, omdat ze doorgaans worden opgesteld op basis van bijzondere deskundigheid en omdat ze de prijsconcurrentie transparanter maken¹⁰³.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- DUITSLAND

2.51. Het Duitse *Handelsgesetzbuch* erkent uitdrukkelijk de waarde van gebruiken in § 346:

¹⁰⁰ Nederlandse Mededingingsautoriteit, *Richtsnoeren Samenwerking Ondernemingen*, versie 2008, www.nmanet.nl, 26-27, nr. 98-100.

¹⁰¹ *Ibid.*, 28, nr. 102-105.

¹⁰² Office of Fair Trading, Trade associations, professions and self-regulating bodies, http://www.offt.gov.uk/shared_offt/business_leaflets/ca98_guidelines/oft408.pdf, 13.

¹⁰³ Zie bijv. Whish, R., *Competition Law*, Londen/Edinburgh, Butterworths, 2001, 440; vgl. voorts Wytinck, P., "Mededingingsrecht en federaties. Enkele vormen van horizontale samenwerking: samenaankoop en -verkoop, standaardisatie en labels, standaardcontracten, beurzen", in Lambrecht, Ph. en Gheur, Ch. (eds.), *Federaties van ondernemingen en mededingingsregels*, Brussel, Larcier, 2009, (87), 120-123, nrs. 50-52.

Unter Kaufleuten ist in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen.

I.h.b. in het zeerecht spelen handelsgebruiken een belangrijke rol¹⁰⁴. Zij kunnen gebaseerd zijn op een ruime aanwending van bepaalde zeerechtelijke algemene contractvoorwaarden¹⁰⁵.

Het *Handelsgesetzbuch* verwijst ook naar het zeemansgebruik¹⁰⁶.

2.52. In het Duitse zeerecht wordt ook de bijzondere rol van algemene contractvoorwaarden erkend¹⁰⁷. Eertijds konden deze voorwaarden worden getoetst aan het *Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen* (AGB-Gesetz) uit 1977. Sinds 2002 gelden de bepalingen van § 305-310 van het *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB), die mede dienen als omzetting van de Richtlijn 93/13/EEG betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten.

Over kennisname van *Allgemeine Geschäftsbedingungen* bepaalt § 305(2) BGB:

Allgemeine Geschäftsbedingungen werden nur dann Bestandteil eines Vertrags, wenn der Verwender bei Vertragsschluss

- 1. die andere Vertragspartei ausdrücklich oder, wenn ein ausdrücklicher Hinweis wegen der Art des Vertragsschlusses nur unter unverhältnismäßigen Schwierigkeiten möglich ist, durch deutlich sichtbaren Aushang am Ort des Vertragsschlusses auf sie hinweist und*
- 2. der anderen Vertragspartei die Möglichkeit verschafft, in zumutbarer Weise, die auch eine für den Verwender erkennbare körperliche Behinderung der anderen Vertragspartei angemessen berücksichtigt, von ihrem Inhalt Kenntnis zu nehmen (§ 305(2)).*

Deze regeling geldt echter niet wanneer algemene voorwaarden worden bedongen tegenover ondernemingen (§ 310(1)).

Het wetboek maakt, los van de evenmin op de bescherming van ondernemers gerichte bepalingen omtrent zwarte en grijze bedingen (§ 308 resp. 309 j° § 310(1)) ook een algemene inhoudelijke rechtmatigheidstoetsing ("Inhaltskontrolle") mogelijk:

(1) Bestimmungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind unwirksam, wenn sie den Vertragspartner des Verwenders entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligen. Eine unangemessene Benachteiligung kann sich auch daraus ergeben, dass die Bestimmung nicht klar und verständlich ist.

- (2) Eine unangemessene Benachteiligung ist im Zweifel anzunehmen, wenn eine Bestimmung*
- 1. mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen wird, nicht zu vereinbaren ist oder*
 - 2. wesentliche Rechte oder Pflichten, die sich aus der Natur des Vertrags ergeben, so einschränkt, dass die Erreichung des Vertragszwecks gefährdet ist (§ 307).*

¹⁰⁴ Herber, 23.

¹⁰⁵ Zie reeds Wüstendörfer, 23 en 27.

¹⁰⁶ § 514 van het *Handelsgesetzbuch* luidt:

*(1) Der Kapitän hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.
[...] (nadruk toegevoegd).*

¹⁰⁷ Herber, 23-24.

Deze regeling vindt eveneens toepassing op algemene voorwaarden bedongen tegenover ondernemingen in zoverre dit leidt tot niet-toepassing van zwarte en grijze bedingen; er moet echter gepaste aandacht worden besteed aan de in het handelsverkeer geldende gewoonten en gebruiken (§ 310(1)).

2.53. Een opmerkelijke bijzonderheid in het Duits gemeen vervoerrecht is dat van bepaalde in principe suppletieve wetsbepalingen m.b.t. de aansprakelijkheid van de vervoerder niet mag worden afgeweken via algemene contractvoorwaarden (*Allgemeine Geschäftsbedingungen* of *AGB*)¹⁰⁸. Volgens het zeerechtherzieningsontwerp van 2009 zou dit principe worden doorgetrokken naar de regeling van de aansprakelijkheid bij maritiem stukgoedvervoer¹⁰⁹.

- ENGELAND

2.54. In het Engelse zeerecht spelen handelsgebruiken inz. een rol in het domein van bevrachtings- en vervoersovereenkomsten. In de laatste editie van *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* wordt uiteengezet:

Evidence of custom may be admissible both for interpreting express terms and as the basis for implying terms into the contract.

So the customs of a trade which regulate the performance of the contract, but do not change its intrinsic character, are tacitly incorporated in the contract, though not expressed in it, on the ground that the parties to the contract must be presumed to have contracted with reference to such customs. Customs may be excluded by express words.

¹⁰⁸ § 449 van het *Handelsgesetzbuch* luidt:

§ 449 Abweichende Vereinbarungen

(1) Ist der Absender ein Verbraucher, so kann nicht zu dessen Nachteil von § 413 Abs. 2, den §§ 414, 418 Abs. 6, § 422 Abs. 3, den §§ 425 bis 438 und 447 abgewichen werden, es sei denn, der Frachtvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand. § 418 Abs. 6 und § 447 können nicht zu Lasten gutgläubiger Dritter abbedungen werden.

(2) In allen anderen als den in Absatz 1 Satz 1 genannten Fällen kann, soweit der Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, von den in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist. Die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen zwei und vierzig Rechnungseinheiten liegt und in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist oder

2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Gleiches gilt für die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung.

(3) Unterliegt der Frachtvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 und 2 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

¹⁰⁹ Het herzieningsontwerp bevat m.n. de volgende bepaling:

§ 523 Abweichende Vereinbarungen

(1) Von den Vorschriften dieses Untertitels kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen 1. die vom Verfrachter zu leistende Entschädigung wegen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung auf einen höheren Betrag begrenzt werden, oder

2. die Anwendung des § 510 Satz 2 und des § 518 abbedungen werden, wenn zugleich mit der Abbedingung beider vorgenannter Vorschriften die in § 515 genannten Haftungshöchstbeträge durch einen Betrag in Höhe von wenigstens 17 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts ersetzt werden.

Voor toelichting, zie *Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, 10, 78 en 141-142.

*Customs of trade may control the mode of performance of a contract, but cannot change its intrinsic character. Thus if the express terms of the charter are inconsistent with the alleged custom, evidence of the custom will not be admissible*¹¹⁰.

Aan de inroeping van gebruiken worden wel strenge eisen gesteld:

*Customs to be enforced by the courts must be—(1) reasonable; (2) certain; (3) consistent with the contract; (4) universally acquiesced in; (5) not contrary to law*¹¹¹.

Hierbij wordt gepreciseerd:

*A custom is a reasonable and universal rule of action in a locality followed not because it is believed to be the general law of the land or because the parties following it have made particular agreements to observe it, but because it is in effect the common law within that place to which it extends, although contrary to the general law of the realm*¹¹².

Over de toepassing van gebruiken in zaken betreffende bevrachtingen en vervoer bestaat een rijke, maar deels ver in de tijd terugreikende rechtspraak¹¹³.

De internationale invloed van het Engelse zeerecht wordt wel eens gezien als verklaring waarom gebruiken ook in het zeerecht van andere landen zo belangrijk zijn¹¹⁴.

2.55. In Engeland wordt aangenomen dat “trade conditions” in het contract kunnen geïncorporeerd zijn ingevolge “trade custom or usage” of een eerdere handelwijze van partijen¹¹⁵. Verder kunnen “trade conditions” bindend zijn ingevolge bekendmaking of mededeling ervan, welke vóór of bij de contractsluiting duidelijk onder de aandacht van de wederpartij wordt gebracht¹¹⁶. Hoe ongebruikelijker, onredelijker of bezwarender de voorwaarden of het beding, hoe duidelijker de wederpartij erover moet worden geïnformeerd¹¹⁷ – een redenering die, onuitgesproken, ook Belgische hoven en rechtbanken wel eens schijnt te inspireren¹¹⁸. Wanneer beide partijen naar algemene voorwaarden verwijzen, hebben de voorwaarden die de levering van een dienst regelen voorrang; anders kan o.m. worden teruggevallen op de “last shot”-doctrine ingevolge welke de finale verwijzing prevaleert¹¹⁹.

2.56. De Engelse *Unfair Contract Terms Act 1977* bevat o.m. een regeling m.b.t. exoneratiebedingen en standaardbedingen¹²⁰.

I.v.m. exoneratiebedingen bepaalt de wet:

2. Negligence liability.

¹¹⁰ Scrutton, 12-13, nr. A10.

¹¹¹ Scrutton, 13, nr. A10.

¹¹² Scrutton, 14, nr. A10.

¹¹³ Voor een overzicht, zie Scrutton, 14-16, nr. A10.

¹¹⁴ Remond-Gouilloud, 41, nr. 35.

¹¹⁵ Bugden – Lamont-Black, 378, nr. 19-02.

¹¹⁶ Bugden – Lamont-Black, 379, nr. 19-02.

¹¹⁷ Bugden – Lamont-Black, 380-381, nr. 19-04.

¹¹⁸ Zie *supra*, nr. 2.37.

¹¹⁹ Bugden – Lamont-Black, 381, nr. 19-04.

¹²⁰ Voor een korte bespreking van de impact op het vervoerrecht, zie Bugden – Lamont-Black, 406-413, nrs. 21-18-21-25. Alhier wordt voorbijgegaan aan de redelijkheidseis neergelegd in Section 3 van de Misrepresentation Act 1967.

- (1) *A person cannot by reference to any contract term or to a notice given to persons generally or to particular persons exclude or restrict his liability for death or personal injury resulting from negligence.*
- (2) *In the case of other loss or damage, a person cannot so exclude or restrict his liability for negligence except in so far as the term or notice satisfies the requirement of reasonableness.*
- (3) *Where a contract term or notice purports to exclude or restrict liability for negligence a person's agreement to or awareness of it is not of itself to be taken as indicating his voluntary acceptance of any risk¹²¹.*

I.v.m. contractuele aansprakelijkheid wordt bepaald:

3. Liability arising in contract.

- (1) *This section applies as between contracting parties where one of them deals as consumer¹²² or on the other's written standard terms of business.*
- (2) *As against that party, the other cannot by reference to any contract term—*
- (a) *when himself in breach of contract, exclude or restrict any liability of his in respect of the breach; or*
- (b) *claim to be entitled—*
- (i) *to render a contractual performance substantially different from that which was reasonably expected of him, or*
- (ii) *in respect of the whole or any part of his contractual obligation, to render no performance at all, except in so far as (in any of the cases mentioned above in this subsection) the contract term satisfies the requirement of reasonableness.*

Het centrale redelijkheidvereiste wordt als volgt toegelicht:

11. The "reasonableness" test.

- (1) *In relation to a contract term, the requirement of reasonableness [...] is that the term shall have been a fair and reasonable one to be included having regard to the circumstances which were, or ought reasonably to have been, known to or in the contemplation of the parties when the contract was made [...].*

De bewijslast i.v.m. de redelijkheid rust op degene die er zich op beroept (Section 11(5)).

De wettelijke regeling geldt echter niet onverkort t.a.v. zeerechtelijke contracten. Ingevolge Schedule 1 zijn de aangehaalde bepalingen over exoneratiebedingen en contractuele aansprakelijkheid alleen van toepassing op *charter parties*, overeenkomsten van goederenvervoer, hulpverleningsovereenkomsten en sleepovereenkomsten in de mate dat zij een consument begunstigen. Alleen de bepaling van Section 2(1) betreffende exoneraties voor personenschade geldt voor de vermelde contracten zonder de restrictie i.v.m. de begunstiging van de consument (Schedule 1, para 2)¹²³.

De wet doet geen afbreuk aan bedingen die worden toegelaten of opgelegd door bindende internationale verdragen (Section 29(1)).

¹²¹ Zie ook Section 13 met het opschrift "Varieties of exemption clause".

¹²² Voor de betekenis hiervan, zie Section 12.

¹²³ Zie ook Schedule 1, para 3, dat bepaalt:

Where goods are carried by ship or hovercraft in pursuance of a contract which either—

(a) *specifies that as the means of carriage over part of the journey to be covered, or*

(b) *makes no provision as to the means of carriage and does not exclude that means,*

then sections 2(2), 3 and 4 do not, except in favour of a person dealing as consumer, extend to the contract as it operates for and in relation to the carriage of the goods by that means.

2.57. Bijzonder interessant is het voorstel van Bugden en Lamont-Black om bij de redelijkheidstoetsing van contractbedingen in de vervoerechterlijke context rekening te houden met de volgende elementen:

- (a) A universal limit for loss or damage claims to goods will likely be acceptable by reference to weight and/or package (and for delay by reference to a multiplier of the charges) rather than their value especially where the nature and value of the goods will not always, or even often, be made known to, or otherwise obvious to, the contractor.*
- (b) An option to raise the limit (though rarely, if ever, in practice used) by reference to a declared value on payment of an ad valorem surcharge may assist the carrier in demonstrating the reasonableness of a limit by reference to package or weight.*
- (c) A limit of liability that is very low may be regarded as no more than an exclusion clause and receive commensurately unfavourable treatment.*
- (d) A limit of liability should offer some incentive to the carrier to minimise risk. On the other hand a lower limit, or indeed a wider range of exclusions from liability altogether, may perhaps be more justifiable where the liability regime under the conditions is fairly strict one and less easy to justify if the regime is not that onerous.*
- (e) Where the customer is a consumer rather than another business different considerations may apply.*
- (f) The court is likely to have regard to whether the terms were negotiated as compromise between merchant and contractor interests and are widely used and accepted in the industry and comparable to other terms common in convention carriage and in international use.*
- (g) The easy availability of cargo insurance on favourable terms may assist the contractor in demonstrating the reasonableness of even a relatively low level of liability as would conversely difficulty on the part of the contractor in insuring his liabilities.*
- (h) Wide and generalised exclusions of liability for misdelivery and deemed delivery/cesser clauses, even if effective as a matter of construction, are likely to receive unfavourable treatment where they go to the main object of the contract.*
- (i) A limit of liability that is appropriate for loss of, or damage/delay to, goods may be inappropriate to other very different claims.*
- (j) A demonstrated willingness of any relevant trade association responsible for the preparation of the conditions to keep them under review and respond to legitimate concerns by introduction from time to time of appropriate amendments and a willingness more generally to address the effect of monetary inflation on liability limits and general changes in the law may assist in demonstrating reasonableness.*
- (k) The risks, novelty and difficulty of the service. A routine containerised movement is a rather different proposition from even a routine break-bulk movement and a very far cry from a one-off international multimodal project forwarding or heavy lift contract which will inevitable necessitate a great deal of careful forward planning and co-operation between all parties and a high degree of physical and other risks together with application of considerable skills in the provision of services such as construction of temporary works, installation and testing which go beyond the care and custody of the goods under a contract of carriage.*
- (l) the price charged; a relatively low “cheap” price may make onerous conditions or wide exemptions more palatable.*
- (m) Where subcontracting of the work by the contractor is contemplated and/or inevitable the terms on which the goods are commonly subcontracted may be relevant.*
- (n) Whether the term in issue is relevant to the primary or only remedy of the claimant or merely to a supplemental and secondary remedy in tort or bailment.*
- (o) Conditions imposing very strict no fault and/or unlimited indemnity obligations on the customer, beyond the customary areas in which such provisions are to be found, are unlikely to be favourably received; particularly where the carrier is subject to a very different regime.*

(p) *Liability regimes which waive the liability limit in the event of gross misconduct or reckless conduct, etc. may more easily justify an otherwise low liability limit*¹²⁴.

- FRANKRIJK

2.58. In het Franse zeerecht wordt de gelding aangenomen van zowel *usages conventionnels* als van *coutumes*. In het eerste geval gaat het om gebruiken waarvan de gelding wordt verondersteld op basis van de impliciete aanvaarding ervan door de betrokkenen. In het licht van de artikelen 1135 en 1160 van de Code civil worden zij geacht overeenkomsten aan te vullen. De *coutumes* zijn gewoonten die uit zichzelf gelden, en niet berusten op de impliciete wil van de partijen¹²⁵.

In de algemene handelsrechtelijke literatuur wordt vanouds geattendeerd op het bijzondere belang van gebruiken in de zeehavens¹²⁶.

De regelgeving betreffende het privaatrechtelijk statuut van de goederenbehandelaar verwijst wat de uitgestrektheid van diens taken betreft uitdrukkelijk naar de "usages du port"¹²⁷.

In de Franse algemene handelsrechtelijke rechtsleer woedt precies hetzelfde debat over het onderscheid tussen "coutumes", "usages de droit" en "usages conventionnels" als in België. De rechtsleer komt maar niet tot een heldere en eensgezinde conclusie. Ook over de gelding van de internationale *lex mercatoria* bestaat onduidelijkheid¹²⁸. In de zeerechtliteratuur wordt deze rechtsonzekerheid blijkbaar niet opgemerkt, en dus ook niet gedramatiseerd.

Het Franse recht erkent nog steeds de mogelijkheid van *parères*¹²⁹.

Bij de rechtbank van Parijs is een kantoor georganiseerd voor de neerlegging door de *Chambres syndicales* van beroepsgebruiken¹³⁰.

2.59. In het Franse zeerecht wordt blijkbaar zelden in algemene zin ingegaan op de problematiek van standaardbedingen en algemene voorwaarden¹³¹. De kwestie krijgt uiteraard wel ruime aandacht in het algemeen verbintenissenrecht¹³².

¹²⁴ Bugden – Lamont-Black, 410-412, nr. 21-22.

¹²⁵ Rodière-du Pontavice 18, nr. 18; over de *coutumes* in maritieme zaken, zie inz. Cass.fr., 3 juli 1952, DMF 1952, 593, met noot X.; zie voorts o.m. Bonassies-Scapel 19, nr. 24; Remond-Gouilloud 14, nr. 35; Rodière TGDM ILA, 125-127, nr. 73; zie over het belang van gebruiken in het Franse zeerecht reeds Desjardins, A., *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, Parijs, Pedone-Lauriel, 1890, 252. De *Loi du 13 juin 1866 concernant les usages commerciaux* is inmiddels opgeheven.

¹²⁶ Zie Lyon-Caen, C. en Renault, C., *Traité de droit commercial*, I, Parijs, L.G.D.J., 1921, 90, nr. 77.

¹²⁷ Art. 80 van het *Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* bepaalt dat de goederenbehandelaar in opdracht van de ladingbelanghebbende of -ontvanger kan worden belast met:

a) *La réception et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à leur embarquement;*
b) *La réception et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance!*. Hieraan wordt toegevoegd: "*Ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port.*"

¹²⁸ Zie en vgl. over een en ander bijv. Houtcieff, D., *Droit commercial*, Parijs, Sirey, 2008, 11-14, nrs. 24-32 en 16, nr. 34; Reinhard, Y. en Thomasset-Pierre, S., *Droit commercial*, Parijs, Litec, 2008, 28-29, nrs. 43-44 en 32-39, nrs. 50-60; Vogel, L., *Du droit commercial au droit économique*, Parijs, L.G.D.J., 2010, 34-36, nrs. 41-46, 39-41, nrs. 52-53; zie ook nog Bénabent, A., *Droit civil. Les obligations*, Parijs, Montchrestien, 2010, 215, nr. 278.

¹²⁹ Zie o.m. art. 6 van de *Loi du 21 mars 1884 relative aux syndicats professionnels*; Houtcieff, D., *Droit commercial*, Parijs, Sirey, 2008, 14, nr. 32; Vogel, L., *Du droit commercial au droit économique*, Parijs, L.G.D.J., 2010, 34, nr. 42; vgl. reeds Lyon-Caen, C. en Renault, C., *Traité de droit commercial*, I, Parijs, L.G.D.J., 1921, 92, nr. 80.

¹³⁰ Vogel, L., *Du droit commercial au droit économique*, Parijs, L.G.D.J., 2010, 34, nr. 42.

¹³¹ Zie wel de bedenkingen over het corporatisme van grote scheepvaartondernemingen in Bonnecase, J., *Le droit commercial maritime. Son particularisme*, Parijs, Sirey, 1931, 99-111, nrs. 52-59.

De *Code de la consommation*, die terzake teruggaat op de *Loi Scrivener* uit 1978, bepaalt bovendien:

Dans les contrats conclus entre professionnels et non-professionnels ou consommateurs, sont abusives les clauses qui ont pour objet ou pour effet de créer, au détriment du non-professionnel ou du consommateur, un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat (art. L132-1, eerste lid).

Bij uitvoeringsbesluit wordt een lijst van abusieve bedingen vastgesteld (art. L132-1, tweede lid van voormelde *Code*).

Zoals uit de aangehaalde bepaling blijkt, geldt de regeling niet voor overeenkomsten tussen professioneel optredende partijen. In die context kunnen abusieve bedingen echter worden bestreden op grond van het algemeen verbintenissenrecht, wegens strijdigheid met "l'économie" van het gehele contract, en op grond van het mededingingsrecht¹³³.

- LUXEMBURG

2.60. De Luxemburgse Maritieme Wet bevat geen specifieke regeling m.b.t. gebruiken of algemene contractvoorwaarden. Een uitzondering geldt de regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst¹³⁴.

- NEDERLAND

2.61. De essentiële rol van zelfregulering wordt ook erkend door de Nederlandse zeerechtbeoefenaars. Zij noteren dat standaardregelingen en -contracten, gewoonten en gebruiken de verdragen en de wetgeving aanvullen en dat internationale zelfregulering wezenlijk bijdraagt tot uniformiteit¹³⁵.

2.62. Artikel 6:248.1 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat de volgende algemene regel:

Een overeenkomst heeft niet alleen de door partijen overeengekomen rechtsgevolgen, maar ook die welke, naar de aard van de overeenkomst, uit de wet, de gewoonte of de eisen van redelijkheid en billijkheid voortvloeien.

Algemene voorwaarden kunnen zo algemeen zijn geworden, dat zij door de rechter als gewoonterecht worden gekwalificeerd¹³⁶.

¹³² Voor een inleiding, zie Terré, F., Simler, Ph. en Lequette, Y., *Les obligations*, Parijs, Dalloz, 2005, 201-212, nrs. 196-203; vgl. Bénabent, A., *Droit civil. Les obligations*, Parijs, Montchrestien, 2010, 53-54, nr. 67.

¹³³ Zie Terré, F., Simler, Ph. en Lequette, Y., *Les obligations*, Parijs, Dalloz, 2005, 341-342, nr. 330.

¹³⁴ Art. 88 bepaalt m.n.:

Le marin est tenu d'accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, par la loi ou par les règlements et usages en vigueur.

¹³⁵ Zie laatstelijk Haak, K.F., "Uniform vervoerrecht: verwezenlijking en beperking", in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom, 2006, (183), 192-193; Van der Ziel, G.J., "De jongste ontwikkelingen in het zeevervoer", in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?, o.c.*, (203), 213-218.

¹³⁶ Oostwouder, 14. De *Verlade- und Transportbedingungen* voor de internationale Rijnvaart hebben niet de status van gewoonterecht (Koedood, R.M., *Goederenvervoer over de binnenwateren*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1996, 12 en de verwijzingen aldaar).

2.63. Boek 6 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat omtrent algemene voorwaarden een uitvoerige regeling¹³⁷. Algemene voorwaarden zijn ook in het Nederlandse vervoerrecht¹³⁸ en i.h.b. voor de regeling van de logistieke dienstverlening¹³⁹ van zeer groot belang.

De wettelijke regeling gaat uit van de vaststellingen dat algemene voorwaarden veelvuldig worden gebruikt en uitermate nuttig, ja onmisbaar zijn, en dat er desalniettemin ook veel onredelijke algemene voorwaarden voorkomen. De wettelijke regeling beoogt niet het gebruik van algemene voorwaarden terug te dringen, maar het te reguleren¹⁴⁰.

Centraal staat artikel 6:233, dat luidt:

Een beding in algemene voorwaarden is vernietigbaar

a. indien het, gelet op de aard en de overige inhoud van de overeenkomst, de wijze waarop de voorwaarden zijn tot stand gekomen, de wederzijds kenbare belangen van partijen en de overige omstandigheden van het geval, onredelijk bezwarend is voor de wederpartij; of

b. indien de gebruiker aan de wederpartij niet een redelijke mogelijkheid heeft geboden om van de algemene voorwaarden kennis te nemen.

Daarop aansluitend definieert artikel 6:234 gevallen waarin de gebruiker (dit is de bedinger¹⁴¹) de mogelijkheid tot kennisname wordt geacht te hebben gegeven. Hieronder vallen de gevallen waarin hij

a. hetzij de algemene voorwaarden voor of bij het sluiten van de overeenkomst aan de wederpartij ter hand heeft gesteld,

b. hetzij, indien dit redelijkerwijs niet mogelijk is, voor de totstandkoming van de overeenkomst aan de wederpartij heeft bekend gemaakt dat de voorwaarden bij hem ter inzage liggen of bij een door hem opgegeven Kamer van Koophandel en Fabrieken of een griffie van een gerecht zijn gedeponeerd, alsmede dat zij op verzoek zullen worden toegezonden,

c. hetzij, indien de overeenkomst langs elektronische weg tot stand komt, de algemene voorwaarden voor of bij het sluiten van de overeenkomst aan de wederpartij langs elektronische weg ter beschikking heeft gesteld op een zodanige wijze dat deze door hem kunnen worden opgeslagen en voor hem toegankelijk zijn ten behoeve van latere kennisneming of, indien dit redelijkerwijs niet mogelijk is, voor de totstandkoming van de overeenkomst aan de wederpartij heeft bekend gemaakt waar van de voorwaarden langs elektronische weg kan worden kennisgenomen, alsmede dat zij op verzoek langs elektronische weg of op andere wijze zullen worden toegezonden (art. 6:234.1)¹⁴².

Hieraan wordt nog toegevoegd dat, indien de voorwaarden niet voor of bij het sluiten van de overeenkomst aan de wederpartij zijn ter hand gesteld, de bedingen tevens vernietigbaar zijn "indien de gebruiker de voorwaarden niet op verzoek van de wederpartij onverwijld op zijn

¹³⁷ Algemene voorwaarden zijn gedefinieerd als

een of meer bedingen die zijn opgesteld teneinde in een aantal overeenkomsten te worden opgenomen, met uitzondering van bedingen die de kern van de prestaties aangeven, voor zover deze laatstgenoemde bedingen duidelijk en begrijpelijk zijn geformuleerd (art. 6:231.a).

¹³⁸ Cleton, 6; Oostwouder, 13.

¹³⁹ Haak-Zwitser, 243.

¹⁴⁰ Koedood, R.M., *Goederenvervoer over de binnenwateren*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1996, 13.

¹⁴¹ Of, luidens de wettekst, "degene die algemene voorwaarden in een overeenkomst gebruikt" (art. 6:231.b). De "wederpartij" is "degene die door ondertekening van een geschrift of op andere wijze de gelding van algemene voorwaarden heeft aanvaard" (art. 6:231.c).

¹⁴² Zie nader de brochure over algemene voorwaarden op www.kvk.nl/Images/Algemene%20voorwaarden_tcm16-125905.pdf.

kosten aan haar toezendt" (art. 6:234.2) en dat het bepaalde omtrent de verplichting tot toezending niet van toepassing is "voor zover deze toezending redelijkerwijze niet van de gebruiker kan worden geveerd" (art. 6:234.3).

Op de vermelde vernietigingsgronden kan geen beroep worden gedaan door grote bedrijven – dit zijn, in essentie, bedrijven die hun jaarrekening openbaar moeten maken of die minstens 50 personen tewerkstellen (art. 6:235.1), welke immers in staat worden geacht voldoende voor zichzelf te kunnen opkomen¹⁴³ – door zgn. eigengebruikers – dit zijn partijen die meermalen dezelfde of nagenoeg dezelfde algemene voorwaarden in hun overeenkomsten gebruiken (art. 6:235.3), zoals een expediteur die een onderexpediteur onder de arm neemt¹⁴⁴ – en, zoals hieronder wordt uitgelegd, door buitenlandse bedrijven die contracteren met een Nederlandse ingezetene.

Voorts somt het wetboek een lijst van zwarte en grijze bedingen op, die als onredelijk bezwarend worden aangemerkt resp. worden vermoed onredelijk bezwarend te zijn. Het betreft echter uitsluitend bedingen voorkomend in algemene voorwaarden van overeenkomsten tussen een gebruiker en een wederpartij, natuurlijk persoon, die niet handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf (art. 6:236 en 6:237).

2.64. Onder de overige wetsbepalingen omtrent algemene voorwaarden dient melding gemaakt van het principe dat de regeling in principe van dwingend recht is (art. 6:246) en van de volgende IPR-regels:

1. *Op overeenkomsten tussen partijen die handelen in de uitoefening van een beroep of bedrijf en die beide in Nederland gevestigd zijn, is deze afdeling van toepassing, ongeacht het recht dat de overeenkomst beheerst.*
2. *Op overeenkomsten tussen partijen die handelen in de uitoefening van een beroep of bedrijf en die niet beide in Nederland gevestigd zijn, is deze afdeling niet van toepassing, ongeacht het recht dat de overeenkomst beheerst.*
3. *Een partij is in de zin van de leden 1 en 2 in Nederland gevestigd, indien haar hoofdvestiging, of, zo de prestatie volgens de overeenkomst door een andere vestiging dan de hoofdvestiging moet worden verricht, deze andere vestiging zich in Nederland bevindt.*
4. *Op overeenkomsten tussen een gebruiker en een wederpartij, natuurlijke persoon, die niet handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf, is, indien de wederpartij haar gewone verblijfplaats in Nederland heeft, deze afdeling van toepassing, ongeacht het recht dat de overeenkomst beheerst (art. 6:247).*

Uit het tweede lid volgt dat buitenlandse bedrijven die contracteren met een Nederlandse bedinger van algemene voorwaarden, geen beroep kunnen doen op de vernietigingsmogelijkheid wegens het onredelijk bezwarend karakter van de voorwaarden, maar ook minder snel door de voorwaarden zullen gebonden zijn, omdat de hele afdeling van het wetboek over algemene voorwaarden buiten toepassing wordt gelaten¹⁴⁵. Als *lex specialis* is het aangehaalde artikel 6:247 BW niet overgeheveld naar het ontwerp van Boek 10 van het wetboek, dat het Nederlandse IPR codificeert¹⁴⁶.

¹⁴³ Haak-Zwitser, 256.

¹⁴⁴ Haak-Zwitser, 284.

¹⁴⁵ Haak-Zwitser, 283.

¹⁴⁶ *Stukken Tweede Kamer*, 2009-2010, 32 137, nr. 3, 82.

2.65. In een andere Afdeling biedt Boek 8 de volgende suppletieve¹⁴⁷ oplossing voor de "battle of the forms":

Vermijzen aanbod en aanvaarding naar verschillende algemene voorwaarden, dan komt aan de tweede verwijzing geen werking toe, wanneer daarbij niet tevens de toepasselijkheid van de in de eerste verwijzing aangegeven algemene voorwaarden uitdrukkelijk van de hand wordt gewezen (art. 6:225.3).

2.66. Op te merken valt dat wat betreft de verlening van toestemming in Nederland het gemeen recht blijft gelden¹⁴⁸. Dit betekent dat een wilsuiting nodig is¹⁴⁹. Meer in het algemeen kunnen wederpartijen zich niet alleen op de hierboven aangehaalde specifieke wettelijke vernietigingsgronden m.b.t. algemene voorwaarden beroepen, maar ook op argumenten i.v.m. dwaling, bedrog en misbruik van omstandigheden. Wat exoneratiebedingen betreft kan bijv. worden teruggevallen op het principe van de restrictieve interpretatie. Weliswaar in strijd met de bedoeling van de wetgever, kan de wederpartij naast de vernietiging wegens het onredelijk bezwarend karakter op grond van de *lex specialis* van artikel 6:233 NBW, nog steeds de buitentoepassingverklaring wegens strijdigheid met redelijkheid en billijkheid op grond van het meer algemene artikel 6:248.2 NBW vragen¹⁵⁰. Dit laatste artikel kan door de rechter zelfs ambtshalve worden toegepast¹⁵¹. Redelijkheid en billijkheid zijn bovendien belangrijke wapens voor grote bedrijven en eingegebruikers, die de bijzondere vernietigingsgrond zoals gezien niet kunnen inroepen¹⁵², maar anderzijds zullen algemene voorwaarden te hunnen aanzien uiteraard minder snel onredelijk of onbillijk worden verklaard¹⁵³.

Bovendien mag de bedinger van algemene voorwaarden er in bepaalde gevallen op vertrouwen dat de wederpartij beoogde de algemene voorwaarden te aanvaarden¹⁵⁴. Ook is het mogelijk dat algemene voorwaarden tot de inhoud van de overeenkomst behoren als bestendig gebruikelijke bedingen. In de rechtspraak werden de Nederlandse expeditievoorwaarden (de zgn. FENEX-condities) herhaaldelijk van toepassing verklaard als bestendig gebruikelijk beding¹⁵⁵. Dit gebeurde bijv. in een geval waarin de expeditiegever naar deze voorwaarden had verwezen op zijn briefpapier, en de opdrachtgever, die een bestendige handelsrelatie was, tegen toepassing van de voorwaarden geen bezwaar had gemaakt; het verweer van deze laatste, dat hij als verkoper van cosmetica en parfum niet op de hoogte is van de gebruiken inzake algemene voorwaarden in de expeditiebranche, werd van de hand gewezen¹⁵⁶. Haak en Zwitser achten de erkenning van de expeditievoorwaarden als bestendig gebruikelijk beding billijk in het licht van de praktijk van

¹⁴⁷ Haak-Zwitser, 260.

¹⁴⁸ Zie nader Haak-Zwitser, 245-250.

¹⁴⁹ Art. 3:33 NBW luidt:

Een rechtsbehandeling vereist een op een rechtsgevolg gerichte wil die zich door een verklaring heeft geopenbaard.

¹⁵⁰ Haak-Zwitser, 268-276. Art. 6:248.2 NBW bepaalt:

Een tussen partijen als gevolg van de overeenkomst geldende regel is niet van toepassing, voor zover dit in de gegeven omstandigheden naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar zou zijn.

¹⁵¹ Haak-Zwitser, 275.

¹⁵² Zie *supra*, nr. 2.63; zie ook Koedood, R.M., *Goederenvervoer over de binnenwateren*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1996, 14

¹⁵³ Vgl. Haak-Zwitser, 282.

¹⁵⁴ Art. 3:35 NBW luidt:

Tegen hem die eens anders verklaring of gedraging, overeenkomstig de zijn die hij daaraan onder de gegeven omstandigheden redelijkerwijze mocht toekennen, heeft opgevat als een door die ander tot hem gerichte verklaring van een bepaalde strekking, kan geen beroep worden gedaan op het ontbreken van een met deze verklaring overeenstemmende wil.

¹⁵⁵ Zie nader Haak-Zwitser, 250-253. De erkenning als bestendig gebruikelijk beding is gestoeld op art. 6:248.1 NBW, aangehaald *supra*, nr. 2.62.

¹⁵⁶ Hof 's-Gravenhage, 18 juli 1996, *S* 1997, 376, nr. 106.

mondelinge overeenkomsten in de sector¹⁵⁷. Cargadoors, stuwadoors, opslagbedrijven en fysieke distributeurs kunnen zich echter (nog) niet op een bestendig gebruikelijk beding beroepen¹⁵⁸. Anderzijds kunnen algemene voorwaarden onder omstandigheden toepassing vinden wanneer ernaar wordt verwezen op facturen¹⁵⁹. In de Nederlandse rechtspraak is voorts aandacht uitgegaan naar de in de transportsector regelmatig voorkomende verwijzing, door dezelfde contractspartij, naar meer dan één set algemene voorwaarden, waarbij het er op aankomt te vermijden dat de rechter uiteindelijk geen van deze sets uitwerking geeft¹⁶⁰.

2.67. Het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat een regeling betreffende de vaststelling van standaardregelingen per bedrijfstak door officiële commissies waarin o.m. belanghebbenden en eventueel deskundigen zetelen¹⁶¹. Dergelijke standaardregelingen worden goedgekeurd bij Koninklijk Besluit en zijn een wet in de materiële zin. Zij vormen een alternatief voor wettelijk aanvullend recht, dat gemakkelijk dode letter wordt wanneer het niet aansluit bij de praktijk¹⁶². In de scheepvaart- en havensector wordt van deze reguleringstechniek geen gebruik van gemaakt, vermoedelijk omdat wordt opgezien tegen de omslachtige procedure en de overheidsbemoeienis¹⁶³.

- ANDERE LANDEN

2.68. In diverse landen zijn de eigen bronnen van het scheepvaartrecht door de wetgever geëxpliciteerd. In sommige gevallen wordt specifiek ingegaan op het statuut van zelfregulering.

2.69. Artikel 1 van de Italiaanse *Codice della navigazione*¹⁶⁴ definieert de bronnen van het scheepvaartrecht als volgt:

In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative¹⁶⁵ e gli usi ad essa relativi.

¹⁵⁷ Haak-Zwitser, 252.

¹⁵⁸ Haak-Zwitser, 253.

¹⁵⁹ Zie nader Haak-Zwitser, 253-255.

¹⁶⁰ Zie nader Haak-Zwitser, 261-264.

¹⁶¹ Art. 6:214 NBW bepaalt:

1. Een overeenkomst door een der partijen gesloten in de uitoefening van haar bedrijf of beroep, is behalve aan de wettelijke bepalingen ook onderworpen aan een standaardregeling, wanneer voor de bedrijfstak waartoe het bedrijf behoort, of voor het beroep ten aanzien van zodanige overeenkomst een standaardregeling geldt. De bijzondere soorten van overeenkomsten waarvoor standaardregelingen kunnen worden vastgesteld en de bedrijfstak of het beroep, waarvoor elk dezer regelingen bestemd is te gelden, worden bij algemene maatregel van bestuur aangewezen.

2. Een standaardregeling wordt vastgesteld, gewijzigd en ingetrokken door een daartoe door Onze Minister van Justitie te benoemen commissie. Bij de wet worden nadere regelen gesteld omtrent de wijze van samenstelling en de werkwijze van de commissies.

3. De vaststelling, wijziging of intrekking van een standaardregeling wordt niet van kracht voordat zij door Ons is goedgekeurd en met Ons goedkeuringsbesluit in de Nederlandse Staatscourant is afgekondigd.

4. Bij een standaardregeling kan worden afgeweken van wettelijke bepalingen, voor zover daarvan ook afwijking bij overeenkomst, al of niet met inachtneming van een bepaalde vorm, is toegelaten. De vorige zin luidt uitzondering, wanneer uit een wettelijke bepaling iets anders voortvloeit.

5. Partijen kunnen in hun overeenkomst van een standaardregeling afwijken. Een standaardregeling kan echter voor afwijking een bepaalde vorm voorschrijven.

Voorts dient de aandacht gevestigd op de Wet Commissies Standaardregelingen (Wet van 13 december 1989, houdende regelen omtrent de wijze van samenstelling en de werkwijze van de commissies, bedoeld in artikel 214 van Boek 6 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek).

¹⁶² Zie nader Hartkamp, A.S., *Verbindingsrecht*, Asser-Serie, II, Deventer, Kluwer, 2005, 401-404.

¹⁶³ Overleg met Prof. mr. K.F. Haak.

¹⁶⁴ Voor een algemene situering, zie Blauwboek 1, 131-132, nr. 1.139.

¹⁶⁵ De "norme corporative" zijn afgeschaft.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.

De Italiaanse wetgeving bevestigt dus op prominente wijze het belang van gebruiken voor de scheepvaartsector. Uit de aangehaalde bepaling wordt afgeleid dat in het zeerecht, anders dan in het gemeen recht, ook gebruiken *contra legem* worden erkend, althans voor zover ze niet indruisen tegen bepalingen van dwingend recht of van openbare orde. Deze bijzondere rol van gebruiken illustreert volgens Italiaanse commentatoren mede de autonomie van het zeerecht. De in de aangehaalde bepaling opgesomde bronnen moeten zelfs naar analogie worden toegepast vooraleer naar het gemeen recht wordt teruggegrepen¹⁶⁶.

2.70. De Zwitserse *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* uit 1953 bepaalt:

Art. 7. Pouvoir d'interprétation et d'appréciation du juge

¹ Si la législation fédérale, notamment la présente loi, ainsi que les règles juridiques internationales auxquelles il est fait renvoi, ne contiennent pas de dispositions applicables, le juge prononce selon les principes généraux du droit maritime. Si ces principes font défaut, il prononce selon les règles qu'il établirait s'il avait à faire acte de législateur, en tenant compte de la législation, de la coutume, de la doctrine et de la jurisprudence des Etats maritimes.

[...]

Deze merkwaardige bepaling erkent de rol van algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, de gewoonte en het zeerecht van andere Staten, inz. de "Etats maritimes"¹⁶⁷.

2.71. In het Kroatisch Maritiem Wetboek uit 1994 is een min of meer vergelijkbare regel opgenomen in een afzonderlijk hoofdstuk over scheepvaart-IPR, dat het opschrift "On the applicable law and exclusive jurisdiction of Courts in the Republic of Croatia for relations of international character" draagt. Het wetboek bepaalt m.n.:

Article 1007

If this Law does not contain provisions concerning the law applicable to any relation in this part of the law, these relations shall in an adequate way be dealt with by applying the provisions and principles of other laws regulating the relations of international character, the principles of this Law, provisions and principles of the legal order of the Republic of Croatia and the generally accepted principles of international civil law.

2.72. De *Uniform Commercial Code* (UCC) van de Verenigde Staten bevat een interessante – weliswaar niet specifiek zeerechtelijke – regeling.

Het centrale begrip "agreement" wordt in § 1-201 (b) (3) als volgt gedefinieerd:

(3) "Agreement", as distinguished from "contract", means the bargain of the parties in fact, as found in their language or inferred from other circumstances, including course of performance, course of dealing, or usage of trade as provided in Section 1-303.

Verderop volgen belangrijke nadere begripsbepalingen:

§ 1-303. Course of Performance, Course of Dealing, and Usage of Trade.

¹⁶⁶ Zie reeds Blauwboek 1, 158-159, nr. 1.190 en de verwijzingen aldaar.

¹⁶⁷ Zie reeds Blauwboek 1, 169-170, nr. 1.206.

(a) A "course of performance" is a sequence of conduct between the parties to a particular transaction that exists if: (1) the agreement of the parties with respect to the transaction involves repeated occasions for performance by a party; and (2) the other party, with knowledge of the nature of the performance and opportunity for objection to it, accepts the performance or acquiesces in it without objection.

(b) A "course of dealing" is a sequence of conduct concerning previous transactions between the parties to a particular transaction that is fairly to be regarded as establishing a common basis of understanding for interpreting their expressions and other conduct.

(c) A "usage of trade" is any practice or method of dealing having such regularity of observance in a place, vocation, or trade as to justify an expectation that it will be observed with respect to the transaction in question. The existence and scope of such a usage must be proved as facts. If it is established that such a usage is embodied in a trade code or similar record, the interpretation of the record is a question of law.

(d) A course of performance or course of dealing between the parties or usage of trade in the vocation or trade in which they are engaged or of which they are or should be aware is relevant in ascertaining the meaning of the parties' agreement, may give particular meaning to specific terms of the agreement, and may supplement or qualify the terms of the agreement. A usage of trade applicable in the place in which part of the performance under the agreement is to occur may be so utilized as to that part of the performance.

(e) Except as otherwise provided in subsection (f), the express terms of an agreement and any applicable course of performance, course of dealing, or usage of trade must be construed whenever reasonable as consistent with each other. If such a construction is unreasonable: (1) express terms prevail over course of performance, course of dealing, and usage of trade; (2) course of performance prevails over course of dealing and usage of trade; and (3) course of dealing prevails over usage of trade.

(f) Subject to Section 2-209, a course of performance is relevant to show a waiver or modification of any term inconsistent with the course of performance.

(g) Evidence of a relevant usage of trade offered by one party is not admissible unless that party has given the other party notice that the court finds sufficient to prevent unfair surprise to the other party.

Het wetboek erkent ook het belang van "the law merchant" als aanvullende rechtsbron¹⁶⁸.

2.73. Het Chileens Maritiem Wetboek erkent uitdrukkelijk de waarde van gebruiken door te bepalen dat zij kunnen worden bewezen door deskundigen:

*En las materias reguladas por este Libro, la costumbre podrá ser probada, además de las formas que señala el artículo 5 de este Código, por informe de peritos, que el tribunal apreciará según las reglas de la sana crítica*¹⁶⁹.

2.74. Het Chinees Maritiem Wetboek bevat de volgende bepaling:

Article 268

If any international treaty concluded or acceded to by the People's Republic of China contains provisions differing from those contained in this Code, the provisions of the relevant international treaty shall apply, unless the provisions are those on which the People's Republic of China has announced reservations.

International practice may be applied to matters for which neither the relevant laws of the People's Republic of China nor any international treaty concluded or acceded to by the People's Republic of China contain any relevant provisions.

¹⁶⁸ Zie § 1-103, aangehaald *infra*, nr. 2.204.

¹⁶⁹ Art. 825 van de *Código de Comercio*, zie nader Cornejo Fuller, E., *Derecho Marítimo Chileno*, Valparaiso, Eugenio Raul Cornejo Fuller, 2003, 39-41.

Deze verwijzing naar “International practice” als rechtsbron illustreert andermaal het uitgesproken internationale karakter van het zeerecht. Zij werd in de Chinese rechtsleer als volgt toegelicht:

An international shipping practice is understood to be a practice in international shipping, which is followed by the people in their business of international shipping and the contents of which are reasonable, certain and notorious to the people in the area of international shipping. A typical example might be the York-Antwerp Rules that are universally followed in the adjustment of general average. Where provision to the contrary is contained in any applicable statutory law or international treaty or contained in the contract concluded by the parties concerned, an international shipping practice shall not be applied¹⁷⁰.

2.75. Zelfs in het zeerecht van de Sovjetunie werden gewoonten en hevengebruiken als bronnen van zeerecht erkend¹⁷¹, een indicatie van het belang van zeerechtelijke zelfregulering ongeacht de zijgende staatsleer.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

2.76. In het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*¹⁷² (hieronder: ‘Groenboek’) en tijdens de erop gebaseerde eerste publieke consultatie werd niet in algemene zin op de bronnen van het scheepvaartrecht ingegaan.

2.77. Tijdens de eerste consultatie werd door de maritieme magistraten van het HvBA wel opgemerkt dat het Groenboek niets vermeldt over de VBG- en ABAS-Voorwaarden. Het Hof formuleerde hier zelf geen voorstellen rond, maar gaf impliciet aan dat de kwestie problematisch is. Het Hof deed de suggestie om een onafhankelijke en permanente commissie op te richten die toezicht zou uitoefenen op de redactie van in en rond de haven geldende *soft law* (waarmee allicht gebruiken en algemene contractvoorwaarden werden bedoeld). De magistraten pleitten in dat verband ook voor een breed overleg dat de betrokken sector overstijgt, en voor een voortdurende actualisering van de teksten. Anderzijds vestigden zij de aandacht op de randvoorwaarden die voortvloeien uit het mededingingsrecht.

2.78. De Confederatie der Expeditie van België stelde wat haar betreft voor om een aanvullend wettelijk regime voor de rechten en plichten van expediteurs vast te stellen, waarvoor de Algemene Belgische Expeditievoorwaarden 2005 als basis zouden kunnen dienen. Op die wijze zou volgens de Confederatie een einde kunnen worden gesteld aan de steeds weerkerende discussie over het al dan niet van toepassing zijn van deze voorwaarden. In deze suggestie is uiteraard geïmpliceerd dat er over de heersende rechtsonzekerheid inzake de gelding van de voorwaarden onvrede bestaat.

2.79. Voor het overige werden tijdens de eerste consultatie geen standpunten over het rechtsregime van gebruiken en algemene voorwaarden ingenomen. Allicht is dit te wijten aan het feit dat de kwestie in het Groenboek niet uitdrukkelijk aan de orde werd gesteld.

¹⁷⁰ Zhengliang, H., “China”, in IEL Transport Law (Dec. 2003), 64, nr. 62.

¹⁷¹ Mateesco, *Le droit maritime soviétique face au droit occidental*, Parijs, Pedone, 1966, 24, nr. 2.

¹⁷² Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; over het Groenboek, zie daarover Blauwboek 1, 28-29, nr. 1.4.

2.80. Het behoeft geen betoog dat een duidelijke wetgevende identificatie van de bronnen van het scheepvaartrecht kan bijdragen tot de rechtszekerheid.

Door te nadruk te leggen op de eigen bronnen van het scheepvaartrecht – mede deze van internationale oorsprong – en op hun voorrang op het gemeen recht kan bovendien worden bijgedragen tot oplossingen die aansluiten bij de verwachtingen van de in het scheepvaart- en havenbedrijf actieve partijen.

2.81. In de Belgische rechtsleer werd de opportuniteit van de aanwending van gebruikelijke, gebruikelijke bedingen en algemene contractvoorwaarden in de scheepvaart- en havensector op zeer uiteenlopende wijze beoordeeld. Hierbij bestaat de indruk dat de sterk divergente opinies wel eens worden gekleurd door de professionele context waarin de commentator actief is.

2.82. Reeds in 1985 schreef Libert scherpe woorden over de volgens hem terechte demystificatie van de algemene contractvoorwaarden van de goederenbehandelaars door de rechtspraak, die de gelding van die voorwaarden laat afhangen van het vervullen van de elementaire principes van het algemeen verbintenissenrecht, waardoor de erin opgenomen exoneraties in de praktijk maar zelden toepassing vinden¹⁷³. Enkele jaren later herhaalde voornoemde auteur dat omtrent de gelding van de voorwaarden van de goederenbehandelaars terughoudendheid geboden is maar stelde hij ook vast dat de rechtspraak tot rechtsonzekerheid leidde¹⁷⁴. In 1998 noteerde Libert dat het "zeer de vraag" blijft wanneer de algemene voorwaarden van de in de onderscheiden Belgische havens actieve goederenbehandelaars "daadwerkelijk van toepassing zijn"¹⁷⁵.

2.83. In 1992 heeft T. Kegels gewezen op de internationale verspreiding van het verschijnsel van algemene voorwaarden in de scheepvaart- en havensector en op het grote nut ervan met het oog op risicomanagement, maar anderzijds ook op de uit de opeenstapeling van teksten voortkomende "kwantitatieve overwoekering" en op het grote probleem van de rechtsonzekerheid in de rechtspraak, die bovendien vaak varieert van zetel tot zetel, en in de rechtsleer, die geen vaste lijn volgt. Volgens de commentator is de rechtspraak – zoals die o.m. blijkt uit het Wijngaardnatie-arrest¹⁷⁶ – vaak te streng waar het gaat om kennisname en aanvaarding in de relaties tussen handelaars, en moeten door een volledige sector aangewende en ruim gekende voorwaarden uitgaande van beroepsgroeperingen worden beschouwd als gebruikelijke bedingen, waarnaar een verwijzing volstaat. Kegels acht het voorts normaal dat havenondernemingen via hun contractvoorwaarden aansluiting zoeken bij de aansprakelijkheidsregelingen die gelden voor vervoerders. Hij suggereerde dat standaardcontracten zouden worden opgesteld op basis van onderhandelingen tussen de betrokken beroepsorganisaties¹⁷⁷. Libert wees erop dat bij dergelijk initiatief het mededingingsrecht niet uit het oog mag worden verloren¹⁷⁸.

¹⁷³ Libert, H., "Quelques considérations au sujet des responsabilités inhérentes aux entreprises traditionnelles de manutention et d'arrimage en Belgique", *IVLZ* 1985, (9), 17-18.

¹⁷⁴ Libert, H., "Het UNCITRAL Ontwerp-verdrag betreffende de aansprakelijkheid van terminal operators en de invloed ervan op het aansprakelijkheidsregime van de Antwerpse havenbedrijven", *RHA* 1989-90, (211), 214-216.

¹⁷⁵ Libert, H., "Statuut en aansprakelijkheid van de terminal operator", *De Weerd* I, 153, nr. 212.

¹⁷⁶ Zie *supra*, nr. 2.36.

¹⁷⁷ Kegels, T., "Krisis in de handelsvoorwaarden", voordracht tijdens het APRA-congres van 1992, onuitg., 14 p., met dank aan de auteur; zie ook de verwijzing in Libert, H., "Statuut en aansprakelijkheid van de terminal operator", *De Weerd* I, 159, nr. 218.

¹⁷⁸ Libert, H., "Statuut en aansprakelijkheid van de terminal operator", *De Weerd* I, 159, nr. 218.

2.84. Heftige kritiek werd in 1993 uitgebracht door Ponet, die de combinatie van het aansprakelijkheidsvacuüm rond het verblijf van goederen in de haven en aansprakelijkheidsontheffingen in gebruiken en algemene voorwaarden eenzijdig opgesteld door de goederenbehandelaars juridisch en economisch "absoluut onaanvaardbaar" noemde temeer daar de vervoerders zelf aan dwingende wettelijke aansprakelijkheidsregels zijn onderworpen, de verladers niet bij de opstelling van de bedoelde regelingen worden betrokken, en de commissionair-expediteurs deze regelingen doorgaans niet aan hun opdrachtgevers meedelen, en zelf allerhande exoneraties trachten af te dwingen¹⁷⁹.

2.85. In 2001 liet Restiau i.v.m. de rol van havengebruiken en door beroepsgroeperingen opgestelde reglementen in en rond de Antwerpse haven een heel ander geluid horen. Volgens hem beantwoorden deze zonder twijfel aan de reële behoeften van het zakenleven en geven zij aan de betrokken partijen een redelijke zekerheid over hun eigen verplichtingen en over wat zij van een ander kunnen verwachten. De gebruiken en reglementen zijn bovendien het resultaat van afspraken tussen beroepsverenigingen met uiteenlopende, vaak tegengestelde belangen. Zij zijn dus gebaseerd op een reële lokale consensus. Volgens de auteur zijn zij "billijk, uniform, publiek en gecodificeerd" en is hun interpretatie consistent. Hij kwam tot de "welhaast paradoxale vaststelling" dat de soms zeer verwarrende historisch gegroeide omstandigheden, de belangrijke – voor een buitenstaander soms ietwat ondoorzichtige – rol, die tussenpersonen als naties en expediteurs spelen en de traditionele flexibiliteit die de haven van Antwerpen kenmerkt, aanleiding hebben gegeven "tot een lange reeks typische – op het eerste gezicht – ingewikkelde en niet zo transparante gebruiken, die echter op een voorbeeldige, volstrekt open en voor iedereen toegankelijke manier schriftelijk door de Havengemeenschap werden vastgelegd en constant worden bewaakt". Ook wees Restiau erop dat geen afbreuk wordt gedaan aan de vrijheid van de partijen om, in onderling overleg, andere afspraken te maken en evenmin aan het recht van een partij om, vóór de sluiting van een contract, aan de potentiële medecontractant duidelijk te maken dat zij slechts wenst te contracteren met uitsluiting van de toepassing van het havengebruik. Ten slotte noteerde de schrijver dat de havengebruiken hoofdzakelijk zoniet quasi uitsluitend te maken hebben met conventioneel stukgoed, en in de meeste gevallen met lijnvaart en "liner" condities, in feite krimpende markten. Havengebruiken oefenen op de concurrentiepositie van een haven dan ook slechts een beperkte invloed uit¹⁸⁰.

2.86. De reacties op het Groenboek en de rechtsgeleerde pennenstrijd geven reeds aan dat een duidelijke wettelijke regeling van de zelfregulering met het oog op de rechtszekerheid en het goede functioneren van het scheepvaart- en havenbedrijf hoogst gewenst, zoniet noodzakelijk is.

Bij nadere overweging blijken er inderdaad verschillende dwingende redenen te bestaan om tot een wettelijke regeling van de zelfregulering in de scheepvaart- en havensector over te gaan.

Vooreerst staat buiten kijf dat een vlot functioneren van deze zelfregulering voor de scheepvaart- en havensector van uiterst gewicht is. Het zee- en binnenvaartrecht is door de eeuwen heen vooral via zelfregulering opgebouwd. Het belang van zelfregulering als aanvullende rechtsbron wordt heden uitdrukkelijk erkend in internationale verdragen en ook in buitenlands zeerecht wordt de rol van gebruiken en algemene contractvoorwaarden bevestigd. De relevante bepaling van de huidige Belgische Zeewet (art. 112) is al te summier en gebrekkig geredigeerd.

¹⁷⁹ Ponet, F., "Goederen in de Antwerpse haven: juridisch vacuüm?", in *Liber amicorum Marcel Briers*, Gent, Mys & Breesch, 1993, (337), 349, nr. 19-20.

¹⁸⁰ Restiau, R., "De invloed van havengebruiken op de concurrentiepositie van een haven", in Van Hooydonk, E. (ed.), *Stouwers, naties en terminal operators*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2003, 129-139.

Ten tweede schenkt de toepassing van het algemeen verbintenissenrecht geenszins bevrediging. De rechtspraak en de rechtsleer omtrent gebruiken, gebruikelijke bedingen en algemene contractvoorwaarden worden gekenmerkt door controverserige en inconsistente. Zelfs over de betekenis van basisbegrippen als gewoonte en gebruik bestaat geen eensgezindheid. In bepaalde opzichten belemmeren rechtspraak en rechtsleer niet alleen de toepassing, maar ook de ontwikkeling van gebruikelijke bedingen en gebruiken. Procespartijen worden uitgenodigd tot steeds weer dezelfde, steriele en wereldvreemde discussies over de kennisname en de aanvaarding van regelingen waarvan in werkelijkheid eenieder in de sector en vaak ook opdrachtgevers uit andere branches de gelding kennen. Rechterlijke beslissingen gaan vaak aan deze feitelijke kennis voorbij en werken zorgeloosheid in de hand door bedrijven de gelegenheid te bieden om duidelijk meegedeelde voorwaarden achteraf te negeren en aan te vechten. Bovendien vermengen rechtspraak en rechtsleer vaak de beoordeling van kennisname en aanvaarding met de inhoudelijke rechtmatigheidsstoetsing – waarbij dient opgemerkt dat voor deze laatste geen behoorlijk wettelijk instrumentarium bestaat. Bij eerstgenoemde beoordeling wordt in de praktijk alleszins een stringente aanpak gevolgd, die in realiteit geïnspireerd lijkt door inhoudelijke bezwaren tegen de betrokken regelingen, wat een onzuivere toestand schept. Over het algemeen geven rechtspraak en rechtsleer de indruk ook in scheepvaart- en havengeschieden principes te hanteren die voortkomen uit een eerder consumentgerichte benadering. Alleszins is de rechtsonzekerheid zo acuut, en het belang van de problematiek in de specifieke scheepvaart- en havensector zo groot, dat weinig heil kan worden verwacht van de door sommige rechtsgeleerden gepropageerde, maar zich blijkbaar niet concretiserende invoering van een algemeen wettelijk regime dat terzake heel het verbintenissenrecht zou herijken. Merkwaardig genoeg biedt de wetgeving van buurlanden als Duitsland, Engeland en Nederland al lang de mogelijkheid tot inhoudelijke toetsing, in beperkte mate ook buiten de consumentenrechtelijke context. *Hic et nunc* is de enige bevredigende oplossing in België dan ook een *lex specialis* of, nog beter, een autonome regeling voor de scheepvaart- en havensector. Dat hierdoor van het algemeen verbintenissenrecht wordt afgeweken, is zeker geen bezwaar, nu het scheepvaartrecht in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgevat als een autonome rechtstak¹⁸¹.

Ten derde heeft de huidige stand van het recht een fundamenteel nefaste invloed op de kwaliteit van de zelfregulering in de scheepvaart- en havensector, i.h.b. op deze van algemene contractvoorwaarden. Bij ontstentenis van een passend inhoudelijk toetsingskader poogt de bedinger de wederpartij te verschalken met vaak erg onereuze clausules. De wederpartij poogt de bedinger op zijn beurt te verschalken door n.a.v. een geschil stelselmatig te proberen de kennisname en aanvaarding van de voorwaarden te ontkennen. Op basis van dergelijk endemisch wantrouwen kan zelfregulering moeilijk haar eigenlijke, positieve rol vervullen.

2.87. In het licht van al het voorgaande dient een wettelijk regime voor zelfregulering in de scheepvaart- en havensector te vertrekken van de volgende uitgangspunten.

Ten eerste moet zelfregulering kunnen zorgen voor een substantiële aanvulling en concretisering van het in het Belgisch Scheepvaartwetboek neergelegde wettelijke raamwerk, dat immers niet moet worden bezwaard met rechtsregelingen die beter aan de betrokken sectoren wordt overgelaten. Dit past bij de algemene optie om de nieuwe wettelijke bepalingen tot de essentie te beperken en om de toch in het wetboek opgenomen bepalingen in principe een suppletieve functie te verlenen¹⁸².

¹⁸¹ Zie nogmaals Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

¹⁸² Zie Blauwboek 1, 174-175, nr. 1.208.

Ten tweede moet het Belgisch Scheepvaartwetboek het zelfregulerend vermogen van de scheepvaart- en havensector erkennen en versterken. Het wetboek moet ruimte bieden voor de verdere ontwikkeling van gebruiken en gebruikelijke bedingen en voor een vlotte toepassing van op basis van professionele deskundigheid opgestelde en behoorlijk meegedeelde algemene contractvoorwaarden. Het Belgisch Scheepvaartwetboek dient hierbij de belangrijke rechtsvormende rol te erkennen van overkoepelende en sectorale beroepsorganisaties. Gelet op de vereiste soepelheid en de geringe interesse in de Nederlandse transportsector wordt voorsnog niet geopteerd voor de invoering van een regime van standaardregelingen naar Nederlands model.

Ten derde is er tussen beroepsmatig optredende dienstverleners uit de scheepvaart- en havensector en hun beroepsmatig optredende opdrachtgevers in principe geen nood aan bescherming van een economisch zwakkere partij. Van beroepsmatig optredende medecontractanten mag worden verwacht dat zij op de hoogte zijn van in de scheepvaart- en havensector algemeen gekende regelingen. Wanneer hun aandacht behoorlijk op algemene contractvoorwaarden gevestigd wordt, mag professioneel gedrag worden geëist, wat inhoudt dat zij van deze contractvoorwaarden kennis nemen en hun eventuele bezwaren tijdig meedelen. Niet tot de eigenlijke scheepvaart- en havensector behorende ondernemingen, i.h.b. ladingafzenders en -ontvangers, dienen garanties te krijgen rond de kenbaarheid van zelfregulering, maar moeten zelf ook de nodige professionaliteit aan de dag leggen. Een en ander kan uiteraard geen afbreuk doen aan dwingend vervoerrecht.

Ten vierde is het verkieslijk dat het Belgisch Scheepvaartwetboek soepele regelen vastlegt i.v.m. kennisname en aanvaarding van zelfregulerende instrumenten, en in dat verband een einde stelt aan wereldvreemde argumentaties en steriele betwistingen; anderzijds dient het de rechter efficiënte middelen te geven om na te gaan of de desbetreffende regelen niet onredelijk bezwarend zijn, en om, zo dat het geval blijkt, de regelen buiten toepassing te laten. Een meer op de realiteit aansluitend regime inzake de toestemming betekent m.a.w. geenszins een vrijgeleide om inhoudelijk voortaan om het even wat te bedingen¹⁸³, wel integendeel. Een doorgedreven inhoudelijke redelijkheidstoetsing door de rechter kan op haar beurt bijdragen tot de evenwichtige redactie van zelfregulerende instrumenten, wat de kwaliteit van zelfregulering in de hand zal werken. Uiteindelijk moet het nieuwe wettelijke regime het vertrouwen van alle contractspartijen in zelfregulering herstellen.

Ten vijfde moet het Belgisch Scheepvaartwetboek overleg over zelfreguleringsinstrumenten tussen de betrokken sectoren aanmoedigen. De intrinsieke kwaliteit, de legitimiteit en de acceptatie van zelfreguleringsinstrumenten vergroten substantieel wanneer deze berusten op voorafgaande discussie en, zo mogelijk, consensus¹⁸⁴. Zoals hierboven gebleken, is dit ook een verzuchting van de zeerechtelijke rechtsleer¹⁸⁵ en van de maritieme magistratuur¹⁸⁶.

Ten zesde dient het Belgisch Scheepvaartwetboek een aantal in de huidige zelfregulering gewortelde maar sterk gecontesteerde materiële regelen te corrigeren en te vervangen door een meer aanvaardbare regeling. Bij wijze van voorbeeld kan worden gewezen op het onbegrip over de exonaties en het zgn. aansprakelijkheidsvacuüm i.v.m. in de haven verblijvende goederen, die

¹⁸³ In de rechtsleer over het huidige recht – dat geen inhoudelijke toetsing kent – werd gesteld dat kennisname niet kan worden afgeleid uit de verwijzing naar de publicatie van voorwaarden in het Belgisch Staatsblad, omdat dit de bedinger *de facto* een vrijbrief bezorgt (aldus Noels DCE, 112, nr. 204).

¹⁸⁴ Vgl. Van Gerven-Covemaeker, 43-44.

¹⁸⁵ Zie *supra*, nrs. 2.83, 2.84 en 2.285.

¹⁸⁶ Zie *supra*, nr. 2.77.

commentatoren inspireert tot een principiële verwerping van zelfreguleringsinstrumenten. Deze – op zich misschien begrijpelijke – radicale reactie miskent echter de grote waarde die zelfregulering in potentie heeft. De Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek biedt voor het zonet vermelde concrete probleem van het verblijf in de haven op eigen risico overigens een nieuwe oplossing¹⁸⁷, waardoor t.a.v. zelfregulering in het domein van de goederenbehandeling de weg wordt vrijgemaakt voor het verhogen van de acceptatiegraad. De hieronder voorgestelde nieuwe regeling omtrent zelfregulering moet dus worden samengelezen met enkele andere, materiële, soms dwingende bepalingen van het wetboek die betrekking hebben op thans via zelfregulering geregelde aangelegenheden. In de mate dat bepaalde aangelegenheden dwingend in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden geregeld, zal het materiële bereik van zelfreguleringsinstrumenten uiteraard wel enigszins inkrimpen.

Ten zevende dient in het Belgisch Scheepvaartwetboek een specifieke plaats te worden ingeruimd voor de York-Antwerp Rules. In navolging van andere wetgevingen kan in het nieuwe wetboek worden volstaan met een loutere verwijzing naar dit internationaal zeer wijd toegepaste zelfreguleringsinstrument, en moet dus geen afzonderlijke nationale suppletieve wettelijke regeling meer te worden ingevoerd¹⁸⁸.

Ten achtste dient vooropgesteld dat mede aan het Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen niet-beroepsmatig optredende partijen wat de inhoud van de regelingen betreft bescherming vinden in de – deels op Europees recht berustende – consumentenwetgeving, die onaangetast dient te blijven. Ook andere specifieke toetsingscriteria, zoals deze welke voortvloeien uit het mededingingsrecht, blijven uiteraard ten volle van toepassing.

E) SLOTSOM

2.88. Vanuit de visie op het scheepvaartrecht als een autonome rechtstak is het verkieslijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een expliciete bepaling op te nemen over de bronnen van het scheepvaartrecht. In deze bepaling moet aandacht worden gegeven aan internationale en buitenlandse bronnen, aan algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, welke in voorkomend geval voorrang hebben op het gemeen recht, en aan zelfregulering. Van dergelijke wetgevende aanpak bestaan buitenlandse voorbeelden. Een wettelijke explicitering van de bronnen van het scheepvaartrecht bevordert de rechtszekerheid en doet het Belgisch Scheepvaartwetboek aansluiten bij de verwachtingen van het scheepvaart- en havenbedrijf.

Wat specifiek zelfregulering betreft wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een evenwichtig geheel van maatregelen voorgesteld die er op gericht zijn om deze rechtsbron optimaal te doen functioneren. Enerzijds wordt een efficiënte en realistische werkwijze m.b.t. kennisname en aanvaarding ingevoerd; anderzijds wordt een doorgedreven rechterlijke kwaliteitscontrole mogelijk gemaakt (via een redelijkheidstoetsing en, zoals in Hoofdstuk 3 geregeld, een bijzondere interpretatiereg¹⁸⁹).

¹⁸⁷ Zie Blauwboek 7.

¹⁸⁸ Zie nader Blauwboek 8.

¹⁸⁹ Over dit laatste, zie *infra*, nr. 2.231.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 2.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

2.89.

BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT
TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 2.1¹⁹⁰. Begripsomschrijvingen

In dit wetboek wordt verstaan onder:

- 1° “algemene scheepvaartrechtelijke beginselen”: beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening en internationaal worden erkend;
- 2° “gebruik”: een scheepvaartrechtelijke regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden;
- 3° “algemene voorwaarden”: een beding of een geheel van bedingen dat op schrift is gesteld teneinde in een onbepaald aantal scheepvaartovereenkomsten te worden opgenomen;
- 4° “richtsnoer”: een niet-verbindende scheepvaartrechtelijke regel waarvan de toepassing door een representatieve organisatie van dienstverleners of deskundigen wordt aanbevolen;
- 5° “scheepvaartovereenkomst”: een scheepsbouw-, scheepsombouw-, scheepsherstellings- of scheepsuitrustingsovereenkomst, een overeenkomst waarbij een scheepshypotheek wordt gevestigd, een bevrachtingsovereenkomst, met inbegrip van de bedingen betreffende averij-grosse, een vervoerovereenkomst, met inbegrip van de bedingen betreffende averij-grosse, een classificatie-overeenkomst, een loodsovereenkomst, een sleepovereenkomst, een duwovereenkomst, een scheepsagentuurovereenkomst, een goederenbehandelingsovereenkomst, een bergingsovereenkomst en elke andere overeenkomst voor de vestiging of overdracht van rechten op, het gebruik van of de levering van specifieke goederen of diensten aan of ten behoeve van een schip, doch met uitzondering van een scheepsarbeidsovereenkomst;

B) TOELICHTING

2.90. Het bestaan en het belang van de onder het 1° gedefinieerde “algemene scheepvaartrechtelijke beginselen” werden reeds toegelicht in Blauwboek 1¹⁹¹. Er wordt ook naar

¹⁹⁰ De nummering “2.1” duidt op het eerste artikel in Blauwboek 2. In Blauwboek 3 wordt opnieuw genummerd vanaf art. 3.1, enz.

¹⁹¹ Zie Blauwboek 1, 168 e.v., nr. 1.206.

verwezen in de Zwitserse zeerechtcodificatie¹⁹². Het is een taak van rechtspraak en rechtsleer om deze beginselen verder uit te werken, i.h.b. aan de hand van rechtshistorisch en rechtsvergelijkend onderzoek. In België dient dergelijk onderzoek in feite nog te starten. Concretisering van de bedoelde beginselen is dus een nieuwe, door de hier voorgestelde bepaling opgelegde opgave.

2.91. Wat betreft de zelfreguleringsinstrumenten wordt gekozen voor een eenvoudig onderscheid tussen uit zelfregulering gesproten regels die kunnen worden geacht te gelden tenzij partijen ervan afwijken (de onder het 2^o gedefinieerde “gebruiken”, a.h.w. “opt-out”-regels) en zelfregulering die door partijen in werking moet worden gesteld (de onder het 3^o “algemene voorwaarden”, a.h.w. “opt-in”-regels).

Naast deze bindende regels wordt niet-bindende richtsnoeren (4^o) als zelfreguleringsinstrument erkend.

Niets belet dat algemene voorwaarden of richtsnoeren tot gebruiken uitgroeien.

2.92. Onder het 2^o wordt een definitie van het gebruik voorgesteld welke van fundamenteel belang is voor de toepassing van zowel Hoofdstuk 2 van Titel 1 betreffende de bronnen van het scheepvaartrecht, i.h.b. de zelfregulering, als Hoofdstuk 3 betreffende de uitlegging.

De voorgestelde definitie (“een scheepvaartrechtelijke regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden”) is doelbewust eenvoudig gehouden. Zij weerspiegelt een brede opvatting van het gebruik en is mede geïnspireerd door buitenlands recht¹⁹³. Zij impliceert dat geen onderscheid meer is te maken tussen gewoonte en gebruik en inz. dat geen *opinio juris* moet worden bewezen. De gelijkstelling van gewoonten en gebruiken strookt met een ruim aangehangen rechtsgeleerde visie¹⁹⁴. Zeker in het zeerecht – en ook in recente zeerechtverdragen – wordt meestal geen scherp onderscheid tussen gewoonten (“customs”) en gebruiken (“usages”) gemaakt¹⁹⁵. Wanneer in de scheepvaartrechtelijke context toch sprake zou zijn van een “gewoonte” in de klassieke handelsrechtelijke betekenis van het woord (*usus* met *opinio juris*), kan deze ook onder het hier geregelde rechtsregime van het “gebruik” worden gevat. De rechtsbasis voor de gelding van het hier bedoelde gebruik is in alle geval het Scheepvaartwetboek (in samenhang met de afwezigheid van een afwijkend contractueel beding; zie het hieronder toegelichte art. 2.9). Daarom is niet uit te sluiten dat schending van een gebruik in de zin van de besproken bepaling rechtstreeks tot cassatie aanleiding geeft.

Anderzijds worden louter tussen partijen gebruikelijke handelwijzen of bedingen niet onder het begrip gebruik gevat. Deze elementen kunnen een rol spelen bij de interpretatie of de aanvulling van de overeenkomst en bij de bewijsvoering rond kennisname en aanvaarding (zie de hieronder toegelichte art. 2.10 en 2.15), maar zijn als dusdanig geen bron van scheepvaartrecht.

2.93. Een regel kan maar als gebruik worden erkend *nadat* hij algemeen in praktijk is gekomen (“toepassing heeft gevonden”). Het volstaat dus niet dat een beroepsorganisatie een nieuwe regel

¹⁹² Zie *supra*, nr. 2.70.

¹⁹³ Vgl. o.m. de definitie van “usage of trade” in § 1-303 UCC, aangehaald *supra*, nr. 2.72.

¹⁹⁴ Zie o.m. Foiriers, P.A., “Les contrats commerciaux. Chronique de Jurisprudence 1970-1980”, *TBH* 1983, (107), 126, nr.4.e. In zijn oorspronkelijke betekenis wordt het gewoonterecht overigens vaak geassocieerd met regels uit het *Ancien Régime*.

¹⁹⁵ Zie *supra*, nr. 2.43.

als gebruik decreteert opdat het dadelijk om een gebruik zou gaan. Dergelijke kwalificatie is voor de rechter overigens niet bindend.

2.94. Er wordt geen volstrekt algemene toepassing van de desbetreffende regels geëist. Dat bepaalde dienstverleners de regel niet volgen, verhindert dus niet dat het om een gebruik gaat. Het volstaat dat de regel “algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden”. Deze definitie bekrachtigt andermaal de in recente Belgische en Franse rechtsleer verdedigde stelling dat er geen wezenlijk onderscheid (meer) bestaat tussen gewoonten en gebruiken: het volstaat dat “une pratique habituellement suivie, et considérée comme normale dans un milieu donné” voorhanden is¹⁹⁶.

De betrokken "bedrijfstak" kan op nationaal, maar ook op regionaal of lokaal vlak worden afgebakend. Ook plaatselijke gebruiken worden uitdrukkelijk erkend. In de praktijk zullen vooral havengebruiken vaak een plaatselijk karakter hebben. Ook het huidige artikel 112 van de Zeewet verwijst overigens naar het plaatselijk gebruik¹⁹⁷.

2.95. Onder de voorgestelde definitie kunnen eventueel ook regelingen worden thuisgebracht die worden beschouwd als onderdeel van de internationale *lex maritima*¹⁹⁸.

2.96. Onder vigeur van de Zeewet als gebruik erkende regels kunnen in principe ook onder de nieuwe bepalingen als dusdanig blijven gelden.

De nieuwe regeling verhindert ook niet de verdere toepassing in de scheepvaart- en havensector van reeds bestaande, algemeen-handelsrechtelijke gewoonten en gebruiken.

2.97. De voorgestelde definitie van het begrip “algemene voorwaarden” in het 3^o (“een beding of een geheel van bedingen dat op schrift is gesteld teneinde in een onbepaald aantal scheepvaartovereenkomsten te worden opgenomen”) is ten dele geïnspireerd door artikel 6:231 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek¹⁹⁹ en behoeft op zich geen nader commentaar. Het statuut van algemene voorwaarden is eveneens uitvoerig geregeld in Hoofdstuk 2 van Titel 1.

2.98. De onder het 4^o voorgestelde definitie van een “richtsnoer” (“een niet-verbindende scheepvaartrechtelijke regel waarvan de toepassing door een representatieve organisatie van dienstverleners of deskundigen wordt aanbevolen”) duidt op professionele regelingen die uit zichzelf²⁰⁰ geen bindende kracht hebben als gebruik of algemene contractvoorwaarden. Het kan gaan om allerlei *soft law* zoals richtlijnen, operationele raadgevingen, modelcontracten, aanbevelingen etc. De benaming is niet van belang, net zomin als de mate van navolging in de betrokken sectoren of haven, de internationale, nationale of lokale herkomst of de publiek- dan wel privaatrechtelijke strekking. Het kan bijv. gaan om *Guidelines* van de IMO of het CMI, of om operationele procedures voor een vlotte goederen- en gegevenstroom op en rond haventerminals.

Uiteraard staat het contractspartijen vrij om de betrokken richtsnoeren uit hun rechtsverhouding te sluiten en de gelding ervan bij voorbaat af te wijzen.

¹⁹⁶ Reinhard, Y. en Thomasset-Pierre, S., *Droit commercial*, Parijs, Litec, 2008, 35, nr. 56; vgl. Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. en Corneloup, S., *Droit du commerce international*, Parijs, Dalloz, 2010, 27, nr. 39, met verwijzing naar Goldman.

¹⁹⁷ Zie *supra*, nrs. 2.6 en 2.28.

¹⁹⁸ Zie daarover *supra*, nr. 2.13.

¹⁹⁹ Zie nader *infra*, nr. 2.63, in vn.; vgl. art. 2.1.19(2) van de *Unidroit Principles of International Commercial Contracts 2004*.

²⁰⁰ Zodra partijen de toepassing van dergelijke regel overeenkomen, wordt hij te hunnen aanzien uiteraard wel bindend.

2.99. Onder 5° is een definitie opgenomen van het begrip “scheepvaartovereenkomst”.

Deze begripsbepaling is noodzakelijk wegens de invoering, voor deze soort overeenkomsten, van eigen regels betreffende zelfregulering (art. 2.5 e.v.) en eigen interpretatieregels (art. 2.15).

2.100. De lijst van onder dit begrip vallende overeenkomsten is weloverwogen. Het gaat om overeenkomsten die een kernrol vervullen in het scheepvaart- en havenbedrijf. Zoals uit de latere Blauwboeken zal blijken, worden verschillende ervan in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgevat als benoemde overeenkomsten en zullen zij te dien einde nader in het wetboek worden gedefinieerd. Daardoor zal bijv. duidelijk worden dat de geviseerde vervoer- en goederenbehandelingsovereenkomsten alleen deze zijn welke betrekking hebben op vervoer per schip resp. goederenbehandeling in zee- en binnenhavens.

2.101. De vermelding “elke andere overeenkomst voor “de vestiging of overdracht van rechten op, het gebruik van of de levering van specifieke goederen of diensten aan of ten behoeve van een schip” is een restcategorie die duidelijk maakt dat het begrip niet te eng moet worden geïnterpreteerd. Voorbeelden zijn overeenkomsten voor de verkoop van schepen, scheepsbevoorrading of de ophaling en verwerking van scheepsafval. Private aankopen door de kapitein of de bemanning zijn uiteraard niet bedoeld.

2.102. De wetgevende erkenning van scheepvaartovereenkomsten is geenszins een *novum*. De vigerende wetgeving bevat er zelfs een voorbeeld van. In artikel 3 W.Kh. wordt “elke [...] overeenkomst betreffende de zeehandel” als een daad van koophandel aangemerkt. Ook in het buitenland wordt de eigen aard van de maritieme contracten benadrukt²⁰¹. De notie van “contrats relatifs au navire” wordt voorts o.m. erkend in het Staatsschepenverdrag 1926 (art. 3, § 1, tweede lid, 3^o)²⁰². In dezelfde context gewaagde de International Law Commission van “contracts relating to the ship”²⁰³.

2.103. Scheepsarbeidsovereenkomsten zijn uitdrukkelijk uitgezonderd. Ofschoon zij vroeger werden geregeld door het zeerecht, gelden er heden dwingendrechtelijke wetsbepalingen voor, welke in aanmerking komen voor integratie in het Belgisch Scheepvaartwetboek (zie Blauwboek 5). CAO's vallen bij voorbaat buiten de definitie; daaromtrent is geen uitdrukkelijke vermelding nodig.

Op te merken valt dat de huidige arbeidswetgeving zelf naar gebruiken verwijst (zie bijv. art. 45, 1° van de Arbeidsovereenkomstenwet Koopvaardij 2007 en vgl. ook de Luxemburgse

²⁰¹ Aldus bijv. Tetley:

That maritime law is a complete legal system can be seen from its component parts. For centuries maritime law has had its own law of contract – of sale (of ships), of service (towing), of lease (chartering), of carriage (of goods by sea), of insurance (marine insurance being the precursor of insurance ashore), of agency (ship chandlers), of pledge (bottomry and respondentia), of hire (of masters and seamen), of compensation for sickness and personal injury (maintenance and cure) and risk distribution (general average).

(Tetley, W., “Nationalism in a Mixed Jurisdiction and the Importance of Language”, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/nationalism.pdf>, punt XII.3), punt XII 3); tekst ook in *Tulane Law Review* 2003, Vol. 78, 175-218 (voetnoten weggelaten)).

Zie voorts, betreffende zgn. “Maritime contracts” in het recht van de VSA, Force-Yiannopoulos-Davies II, 62 e.v. en, voor het Franse recht, Delebecque, Ph., “Le particularisme des contrats maritimes”, in *Études de droit maritime à l'aube du XXIe siècle. Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Parijs, Moreux, 2001, 127-162.

²⁰² Zie *infra*, nr. 2.248.

²⁰³ Zie International Law Commission, *Draft Articles on Jurisdictional Immunities of States and their Property, with commentaries*, New York, United Nations, 2005, 50.

wetgeving²⁰⁴). Ook de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zal, m.b.t. het statuut van de gezagvoerder, naar gebruiken verwijzen (zie nogmaals Blauwboek 5).

2.104. De voorgestelde definitie heeft evenmin betrekking op publiekrechtelijke reglementen, zoals de havenreglementen vastgesteld door gemeenten en gedecentraliseerde havenbesturen. De regeling van de vaststelling van havenreglementen valt in principe overigens binnen het bevoegdheidsdomein van de Gewesten. Andere reglementaire rechtsverhoudingen, zoals, in geval van toepassing van een eenzijdig opgesteld reglement, deze tussen een verstrekker van openbaar personenvervoer te water en een passagier, vallen evenmin onder het begrip scheepvaartovereenkomst.

2.105. Havenconcessies (concessies van openbare dienst, bijv. voor het loodsen, en domeinconcessies, bijv. verleend aan terminalexploitanten) zijn evenmin als scheepvaartovereenkomsten te beschouwen.

B.2. ARTIKEL 2.2. VOORRANG VAN SUPRANATIONAAL EN INTERNATIONAAL RECHT

A) WETTEKST

2.106.

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 2.2. Voorrang van supranationaal en internationaal recht

Dit Wetboek geldt onverminderd bindend supranationaal en internationaal recht.

B) TOELICHTING

2.107. De voorgestelde bepaling moet worden samengelezen met de in de onderscheiden onderdelen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen die de internationale herkomst ervan aanduiden. Zij verzekert dat, in geval van ondanks alle zorg voor verdragsconformiteit blijkende onverenigbaarheid, het internationale of Europese regime voorgaat.

De bepaling moet ook worden samengelezen met artikel 2.14, § 1 betreffende de verdragsconforme en verdragsautonome interpretatie.

Voor omstandige toelichting over de verhouding tussen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek enerzijds en internationale verdragen en Europees recht anderzijds, wordt nogmaals verwezen naar Blauwboek 1²⁰⁵.

²⁰⁴ Zie *supra*, nr. 2.60, in vn.

²⁰⁵ Zie m.n. Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

B.2. ARTIKEL 2.3. VOORRANG VAN CONSUMENTENWETGEVING

A) WETTEKST

2.108.

Artikel 2.3. Voorrang van consumentenwetgeving

Dit Wetboek geldt onverminderd wetgeving ter bescherming van de consument.

B) TOELICHTING

2.109. De voorgestelde bepaling formuleert een algemeen voorbehoud omtrent de hierboven reeds vermelde²⁰⁶ wetgeving ter bescherming van de consument.

Deze bepaling is noodzakelijk omdat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek er uitdrukkelijk op is gericht om ook niet-beroepsmatige scheepvaartgerelateerde activiteiten te regelen²⁰⁷. Deze uitbreiding van het toepassingsgebied van de scheepvaartwetgeving kan niet leiden tot een vermindering van de consumentenbescherming, die overigens deels voortspuit uit Europese regelgeving, waaraan het Belgisch Scheepvaartwetboek sowieso geen afbreuk kan doen (zie reeds art. 2.2).

Het in de voorgestelde bepaling gehanteerde begrip “consument” is doelbewust niet nader gedefinieerd. De betekenis van dat begrip kan ten andere verschillen van regelgeving tot regelgeving.

De voorgestelde bepaling verhindert uiteraard niet dat het Belgisch Scheepvaartwetboek en de consumentenwetgeving gecombineerd worden toegepast.

B.2. ARTIKEL 2.4. BRONNEN VAN SCHEEPVAARTRECHT

A) WETTEKST

2.110.

Artikel 2.4. Bronnen van scheepvaartrecht

Bijzondere bronnen van scheepvaartrecht zijn:

1° algemene scheepvaartrechtelijke beginselen;

2° gebruiken;

3° algemene voorwaarden;

4° richtsnoeren.

²⁰⁶ Zie inz. *supra*, nr. 2.34.

²⁰⁷ Zie Blauwboek 1, 89-91, nr. 1.81 en 180, nr. 1.217.

B) TOELICHTING

2.111. De voorgestelde bepaling is nuttig om in het Belgisch Scheepvaartwetboek prominent te laten uitkomen dat het scheepvaartrecht een autonome rechtstak met eigen bronnen is, die zo nodig voorgaan op het gemeen (land)recht.

Vooreerst erkent de bepaling expliciet het bestaan van “algemene scheepvaartrechtelijke beginselen” (1°). Het begrip is gedefinieerd in artikel 2.1, 1° en werd toegelicht in Blauwboek 1²⁰⁸. De algemene scheepvaartrechtelijke beginselen spelen een rol bij de uitlegging van het wetboek (art. 2.14) en van scheepvaartovereenkomsten (art. 2.15). Daarnaast kunnen zij op basis van het hier voorgestelde artikel 2.1 als autonome rechtsregel fungeren. Zij kunnen echter niet worden aangewend om de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek terzijde te stellen.

Voorts onderlijnt de bepaling de belangrijke rol van zelfregulering in de scheepvaart- en havensector en maakt zij duidelijk dat deze zelfregulering door de wetgever principieel wordt ondersteund. Zij neemt in wezen de functie over van artikel 112 van de Zeewet, maar heeft een aanzienlijk verruimde draagwijdte.

Verder is de wetsbepaling nuttig omdat zij de terminologie scherpstelt. Zoals hierboven aangehaald, biedt het algemeen verbintenissenrecht ter zake van zelfregulering geen zekerheid en is er, gelet op het uitblijven van een wettelijke herijking voor het hele verbintenissenrecht, nood aan een zelfstandige regeling voor de scheepvaart- en havensector. De begrippen gebruik, algemene voorwaarden en richtsnoer zijn gedefinieerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 2.1 (onder het 2°, 3° resp. 4°). In de navolgende Afdeling wordt het regime van de hier geïdentificeerde drie zelfreguleringsvormen nader bepaald.

B.3. ARTIKEL 2.5. MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

2.112.

Afdeling 2 – Zelfregulering

Artikel 2.5. Materiële toepassing

§ 1. Deze Afdeling is uitsluitend van toepassing op gebruiken, algemene voorwaarden en richtsnoeren die betrekking hebben op scheepvaartovereenkomsten.

§ 2. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt onder “dienstverlener” mede een leveraar van goederen verstaan.

²⁰⁸ Zie Blauwboek 1, 168 e.v., nr. 1.206. *Adde*, wat betreft algemene rechtsbeginselen in het gemeen recht: Van Ommeslaghe I, 84-114, nrs. 38-57.

B) TOELICHTING

2.113. De voorgestelde bepaling specificceert dat de in dit Hoofdstuk opgenomen regeling uitsluitend geldt voor sectorale zelfregulering i.v.m. de in artikel 2.1, 5° gedefinieerde scheepvaartovereenkomsten.

De gekozen afbakening van het toepassingsgebied vindt haar verantwoording in de hierboven geschetste essentiële rol van zelfregulering in het scheepvaart- en havenbedrijf en de vooral in die context heersende rechtsonzekerheid²⁰⁹.

2.114. Vooralsnog werd er niet voor geopteerd om het in dit Hoofdstuk gevestigde stelsel uit te breiden tot de gehele transportsector. De noodzaak daartoe is vooralsnog niet aangetoond. Wel wordt beoogd het nieuwe stelsel via de aangekondigde Algemene Vervoerwet onmiddellijk uit te breiden tot de sectoren van de expeditie en de transportverzekering. Het gaat om twee voor het scheepvaart- en havenbedrijf essentiële sectoren, zonder welke dit bedrijf niet kan functioneren, en waarvan de activiteit grotendeels scheepvaart- en havengerelateerd is. Een verdere uitbreiding tot de gehele transportsector wordt niet uitgesloten, maar vergt nader onderzoek en consultatie. Mocht een uitbreiding wenselijk blijken, valt te overwegen het hier voorgestelde Hoofdstuk integraal naar de in het vooruitzicht gestelde Algemene Vervoerwet over te hevelen.

2.115. Ofschoon de formulering in het voorgestelde artikel alleen verwijst naar "overeenkomsten", kunnen de aangehaalde zelfreguleringsinstrumenten ook buiten de contractuele sfeer van belang zijn, bijv. om na te gaan of de buitencontractuele aansprakelijkheid van een dienstverlener in het gedrang komt.

Anderzijds dient herhaald dat de voorgestelde regeling niet geldt voor reglementaire rechtsverhoudingen²¹⁰.

2.116. Het begrip "dienstverlener" in de zin van dit Hoofdstuk moet breed worden opgevat en wordt niet gedetermineerd door de juridische kwalificatie van de overeenkomst. Het gaat om alle aanbieders van diensten en, luidens § 2, ook goederen, die optreden ter uitvoering van een in het artikel bedoelde overeenkomst. Ook een opdrachtnemer bij een als verkoop te kwalificeren scheepsbouwovereenkomst of een scheepsbevoorrader kan in de zin van dit Hoofdstuk een dienstverlener zijn.

2.117. Een afzonderlijke wetsbepaling betreffende het internationale toepassingsgebied van de hier voorgestelde Afdeling is niet opgenomen.

Vooreerst zullen bepaalde zelfreguleringsinstrumenten – inz. gebruiken – hun toepasselijkheid mede ontleen aan internationale eenmakingsverdragen²¹¹.

Daarbuiten mag het functioneren van zelfregulering m.b.t. scheepvaartovereenkomsten worden geacht te worden beheerst door de Rome I-Verordening.

Er is dus geen aanleiding om de internationale toepassing van het hier voorgestelde regime te regelen bij nationale wet.

²⁰⁹ Zie *supra*, nrs. 2.11 e.v.

²¹⁰ Zie *supra*, nr. 2.104.

²¹¹ Zie *supra*, nr. 2.43.

Desalniettemin is in het hieronder toegelichte artikel 2.10 een bijzondere regeling opgenomen van bijzonder dwingend recht in de zin van de Rome I-Verordening.

B. 4. ARTIKEL 2.6. ANDERE WETGEVING

A) WETTEKST

2.118.

Artikel 2.6. Andere wetgeving

De artikelen 1135 en 1160 van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing.

B) TOELICHTING

2.119. Aangezien de in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regelen betreffende de bronnen en de uitlegging van het scheepvaartrecht en de zelfregulering een sluitend geheel vormen²¹², gelet op de wenselijkheid om in het wetboek duidelijkheid te brengen over de verhouding tussen het scheepvaartrecht en het landrecht²¹³ en gezien de uit de aangehaalde bepalingen van het Burgerlijk Wetboek gesproten rechtsonzekerheid²¹⁴, is het noodzakelijk de vermelde bepalingen expliciet buiten werking te stellen. Artikel 1159 wordt buiten werking gesteld door het hieronder toegelichte artikel 2.15.

B.5. ARTIKEL 2.7. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

2.120.

Artikel 2.7. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de bepalingen van deze Afdeling zijn nietig.

B) TOELICHTING

2.121. De bepalingen van dit Hoofdstuk vestigen een raamwerk voor de gelding van zelfreguleringsinstrumenten dat van openbare orde is. Bedingen die bijv. het regime van kennisneming en aanvaarding zouden wijzigen of de rechterlijke toetsingsbevoegdheid zouden uithollen, zijn nietig. Uiteraard beoogt de voorgestelde bepaling niet de inhoud van de zelfreguleringsinstrumenten zelf dwingend op te leggen. Zij viseert alleen het a.h.w. uitwendige wettelijke raamwerk waarbinnen deze instrumenten kunnen functioneren.

²¹² Zie voorts *infra*, nr. 2.224 betreffende de uitlegging.

²¹³ Zie Blauwboek 1, 142 e.v., nrs. 1.164 e.v.

²¹⁴ Zie *supra*, nrs. 2.22 e.v.

B. 6. ARTIKEL 2.8. BEKENDMAKING

A) WETTEKST

2.122.

Artikel 2.8. Bekendmaking

§ 1. In de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad kunnen worden bekendgemaakt:

1° besluiten van organisaties van dienstverleners, waarbij gebruiken, algemene voorwaarden en richtsnoeren worden vastgesteld;

2° algemene voorwaarden.

§ 2. Een bekendmaking op grond van § 1 kan slechts geschieden indien:

1° bovenaan de betrokken regeling wordt vermeld dat zij een scheepvaartovereenkomst betreft;

2° de regeling is gesteld in de Duitse, de Engelse, de Franse zowel als de Nederlandse taal.

§ 3. De Koning regelt nader de wijze waarop en de voorwaarden waaronder een in § 1 bedoelde bekendmaking geschiedt. Hij bepaalt in het bijzonder de voor de bekendmaking verschuldigde vergoeding.

Hij kan bepalen dat de bekendmaking gepaard kan of moet gaan met een of meer bekendmakingen op een andere wijze, of in de plaats van de bekendmaking in de Scheepvaartbijlage bij het Belgisch Staatsblad een of meer andere, nader door Hem geregelde bekendmakingswijzen regelen die minstens dezelfde waarborgen bieden inzake verspreidingsschaal en raadpleegbaarheid.

B) TOELICHTING

2.123. De voorgestelde bepaling vestigt een regime voor de officiële bekendmaking van zelfreguleringsinstrumenten in de scheepvaart- en havensector. Aan dergelijk stelsel is nood gelet op de huidige rechtsonzekerheid omtrent kennisname van dergelijke instrumenten en op de nefaste invloed die de desbetreffende betwistingen op het functioneren van de zelfregulering hebben. De voorgestelde regeling verzekert medecontractanten van dienstverleners een effectieve, van overheidswege gegarandeerde mogelijkheid om zich over het bestaan en de inhoud van zelfreguleringsinstrumenten te informeren, en verbetert dus aanzienlijk hun positie. Anderzijds sorteert de officiële bekendmaking, zoals bepaald in artikel 2.10, ook het rechtsgevolg dat de wederpartij geen argument meer kan putten uit een beweerde afwezigheid of gebrekkigheid van de mededeling van de tekst door de dienstverlener. Zoals uiteengezet miskent dit argument in vele gevallen de reële situatie en werkt de honorering ervan door bepaalde rechtspraak vaak onprofessioneel optreden in de hand. Samengevat beoogt de voorgestelde bekendmakingsregeling de efficiëntie en het vlotte functioneren van zelfregulering en derhalve de vlotheid van de transacties in de scheepvaart- en havensector te bevorderen. Tegelijkertijd wordt hoven en rechtbanken een inhoudelijk toetsingskader aangereikt. Dit laatste is neergelegd in het hieronder besproken artikel 2.13.

2.124. De publicatie van een afzonderlijke Scheepvaartbijlage bij het Belgisch Staatsblad zal elders worden toegelicht.

Er is geopteerd voor een centrale, vlot raadpleegbare bekendmaking, eerder dan voor een deponeringsregeling op een griffie van een rechtbank of bij een instelling als de Kamer van Koophandel. Dergelijke regimes, die bestaan in Frankrijk²¹⁵ en in Nederland²¹⁶, zijn voor de opdrachtgever van een dienstverlener minder gunstig.

Overigens dient opgemerkt dat sommige algemene contractvoorwaarden nu reeds in de Bijlagen bij het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt. Dit gebeurt samen met de publicatie van akten m.b.t. rechtspersonen maar ontbeert een duidelijke wettelijke basis. Bovendien hecht de rechtspraak aan dergelijke bekendmaking weinig waarde²¹⁷.

Verder moge duidelijk zijn dat de eenmalige publicatie in het Staatsblad, welke een afzonderlijke mededeling aan individuele opdrachtgevers overbodig maakt, bijdraagt tot een verlichting van de administratieve lasten van de ondernemingen.

2.125. Het woord "kunnen" in artikel 2.8, § 1 maakt duidelijk dat bekendmaking overeenkomstig dit artikel facultatief is. Ontstentenis van dergelijke bekendmaking belet niet dat een zelfreguleringsinstrument toepassing vindt. Er kan dan echter geen beroep worden gedaan op de in artikel 2.10 vastgestelde rechtsgevolgen van de officiële bekendmaking.

2.126. Het in § 1, 1° gehanteerde begrip "organisaties van dienstverleners" bevat geen restricties i.v.m. de representativiteit van deze organisaties. Om verschillende redenen is het onnodig de bekendmaking afhankelijk te stellen van de vervulling van precieze representativiteitscriteria. De eerste reden is dat het moeilijk ware om dergelijke criteria te bepalen en om op de naleving ervan toe te zien. Ten tweede zal de juridische waarde van gebruiken, luidens de hierboven reeds toegelichte definitie van artikel 2.1, 2°, sowieso afhangen van de algemeenheid waarmee deze daadwerkelijk worden toegepast. Een derde reden waarom een representativiteitseis achterwege kan worden gelaten, is dat ook individuele dienstverleners (of zelfs opdrachtgevers) ingevolge artikel 2.8, § 1, 2° algemene voorwaarden kunnen doen bekendmaken. Het ware onlogisch om een individueel bedrijf toe te laten zijn eigen contractvoorwaarden te publiceren, en codificaties van havengebruiken te weren omdat de initiatiefnemende professionele organisatie onvoldoende representatief zou zijn.

2.127. Artikel 2.8, § 2 legt twee vormvoorschriften op. Bij niet-naleving ervan wordt de bekendmaking geweigerd. Indien de bekendmaking desondanks toch zou gebeuren kan de opsteller van de regeling zich niet op de in artikel 2.10 bedoelde rechtsgevolgen van een regelmatig bekendmaking beroepen.

Wat betreft het vormvoorschrift van artikel 2.8, § 2, 1° dient vermeld dat het de voorkeur geniet dat de betrokken akte, in voorkomend geval, ook aangeeft welke specifieke onderdelen of bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing zijn, maar dit is geen juridische verplichting.

Het voorschrift van artikel 2.8, § 2, 2° betreffende de bekendmaking van de regeling in het Duits, het Engels, het Frans zowel als het Nederlands ontzenuwt het onder het algemeen verbintenissenrecht vaak opgeworpen argument dat een anderstalige adressaat van de regeling niet bij machte was de regeling te begrijpen, en ze derhalve niet heeft kunnen aanvaarden. De

²¹⁵ Zie *supra*, nr. 2.58.

²¹⁶ Zie *supra*, nr. 2.63.

²¹⁷ Zie o.m. Antwerpen, 10 februari 1982, *RHA* 1981-82, 477; vgl. Brussel, 12 september 1977, *TBBR* 1998, 352; Noels DCE, 112, nr. 204, vn. 488 en de verwijzingen aldaar.

publicatie in de vier aangegeven talen is een sterke waarborg voor daadwerkelijke kenbaarheid van de betrokken regelingen en beschermt de opdrachtgever. De bepaling moet worden samengelezen met het hieronder besproken artikel 2.12. Zij erkent ook het Engelse als gangbare maritieme vaktaal²¹⁸.

2.128. De voorgestelde bekendmakingsregeling kan ook worden aangewend m.b.t. terminalreglementen en aanverwante reglementen. Deze instrumenten maken in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek het voorwerp uit van een specifieke regeling, die is opgenomen in het Hoofdstuk over goederenbehandelingsovereenkomsten²¹⁹.

B.5. ARTIKEL 2.9. GEBRUIKEN

A) WETTEKST

2.129.

Artikel 2.9. Gebruiken

§ 1. Behoudens afwijkend beding, vullen de gebruiken de overeenkomst aan en dragen zij bij tot haar uitlegging.

§ 2. Gebruiken kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is.

Zij kunnen onder meer blijken uit codificaties vastgesteld door representatieve organisaties van dienstverleners die overeenkomstig artikel 2.8, § 1, 1^o zijn bekendgemaakt.

Zij kunnen eveneens blijken uit een gezamenlijke *parère* verschaft door representatieve organisaties van dienstverleners en hun opdrachtgevers.

§ 3. Havengebruiken gelden ten aanzien van alle in de betrokken haven plaatsgrijpende verrichtingen.

§ 4. In gecodificeerde of anderszins op schrift gestelde gebruiken kan een arbitrageovereenkomst vervat zijn.

B) TOELICHTING

2.130. Het principe opgenomen in de voorgestelde § 1 strookt met het gemeen recht en herformuleert op een meer duidelijke en ruime manier de tekst en de ratio van artikel 112 Zeewet²²⁰. Het gebruik is dus onderdeel van de overeenkomst tenzij de partijen ervan afwijken.

2.131. De voorgestelde § 1 is niet in strijd met het hierboven toegelichte artikel 2.7 luidens welk bedingen die afwijken van deze Afdeling nietig zijn. Laatstebedoelde nietigheidssanctie treft immers niet contractuele bedingen die afwijken van gebruiken, maar bedingen die het alhier geregelde, semi-publiekrechtelijke bekendmakings- en toetsingsmechanisme terzijde zouden stellen.

²¹⁸ Zie daarover reeds Blauwboek 1, 175-176, nr. 1.209.

²¹⁹ Zie Blauwboek 7.

²²⁰ Zie *supra*, nr. 2.6.

2.132. Zoals hierboven reeds aangegeven²²¹ is ervan afgezien om, naast het statuut van de gebruiken, afzonderlijk dat van de gewoonten en dat van de gebruikelijke bedingen te regelen.

2.133. Hoewel de tekst van artikel 2.9, § 1 het alleen heeft over "de overeenkomst" belet niets dat gebruiken ook in een buitencontractuele context een rol spelen²²².

2.134. Artikel 2.9, § 2, eerste lid bepaalt dat gebruiken kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is. De gekozen oplossing strookt met de Italiaanse maritieme wetgeving en ook met de visie op het Belgisch gemeen recht van auteurs als De Page²²³.

2.135. De regel opgenomen in § 2, tweede lid bevestigt het belang van codificaties van gebruiken door beroepsorganisaties. De uitdrukkelijke wettelijke erkenning beoogt codificaties aan te moedigen en de kenbaarheid te bevorderen door de organisaties uit te nodigen over te gaan tot bekendmaking overeenkomstig artikel 2.8.

2.136. Anderzijds is de aanneming door een beroepsorganisatie van een codificatie van een gebruik nog geen bewijs dat het daadwerkelijk gaat om een gebruik in de zin van het hierboven reeds toegelichte artikel 2.1, 2°. Het is dus niet omdat een beroepsorganisatie een regeling als gebruik aandient, dat het daadwerkelijk om een gebruik gaat. De rechter behoudt ter zake beoordelingsvrijheid²²⁴.

2.137. De voorgestelde bepaling hecht bijzonder belang aan de representativiteit van de organisatie. Anders dan i.v.m. de bekendmakingsformaliteit²²⁵, is deze in de hier behandelde context wel degelijk van belang. Er worden echter geen precieze representativiteitscriteria vastgelegd. De representativiteitseis mag niet te strikt worden opgevat, temeer daar de woorden "onder meer" aangeven dat ook andere vindplaatsen in aanmerking komen. Het zal eenieder overigens nu reeds duidelijk zijn welke professionele organisaties feitelijk representatief zijn en als dusdanig bijzonder gezag genieten. Organisaties als Alfaport Antwerpen, ASV, VEA, CEB, KBRV, KVBG en ABAS zijn voorbeelden van representatieve organisaties. De eerdere erkenning van een codificatie als havengebruik in de rechtspraak kan een bijkomende indicatie zijn van de representativiteit en dus het gezag van de betrokken organisatie.

Het is ook mogelijk dat in een bepaalde sector meer dan één representatieve beroepsgroepering actief is, en dat deze organisaties wedijveren om het lidmaatschap van dezelfde bedrijven. Door dergelijke organisatie opgestelde teksten zullen, tenzij ook de niet-leden die tot dezelfde sector behoren deze teksten ruim toepassen, bij gebreke van algemene of nagenoeg algemene toepassing eerder zelden als gebruik kunnen worden erkend.

2.138. Codificatie is niet het enige middel om het bestaan van gebruiken vast te stellen.

²²¹ Zie *supra*, nr. 2.92.

²²² Zie reeds *supra*, nr. 2.115.

²²³ Zie reeds De Page, H., *Traité élémentaire de droit civil belge*, I, Brussel / Parijs, Bruylant / Sirey, 1933, nr. 9 en 184, nr. 187; vgl. Lyon-Caen, C. en Renault, C., *Traité de droit commercial*, I, Parijs, L.G.D.J., 1921, 96, nr. 82bis.

²²⁴ Zie reeds *supra*, nrs. 2.30, 2.31 en 2.38.

²²⁵ Zie *supra*, nr. 2.126.

In theorie komt heden ook een door de rechtbank bevolen *parère* (van *quod paret*) in aanmerking, waarbij beroepsorganisaties of toonaangevende bedrijven wordt verzocht om over het bestaan en de inhoud van gewoonten of gebruiken getuigenis af te leggen²²⁶.

De techniek van de *parère* wekt in de rechtsleer al lang wantrouwen, omdat de afgeleverde certificaten vaak geen objectieve informatie zouden opleveren en zelfs kunnen worden gemanipuleerd²²⁷. Verder blijkt uit een navraag bij de beroepsorganisaties van de Antwerpse haven dat de *parère* in de sector heden niet meer voorkomt²²⁸.

In het voorgestelde derde lid van § 2 wordt desalniettemin een elementaire wettelijke regeling omtrent *parères* opgenomen. Enerzijds beoogt de bepaling deze in wezen nuttige rechtsvindingsmethode in herinnering te brengen en zo bij te dragen tot het maximale functioneren van zelfregulering in de scheepvaart- en havensector. Anderzijds wordt ook een fundamentele eis aan de *parère* gesteld: zij moet berusten op een gemeenschappelijke zienswijze van de representatieve organisaties van de betrokken dienstverleners en hun opdrachtgevers. Dit moedigt overleg tussen de betrokken beroepssectoren aan en beoogt het vlotte functioneren van zelfregulering te bevorderen. De gestelde eis is geïnspireerd door oude rechtspraak over deklading van hout²²⁹. Als aan de gestelde eis niet is voldaan, kan geen *parère* in de eigenlijke zin voorhanden zijn. In dezelfde geest kan geen negatieve *parère* worden aangenomen: het is niet omdat een bepaalde beroepsorganisatie de gelding van een bepaald gebruik ontkent, dat dit niet bestaat.

In een tussenkomst van de Commissie Scheepvaartrecht²³⁰ wordt in dit verband niet voorzien, daar het bestaan van gebruiken dient te worden bestatigd door beroepsgenoten, niet door juridische deskundigen²³¹.

De voorgestelde regel maakt deel uit van een geheel van wetgevende maatregelen die optimale bekendmaking, codificatie en inhoudelijke rationalisering van zelfreguleringsinstrumenten nastreven.

2.139. De voorgestelde § 3 beoogt de positie te verstevigen van plaatselijke havengebruiken, en i.h.b. het uit het algemene handelsrecht voortspruitende knelpunt te ontzenuwen dat plaatselijke gewoonten of gebruiken doorgaans niet-verbindend worden geacht t.a.v. partijen die vreemd zijn aan de betrokken plaats²³². Indien deze laatste regel in de scheepvaartrechtelijke context zou

²²⁶ Zie bijv. Kh. Brussel, 25 februari 1966, *Jur. Comm. Br.*, 1966, 162; Van Ryn-Heenen I, 35-36, nr. 21; vgl. Scheidsr. Uitspr. Antwerpen, 7 juni 1990, *EVR* 1990, 730; zie bijv. ook Fredericq, L., *Beginselen van het Belgisch Handelsrecht*, I, Gent, Van Rysselberghe & Rombaut, 1927, 21-22, nr. 9; Van Ommeslaghe I, 614, nr. 400; over het begrip *parère*, zie en vgl. eerder Devilleneuve, L.-M., *Dictionnaire du contentieux commercial*, Parijs, Imprimerie et librairie générale de jurisprudence, 1851, 550; Gouyet en Merger, *Dictionnaire de droit commercial*, IV, Parijs, Cotillon / A. Marescq, 1852, 97; Lyon-Caen, C. en Renault, C., *Traité de droit commercial*, I, Parijs, L.G.D.J., 1921, 92, nr. 80; *Pand.B.*, v° *Parère*; X., *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*, II, Parijs, Guillaumin, 1861, 992.

²²⁷ Zie bijv. reeds Namur, P., *Le code de commerce belge*, I, Brussel, Bruylant-Christophe, 1884, 15-16, nr. 18.

²²⁸ Overigens werd al in 1886 geopperd dat de *parère* in het handelsrecht nauwelijks nog voorkwam (aldus Deruelle, X., *Traité pratique de la législation applicable en matière commerciale*, Brussel, Société belge de librairie, 1886, 9-10).

²²⁹ Zie Kh. Antwerpen, 11 mei 1925, *JPA* 1925, 313.

²³⁰ N.a.v. de reeds in Blauwboek 1 (p. 176-178, nr. 1.210) voorgestelde en later nader toegelichte verdere uitbouw van de Commissie Maritiem Recht lijkt het, in lijn met de keuze voor het opschrift 'Scheepvaartwetboek' (Blauwboek 1, 197-198, nrs. 1.243-1.246), wenselijk om voornoemde Commissie te herdopen als 'Commissie Scheepvaartrecht'.

²³¹ Vgl. nochtans *supra*, nr. 2.73 omtrent het Chileense recht.

²³² Zie en vgl. hierover Fredericq, L., *Beginselen van het Belgisch Handelsrecht*, I, Gent, Van Rysselberghe & Rombaut, 1927, 21, nr. 9 en, voor Frankrijk, Vogel, L., *Du droit commercial au droit économique*, Parijs, L.G.D.J., 2010, 35, nr. 44; ook reeds Lyon-Caen, C. en Renault, C., *Traité de droit commercial*, I, Parijs, L.G.D.J., 1921, 94, nr. 81.

worden toegepast, kunnen havengebruiken – en, bij uitbreiding, de havens zelf – niet meer behoorlijk functioneren. De bedoelde algemene regel is overigens onverzoenbaar met vigerend scheepvaart- en handelsrecht, dat zowel op nationaal als internationaal niveau de waarde van havengebruiken erkent²³³. Ook de omstandigheid dat de wederpartij niet beroepshalve actief is, speelt geen rol: ook te zijn aanzien zijn havengebruiken ten volle van toepassing.

2.140. Artikel 2.9, § 4 beoogt scheepvaartrechtelijke arbitrage in België te faciliteren en is een specificering van artikel 1677 Ger.W. Zij is nuttig gelet op een bepaalde rechtsonzekerheid over de opname van arbitragebedingen in bestendig gebruikelijke bedingen²³⁴ en algemene voorwaarden²³⁵ en op het groot belang van arbitrage in scheepvaart- en havengerelateerde zaken. De voorgestelde regel sluit aan bij de overtuiging dat de gelding van een arbitragebeding kan worden aangenomen op basis van de gebruiken in de betrokken bedrijfstak²³⁶. Eventueel kan ook de verwijzing naar een bepaald arbitragereglement deel van het gebruik uitmaken. Wel wordt de restrictie aangebracht dat de gebruiken waarin een arbitragebeding vervat is, gecodificeerd moeten zijn, of op een andere wijze op schrift moeten gesteld zijn. De gelding van een arbitragebeding op basis van gebruiken die geen enkele schriftelijke neerslag hebben gevonden, kan bezwaarlijk worden aangenomen en ware onverenigbaar met diverse internationale instrumenten waardoor opschriftstelling van arbitrageovereenkomsten uitdrukkelijk wordt vereist²³⁷.

2.141. Het voorgestelde nieuwe regime van scheepvaartrechtelijke gebruiken beoogt niet reeds bestaande handelsrechtelijke gewoonten en gebruiken buiten werking te stellen²³⁸.

B.9. ARTIKEL 2.10. ALGEMENE VOORWAARDEN

A) WETTEKST

2.142.

Artikel 2.10. Algemene voorwaarden

§ 1. Door een bekendmaking van algemene voorwaarden overeenkomstig artikel 2.8, § 1 wordt een beroepshalve optredende wederpartij van de betrokken dienstverlener onweerlegbaar vermoed van deze contractvoorwaarden kennis te hebben genomen.

§ 2. Op voorwaarde dat de dienstverlener voorafgaand aan of uiterlijk op het ogenblik van de contractsluiting voldoende duidelijk naar de gelding van overeenkomstig artikel 2.8, § 1 bekendgemaakte algemene voorwaarden heeft verwezen, en daarbij de vindplaats van de bekendmaking heeft vermeld, wordt een beroepshalve optredende wederpartij

²³³ Zie *supra*, nrs. 2.6, 2.43 en 2.45.

²³⁴ Althans in Nederland: zie Haak-Zwitser, 266.

²³⁵ Zie *infra*, nr. 2.153.

²³⁶ Zie o.m. Dermine, L., *L'arbitrage commercial en Belgique*, Brussel, Larcier, 1975, 24, nr. 46; Looyens, M., "Ger.W. Art. 1677", *OGR*, Afl. 48 (december 1999), 6, nr. 7.

²³⁷ Zie en vgl. art. 2.1 van het Verdrag van New York van 10 juni 1958 over de erkenning en tenuitvoerlegging van buitenlandse scheidsrechterlijke uitspraken, goedgekeurd bij W. 5 juni 1975 (*BS* 15 november 1975); art. 1.2, a) van het Europees Verdrag van 21 april 1961 inzake de internationale handelsarbitrage, goedgekeurd bij W. 19 juli 1975 (*BS* 17 februari 1976); art. 7(2) van de *UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration 1985*; art. 1.1 van de *Uncitral Arbitration Rules*.

²³⁸ Zie reeds *supra*, nr. 2.96.

vermoed die contractvoorwaarden te hebben aanvaard. Het tegenbewijs is evenwel toegelaten.

§ 3. Een verwijzing naar algemene voorwaarden als bedoeld in § 2 kan geldig gebeuren met het oog op de sluiting van een reeks navolgende overeenkomsten.

§ 4. Ingeval voor het eerst naar algemene voorwaarden wordt verwezen in een factuur, kan de afwezigheid van protest niet als aanvaarding van die algemene voorwaarden worden beschouwd, tenzij:

1° wanneer eerder naar de algemene voorwaarden werd verwezen op de wijze bedoeld in § 2 en de wederpartij er bij die gelegenheid geen bezwaar tegen heeft geuit;

2° wanneer naar de algemene voorwaarden werd verwezen naar aanleiding van een eerdere overeenkomst, desgevallend in een eerdere factuur, en de wederpartij er bij die gelegenheid geen bezwaar tegen heeft geuit;

3° wanneer de algemene voorwaarden gebruiken bevestigen of gebruikelijke bedingen inhouden;

4° wanneer uit andere omstandigheden blijkt dat de wederpartij in deze werkwijze heeft toegestemd.

§ 5. Ingeval een contractspartij naar verschillende algemene voorwaarden heeft verwezen, of twee of meer contractspartijen tegenover elkaar naar de gelding van verschillende algemene voorwaarden hebben verwezen, gelden de algemene voorwaarden waarvan de inhoud het best aansluit bij de kenmerkende prestatie.

Indien de regel bepaald in het vorige lid niet toelaat vast te stellen welke algemene voorwaarden gelden, hebben de algemene voorwaarden bedongen door een dienstverlener voorrang boven deze bedongen door zijn opdrachtgever of een dienstontvanger, en deze eigen aan de dienstverlener boven deze vastgesteld door een organisatie van dienstverleners.

§ 6. In algemene voorwaarden kan een arbitrageovereenkomst vervat zijn.

§ 7. Door een bekendmaking van algemene voorwaarden overeenkomstig artikel 2.8, § 1 zijn deze voorwaarden van rechtswege onderworpen aan de toetsing bedoeld in artikel 2.13.

Nietig is in het bijzonder elk, zelfs niet in algemene voorwaarden opgenomen beding:

1° dat als gevolg heeft één of meer van de in de vorige paragrafen van dit artikel bedoelde rechtsgevolgen van de bekendmaking te doen intreden, doch artikel 2.13 geheel of gedeeltelijk buiten toepassing verklaart;

2° dat aan de bekendmaking overeenkomstig artikel 2.8, § 1 andere rechtsgevolgen verbindt dan deze welke in de vorige paragrafen zijn bepaald.

B) TOELICHTING

2.143. De voorgestelde bepaling beoogt de rechtszekerheid te herstellen i.v.m. de gelding van algemene contractvoorwaarden. Hierboven werd uiteengezet dat het algemeen verbintenissenrecht, zoals het thans in de rechtspraak wordt toegepast, geenszins bevrediging schenkt²³⁹.

²³⁹ Zie *supra*, nrs. 2.32 e.v. en 2.77 e.v.

2.144. Het in § 1 vastgestelde onweerlegbare vermoeden van kennisname van officieel bekendgemaakte algemene voorwaarden is ten volle gerechtvaardigd omdat de bekendmakingsregeling mede in het belang van de opdrachtgevers van de dienstverleners is ingesteld, omdat een groot deel van de huidige rechtspraak en rechtsleer niet het bewijs eist van de effectieve kennisname maar genoegen neemt met een redelijke mogelijkheid tot kennisname, en omdat de wettelijke regeling professioneel optreden van opdrachtgevers moet aanmoedigen. Het is bijv. niet omdat een verlader – die in vele gevallen zelf algemene contractvoorwaarden hanteert en dus met het verschijnsel vertrouwd is – niet zelf in de scheepvaart- of havensector actief is, dat hij zich kan veroorloven geen gebruik te maken van een thans wettelijk geregelde en mede in zijn belang gecreëerde informatiebron. In dit verband moet worden bedrukt dat het mechanisme uitdrukkelijk alleen werkt t.a.v. “een beroepshalve optredende wederpartij van de betrokken dienstverlener”. Het gaat dus om professioneel handelende partijen, in wier hoofde professioneel optreden is te verwachten. Overeenkomsten met consumenten zijn niet beoogd. Consumenten blijven beschermd door het gemeen consumenten- en marktpraktijkenrecht (zie overigens art. 2.3).

2.145. Het in § 2 neergelegde weerlegbare vermoeden van aanvaarding indien duidelijk en tijdig naar de voorwaarden is verwezen, en indien bovendien de officiële vindplaats is opgegeven, bevordert eveneens de rechtszekerheid. Ofschoon dergelijke wettelijke regeling *in se* nieuw is, wijkt zij wat haar praktisch resultaat betreft niet fundamenteel af van de gangbare zienswijze. De opdrachtgevers mogen voortaan verwachten dat hun aandacht voldoende duidelijk op algemene voorwaarden zal worden gevestigd en dat een officiële vindplaats zal worden opgegeven.

Het begrip "voldoende duidelijk" moet anderzijds niet te stringent worden geïnterpreteerd: het volstaat dat de bedinger op de gelding van de voorwaarden op voldoende wijze de aandacht vestigt. Er worden doelbewust geen gedetailleerde eisen gesteld i.v.m. typografie, presentatie of opname op de voorzijde van documenten. Ook het aanbod om contractvoorwaarden desgevraagd op te sturen is een voldoende duidelijke verwijzing. Van de professionele wederpartij mag worden verwacht dat zij oplettend is, meegedeelde contractdocumenten zorgvuldig bestudeert en van de opgegeven informatiebron gebruik maakt. Gelet op de internationale praktijk mag een oplettende opdrachtgever zich overigens aan de gelding van algemene voorwaarden verwachten. Dat geldt ook voor een buitenlandse opdrachtgever. Kunstgrepen erop gericht om de wederpartij te verschalken kunnen uiteraard niet worden getolereerd.

2.146. De door de besproken bepaling ingevoerde vermoedens beletten uiteraard niet dat wilsovereenstemming wordt bereikt op een andere wijze, of dat zij wordt afgeleid uit de klassieke in dat verband in aanmerking genomen indicaties. Het in de wettekst bevestigde vereiste van tijdigheid belet ook niet dat de wederpartij later alsnog haar aanvaarding uit²⁴⁰.

2.147. Er is doelbewust afgezien van een onderscheid in behandeling tussen grote en kleine ondernemingen, zoals dat in Nederland geldt²⁴¹. Dergelijk onderscheid lijkt bezwaarlijk te verantwoorden daar van kleinere ondernemingen even goed professioneel optreden mag worden verwacht, daar een onderscheidingscriterium steeds enige willekeur in zich zou houden en daar het onderscheid de toepassing van het wettelijk regime zou compliceren en allicht nieuwe rechtsonzekerheid zou kunnen veroorzaken.

²⁴⁰ Vgl. over dit laatste Haak-Zwitsers, 295.

²⁴¹ Zie *supra*, nr. 2.63.

2.148. Ingevolge § 3 geldt niet de nochtans in bepaalde rechtspraak²⁴² vooropgestelde eis dat de bedinger n.a.v. elke nieuwe concrete opdracht opnieuw naar de voorwaarden verwijst. Een eenmalige verwijzing met het oog op toekomstige overeenkomsten volstaat. Ook in dit opzicht mag in hoofde van de medecontractant zorgvuldig professioneel optreden worden verwacht.

2.149. Ook de in § 4 opgenomen regel beoogt een einde te stellen aan in het algemeen verbintenissenrecht heersende rechtsonzekerheid. De regel bevat een duidelijke optie voor in een belangrijk deel van de rechtspraak toegepaste principes. De voorgestelde regel vervangt voor het hier geregelde aspect van scheepvaartovereenkomsten de regels afgeleid uit artikel 25, tweede lid W.Kh.

2.150. In § 4, 1^o wordt het geval bedoeld waarin m.b.t. een bepaalde, concrete overeenkomst weliswaar slechts voor het eerst in de desbetreffende factuur naar algemene voorwaarden wordt verwezen, maar waarin toch reeds eerder, met het oog op de sluiting van toekomstige overeenkomsten, naar dezelfde voorwaarden verwezen werd. In dat geval is de eerste verwijzing in de factuur geen bezwaar om de aanvaarding van de voorwaarden voorop te stellen.

2.151. In § 4, 2^o is doelbewust verwezen naar "een eerdere overeenkomst" en "een eerdere factuur" in het enkelvoud. Niet vereist is dat naar de voorwaarden werd verwezen in meer dan één eerdere overeenkomst of factuur. De vooropgestelde regel strookt met een deel van de rechtspraak en is geenszins onredelijk. Hij moet immers worden samengelezen met de inleidende hoofdzin van § 4, waarin als uitgangspunt wordt bepaald dat een eerste verwijzing naar algemene voorwaarden in een factuur op zich niet volstaat. Dat uitgangspunt biedt voor opdrachtgevers een sterke bescherming, die verdergaat dan een groot deel van de huidige rechtspraak. Omgekeerd is het niet meer dan billijk dat de opdrachtgever die de voorwaarden kende uit een eerdere rechtsverhouding, er bij die gelegenheid geen bezwaren tegen uitte, en zo een vertrouwen wekte bij de opdrachtnemer, er ook bij latere opdrachten door gebonden is.

2.152. De toepassing van § 5, dat de problematiek van de "battle of the forms" regelt, veronderstelt uiteraard een of andere vorm van onverenigbaarheid tussen voorwaarden. De tekst regelt twee onderscheiden, in de praktijk regelmatig voorkomende gevallen. Vooreerst gebeurt het dat een contractspartij – bijv. een dienstverlener die nu eens als expediteur, dan weer als scheepsagent of als vervoerder optreedt – in haar offertes of andere contractdocumenten zelf naar verschillende algemene contractvoorwaarden verwijst. Ten tweede valt het frequent voor dat twee of meer contractspartijen tegenover elkaar naar de gelding van eigen contractvoorwaarden verwijzen, die bovendien vaak een uitsluitingsbeding bevatten, dat de gelding van de voorwaarden van de tegenpartij uitdrukkelijk uitsluit.

Het algemeen verbintenissenrecht is in deze kwestie ten prooi aan grote rechtsonzekerheid en de erdoor aangereikte alternatieve oplossingen zijn bovendien onbevredigend²⁴³. Tot een vlotte afhandeling van geschillen wordt bijv. weinig bijgedragen door het weren van alle contractvoorwaarden of door het geven van voorrang aan de chronologisch eerst dan wel laatst bedongen condities²⁴⁴. In geen van deze hypothesen wordt immers acht geslagen op de inhoud van de verbintenissen.

Om deze redenen geeft de voorgestelde bepaling prioriteit aan de contractvoorwaarden waarvan de inhoud het best aansluit bij de kenmerkende prestatie. Dit laatste begrip is ontleend aan de

²⁴² Zie *supra*, nr. 2.36.

²⁴³ Zie reeds *supra*, nr. 2.33.

²⁴⁴ Vgl. ook art. 2.1.22 van de *UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2004*.

Rome I-Verordening²⁴⁵. Beoogd wordt voorrang te verlenen aan de contractvoorwaarden die best aansluiten bij het type dienstverlening dat het voorwerp van de overeenkomst is. Wanneer de kenmerkende prestatie leidt tot een kwalificatie van de rechtsverhoudingen als een expeditie-overeenkomst, is het evident dat voorwaarden worden toegepast die het best aansluiten bij de typische prestaties geleverd onder een expeditie-overeenkomst. De bepaling van de voorrang zal dus vaak een kwestie zijn van kwalificatie van de overeenkomst en analyse van het toepassingsgebied en de inhoudelijke specificiteit van de betrokken voorwaarden²⁴⁶.

Wanneer deze regeling geen oplossing biedt – bijv. in het geval waar de contractspartijen over en weer naar verschillende expeditie-voorwaarden hebben verwezen – moet voorrang worden gegeven aan de voorwaarden bedongen door de dienstverlener boven deze welke werden bedongen door de opdrachtgever. Deze subsidiaire regeling is niet alleen billijk omdat zij voorrang geeft aan de zelfregulering door de betrokken dienstverlener of dienstverleningssector, maar ook omdat zij in lijn met het huidige zeerecht (artikel 112 van de Zeewet²⁴⁷) het belang van plaatselijke regulering bekrachtigt en bijdraagt tot inhoudelijk adequate oplossingen.

Wanneer een dienstverlener tegelijk verwijst naar zijn eigen voorwaarden en naar deze van een beroepsgroepering, hebben de eerste als bijzondere regeling de voorrang.

Uiteraard gelden de in § 5 vastgestelde regels onverminderd de andere in dit Hoofdstuk bepaalde regels betreffende kennisname, aanvaarding, rechtmatigheidstoetsing enz.

2.153. In § 6 wordt, ter specificering van artikel 1677 Ger.W., principieel bevestigd dat algemene voorwaarden arbitragebedingen kunnen inhouden. Terzake bestaat een uitvoerige casuïstiek, die toepassing maakt van het onzekere algemeen verbintenissenrecht m.b.t. algemene voorwaarden²⁴⁸. De voorgestelde bepaling maakt duidelijk dat de beoordeling van arbitragebedingen in de door het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde zaken dient te gebeuren met toepassing van de eigen regelen van dat wetboek. De bedoelde arbitragebedingen, welke per definitie schriftelijk zullen zijn²⁴⁹, kunnen verwijzen naar een arbitragereglement.

2.154. De uitdrukkelijke bepaling van § 7 luidens welke algemene voorwaarden, door een bekendmaking ervan overeenkomstig artikel 2.8, § 1, van rechtswege zijn onderworpen aan de toetsing bedoeld in artikel 2.13, en elk afwijkend beding nietig is, benadrukt nogmaals dat niet van de voorgestelde Afdeling kan worden afgeweken (zie reeds art. 2.7) en is noodzakelijk om elke poging tot “cherry picking” uit te sluiten. Het hier toegelichte, toestemming faciliterende

²⁴⁵ Zie inz. art. 4.2 van de Rome I-Verordening.

²⁴⁶ Een gelijkaardige redenering wordt blijkbaar gevolgd in Engeland (zie Bugden – Lamont-Black, 381, nr. 19-04: een contract voor de levering van een dienst wordt beheerst door de voorwaarden die dergelijke dienstlevering regelen; zie reeds *supra*, nr. 2.55) en in Nederland (zie Koedood, R.M., *Goederenvervoer over de binnenwateren*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1996, 14: de vervoerder levert de kenmerkende prestatie en, is daarom “gebruiker” van de voorwaarden in de zin van de wet).

²⁴⁷ Zie *supra*, nr. 2.6.

²⁴⁸ Voor overzichten, zie o.m. Dermine, L., *L'arbitrage commercial en Belgique*, Brussel, Larcier, 1975, 24, nr. 46; Fettweis, A., *Manuel de procédure civile*, Luik, Faculté de droit de Liège, 1987, 674, nr. 1091; Keutgen, G. en Dal, G.-A., *L'arbitrage en droit belge et international*, Brussel, Bruylant, 2006, 138-141, nrs. 143-145; Looyens, M., “Ger.W. Art. 1677”, *OGR*, Afl. 48 (december 1999), 4-6, nr. 6-7; Piers, M., *Sectorale arbitrage*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2007, 91-98, nrs. 136-142; Pire, D., “La convention d’arbitrage”, in Matray, L. en de Leval, G., *L'Arbitrage. Travaux offerts au professeur Albert Fettweis*, E. Story-Scientia, 1989, (31), 31-33, nr. 30; Storme, M., “Arbitrale akkoorden”, *TPR* 1998, (33), 35; zie bijv. Luik, 23 februari 1996, *J.L.M.B.*, 1996, 1319; Gent, 6 januari 2005, *P&B / RDIP* 2005, 148; Rb. Tongeren, 15 januari 1997, *Limb. Rechtsl.*, 1997, 158; Rb. Brugge, 15 januari 2001, *RW* 2003-04, 591; Geschillencommissie Reizen Gent, 20 januari 1987, *Consumentenrecht*, 1989, 120.

²⁴⁹ Zie daarover reeds *supra*, nr. 2.140.

wetsartikel is onverbreekelijk met artikel 2.13 betreffende de rechterlijke redelijkheidstoetsing verbonden. De voorgestelde bepaling beoogt om aan de Belgische rechter evengoed als aan de vreemde rechter te verduidelijken dat er geen opsplitsing (“dépeçage”) mag worden bewerkt tussen de rechtsgevolgen van de publicatie en de redelijkheidstoetsing, ook niet door conflictenrechtelijke rechtskeuze – en dat dit geldt als een bepaling van bijzonder dwingend recht in de zin van artikel 9.1 en 9.3 van de Rome I-Verordening²⁵⁰.

2.155. Wanneer bekendgemaakte algemene voorwaarden op hun beurt naar andere algemene voorwaarden verwijzen, hangt de gelding van deze laatste opnieuw af van de vervulling van de hier toegelichte wettelijke voorwaarden. De rechtsgevolgen van de hier geregelde officiële bekendmaking treden pas in zodra ook de voorwaarden waarnaar wordt verwezen, correct bekendgemaakt zijn en de andere desbetreffende voorwaarden vervuld zijn.

B.8. ARTIKEL 2.11. RICHTSNOEREN

A) WETTEKST

2.156.

Artikel 2.11. Richtsnoeren

Richtsnoeren kunnen onder meer in aanmerking worden genomen bij de beoordeling van de rechtmatigheid van bedingen en handelingen en bij de toetsing van algemene voorwaarden.

B) TOELICHTING

2.157. De in de voorgestelde bepaling bedoelde richtsnoeren vervullen in het scheepvaart- en havenbedrijf een belangrijke rol. Daarom is het wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek de waarde van deze regelingen te erkennen. Niets belet uiteraard dat degelijke professionele aanbevelingen tot een gebruik of een gebruikelijk beding uitgroeien, of dat ernaar wordt verwezen in algemene voorwaarden. Dan gelden de desbetreffende specifieke regelen.

2.158. Uiteraard zijn de bedoelde richtsnoeren, tenzij zij op een andere basis kunnen worden geacht van de overeenkomst deel uit te maken, uit zichzelf niet bindend voor contractspartijen. De voorgestelde tekst maakt echter duidelijk dat de bedoelde aanbevelingen een rol kunnen spelen bij de beoordeling van aansprakelijkheid (ook buitencontractuele: “handelingen”) en bij de toetsing van algemene voorwaarden bedoeld in artikel 2.13. Wat betreft het begrip representativiteit wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 2.9²⁵¹.

²⁵⁰ Dank aan Prof. Dr. J. Erauw en Mr. C. Clijmans voor het overleg.

²⁵¹ Zie *supra*, nr. 2.137.

B.9. ARTIKEL 2.12. TAAL

A) WETTEKST

2.159.

Artikel 2.12. Taal

§ 1. Onverminderd artikel 2.8, § 2, kan een beroepshalve optredende opdrachtgever de omstandigheid dat gebruiken, algemene voorwaarden of richtsnoeren alleen zijn gesteld in het Engels, in de taal van het taalgebied waar de exploitatiezetel van de dienstverlener is gevestigd of in de taal van het taalgebied waar de kenmerkende prestatie wordt verricht niet inroepen om de gelding respectievelijk de aanvaarding van de betrokken regeling te betwisten.

§ 2. Het bepaalde in § 1 geldt onverminderd de krachtens artikel 129, § 1 van de Grondwet gestelde regelen en de andere regelen betreffende het taalgebruik in de door of krachtens de wet voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen.

B) TOELICHTING

2.160. De kwestie van het taalgebruik is in de scheepvaart- en havensector van uitermate groot belang. In zelfreguleringsinstrumenten en lokale commerciële transacties wordt zeer frequent gebruik gemaakt van het Engels, dat de feitelijke maritieme wereldtaal is. Zoals uiteengezet in Blauwboek 1²⁵², dient de wetgeving deze praktijk te erkennen. Anderzijds mag aanwending van de plaatselijke taal niet nodeloos worden gehinderd. Zo is het niet redelijk dat de gelding van zelfregulering in een Vlaamse zeehaven wordt betwist op grond van het argument dat een vreemde contractspartij of een bezoekende vrachtwagenchauffeur het Nederlands niet machtig is. Dit sluit aan bij de internationaal gangbare verwijzing naar het plaatselijke havengebruik als aanvullende rechtsbron²⁵³.

2.161. Inzake de taal van algemene contractvoorwaarden of van bedingen in een contractaanbod vertrekt de overheersende rechtspraak thans van het principe dat, indien wordt aangetoond dat de voorwaarden of bedingen zijn opgesteld in een taal die de bestemming van het aanbod niet begrijpt, deze laatste redelijkerwijze niet de mogelijkheid heeft gehad om er kennis van te nemen en derhalve om ermee in te stemmen. In principe moeten de algemene voorwaarden derhalve worden opgesteld in de taal van de bestemming van het aanbod²⁵⁴. Aldus werd geoordeeld dat de vermelding op de voorzijde van een bestelbon waarin wordt gealludeerd op algemene voorwaarden, niet toelaat de daadwerkelijke aanvaarding van deze voorwaarden te bewijzen indien deze enkel in het Nederlands werden opgesteld en slechts bij de ondertekening van de bestelbon ter kennis werden gebracht van een koper die enkel de Franse taal machtig is²⁵⁵. Door de rechtbank van koophandel te Brussel werden algemene verkoopvoorwaarden die in het Frans zijn afgedrukt op de keerzijde van een Nederlands contract zelfs bestempeld als “bedrieglijke manoeuvres” en bijgevolg buiten toepassing gelaten²⁵⁶.

²⁵² Zie Blauwboek 1, 175-176, nr. 1.209.

²⁵³ Zie *supra*, nrs. 2.43 en 2.45.

²⁵⁴ Dumont de Chassart, C., “De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden offline”, in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 15, nr. 22.

²⁵⁵ Vred. Namen 21 april 1998, *T. Vred.* 1999, 380.

²⁵⁶ Kh. Brussel 19 oktober 1961, *RW* 1961-1962, 810.

Het principe dat algemene contractvoorwaarden die zijn opgesteld in een taal die de bestemming niet machtig is, niet kunnen worden geacht door de bestemming te zijn aanvaard, wordt in de rechtspraak vaak getemperd op grond van de concrete omstandigheden van het geval. Wanneer wordt aangetoond dat de bestemming de algemene voorwaarden uitdrukkelijk heeft aanvaard, wordt doorgaans aangenomen dat de bestemming zich niet langer op zijn gebrek aan kennis van de taal waarin de voorwaarden zijn opgemaakt kan beroepen om te beweren dat deze hem niet tegenstelbaar zijn²⁵⁷. Hetzelfde geldt, althans volgens bepaalde beslissingen, wanneer blijkt dat de commerciële briefwisseling over het betrokken contract is verlopen in de taal waarin de algemene voorwaarden gesteld zijn²⁵⁸. De rechtspraak is evenwel verdeeld over de invloed die het bestaan van eerdere handelstransacties op dit vlak kan hebben. Veelal wordt geoordeeld dat wanneer de partijen vroeger reeds handelsrelaties hebben onderhouden en de partij tegen wie de algemene voorwaarden worden ingeroepen nooit heeft aangegeven dat ze de taal waarin de algemene voorwaarden zijn opgesteld niet begreep, deze voorwaarden aan haar tegenstelbaar zijn²⁵⁹. In andere beslissingen wordt daarentegen aangenomen dat het feit dat de contractspartijen sedert een bepaalde tijd handelstransacties onderhielden niet verhindert dat de algemene voorwaarden niet tegenstelbaar zouden worden verklaard ten aanzien van een medecontractant die ze niet heeft kunnen begrijpen²⁶⁰.

Deze onzekerheid wordt hier verholpen door in § 1 uitdrukkelijk te stipuleren dat een beroepshalve optredende opdrachtgever (waaronder ook een opdrachtgever valt die handelt in de uitoefening van zijn “bedrijf”) de omstandigheid dat gebruiken, algemene voorwaarden of richtsnoeren alleen zijn gesteld in het Engels, in de taal van het taalgebied waar de exploitatiezetel van de dienstverlener is gevestigd of in de taal van het taalgebied waar de kenmerkende prestatie wordt verricht, niet kan inroepen om de gelding respectievelijk de aanvaarding van de betrokken regeling te betwisten.

Deze bepaling doet geen afbreuk aan de regel dat de publicatie van zelfreguleringsinstrumenten in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad maar kan gebeuren indien de tekst in vier talen is gesteld (zie art. 2.8, § 2). De bijzondere rechtsgevolgen van deze officiële publicatie kunnen dus alleen maar intreden in geval van een viertalige publicatie.

2.162. Bij de regeling van het taalgebruik van documenten uitgaande van ondernemingen dient rekening te worden gehouden met de taalwetgeving. Artikel 52, § 1 van het Koninklijk Besluit van 18 juli 1966 betreffende de coördinatie van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken²⁶¹ bepaalt dat akten en bescheiden van nijverheids-, handels- en financiële bedrijven, die voorgeschreven zijn krachtens wettelijke of reglementaire bepalingen en de akten en bescheiden bestemd voor het personeel, moeten worden opgesteld in de taal van het gebied waar hun exploitatiezetel is gevestigd. Gelijkaardige bepalingen zijn opgenomen in het Decreet van de Nederlandstalige Cultuurgemeenschap van 19 juli 1973 tot regeling van het gebruik der talen voor de sociale betrekkingen tussen de werkgevers en de werknemers, alsmede van de voor de wet en de verordeningen voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen²⁶² en in het Decreet van 30 juni 1982 inzake de bescherming van de vrijheid van het taalgebruik van de

²⁵⁷ Dumont de Chassart, C., “De tegenstelbaarheid van algemene voorwaarden offline”, in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (3), 15, nr. 22.

²⁵⁸ Antwerpen 18 april 2002, *RW* 2003-2004, 1065.

²⁵⁹ Zie o.m. Kh. Luik 7 september 1995, *RDC* 1996, 105.

²⁶⁰ Kh. Mechelen 18 januari 2000, *RW* 2000-2003, 1351.

²⁶¹ *BS* 2 augustus 1966.

²⁶² *BS* 6 september 1973.

Franse taal in de sociale betrekkingen tussen de werkgevers en hun personeel, alsook van akten en documenten van ondernemingen opgelegd door de wet en de reglementen²⁶³. Artikel 3, 2° van het Decreet van de Franse Cultuurgemeenschap van 12 juli 1978 over de verdediging van de Franse taal²⁶⁴ bepaalt voorts dat het uitsluitend gebruik van een andere taal dan het Frans verboden is in "de ondernemingsakten en dokumenten die door de wet zijn opgelegd, alsook in de reglementen".

De taalwetgeving vereist aldus dat de wettelijk voorgeschreven documenten worden opgesteld in de taal van de exploitatiezetel van de betrokken onderneming. Deze verplichting geldt evenwel enkel voor wat betreft de wettelijk verplichte gegevens en vermeldingen op de betreffende documenten²⁶⁵.

In § 2 wordt uitdrukkelijk aangegeven dat aan deze taalwetgeving op generlei wijze afbreuk wordt gedaan. De verplichte vermeldingen van de wettelijk voorgeschreven documenten dienen derhalve steeds in de taal van de exploitatiezetel te worden geredigeerd. Daarnaast wordt evenwel de mogelijkheid gecreëerd om de betrokken documenten ook in andere talen op te stellen, zoals het Engels. Deze regeling is volledig in overeenstemming met de door artikel 30 van de Grondwet gewaarborgde taalvrijheid. De Raad van State heeft immers reeds geoordeeld dat elke overheid binnen de kring van haar bevoegdheid het gebruik van de niet in België gesproken talen, zoals het Engels, kan regelen zonder hierbij door enige grondwettelijke beperking gebonden te zijn²⁶⁶. Bovendien wordt hier geenszins de verplichting opgelegd om algemene voorwaarden of richtsnoeren in het Engels op te maken. De besproken bepaling beheerst enkel de civielrechtelijke gevolgen op het vlak van kennisname en aanvaarding. Nogmaals dient echter opgemerkt dat officiële publicatie in het Staatsblad maar mogelijk is indien de tekst in vier talen is gesteld (zie nogmaals art. 2.8, § 2).

B.10. ARTIKEL 2.13. TOETSING

A) WETTEKST

2.163.

Artikel 2.13. Toetsing

§ 1. Elke wederpartij kan vorderen dat in algemene voorwaarden opgenomen bedingen die onredelijk bezwarend zijn buiten toepassing worden gelaten.

Bij de toetsing van de bedingen op grond van het voorgaande lid wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met:

1° de aard en de inhoud van de overeenkomst;

2° de toepassing van dezelfde of gelijkaardige bedingen in de betrokken en aanverwante bedrijfstakken in België en het buitenland;

3° de gelding van gelijkaardige wettelijke regelingen in de betrokken en aanverwante bedrijfstakken in België en het buitenland;

4° in het algemeen, internationale, nationale en lokale gebruiken en gebruikelijke bedingen;

²⁶³ BS 27 augustus 1982.

²⁶⁴ BS 9 september 1978.

²⁶⁵ Kerrels, J.L. en Decloedt, S., "Het taalgebruik in algemene voorwaarden", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, (207), 210, nr. 290.

²⁶⁶ RvS 20 december 1991, *Vandezande*, nr. 38.376.

5° de wijze waarop de bedingen tot stand zijn gekomen, en in het bijzonder de organisatie van voorafgaand overleg tussen de belanghebbenden;

6° de wederzijds kenbare belangen van partijen;

7° de overige omstandigheden van het geval.

De toetsing op grond van het eerste lid heeft geen betrekking op het eigenlijke voorwerp van de overeenkomst, noch op de gelijkwaardigheid van de wederzijdse verbintenissen.

§ 2. Op advies van de Commissie Scheepvaartrecht kan de Koning bepalen welke bedingen:

1° onredelijk bezwarend en nietig zijn;

2° behoudens tegenbewijs vermoed worden onredelijk bezwarend te zijn.

De Commissie Scheepvaartrecht houdt in haar advies rekening met de beoordelingscriteria bepaald in § 1.

§ 3. De voorgaande paragrafen doen geen afbreuk aan de bevoegdheid van de hoven en rechtbanken en de bevoegde overheden om gebruiken, algemene voorwaarden en richtsnoeren te toetsen aan andere regelen.

B) TOELICHTING

2.164. De voorgestelde bepaling is het noodzakelijke complement van de voorgaande bepalingen, welke laatste erop zijn gericht om de formele gelding van zelfregulering zoveel als redelijkerwijze mogelijk te ondersteunen. In artikel 2.13 wordt aan hoven en rechtbanken een kader geboden om over te gaan tot een inhoudelijke toetsing van algemene contractvoorwaarden aan het verbod om onredelijk bezwarende voorwaarden te stipuleren. Zoals hierboven uiteengezet²⁶⁷ wordt beoogd het accent in de jurisprudentie te verleggen van steriele en vaak wereldvreemde discussies over kennisname en aanvaarding naar een inhoudelijke beoordeling, zodat de kwaliteit en het reële nut van zelfregulerende instrumenten uiteindelijk zullen toenemen.

2.165. Ondanks het voorgaande kan het in artikel 2.13 neergelegde toetsingsmechanisme niet alleen worden toegepast t.a.v. overeenkomstig artikel 2.8 bekendgemaakte algemene voorwaarden, maar ook t.a.v. andere algemene voorwaarden. Ten eerste is het van belang dat alle contractanten van de opsteller van algemene voorwaarden eenzelfde bescherming genieten. Ten tweede vergt het algemeen belang dat de inhoudelijke kwaliteit van algemene voorwaarden gebezigd in het scheepvaart- en havenbedrijf op zo ruim mogelijke schaal wordt verbeterd. Ten derde zou een beperking van de toetsingsmogelijkheid tot bekendgemaakte algemene voorwaarden de opstellers er mogelijk van doen terugschrikken om tot bekendmaking volgens de nieuwe regels over te gaan.

2.166. Er is geen toetsingsbevoegdheid ingevoerd m.b.t. gebruiken. Omdat gebruiken per definitie mogen worden geacht te berusten op een brede instemming vanwege de betrokkenen, mag worden aangenomen dat gebruiken op zich redelijk zijn²⁶⁸.

2.167. Artikel 2.13, § 1 is wat het principe en deels wat de formulering (zie § 1, tweede lid 1°, 5°, 6° en 7°) betreft geïnspireerd door het hierboven besproken artikel 6:233.a van het Nederlands Burgerlijk Wetboek²⁶⁹.

²⁶⁷ Zie *supra*, nrs. 2.86-2.87.

²⁶⁸ Vgl. nochtans art. 1.9(2) van de *UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2004*, aangehaald *supra*, nr. 2.45.

²⁶⁹ Zie *supra*, nr. 2.63.

De rechtspraak kan de toetsingsmaatstaven verfijnen. Hierbij kan bijv. gebruik worden gemaakt van de maatstaven voorgesteld door Bugden en Lamont-Black²⁷⁰.

2.168. De analogie met het Nederlands recht komt voorts tot uiting in het principe dat onredelijk bezwarend bedingen niet worden vernietigd, maar slechts buiten toepassing worden gelaten in het concrete toepassingsgeval. Zoals in Nederland werd opgemerkt, kan dat van belang zijn wanneer de partijen een langdurige rechtsverhouding hebben²⁷¹. Eveneens in lijn met het Nederlandse recht²⁷², maakt de tekst duidelijk dat de rechter de toetsing niet ambtshalve zal doorvoeren. Anderzijds is de inroeping van het verweermiddel niet gebonden aan een verjaringstermijn²⁷³. Hoe dan ook betreft de buitentoepeatingverklaring uitsluitend de door hun onredelijk bezwarend karakter aangetaste bedingen, en niet de algemene voorwaarden of de overeenkomst als dusdanig. Het buiten toepassing laten van een of meer bedingen belet niet dat de overeenkomst in principe kan blijven voortbestaan²⁷⁴.

2.169. Anders dan de algemene regeling in het Nederlands Burgerlijk Wetboek, geeft de hier voorgestelde tekst nadere indicaties over de toetsingsmaatstaven, die specifiek zijn afgestemd op de context van de scheepvaart- en havensector. De hoofddoelstelling is om te komen tot beoordelingen die maximaal zijn afgestemd op de reële geplogenheden. Dit komt tot uiting in de verwijzing naar wat internationaal, nationaal of lokaal gebruikelijk is in de bedrijfstak (§ 1, tweede lid, 2^o) of ook in de relevante of in analoge wetgevingen (§ 1, tweede lid, 3^o)²⁷⁵. Een voorbeeld is de opname in algemene contractvoorwaarden van bedingen tot beperking van aansprakelijkheid. Dergelijke beperking is wereldwijd gangbaar in de scheepvaart- en havensector en kan, wat het principe betreft, derhalve moeilijk als onredelijk bezwarend worden aangemerkt. Dit belet niet dat het bedrag van de gestipuleerde beperking mogelijk onredelijk bezwarend is. Bij deze toetsing moet eveneens rekening worden gehouden met wat in de betrokken sectoren en regelgeving gangbaar is (zie nogmaals § 1, tweede lid, 2^o en 3^o). Het voorgestelde stelsel draagt ertoe bij het Belgische scheepvaartrecht beter te doen aansluiten bij wat internationaal gangbaar is, wat zoals uiteengezet een hoofdobjectief van de herziening is²⁷⁶.

Voorts stuurt de wettekst aan op de organisatie van voorafgaand overleg tussen de belanghebbenden (§ 1, tweede lid, 5^o). Een van de punten van kritiek op de huidige zelfreguleringsinstrumenten is dat zij op onvoldoende voorafgaand overleg met organisaties van wederpartijen zouden zijn gebaseerd. In de praktijk stelt men echter vast dat heel wat zelfreguleringsinstrumenten wel degelijk berusten op overleg tussen sectororganisaties of overkoepelende groeperingen²⁷⁷. Overleg tussen organisaties van belanghebbenden wordt overigens ook in het algemeen verbintenissenrecht aanbevolen als een middel om tot evenwichtige regelingen te komen²⁷⁸. In de zeerechtliteratuur en tijdens de eerste consultatie aan

²⁷⁰ Zie *supra*, nr. 2.57.

²⁷¹ Zie Haak-Zwitser, 275.

²⁷² Zie Haak-Zwitser, 275.

²⁷³ Vgl. Haak-Zwitser, 275-276.

²⁷⁴ Vgl. art. 75, § 1, tweede lid Marktpraktijkenwet; vgl. reeds art. 33, § 1, tweede lid WHPC.

²⁷⁵ Vgl. ook art. 1.2 Richtlijn 93/13/EEG betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten.

²⁷⁶ Zie Blauwboek 1, o.m. 44, nr. 1.26.

²⁷⁷ Dit wordt vermeld bij talrijke zelfreguleringsinstrumenten opgenomen in de hierboven aangehaalde *Reglementen en gebruiken van de Haven van Antwerpen* (over deze publicatie, zie *supra*, nr. 2.18). Zie ook de toelichting door Restiau *supra*, nr. 2.85.

²⁷⁸ Van Gerven-Covemaeker, 44.

de hand van het Groenboek gingen gelijkaardige stemmen op²⁷⁹. Het hieronder toegelichte artikel 2.15 betreffende de uitlegging van scheepvaartovereenkomsten moedigt eveneens overleg aan.

2.170. Te benadrukken valt dat de toetsing aan de indicaties vermeld in § 1, tweede lid – onder welke overigens geen prioriteitsorde bestaat – slechts "in de mate van het mogelijke" dient te gebeuren. Het is niet de bedoeling om het beoordelingsproces te bemoeilijken door een exhaustieve en wetenschappelijke rechtsvergelijkende studie op te leggen vooraleer een concreet geschil kan worden beslecht. Er mag worden verhoopt dat in de eerste plaats de procespartijen zelf de nodige elementen zullen aanbrengen, dat zo snel mogelijk een consistente rechtspraak wordt ontwikkeld, en dat de opstellers van algemene voorwaarden zich naar die rechtspraak zullen richten.

2.171. In § 1, derde lid is bepaald dat de toetsing op grond van het eerste lid geen betrekking heeft op het eigenlijke voorwerp van de overeenkomst, noch op de gelijkwaardigheid van de wederzijdse verbintenissen. Deze regeling is geïnspireerd door artikel 4.2 van Richtlijn 93/13/EEG betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten en artikel 73, derde lid van de Marktpraktijkenwet²⁸⁰ en ligt ook in de lijn van de regeling in het Nederlands Burgerlijk Wetboek²⁸¹. De rechter behoeft zich inz. niet in te laten met de bedrijfsmatige opportuniteit en efficiëntie van het door de ondernemingen gevoerde commerciële beleid.

2.172. De term "wederpartij" in het eerste lid van § 1 duidt aan dat de bedinger zelf de buitentoepassingverklaring niet kan vorderen.

2.173. Artikel 2.13, § 2 creëert de mogelijkheid van een regelgevende precisering van de toetsingsmaatstaven. Dergelijke regeling werd tijdens de eerste consultatie gesuggereerd door de maritieme magistraten van het Hof van Beroep te Antwerpen²⁸².

Uiteraard wordt vanwege de Koning en de Commissie Scheepvaartrecht geen uitspraak over concreet bestaande bedingen of voorwaarden verwacht, maar eerder algemeen toepasbare richtsnoeren. De beoogde precisering dient te berusten op een deskundig advies dat wordt uitgebracht na geïnstitutionaliseerd overleg tussen de representatieve organisaties van de betrokken dienstverleners en hun opdrachtgevers. Daartoe zal worden voorgesteld om in Boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek de oprichting in de schoot van de Commissie Scheepvaartrecht van een overlegcomité te regelen waarin representatieve organisaties van de betrokken dienstverleners en hun opdrachtgevers vertegenwoordigd zijn.

Aan de uitwerking van volledige standaardcontracten naar Nederlands model blijkt vooralsnog geen nood en die hypothese blijft in de voorgestelde bepaling dan ook buiten beeld.

2.174. Artikel 2.13, § 3 vestigt de aandacht van partijen en rechters op de mogelijkheid zoniet de verplichting om zelfregulerende instrumenten te toetsen aan andere, binnen zowel als buiten het Belgisch Scheepvaartwetboek liggende rechtsregelen. Binnen het Belgisch Scheepvaartwetboek moet rekening worden gehouden met dwingende bepalingen betreffende, bijvoorbeeld, de aansprakelijkheid van de vervoerder²⁸³ en van de goederenbehandelaar²⁸⁴. Wat de toetsing aan

²⁷⁹ Zie *supra*, nr. 2.83 resp. 2.84.

²⁸⁰ Vgl. 31, § 3, tweede lid WHPC.

²⁸¹ Zie art. 6:231.a, aangehaald *supra*, nr. 2.63, in vn.

²⁸² Zie *supra*, nr. 2.77.

²⁸³ Zie Blauwboek 6.

²⁸⁴ Zie Blauwboek 7.

regelen buiten het wetboek betreft kan o.m. worden verwezen naar de hierboven reeds toegelichte mededingingsregelen²⁸⁵, naar de eveneens reeds aangehaalde Marktpraktijkenwet – die in de scheepvaart- en havensector weliswaar slechts beperkte toepassing vindt²⁸⁶ (zie overigens reeds art. 2.3) – en bijv. ook naar de Wet Elektronische Handel²⁸⁷, die niet uitsluitend voor consumenten van belang is²⁸⁸. Voorts blijven bijv. de geldigheidsvoorwaarden van toepassing die het algemeen verbintenissenrecht stelt aan exoneratiebedingen²⁸⁹. Ook t.a.v. bevoegdheidsbedingen blijven de gemeenrechtelijke geldigheidsvoorwaarden gelden²⁹⁰. Het is dus mogelijk dat een beding de toetsing op grond van het voorgestelde artikel 2.13, § 1 doorstaat, maar dat het na toetsing aan andere regelen alsnog sneuvelt.

²⁸⁵ Zie *supra*, nr. 2.50.

²⁸⁶ Zie *supra*, nr. 2.34.

²⁸⁷ W. 11 maart 2003 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij (*BS* 17 maart 2003).

²⁸⁸ Zie inz. art. 11.

²⁸⁹ Zie reeds *supra*, nr. 2.33.

²⁹⁰ Zie bijv. De Bus, W., "Bespreking van een aantal gebruikelijke bepalingen in algemene voorwaarden", in Ongena, S. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Mechelen, Kluwer, 2006, 120-127, nr. 168-177.

3. UITLEGGING

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

2.175. De Zeewet bevat geen bijzondere bepalingen over zijn interpretatie. Ook andere Belgische scheepvaartwetten bevatten blijkbaar geen dergelijke interpretatieregels.

2.176. De Zeewet bevat evenmin bijzondere bepalingen over de interpretatie van overeenkomsten m.b.t. scheepvaartangelegenheden. Andere Belgische scheepvaartwetten bevatten blijkbaar evenmin dergelijke bepalingen.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

2.177. Het feit dat de huidige Belgische Zeewet met het oog op zijn interpretatie geen specifieke regels voorschrijft, betekent niet dat er in het scheepvaartrecht geen bijzondere interpretatieregels van toepassing zijn. Deze bijzondere regels betreffen (1) de autonomie van het scheepvaartrecht, (2) de gelding van algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, (3) de nood aan een verdragsconforme en verdragsautonome interpretatie, (4) de explicitering van bijzondere interpretatieregels in recente scheepvaartverdragen en (5) de opkomst van bijzondere interpretatieregels in buitenlandse scheepvaartrechtcodificaties.

Hieronder wordt op deze elementen ingegaan.

2.178. In Blauwboek 1 werd uitvoerig aandacht besteed aan de autonomie van het scheepvaartrecht. Er werd geconcludeerd dat deze autonomie niet kan worden ontkend en dat het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek deze autonomie moet expliciteren en omlijnen²⁹¹.

De erkenning van de autonomie van het scheepvaartrecht brengt i.h.b. mee dat het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek in 'autonomiserende' zin moet worden geïnterpreteerd. Concreter uitgedrukt impliceert de autonomie dat de uitlegging van scheepvaartwetgeving bij voorkeur moet gebeuren aan de hand van scheepvaartrechtelijke elementen, veeleer dan door terug te grijpen naar het gemeen recht. Hieronder zal blijken dat enkele nationale zeerechtcodificaties dit beginsel uitdrukkelijk vooropstellen²⁹².

2.179. In Blauwboek 1 werd, eveneens in verband met de autonomie van het zeerecht, de aandacht gevestigd op de erkenning, in diverse andere landen, van algemene zeerechtelijke beginselen of van een algemene zeerechtelijke orde²⁹³. Deze principes kunnen bij de interpretatie van het zeerecht – of, breder, het scheepvaartrecht – een belangrijke aanvullende rol spelen. Zoals reeds gebleken²⁹⁴, wordt ook dit in diverse nationale wetten uitdrukkelijk bevestigd. In het

²⁹¹ Zie Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

²⁹² Zie *infra*, nrs. 2.198 e.v.

²⁹³ Zie Blauwboek 1, 168 e.v., nr. 1.206.

²⁹⁴ Zie *supra*, nrs. 2.68 e.v.

reeds toegelichte artikel 2.4 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zijn de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen uitdrukkelijk als rechtsbron erkend.

2.180. In België wordt er blijkbaar van uitgegaan dat scheepvaartgerelateerde overeenkomsten moeten worden uitgelegd aan de hand van de uitleggingsregels van het algemeen verbintenissenrecht. Dit ligt in lijn met de schakelbepaling van artikel 1107 B.W.²⁹⁵ De bedoelde gemeenrechtelijke interpretatieregels liggen neer in de artikelen 1156-1164 B.W., waaromheen een rijke rechtspraak en rechtsleer is gegroeid²⁹⁶. De centrale regel ligt neer in artikel 1156 B.W., dat luidt:

Men moet in de overeenkomsten nagaan welke de gemeenschappelijke bedoeling van de contracterende partijen is geweest, veeleer dan zich aan de letterlijke zin van de woorden te houden.

2.181. Op zich lijkt de toepassing van de gemeenrechtelijke interpretatieregels op scheepvaartrechtelijke overeenkomsten niet problematisch.

Een drietal aspecten behoeven echter wetgevende verduidelijking of correctie.

2.182. Ten eerste wordt in het algemeen verbintenissenrecht een restrictieve interpretatie vooropgesteld van bedingen die afwijken van het gemeen recht²⁹⁷. Nu het scheepvaartrecht in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is opgevat als een autonome rechtstak, met eigen, van het gemeen recht afwijkende of, beter nog, ernaast staande regels, zou deze interpretatieregule in theorie kunnen leiden tot een stelselmatige restrictieve interpretatie van alle in scheepvaartovereenkomsten voorkomende bedingen. Uiteraard is zulks geenszins de bedoeling. Via een uitdrukkelijke wetsbepaling dient in het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden vermeden dat ‘scheepvaartrechtelijke’ contractbedingen bij voorbaat een restrictieve interpretatie krijgen.

2.183. Ten tweede wordt in het algemeen verbintenissenrecht gesteld dat bepaalde, nochtans nuttige interpretatieregels géén deel van het Belgisch positief recht uitmaken. Dit is bijv. het geval met de regel van de interpretatie die het best aansluit bij het algemeen belang en bij de noden van het maatschappelijk leven, en van de interpretatie die leidt tot het beste functioneren van de overeenkomst, in het licht van de goede trouw²⁹⁸. Wat scheepvaartrechtelijke overeenkomsten betreft ligt het voor de hand een interpretatie mogelijk te maken die de goede werking bevordert van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf, in al zijn geledingen. Om dergelijke interpretatieregule ook te laten gelden voor overeenkomsten, is een uitdrukkelijke wetsbepaling nodig.

2.184. Ten derde werd hierboven een volledig nieuwe regeling betreffende zelfregulering voorgesteld (art. 2.5 e.v.). Deze zelfregulering is niet alleen een bron van scheepvaartrecht, maar kan ook als interpretatief hulpmiddel dienen.

2.185. Sommige andere Belgische wetten bevatten nu reeds specifieke interpretatieregels.

²⁹⁵ Zie daarover Blauwboek 1, 143-144, nr. 1.166.

²⁹⁶ Voor een algemene bespreking, zie o.m. De Page II, 546-558, nrs. 560-571; Van Gerven-Covemaeker, 96-97; Van Ommeslaghe I, 588-626, nrs. 381-410; Vermander, F., “De interpretatie en aanvulling van een overeenkomst naar Belgisch recht”, in Smits, J. en Stijns, S., *Inhoud en werking van de overeenkomst naar Belgisch en Nederlands recht*, Antwerpen / Groningen, Intersentia, 2005, 21-45.

²⁹⁷ Zie laatstelijk Van Ommeslaghe I, 618, nr. 404.

²⁹⁸ Nogmaals Van Ommeslaghe I, 596, nr. 390.

Artikel 40 van de Marktpraktijkenwet bepaalt bijv.:

§ 1. Indien alle of bepaalde bedingen van een overeenkomst tussen een onderneming en een consument schriftelijk zijn, moeten ze op duidelijke en begrijpelijke wijze zijn opgesteld.

§ 2. Ingeval van twijfel over de betekenis van een beding, prevaleert de voor de consument gunstigste interpretatie. Deze interpretatieregel is niet van toepassing in het kader van de vordering tot staking waarin artikel 2 van de wet van 6 april 2010 met betrekking tot de regeling van bepaalde procedures in het kader van de wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming voorziet. Een overeenkomst tussen een onderneming en een consument kan onder meer worden geïnterpreteerd aan de hand van de handelspraktijken die er rechtstreeks verband mee houden.

Deze bepaling wijkt af van de gemeenrechtelijke interpretatieregels, inz. artikel 1162 B.W., dat bepaalt dat de overeenkomst in geval van twijfel moet worden uitgelegd in het voordeel van degene die zich verbonden heeft²⁹⁹.

Artikel 9 van de Wet van 2 augustus 2002 betreffende de misleidende en vergelijkende reclame, de onrechtmatige bedingen en de op afstand gesloten overeenkomsten inzake de vrije beroepen³⁰⁰ luidt:

Indien alle of bepaalde bedingen van een in artikel 7, § 1, bedoelde overeenkomst schriftelijk zijn, moeten ze duidelijk en begrijpelijk zijn opgesteld.

In geval van twijfel over de betekenis van een beding, heeft de voor de cliënt gunstigste interpretatie voorrang. [...]

Deze voorbeelden tonen aan dat het principieel kan worden verantwoord om voor specifieke aangelegenheden bijzondere wettelijke interpretatieregels in te voeren. Overigens is het mogelijk dat de aangehaalde regel van de Marktpraktijkenwet ook in de scheepvaartrechtelijke context toepassing vindt.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

2.186. De huidige scheepvaartwetgeving berust voor een groot deel op regelen neergelegd in internationale eenmakingsverdragen. In Blauwboek 1 werd omstandig toegelicht dat deze verdragsregelingen verdragsconform en verdragsautonoom moeten worden uitgelegd³⁰¹.

Verdragsautonome interpretatie wil zeggen dat de verdragstekst niet wordt geïnterpreteerd aan de hand van het nationaal recht van één der verdragssluitende Staten, maar van aan het verdrag eigen elementen, met name zijn voorwerp, zijn doel en zijn context, en bovendien zijn voorbereiding en zijn wordingsgeschiedenis³⁰². Bovendien moeten ook nationale regelingen die op de verdragsregelingen gebaseerd zijn, in lijn met deze laatste geïnterpreteerd worden³⁰³. De noodzaak van verdragsautonome interpretatie wordt niet alleen in België, maar in talrijke andere nationale scheepvaartrechtstelsels vooropgesteld³⁰⁴.

²⁹⁹ Zie R. Steennot, F. Bogaert, D. Bruloot en D. Goens, *Wet Marktpraktijken*, Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2010, 197, nr. 331.

³⁰⁰ BS 20 november 2002.

³⁰¹ Zie Blauwboek 1, 99-102, nr. 1.90.

³⁰² Zie inz. Cass. 27 januari 1977, *Arr.Cass.* 1977, 595 en voorts Blauwboek 1, 99-100, nr. 1.90.

³⁰³ Vgl. Cass. 9 juni 2000, Brussels International Trade Mart Ltd & C° / Barlow en Amadeus, www.cass.be.

³⁰⁴ Zie Blauwboek 1, 100, nr. 1.90. *Adde:* Bugden-Lamont – Black, 316-319, nrs. 16-21-16-27; Ridley, 19-20.

Verdragsconforme interpretatie betekent dat wettelijke bepalingen moeten worden uitgelegd in een zin die aansluit bij de relevante verdragsregel, eerder dan in een zin die er tegenin gaat.

Het belang van verdragsautonome en verdragsconforme interpretatie voor het scheepvaartrecht kan niet worden overschat. De eenmakingsverdragen vormen nu eenmaal de kern van het scheepvaartrecht. Nationale scheepvaartwetgeving behelst goeddeels slechts een structurering, operationalisering en een aanvulling van deze kernelementen³⁰⁵.

2.187. In Blauwboek 1 werd omstandig uiteengezet waarom er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor is geopteerd om de – nochtans rechtstreeks werkende – internationale eenmakingsverdragen in het wetboek te integreren³⁰⁶. Ten einde verdragsautonome en verdragsconforme interpretaties te verzekeren is het ten zeerste gewenst om in uitdrukkelijke wetsbepalingen te attenderen op de verdragsrechtelijke herkomst van de betrokken regels alsmede op de correcte interpretatiewijze³⁰⁷.

2.188. Enkele belangrijke recente scheepvaartverdragen bevatten zelf uitdrukkelijke interpretatieregels.

2.189. In de Regelen van Hamburg is bepaald:

Article 3

Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

2.190. Artikel 14 van het Terminalexploitantenverdrag bepaalt:

Article 14. Interpretation of the Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application.

2.191. Op analoge wijze bepalen de Regelen van Rotterdam:

Article 2 Interpretation of this Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

De uitdrukkelijke verwijzing naar de goede trouw roept in de rechtsleer twijfels op³⁰⁸.

2.192. Dergelijke interpretatieregels worden niet alleen opgenomen in zeerechtverdragen.

Het Weens Koopverdrag bevat de volgende bepaling:

Article 7

³⁰⁵ Zie Blauwboek 1, 124-125, nr. 1.119.

³⁰⁶ Zie Blauwboek 1, 123 e.v., nrs. 1.118 e.v.

³⁰⁷ Zie Blauwboek 1, 126-127, nrs. 1.124-1.125.

³⁰⁸ Zie Baatz, Y. e.a., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Londen, Informa, 2009, 9-10, nr. 2-02.

- (1) *In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.*
- (2) *Questions concerning matters governed by this Convention which are not expressly settled in it are to be settled in conformity with the general principles on which it is based or, in the absence of such principles, in conformity with the law applicable by virtue of the rules of private international law.*

Het Secretariaat van UNCITRAL licht deze bepaling toe als volgt:

C. Interpretation of the Convention

13. This Convention for the unification of the law governing the international sale of goods will better fulfil its purpose if it is interpreted in a consistent manner in all legal systems. Great care was taken in its preparation to make it as clear and easy to understand as possible. Nevertheless, disputes will arise as to its meaning and application. When this occurs, all parties, including domestic courts and arbitral tribunals, are admonished to observe its international character and to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade. In particular, when a question concerning a matter governed by this Convention is not expressly settled in it, the question is to be settled in conformity with the general principles on which the Convention is based. Only in the absence of such principles should the matter be settled in conformity with the law applicable by virtue of the rules of private international law³⁰⁹.

2.193. Een stelselmatige uitlegging van het zeerecht in uniformiserende zin wordt aanbevolen zonet verplicht geacht door blijkbaar unanieme internationale rechtsleer³¹⁰. Tetley gewaagt in dit verband van “The principle of standardization”, m.a.w. een interpretatie die de toepassing aanmoedigt van wereldwijd gestandaardiseerde en gemeenschappelijke vervoerregels, welke van groot belang is voor contractspartijen, inz., bij vervoerovereenkomsten, zowel de ladingbelanghebbende als de vervoerder³¹¹. Herber beveelt nationale wetgevers aan om een uniformiserende interpretatie op te leggen via de invoering van een uitdrukkelijke wettelijke verplichting, die kan worden geïnspireerd door bestaande voorschriften zoals het aangehaalde artikel van de Regelen van Hamburg³¹².

2.194. Verder valt te herinneren aan de regels voor de interpretatie van verdragen neergelegd in het Verdragenverdrag van Wenen³¹³. Dit verdrag bepaalt inz. het volgende:

Afdeling 3. - Uitlegging van verdragen.

Art. 31. Algemene regel van uitlegging.

- 1. Een verdrag moet te goeder trouw worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van voorwerp en doel van het verdrag.*
- 2. Voor de uitlegging van een verdrag omvat de context, behalve de tekst, met inbegrip van preambule en bijlagen :*

³⁰⁹ United Nations Commission on International Trade Law, *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, New York, 2010, www.uncitral.org, 36.

³¹⁰ Zie reeds Blauwboek 1, 101, nr. 1.90 en de verwijzingen aldaar.

³¹¹ Tetley MCC I, 144-146.

³¹² Herber, R., “Gesetzgebungsprobleme bei der internationalen Zivilrechtsvereinheitlichung”, *Zeitschrift für Gesetzgebung* 1987, (17), 42; vgl. Berlingieri, G., “Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions”, *JMLC* 1987, (317), 349; zie over art. 3 van de Regelen van Hamburg echter ook Astle, W.E., *The Hamburg Rules*, Londen, Fairplay Publications, 1981, 92.

³¹³ Zie W. 10 juni 1992 houdende goedkeuring van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, en van de Bijlage, opgemaakt te Wenen op 23 mei 1969 (BS 25 december 1993).

- a) iedere overeenstemming die betrekking heeft op het verdrag en die bij het sluiten van het verdrag tussen alle partijen is bereikt;
 - b) iedere akte opgesteld door een of meer partijen bij het sluiten van het verdrag en door de andere partijen erkend als betrekking hebbende op het verdrag.
3. Behalve met de context dient ook rekening te worden gehouden met :
- a) iedere later tot stand gekomen overeenstemming tussen de partijen met betrekking tot de uitlegging van het verdrag of de toepassing van zijn bepalingen;
 - b) ieder later gebruik in de toepassing van het verdrag waardoor overeenstemming van de partijen inzake de uitlegging van het verdrag is ontstaan;
 - c) iedere ter zake dienende regel van het volkenrecht die op de betrekkingen tussen de partijen kan worden toegepast.
4. Een term dient in een bijzondere betekenis verstaan te worden als vaststaat dat dit de bedoeling van de partijen is geweest.

Art. 32. Aanvullende middelen van uitlegging.

Er kan een beroep worden gedaan op aanvullende middelen van uitlegging en in het bijzonder op de voorbereidende werkzaamheden en de omstandigheden waaronder het verdrag is gesloten, om de betekenis die voortvloeit uit de toepassing van artikel 31 te bevestigen of de betekenis te bepalen wanneer de uitlegging, geschied overeenkomstig artikel 31 :

- a) de betekenis dubbelzinnig of duister laat; of
- b) leidt tot een resultaat dat duidelijk ongerijmd of onredelijk is.

Art. 33. Uitlegging van in twee of meer talen geauthentiseerde verdragen.

- 1. *Wanneer een verdrag geauthentiseerd is in twee of meer talen, heeft de tekst in elk der talen rechtskracht, tenzij het verdrag bepaalt of de partijen overeenkomen dat in geval van verschil een bepaalde tekst moet prevaleren.*
- 2. *Een versie van het verdrag in een andere taal dan een van de talen waarin de tekst geauthentiseerd is, wordt slechts beschouwd als een authentieke tekst, indien het verdrag daarin voorziet of als de partijen zulks zijn overeengekomen.*
- 3. *De termen van een verdrag worden geacht dezelfde betekenis te hebben in de onderscheiden authentieke teksten.*
- 4. *Behalve in het geval dat een bepaalde tekst overeenkomstig het eerste lid prevaleert, dient men, wanneer de vergelijking van de authentieke teksten een verschil in betekenis oplevert dat niet door toepassing van de artikelen 31 en 32 wordt weggenomen, de betekenis aan te nemen die, rekening houdend met het voorwerp en doel van het verdrag deze teksten het best met elkaar verzoent.*

Als dusdanig vinden deze regels alleen toepassing bij de uitlegging van verdragen gesloten na de inwerkingtreding van het Verdragenverdrag. Zij reflecteren echter internationaal gewoonterecht en spelen daardoor ook een nuttige rol bij de uitlegging van vervoerrechtverdragen³¹⁴.

2.195. Er bestaat geen internationale verdragsregeling die specifieke interpretatieregels voor scheepvaartrechtelijke overeenkomsten vastlegt.

2.196. De *Unidroit Principles of International Commercial Contracts 2004* bevatten een afzonderlijk Chapter 4 over de interpretatie van overeenkomsten, waarvan de bepalingen luiden als volgt:

ARTICLE 4.1
(Intention of the parties)

³¹⁴ Zie inz. De Meij, P., "Interpretatie van verdragen van uniform (vervoer)recht", *EVR* 1998, 607 en voorts Blauwboek 1, 100-101, nr. 1.90.

- (1) A contract shall be interpreted according to the common intention of the parties.*
(2) If such an intention cannot be established, the contract shall be interpreted according to the meaning that reasonable persons of the same kind as the parties would give to it in the same circumstances.

ARTICLE 4.2

(Interpretation of statements and other conduct)

- (1) The statements and other conduct of a party shall be interpreted according to that party's intention if the other party knew or could not have been unaware of that intention.*
(2) If the preceding paragraph is not applicable, such statements and other conduct shall be interpreted according to the meaning that a reasonable person of the same kind as the other party would give to it in the same circumstances.

ARTICLE 4.3

(Relevant circumstances)

In applying Articles 4.1 and 4.2, regard shall be had to all the circumstances, including

- (a) preliminary negotiations between the parties;*
- (b) practices which the parties have established between themselves;*
- (c) the conduct of the parties subsequent to the conclusion of the contract;*
- (d) the nature and purpose of the contract;*
- (e) the meaning commonly given to terms and expressions in the trade concerned;*
- (f) usages.*

ARTICLE 4.4

(Reference to contract or statement as a whole)

Terms and expressions shall be interpreted in the light of the whole contract or statement in which they appear.

ARTICLE 4.5

(All terms to be given effect)

Contract terms shall be interpreted so as to give effect to all the terms rather than to deprive some of them of effect.

ARTICLE 4.6

(Contra proferentem rule)

If contract terms supplied by one party are unclear, an interpretation against that party is preferred.

ARTICLE 4.7

(Linguistic discrepancies)

Where a contract is drawn up in two or more language versions which are equally authoritative there is, in case of discrepancy between the versions, a preference for the interpretation according to a version in which the contract was originally drawn up.

ARTICLE 4.8

(Supplying an omitted term)

- (1) Where the parties to a contract have not agreed with respect to a term which is important for a determination of their rights and duties, a term which is appropriate in the circumstances shall be supplied.*
(2) In determining what is an appropriate term regard shall be had, among other factors, to
- (a) the intention of the parties;*
 - (b) the nature and purpose of the contract;*
 - (c) good faith and fair dealing;*

(d) *reasonableness*.

In essentie lijken deze interpretatieregels redelijk goed bij het vigerende Belgische recht aan te sluiten.

De verwijzing in artikel 4.3(b) naar “practices which the parties have established between themselves” kan in de scheepvaartrechtelijke context, waar partijen vaak talrijke opeenvolgende transacties verrichten, van nut zijn.

Ook de erkenning als interpretatief hulpmiddel van “the meaning commonly given to terms and expressions in the trade concerned” in artikel 4.3(e), die als dusdanig niet voorkomt in het Belgisch Burgerlijk Wetboek, lijkt voor de scheepvaartrechtelijke context van bijzonder belang. In scheepvaartrechtelijke verdragen, wetten en overeenkomsten worden begrippen en regels gehanteerd die soms een andere betekenis hebben dan in het gemeen nationaal landrecht. Niet toevallig wordt de bedoelde interpretatieregel in de commentaar van Unidroit toegelicht aan de hand van een geval i.v.m. de interpretatie van een *charter party*³¹⁵.

De in artikel 4(7) opgenomen regel is m.b.t. scheepvaartcontracten eveneens van belang. Vaak gebeuren contractsonderhandelingen in het Engels, met gebruikmaking van Engelse standaardvoorwaarden.

2.197. De interpretatieregels vervat in de *Principles of European Contract Law* zijn in wezen vergelijkbaar met de Unidroit-regels³¹⁶.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

2.198. Ook in enkele nationale codificaties van het scheepvaartrecht zijn specifieke regels voor de interpretatie van de wetgeving opgenomen. De ene maal liggen interpretatieregels verscholen in een bijzondere regeling nopens de positionering van de betrokken wettelijke regeling in het geheel van rechtsbronnen, een andere keer hangen ze samen met een specifieke IPR-regeling.

2.199. In de scheepvaartwetgeving van de buurlanden konden geen algemene interpretatieregels worden teruggevonden³¹⁷.

Ook Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat geen eigen algemene interpretatieregels³¹⁸. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt echter ondubbelzinnig dat de

³¹⁵ Zie International Institute for the Unification of Private Law, *UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2004*, Rome, 2004, www.unidroit.org, 122:

A, a shipowner, concludes a charterparty agreement with B for the carriage of grain containing the standard term “whether in berth or not” with respect to the commencement of the lay-time of the ship after its reaching the port of destination. When it subsequently emerges that the parties attached different meanings to the term, preference should, in the absence of any indication to the contrary, be given to the meaning commonly attached to it in the shipping trade since the term is typical in the shipping trade. See Art. 4.3(e).

³¹⁶ Art. 5:101-5:107.

³¹⁷ De *Sections* van de Britse *Merchant Shipping Act 1995* die het opschrift “Interpretation” dragen, bevatten begripsomschrijvingen eerder dan wat ten onzent interpretatieregels worden genoemd. Over het onderscheid tussen “interpretation” en “construction”, zie Tetley MCC I, 175, vn. 1; zie ook Hendrikse, M.L. en Margetson, N.J., “Uniform Construction and Application of The Hague (Visby) Rules”, in Hendrikse, M.L., Margetson, N.H. en Margetson, N.J. (Eds.), *Aspects of Maritime Law. Claims under Bills of Lading*, Austin, Wolters Kluwer, 2008, (35), 36.

³¹⁸ Over de interpretatie van overeenkomsten naar Nederlands recht in het algemeen, zie o.m. Kornet, N., “The Interpretation, Implication and Supplementation of Contracts in England and the Netherlands”, in Smits, J. en Stijns,

wetgever een uitlegging verkoos in lijn met internationaal en buitenlands vervoerrecht boven een uitlegging gebaseerd op de andere Boeken van het wetboek³¹⁹.

2.200. Het overigens hierboven reeds aangehaalde³²⁰ artikel 1 van de Italiaanse *Codice della navigazione*³²¹ definieert de bronnen van het scheepvaartrecht als volgt:

In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.

Deze wettekst legt een analogische interpretatie van scheepvaartrechtelijke regels op vooraleer wordt teruggegrepen naar het gemeen recht³²².

2.201. Zoals reeds gebleken³²³, bepaalt de Zwitserse *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* uit 1953:

Art. 7. Pouvoir d'interprétation et d'appréciation du juge

¹ Si la législation fédérale, notamment la présente loi, ainsi que les règles juridiques internationales auxquelles il est fait renvoi, ne contiennent pas de dispositions applicables, le juge prononce selon les principes généraux du droit maritime. Si ces principes font défaut, il prononce selon les règles qu'il établirait s'il avait à faire acte de législateur, en tenant compte de la législation, de la coutume, de la doctrine et de la jurisprudence des Etats maritimes.

[...]

Deze merkwaardige bepaling erkent de rol van algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en van het zeerecht van andere Staten, inz. de “Etats maritimes”³²⁴.

2.202. In het geval van het Kroatisch Maritiem Wetboek uit 1994 is een min of meer vergelijkbare regel opgenomen in een afzonderlijk hoofdstuk over scheepvaart-IPR, dat het opschrift “On the applicable law and exclusive jurisdiction of Courts in the Republic of Croatia for relations of international character” draagt. Het wetboek bepaalt m.n.:

Article 1007

If this Law does not contain provisions concerning the law applicable to any relation in this part of the law, these relations shall in an adequate way be dealt with by applying the provisions and principles of other laws regulating the relations of international character, the principles of this Law, provisions and principles of the legal order of the Republic of Croatia and the generally accepted principles of international civil law.

2.203. Een interessant voorbeeld van een wetsbepaling die een uniformiserende uitlegging van uit een verdragsregeling gesproten bepalingen oplegt was het – inmiddels opgeheven – artikel 36 van het *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB)*:

S., *Inhoud en werking van de overeenkomst naar Belgisch en Nederlands recht*, Antwerpen / Groningen, Intersentia, 2005, 47-77.

³¹⁹ Zie Blauwboek 1, 161-162, nr. 1.194.

³²⁰ Zie *supra*, nr. 2.69.

³²¹ Voor een algemene situering, zie Blauwboek 1, 131-132, nr. 1.139.

³²² Zie nogmaals *supra*, nr. 2.69 alsook Blauwboek 1, 158-159, nr. 1.190 en de verwijzingen aldaar.

³²³ Zie *supra*, nr. 2.70.

³²⁴ Zie reeds Blauwboek 1, 169-170, nr. 1.206.

Artikel 36. Einheitliche Auslegung.

Bei der Auslegung und Anwendung der für vertragliche Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften dieses Kapitels ist zu berücksichtigen, daß die ihnen zugrunde liegenden Regelungen des Übereinkommens vom 19. Juni 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (BGBl. 1986 II S. 809) in den Vertragsstaaten einheitlich ausgelegt und angewandt werden sollen.

2.204. De – weliswaar niet specifiek scheepvaartrechtelijke – Amerikaanse *Uniform Commercial Code (UCC)* bepaalt:

§ 1-103. Construction of Uniform Commercial Code to Promote its Purposes and Policies: Applicability of Supplemental Principles of Law.

(a) The Uniform Commercial Code must be liberally construed and applied to promote its underlying purposes and policies, which are: (1) to simplify, clarify, and modernize the law governing commercial transactions; (2) to permit the continued expansion of commercial practices through custom, usage, and agreement of the parties; and (3) to make uniform the law among the various jurisdictions.

(b) Unless displaced by the particular provisions of the Uniform Commercial Code, the principles of law and equity, including the law merchant and the law relative to capacity to contract, principal and agent, estoppel, fraud, misrepresentation, duress, coercion, mistake, bankruptcy, and other validating or invalidating cause supplement its provisions.

2.205. Een summier onderzoek van buitenlandse zee- en, breder, scheepvaartrechtcodificaties leert dat ook in andere landen nauwelijks of geen specifieke wettelijke regels voor de uitlegging van scheepvaartgerelateerde overeenkomsten gelden.

Integendeel blijken zeerechtelijke overeenkomsten – inz. zeevervoerovereenkomsten en cognossementen – veelal te worden uitgelegd aan de hand van de gemeenrechtelijke regels voor de uitlegging van overeenkomsten. Daarbij staat het achterhalen van de wil van de contractspartijen centraal. De toegepaste interpretatieregels schijnen niet fundamenteel af te wijken van deze welke deel uitmaken van het Belgisch algemeen verbintenissenrecht³²⁵.

De Franse auteurs die de autonomie van het zeerecht onderzochten, concludeerden overigens dat het zeerecht blijft steunen op een aantal algemene, zonet fundamentele regels van het burgerlijk recht, inz. het algemeen verbintenissenrecht en het contractenrecht³²⁶. O.m. Chauveau verwees daarbij uitdrukkelijk naar de gemeenrechtelijke regels voor de interpretatie van overeenkomsten. Hij accepteerde m.a.w. dat het zeerecht geen eigen regels voor de uitlegging van overeenkomsten kent, maar stelde dat de interpretatieregels opgenomen in het Burgerlijk Wetboek in feite geen regels van landrecht zijn, maar aan het land- en zeerecht gemeenschappelijke regels³²⁷. Een auteur als Bonnecase benadrukte wel de noodzaak om bij de interpretatie van zeerechtelijke overeenkomsten en het zoeken naar de intentie van de partijen o.m. de economische omgeving waarin het contract tot stand kwam in overweging te nemen³²⁸. In de hedendaagse Franse maritieme arbitragepraktijk wordt benadrukt dat maritieme overeenkomsten eerder moeten

³²⁵ Zie rechtsvergelijkend inz. Tetley MCC I, 175-221 en de talrijke verwijzingen aldaar; zie ook Gaskell-Asariotis-Baatz, 2000, 46 e.v., nrs. 2.26 e.v.; Ridley, 17 e.v.

³²⁶ Zie daarover in het algemeen reeds Blauwboek 1, 156-158, nr. 1.189.

³²⁷ Zie o.m. Chauveau, P., *Traité de droit maritime*, Parijs, Librairies techniques, 1958, 16, nr. 11; zie ook reeds *supra*, nr. 2.180.

³²⁸ Bonnecase, J., *Traité de droit commercial maritime*, Parijs, Sirey, 1922, 141-151, nrs. 147-150 en inz. 151, nr. 150.

worden geïnterpreteerd aan de hand van hun internationaal gebruikelijke zeerechtelijke context dan aan de hand van de regels van de Franse *Code civil* of *Code de commerce*³²⁹.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

2.206. Tijdens de eerste consultatie werd aan de noodzaak van bijzondere regels voor de interpretatie van het wetboek of overeenkomsten geen aandacht besteed. In het Groenboek werd er geen vraag over gesteld en de kwestie werd ook niet opgeworpen door enige respondent.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

2.207. Dat de opname van specifieke interpretatieregels in het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek, welke inz. verplichten tot een autonomiserende en internationaliserende uitlegging, nuttig, zonet noodzakelijk is, kan moeilijk worden betwist.

Vooreerst hebben alle geledingen van de scheepvaartcluster³³⁰ er baat bij dat het Scheepvaartwetboek wordt uitgelegd en toegepast op een wijze die bij de geest en de context van het scheepvaartrecht aansluit, eerder dan op een wijze die aansluit bij het gemeen recht. Toepassing van regels van het handels- of burgerrechtelijke 'landrecht' kan immers leiden tot wereldvreemde oplossingen. Aansluiting daarentegen bij scheepvaartrechtelijke, bij de specifieke problematiek passende principes daarentegen zal eerder een resultaat opleveren dat de verwachtingen van de sectorgenoten honoreert.

Ten tweede sluit de invoering van een wettelijke verplichting tot internationaliserende of uniformiserende interpretatie aan bij het klassieke Belgische beleid om actief bij te dragen tot de internationale eenmaking van het zeerecht en om het eigen nationale zeerecht – en, weliswaar in mindere mate, het binnenvaartrecht – bij internationale tendensen te laten aansluiten³³¹. De aanpassing van het Belgische scheepvaartrecht aan internationaal gangbare regels is in het lopende herzieningsproject een belangrijk objectief³³².

³²⁹ F. Arradon, Voorzitter van de *Chambre arbitrale maritime de Paris* verklaarde:

En reconnaissant tout l'avantage que peut retirer l'arbitre de savoir son arbitrage soumis au cadre juridique français, et toute l'utilité qu'il en tirera si une question de droit se pose, il faut bien reconnaître qu'il lui serait rapidement malaisé d'interpréter une clause de charte-partie à la seule lumière du code civil ou du code de commerce.

Car, si les parties ont choisi de soumettre leurs litiges à l'arbitrage, c'est essentiellement parce qu'elles connaissent la spécificité des contrats maritimes profondément marqués par les conceptions anglo-saxonnes. Elles considèrent que leur différend doit être tranché par des spécialistes qui connaissent, comme eux, les avatars rencontrés lors de l'exécution des contrats maritimes et, qui sauront, espèrent-ils, mieux qu'eux, expliciter en quoi une obligation n'est pas remplie, ou donner le sens d'une clause obscure ou ambiguë.

Bien entendu, le cadre juridique français reste toujours subsidiairement présent, en cas de nécessité. Pour ne citer que des exemples très simples, si l'une des parties invoque la force majeure ou le vice caché, c'est bien la conception française de ces notions que l'arbitre appliquera.

L'arbitre maritime, qui ne peut être spécialiste de tous les types de transport, a un devoir premier d'investigation, non seulement de la relation contractuelle et de son exécution, mais aussi de la manière dont un contractant avisé et de bonne foi l'aurait exécuté. Cette recherche des usages ne peut dans un arbitrage international se limiter aux exemples français, mais doit largement tenir compte des conceptions internationales.

(Arradon, F., "Vues sur mer : «Loi française» et contrats maritimes", *Gazette de la Chambre. Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, 2006, nr. 10, 1).

³³⁰ Over dit begrip, zie Blauwboek 1, 27, nr. 1.2.

³³¹ Zie daarover Blauwboek 1, 42-44, nr. 1.26.

³³² Zie Blauwboek 1, o.m. 44, nr. 1.26.

Ten derde zullen het Belgisch Scheepvaartwetboek, ingevolge een internationaliserende en autonomiserende uitlegging en mede ingevolge de rechtsvergelijkende inspiratie ervan³³³, en daardoor het Belgische scheepvaartrecht in zijn geheel, meer aantrekkelijk zijn voor buitenlandse partijen. Buitenlandse contracts- en procespartijen zullen worden geconfronteerd met redelijke, min of meer voorspelbare uitkomsten. Het nieuwe, internationaal geïnspireerde en geïnterpreteerde Belgische scheepvaartrecht kan bijdragen bij tot internationale rechtszekerheid en meteen tot de verhoging van de attractiviteit en de competitiviteit van België als scheepvaart- en havenland en als forum voor de beslechting van rechtsgeschillen. Ook dit zijn in de herziening van het scheepvaartrecht centrale doelstellingen³³⁴.

2.208. De opname van enkele bijkomende, specifiek op de context van het scheepvaartrecht toegesneden interpretatieregels voor scheepvaartovereenkomsten lijkt voor alle geledingen van de scheepvaartcluster alleen maar voordelen te kunnen opleveren. Zij kan m.a.w. een interpretatie bevorderen die aansluit bij de realiteit van het scheepvaart- en havenbedrijf en bij de internationale omgeving waarin het functioneert. Zij vermijdt wereldvreemde oplossingen en dient de rechtszekerheid. Anderzijds is er geen noodzaak om alle gemeenrechtelijke interpretatieregels van het Burgerlijk Wetboek buiten toepassing te verklaren.

E) SLOTSOM

2.209. Uit wat voorafgaat kan veilig worden besloten dat de opname van specifieke regels voor wetsinterpretatie in het Belgisch Scheepvaartwetboek ten stelligste aangewezen is. Vooreerst vergt de integratie van de eenmakingsverdragen in het wetboek dat een uitdrukkelijke wetsbepaling een verdragsautonome en verdragsconforme interpretatie verzekert. Verder dient verzekerd dat het wetboek wordt uitgelegd op een wijze die aansluit bij de specifieke context van het scheepvaartrecht eerder dan bij het gemeen landrecht, en die bijdraagt tot internationale eenmaking. De opname van degelijke interpretatieregels wordt ondersteund door verdragsrechtelijke en buitenlandse ontwikkelingen en draagt bij tot de interne en internationale rechtszekerheid en de aantrekkingskracht van België als scheepvaart- en havenland en forum voor de afhandeling van rechtsgeschillen.

2.210. In België en de meeste andere rechtssystemen worden scheepvaartgerelateerde overeenkomsten uitgelegd met gebruikmaking van de gemeenrechtelijke regels voor de uitlegging van contracten. Er is geen noodzaak gebleken om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een volledig zelfstandige interpretatieregeling uit te werken en deze van het algemeen verbintenissenrecht buiten werking te stellen. Wel komt het aangewezen voor om aan de gemeenrechtelijke interpretatieregels enkele specifieke scheepvaartrechtelijke interpretatieregels toe te voegen.

³³³ Zie Blauwboek 1, 128 e.v., nrs. 1.130 e.v.

³³⁴ Zie Blauwboek 1, 76-77, nrs. 1.64-1.65.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 2.14. UITLEGGING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

A) WETTEKST

2.211.

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

Artikel 2.14. Uitlegging van het Belgisch Scheepvaartwetboek

§ 1. Onverminderd het Verdrag van Wenen van 21 maart 1986 inzake het verdragenrecht tussen staten en internationale organisaties of tussen internationale organisaties en overig internationaal en supranationaal recht, worden bepalingen van dit wetboek die bindende supranationale of internationale regels overnemen uitgelegd:

1° aan de hand van het voorwerp, het doel, de context, de voorbereiding en de wordingsgeschiedenis van die regels;

2° derwijze dat hun betekenis met deze van die regels in overeenstemming is.

§ 2. Bij de uitlegging van dit wetboek en het overige scheepvaartrecht en, in het algemeen, bij de beslechting van scheepvaartrechtelijke geschillen, wordt voorts onder meer rekening gehouden met:

1° de context en de doelstellingen van dit wetboek, in het bijzonder het doel om de goede werking te bevorderen van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf;

2° de wordingsgeschiedenis van het scheepvaartrecht;

3° de internationale aard van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf en de noodzaak de internationale eenmaking van het scheepvaartrecht te bevorderen;

4° de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht ten opzichte van het landrecht;

5° de zelfregulering geregeld in Hoofdstuk 2 van deze Titel;

6° de goede trouw;

7° algemene scheepvaartrechtelijke beginselen.

§ 3. Tenzij hun tekst of strekking zich daartegen verzet, kunnen de bepalingen van dit wetboek worden uitgelegd naar analogie.

§ 4. Bedingen die van de vorige paragrafen afwijken zijn nietig.

B) TOELICHTING

2.212. Door § 1 van het voorgestelde artikel wordt een verdragsautonome (1°) en verdragsconforme (2°) interpretatie verzekerd³³⁵. Deze interpretatieregels zijn dwingend (zie overigens § 4) maar ook prioritair, want zij reflecteren de normenhiërarchische voorrang van het internationaal recht.

³³⁵ Over deze begrippen, zie *supra*, nr. 2.186.

2.213. De voorgestelde § 1 doet uitdrukkelijk geen afbreuk aan de hierboven aangehaalde³³⁶ interpretatieregels van het Weens Verdragenverdrag. Als reflectie van gewoonterechtelijke regels dienen die regels ook te worden toegepast op verdragen gesloten vóór de inwerkingtreding van het Verdragenverdrag.

2.214. De verdragsautonome en verdragsconforme uitlegging dringt zich niet alleen op m.b.t. de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek die, om de eerder uiteengezette redenen, de eenmakingsverdragen transformeren, maar ook m.b.t. de complementaire nationale wetsbepalingen die de gelding van deze verdragen uitbreiden tot ‘nationale’ situaties, deze verdragen aanvullen, of er anderszins door zijn geïnspireerd³³⁷. Al deze hypothesen worden gevat door het in de voorgestelde bepaling gebruikte woord “overnemen”. Het doel is via § 1 te komen tot een zo internationaal mogelijk georiënteerde, maximaal uniformiserende uitlegging van alle relevante scheepvaartregels.

2.215. Anderzijds betreft de besproken bepaling slechts “bindende” supranationale en internationale rechtsregels. De reden is dat de rechter m.b.t. internationale *soft law* zoals inz. de richtsnoeren bedoeld in het hierboven reeds toegelichte artikel 2.11 – waaronder bijv. aanbevelingen of andere dergelijke instrumenten aangenomen door publiek- of privaatrechtelijke organisaties zoals de IMO of het CMI vallen – meer speelruimte moet hebben. Daar de bedoelde regels juridisch niet verbindend zijn, is het niet passend een stringente interpretatietechniek op te leggen. Dit neemt niet weg dat het hoogst verkieslijk is dat de rechter ook met scheepvaartrechtelijke *soft law* omgaat op een wijze die bij de strekking van de betrokken regeling aansluit. In dat verband kan de voorgestelde § 2, 3^o bij de interpretatie een rol spelen.

2.216. De voorgestelde § 1 verwijst naar ook naar “supranationale” regels. Hiermee wordt bedoeld op het recht van de Europese Unie. De bedoelde verwijzing laat onverlet dat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet kan worden overgegaan tot de overname van bepalingen van Europese verordeningen³³⁸.

2.217. De vermelding in § 1, 1^o van “het voorwerp, het doel, de context, de voorbereiding en de wordingsgeschiedenis” is rechtstreeks geïnspireerd door het *Air India*-arrest van het Hof van Cassatie³³⁹.

2.218. In § 2 zijn enkele verdere, maar eerder subsidiaire interpretatieregels opgenomen. Deze regels kunnen immers geen afbreuk doen aan de regels vervat in § 1. Zij zullen evenmin een rol spelen wanneer de bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek voor het betrokken geval een duidelijke oplossing aanreikt en er m.a.w. geen behoefte aan interpretatie is (*interpretatio cessat in clavis*).

2.219. De redactie van § 2 is zodanig uitgewerkt, dat de partijen en de rechter speelruimte hebben.

De volgorde van interpretatieve aanknopingspunten werd niet toevallig gekozen, maar geeft geen strikte hiërarchie weer.

³³⁶ Zie *supra*, nr. 2.194 en nogmaals Blauwboek 1, 100-101, nr. 1.90.

³³⁷ Zie nogmaals *supra*, nr. 2.186 alsook Blauwboek 1, 105, nr. 1.95.

³³⁸ Zie daarover Blauwboek 1, 117-118, nr. 1.111 en 128, nr. 1.129.

³³⁹ Cass. 27 januari 1977, *Arr.Cass.* 1977, 595; zie Blauwboek 1, 99-100, nr.1.90. Wat de wordingsgeschiedenis betreft, zie ook *infra*, nr. 2.3.

De bepaling kan worden samengelezen met het reeds toegelichte artikel 2.4 betreffende de bijzondere bronnen van het scheepvaartrecht.

2.220. I.v.m. de uitlegging in het licht van “de context en de doelstellingen van dit wetboek, in het bijzonder het doel om de goede werking te bevorderen van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf” (§ 2, 1^o) weze eraan herinnerd dat er vooralsnog niet voor is geopteerd om de doelstellingen van het wetboek te expliciteren in een afzonderlijke bepaling³⁴⁰. De doelstellingen van het wetboek en zijn onderscheiden onderdelen en bepalingen kunnen worden afgeleid uit de teksten en hun voorbereiding, i.h.b. uit de Blauwboeken³⁴¹. De hier toegelichte regel maakt duidelijk dat een teleologische interpretatie wenselijk is en dat de bevordering van “de goede werking [...] van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf” alleszins een centraal objectief is.

De notie “het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf” moet ruim worden begrepen, in het licht van de doelstelling om de belangen van alle geledingen van de zgn. scheepvaartcluster te dienen³⁴². Onder het aangehaalde begrip vallen overigens niet uitsluitend commerciële sectoren³⁴³.

2.221. De uitdrukkelijke vermelding van “de wordingsgeschiedenis van het scheepvaartrecht” (2^o) onderlijnt het belang van de historische achtergrond van het scheepvaartrecht. Zeker het zeerecht berust op een eeuwenlange ontwikkeling en aloude concepten en regels³⁴⁴. Ook het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek kan niet goed worden begrepen zonder inzicht in de voorgeschiedenis van de erin tot uitdrukking gebrachte regels³⁴⁵.

2.222. Vervolgens dient de uitlegging te gebeuren in het licht van “de internationale aard van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf en de noodzaak de internationale eenmaking van het scheepvaartrecht te bevorderen” (3^o).

Zoals uiteengezet in Blauwboek 1³⁴⁶, moet, om dergelijke interpretatie mogelijk te maken, rekening worden gehouden met relevante buitenlandse rechtspraak en met de voorbereidende werken, met het ruime internationale scheepvaartrechtelijke regelgevingskader en ook, via verdragsvergelijking, met de tekst van aanverwante verdragen. De rechter moet aan rechtsvergelijking doen en de visie van de internationale meerderheidsstrekking volgen. De ontsluiting en verspreiding van buitenlandse rechtspraak is een opdracht van de rechtswetenschap, databanken, vaktijdschriften en de overheid. Het CMI tracht via zijn website een kosteloos toegankelijke databank over de interpretatie van de zeerechtoverdragen uit te bouwen.

2.223. Verder dient men zich bij de interpretatie te laten leiden door “de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht ten opzichte van het landrecht” (4^o).

De autonomie van het scheepvaartrecht en de consequenties ervan werden in Blauwboek 1 eveneens omstandig toegelicht³⁴⁷.

³⁴⁰ Zie reeds *supra*, nr. 2.3.

³⁴¹ Over de algemene doelstellingen van de herziening, zie Blauwboek 1, 75-77, nrs. 1.62-1.66.

³⁴² Zie Blauwboek 1, 73-74, nrs. 1.57-1.59.

³⁴³ Zie Blauwboek 1, 69, nr. 1.52.

³⁴⁴ Zie Blauwboek 1, 41, nr. 1.25 en 168-169, nr. 1.206.

³⁴⁵ Zie ook *infra*, nr. 2.227.

³⁴⁶ Zie Blauwboek 1, 100-102, nr. 1.90.

³⁴⁷ Zie Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

2.224. Vervolgens wordt in de voorgestelde bepaling verwezen naar “de zelfregulering geregeld in Hoofdstuk 2 van deze Titel” (5°).

Het betreft o.m. gebruiken, algemene contractvoorwaarden en professionele richtsnoeren, welke in het scheepvaart- en havenbedrijf een cruciale rol vervullen en in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor het eerst wettelijk worden geregeld³⁴⁸.

2.225. De verwijzing naar de “goede trouw” (6°) moge op het eerste gezicht overbodig lijken, omdat dit principe ook centraal staat in het burgerlijk recht, i.h.b. in het algemeen verbintenissenrecht (zie art. 1134, derde lid B.W.).

Om drie redenen is desalniettemin voor een uitdrukkelijke vermelding geopteerd.

De eerste reden is dat de goede trouw, met de billijkheid, kan worden gezien als de gemeenschappelijke basis van het burgerlijk recht en het handelsrecht, en in zekere zin ook van het landrecht en het zeerecht. Delamarre en Le Poitvin kwamen tot dit besluit op basis van de vaststelling dat het handelsrecht en het zeerecht in het oude Franse recht nooit werden gezien als *leges speciales* tegenover het burgerlijk recht, maar als zelfstandige, *sui generis* regimes met hun eigen wetgevingen (voor het zeerecht, de *Ordonnance de la marine* uit 1681). In die opvatting zijn het handelsrecht en in het bijzonder het zee- en binnenvaartrecht in wezen alternatieve, zelfstandige invullingen van het goede trouw-beginsel, en niet slechts afwijkingen van het burgerlijk recht³⁴⁹. Wanneer, zoals in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt gekozen voor een nadrukkelijk autonome positionering van het scheepvaartrecht als rechtstak (zie hier de zonet toegelichte § 1, 4°), is het wenselijk de gemeenschappelijke basis van het scheepvaartrecht en het overige recht te beklemtonen. In die zin ‘compenseert’ het 6° a.h.w. het 4°.

Ten tweede wordt uitdrukkelijk naar de goede trouw verwezen in een recente akte als de Regelen van Rotterdam³⁵⁰. De hier voorgestelde bepaling sluit dus aan bij een recente internationale ontwikkeling.

Ten derde kan niet worden ontkend dat het goede trouw-beginsel in scheepvaartangelegenheden een belangrijke rol speelt. Een voor de hand liggend voorbeeld is de discussie over de geldigheid van garantiebrieven bij zeevervoer³⁵¹.

2.226. Ten slotte verwijst de voorgestelde § 2 naar de “algemene scheepvaartrechtelijke beginselen” (7°).

³⁴⁸ Zie *supra*, nrs. 2.12 e.v.

³⁴⁹ Delamarre en Le Poitvin, *Traité théorique et pratique de droit commercial*, I, Parijs, Charles Hingray, 1861, 45, nr. 21: *Quant à la France, lorsqu'elle était encore féodale, ou du moins toute coutumière, elle n'en avait pas moins ses lois commerciales, et l'on ne saurait prétendre qu'elles fussent une exception au droit commun, c'est-à-dire aux quatre cents et quelques coutumes générales ou locales qui se partageaient le royaume. L'ordonnance de 1673 sur le commerce de terre, et celle de 1681 sur le commerce de mer, règlent la procédure et la forme de certains contrats évidemment étrangers aux affaires civiles; mais elles n'eurent garde de vouloir régir le fond même des conventions; sous ce rapport, les véritables règles du commerce étaient, comme aujourd'hui, celles de la bonne foi et de l'équité. Protéger la probité contre la mauvaise foi, abrégier les procès, et faire ainsi prospérer le commerce, voilà le seul but que se proposèrent ces ordonnances.*

Vgl., specifiek m.b.t. het zeerecht (maar niet specifiek i.v.m. de goede trouw), Chauveau, 16-17, nr. 11.

³⁵⁰ Zie *supra*, nr. 2.191.

³⁵¹ Zie bijv. Delwaide-Blockx 1991, 164, nr. 98; Stevens VOC, 74-80, nrs. 132-140 en de verwijzingen bij beide auteurs; zie nader Blauwboek 6.

Het bestaan en het belang van deze beginselen werden eveneens reeds eerder toegelicht³⁵². Zij zijn in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek uitdrukkelijk erkend als rechtsbron (zie art. 2.4).

2.227. In het algemeen dient te worden benadrukt dat voorbereidende werkzaamheden van regelgevende instanties bij de uitlegging van het Belgisch Scheepvaartwetboek een belangrijke interpretatieve rol spelen.

Ofschoon daar door sommige juristen ten onrechte aan wordt getwijfeld, komt een erg belangrijke rol toe aan de *travaux préparatoires* van de eenmakingsverdragen³⁵³. De uitstekende uitgaven van een aantal voorbereidende werken door het Comité Maritime International en ook de jaarboeken en andere publicaties van deze organisatie zijn belangrijk bronnenmateriaal. Uiteraard moeten *travaux préparatoires* op verstandige wijze worden aangewend. De gebruiker dient zich ervan te vergewissen dat geakteerde stellingnamen wel degelijk de intentie van de verdragsopstellers weerspiegelen of anderszins nuttig tot de uitlegging bijdragen.

Bij de interpretatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek kan ook worden teruggegrepen naar de toelichting bij de Proeve in de Blauwboeken van de Commissie Maritiem Recht, uiteraard voor zoverre de daarin opgenomen voorstellen later niet zullen worden gewijzigd door de Commissie zelf of door de wetgever.

2.228. In § 2 is geen regel opgenomen die een interpretatie oplegt die een bepaald evenwicht tussen contractspartijen of in het geding zijnde belangen weerspiegelt of realiseert, en evenmin een regel in het voor- of nadeel van deze of gene partij of sector³⁵⁴.

Hiervoor zijn er vier redenen.

Vooreerst beoogt de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek vooral het gemeenschappelijke belang van de onderscheiden geledingen van de scheepvaartcluster te dienen³⁵⁵.

Ten tweede berust elk onderdeel van het wetboek op zich op een bepaalde belangenafweging, specifiek voor het betrokken deelregime. Deze onderscheiden, erg gevarieerde evenwichtsoefeningen kunnen niet worden gesubsumeerd in één interpretatieregel die geldig is voor het hele wetboek.

Ten derde zijn ook in de onderscheiden, in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek hernomen eenmakingsverdragen telkens weer andere belangenevenwichten ingebakken.

Ten vierde zijn sommige, maar zeker niet alle bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek van dwingend recht³⁵⁶ en beschermen deze bepalingen als uitgangspunt een bepaalde partij. De combinatie in het wetboek van aanvullend en dwingend recht maakt de uitwerking van één enkele belangengeoriënteerde interpretatieregel eveneens onmogelijk.

Gelet op deze elementen zou de opname van een algemene belangengerichte interpretatieregel in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleen maar verstorend werken en ware zij dus niet zinvol.

³⁵² Zie Blauwboek 1, 168 e.v., nr. 1.206.

³⁵³ Zie Blauwboek 1, 173, nr. 206.

³⁵⁴ Vgl. daarover, m.b.t. de Hague-Visby Rules, Tetley MCC I, 156-158.

³⁵⁵ Zie Blauwboek 1, 73-74, nrs. 1.57-1.59.

³⁵⁶ Zie Blauwboek 1, 74-175, nr. 1.208.

2.229. In de voorgestelde § 3 wordt bepaald dat de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek naar analogie kunnen worden uitgelegd, tenzij hun tekst of strekking zich daartegen verzet.

De eerste bestaansreden van deze regel is elke twijfel over de mogelijkheid van een analogische interpretatie uit te sluiten.

De tweede ratio is dat de uitnodiging om tot analogische interpretatie over te gaan – net zoals in het Italiaanse zeerecht – de voorrang van het scheepvaartrecht op het gemeen recht of het landrecht onderlijnt³⁵⁷.

Het principe van de analogische interpretatie wordt niet alleen uitdrukkelijk vooropgesteld in de Italiaanse zeerechtcodificatie³⁵⁸, maar ook in de Kroatische³⁵⁹.

De hier voorgestelde bepaling legt analogische interpretatie niet op, maar maakt ze alleen principieel mogelijk (“kunnen”). De analogische interpretatie is echter uitgesloten wanneer de tekst of de strekking van de betrokken regel zich ertegen verzet. Een wetsbepaling waarvan het toepassingsgebied doelbewust, duidelijk en strikt is afgebakend zal zich minder of niet tot analogische toepassing lenen.

2.230. Ten slotte bepaalt § 4 dat bedingen die van de vorige paragrafen afwijken nietig zijn. Indien het Belgisch Scheepvaartwetboek toepassing vindt, moet dit conform de hier voorgestelde regels worden geïnterpreteerd. Dit is zelfs te beschouwen als een regel van openbare orde. Uiteraard zijn de voorgestelde uitleggingsregels alleen van toepassing in de mate dat de rechter Belgisch recht moet toepassen.

B.1. ARTIKEL 2.15. UITLEGGING VAN SCHEEPVAARTOVEREENKOMSTEN

A) WETTEKST

2.231.

Artikel 2.15. Uitlegging van scheepvaartovereenkomsten

§ 1. Onverminderd de artikelen 1156, 1157, 1158, 1161, 1162, 1163 en 1164 van het Burgerlijk Wetboek en bijzondere uitleggingsregels wordt bij de uitlegging van scheepvaartovereenkomsten onder meer rekening gehouden met:

1° de uitleggingsregels bepaald in artikel 2.14;

2° de door partijen gevolgde handelwijzen en gebruikelijk toegepaste bedingen, welke de overeenkomst ook kunnen aanvullen;

3° de betekenis die in het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf gewoonlijk aan bepaalde begrippen wordt gegeven;

4° de taal waarvan bij de totstandkoming en de uitvoering van de overeenkomst gebruik is gemaakt.

³⁵⁷ Zie reeds Blauwboek 1, 159, nr. 1.190.

³⁵⁸ Zie *supra*, nr. 2.200.

³⁵⁹ Zie *supra*, nr. 2.202.

§ 2. Algemene voorwaarden worden in geval van twijfel uitgelegd tegen de dienstverlener die ze heeft bedongen, tenzij zij berusten op voorafgaand overleg of overeenstemming tussen representatieve organisaties of met de opdrachtgever, al dan niet in de schoot van de Commissie Scheepvaartrecht.

§ 3. De artikelen 1159 en 1602, tweede lid van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing.

B) TOELICHTING

2.232. De voorgestelde bepaling regelt de uitlegging van de in artikel 2.1, 5^o omschreven “scheepvaartovereenkomsten”. Zij is de pendant van artikel 2.14 dat de uitlegging van het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf regelt.

2.233. De in de voorgestelde bepaling opgenomen interpretatieregels zijn geen loutere aanbevelingen aan de rechter, maar rechtsregels waarvan de schending tot cassatie kan leiden. Dit sluit aan bij een tendens in de rechtspraak over de draagwijdte van de interpretatieregels van het Burgerlijk Wetboek³⁶⁰.

2.234. Het voorbehoud in § 1 m.b.t. de er aangehaalde artikelen van het Burgerlijk Wetboek en bijzondere uitleggingsregels maakt duidelijk dat zowel de interpretatieregels van het algemeen verbintenissenrecht – inbegrepen de desbetreffende rechtspraak en rechtsleer³⁶¹ – als deze van bijzondere wetten – bijv. de Marktpraktijkenwet³⁶² – in principe hun gelding behouden. De in de voorgestelde bepaling opgenomen interpretatieregels vult het landrecht aan. Ingevolge het reeds toegelichte artikel 2.6 zijn de artikelen 1135 en 1160 B.W. buiten toepassing verklaard en vervangen door de nieuwe regeling betreffende de zelfregulering. Door de hier voorgestelde § 3 worden ook artikel 1159 B.W., dat betrekking heeft op uitlegging a.d.h.v. het gebruik³⁶³ en artikel 1602, tweede lid, dat bepaalt dat ieder duister of dubbelzinnig beding wordt uitgelegd tegen de koper, buiten toepassing verklaard.

2.235. In de eerste plaats kan de uitlegging van scheepvaartovereenkomsten gebeuren aan de hand van de interpretatieregels voor het wetboek zelf. Alhoewel in het algemeen wordt gesteld dat de regels voor de uitlegging van wetten en deze voor de uitlegging van overeenkomsten geheel verschillend zijn³⁶⁴, komen alle in artikel 2.14 voor de interpretatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen interpretatieregels in aanmerking als hulpmiddel voor de uitlegging van contracten. De toepassing van dezelfde interpretatieregels op de wetsbepalingen en op de overeenkomsten versterkt uiteraard de homogeniteit en de samenhang van het nieuwe scheepvaartrechtelijke regime.

2.236. De interpretatie die recht doet aan de “de context en de doelstellingen van dit wetboek, in het bijzonder het doel om de goede werking te bevorderen van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf” (art. 2.14, § 2, 1^o) sluit bovendien aan bij een ondergeschikte

³⁶⁰ Zie daarover o.m. Vermander, F., "De interpretatie en aanvulling van een overeenkomst naar Belgisch recht", in Smits, J. en Stijns, S. (red.), *Inhoud en werking van de overeenkomst naar Belgisch en Nederlands recht*, Antwerpen / Groningen, Intersentia, 2005, (21), 29-31, nrs. 19-20; zie ook De Coninck, B., "Le droit commun de l'interprétation des contrats", *DAOR* 2001, (39), 39; Dekkers-Verbeke, 64, nr. 116; Van Ommeslaghe I, 595, nr. 389 en 608-610, nr. 397.

³⁶¹ Zie *supra*, nr. 2.180.

³⁶² Zie *supra*, nr. 2.185.

³⁶³ Zie *supra*, nr. 2.22.

³⁶⁴ Zie o.m. Van Ommeslaghe I, 589, nr. 382.

verbintenissenrechtelijke interpretatieregel die belang hecht aan het maatschappelijke functioneren van de overeenkomst³⁶⁵ en bij oudere rechtsleer die bij de interpretatie aandacht vraagt voor de eigenheid van de economische omgeving waarin zeerechtcontracten tot stand komen³⁶⁶.

2.237. De interpretatie van de overeenkomst aan de hand van “de wordingsgeschiedenis van het scheepvaartrecht” (art. 2.14, § 2, 2^o) en “de internationale aard van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf en de noodzaak de internationale eenmaking van het scheepvaartrecht te bevorderen” (art. 2.14, § 2, 3^o) is verantwoord in het licht van de historische en internationale achtergrond van vele typische scheepvaartrechtelijke overeenkomsten en bedingen.

2.238. De interpretatie die rekening houdt met “de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht ten opzichte van het landrecht” (art. 2.14, § 2, 4^o) vermijdt o.m. dat bedingen in scheepvaartovereenkomsten, om de enkele reden dat deze bedingen afwijken van het gemeen recht, restrictief zouden worden uitgelegd³⁶⁷. Meer in het algemeen onderlijnt de voorgestelde regel de autonomie van het scheepvaartrecht, een heel de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek dominerende gedachte³⁶⁸. Een uitlegging van scheepvaartovereenkomsten aan de hand van hun specifieke juridische context, eerder dan aan de hand van het gemeen landrecht, wordt ook elders gepropageerd³⁶⁹.

2.239. De interpretatieve functie van de zelfregulering (zie art. 2.14, § 2, 5^o) is verder uitgewerkt in het reeds toegelichte Hoofdstuk 2 van Titel 1.

2.240. De uitlegging in het licht van “de goede trouw” (art. 2.14, § 2, 6^o) maakt duidelijk dat dit beginsel wel degelijk ook een interpretatieve functie kan blijven vervullen³⁷⁰.

2.241. De “algemene scheepvaartrechtelijke beginselen” (art. 2.14, § 2, 7^o) dienen verder te worden uitgewerkt in rechtspraak en rechtsleer³⁷¹.

2.242. De uitlegging in het licht van de “de door partijen gevolgde handelwijzen en gebruikelijk toegepaste bedingen, welke de overeenkomst ook kunnen aanvullen” (art. 2.15, § 1, 2^o) is o.m. geïnspireerd door de *Unidroit Principles of International Commercial Contracts 2004*³⁷². Er is geëxpliciteerd dat gebruikelijke bedingen de overeenkomst ook kunnen aanvullen. De hier bedoelde “gebruikelijk toegepaste bedingen” zijn niet gevat onder het begrip “gebruiken”, zoals het is gedefinieerd in artikel 2.1, 2^o.

2.243. De interpretatie die rekening houdt met “de betekenis die in het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf gewoonlijk aan bepaalde begrippen wordt gegeven” (art. 2.15, § 1, 3^o) is een concretisering van de regels vermeld in artikel 2.14, § 2, 1^o en 2^o. Bovendien is de regel

³⁶⁵ Zie *supra*, nr. 2.183.

³⁶⁶ Zie *supra*, nr. 2.205.

³⁶⁷ Zie *supra*, nr. 2.182.

³⁶⁸ Zie Blauwboek 1, 156 e.v., nrs. 1.189 e.v.

³⁶⁹ Zie *supra*, nr. 2.205.

³⁷⁰ Zie hierover in het algemeen Vermader, F., “De interpretatie en aanvulling van een overeenkomst naar Belgisch recht”, in Smits, J. en Stijns, S. (red.), *Inhoud en werking van de overeenkomst naar Belgisch en Nederlands recht*, Antwerpen / Groningen, Intersentia, 2005, (21), 32-34, nr. 23; zie ook *supra*, nr. 2.191 m.b.t. de interpretatie van de Regelen van Rotterdam.

³⁷¹ Zie *supra*, nr. 2.90.

³⁷² Zie *supra*, nr. 2.196.

geïnspireerd door de *Unidroit Principles of International Commercial Contracts 2004*³⁷³. Hij is van groot belang gelet op de aan het zee- en binnenvaartrecht eigen terminologie en regels.

2.244. Het interpreteren in het licht van “de taal waarvan bij de totstandkoming en de uitvoering van de overeenkomst gebruik is gemaakt” (art. 2.15, § 1, 4^o) is eveneens een voorschrift dat bij de *Unidroit Principles of International Commercial Contracts 2004* aansluit³⁷⁴. Bovendien moet deze interpretatieregel worden gezien in verband met de erkenning in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek van het Engels als gangbare maritieme vaktaal³⁷⁵.

2.245. In artikel 2.15, § 2 is bepaald dat algemene voorwaarden in geval van twijfel worden uitgelegd tegen de dienstverlener die ze heeft bedongen, tenzij zij berusten op voorafgaand overleg of overeenstemming tussen representatieve organisaties of met de opdrachtgever, al dan niet in de schoot van de Commissie Scheepvaartrecht.

Deze regeling is in lijn met een tendens om standaard- en toetredingscontracten bij twijfel te interpreteren tegen de opsteller van het contract op zich³⁷⁶.

Deze interpretatieregel vult de hierboven reeds toegelichte redelijkheidstoetsing aan (zie art. 2.13). Hij spoort de betrokken beroepsorganisaties aan tot constructief overleg over de teksten. Dit overleg kan eventueel plaatsgrijpen in de schoot van de Commissie Scheepvaartrecht, overeenkomstig de daartoe in Boek 1 op te nemen regeling³⁷⁷. Het gesuggereerde overleg moet uiteraard ernstig worden genomen: het moet constructief worden gevoerd en de resultaten ervan moeten in de eindtekst merkbaar zijn (al wordt niet geëist dat een consensus wordt bereikt, want dit zou de opdrachtgevers een vetorecht geven). De in de bepaling vermelde representativiteit betreft vooral de organisaties van opdrachtgevers: opdat het overleg nuttig wordt gevoerd, moet de gesprekspartner zijn sector en diens belangen op ruime schaal vertegenwoordigen.

³⁷³ Zie *supra*, nr. 2.196.

³⁷⁴ Zie *supra*, nr. 2.196.

³⁷⁵ Zie *supra*, nr. 2.160.

³⁷⁶ Zie o.m. Vermander, F., "De interpretatie en aanvulling van een overeenkomst naar Belgisch recht", in Smits, J. en Stijns, S. (red.), *Inhoud en werking van de overeenkomst naar Belgisch en Nederlands recht*, Antwerpen / Groningen, Intersentia, 2005, (21), 29, nr. 18; vgl. Cornelis, L., *Algemene theorie van de verbintenis*, Antwerpen / Groningen, Intersentia, 2000, 282, nr. 232.

³⁷⁷ Zie Blauwboek 1, 176-178, nr. 1.210.

4. OVERHEIDSSCHEPEN

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

2.246. De Zeewet bevat de volgende omschrijvingen van de begrippen zeeschip en binnenschip:

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet worden als zeeschepen beschouwd alle vaartuigen van ten minste 25 ton, bestemd of gewoonlijk gebruikt voor personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart of enige andere winstgevende scheepvaartverrichting ter zee.

Artikel 271

Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen beschouwd, de vaartuigen, gewoonlijk gebruikt of bestemd voor de vaart in de binnenwateren ten behoeve van personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart, baggerwerk of enige andere winstgevende scheepvaartverrichting.

Voor de toepassing van deze wet worden met binnenschepen gelijkgesteld alle vaartuigen van minder dan 25 ton die gewoonlijk ter zee worden gebruikt voor soortgelijke verrichtingen.

De Zeewet bevat geen bepalingen die specifiek betrekking hebben op het statuut van overheidsschepen. Of de Zeewet toepassing vindt op overheidsschepen hangt in beginsel af van de vraag of het betrokken overheidsschip kan worden gekwalificeerd als een zeeschip of een binnenschip in de zin van de zonet aangehaalde bepalingen ervan. Uit het thans in die bepalingen gehanteerde vereiste van winst oogmerk, vloeit voort dat overheidsschepen welke per definitie niet met winst oogmerk worden geëxploiteerd, in de regel niet aan de bepalingen van de Zeewet onderworpen zijn.

In Blauwboek 1 werd reeds aangestipt dat het toepassingsgebied van (delen van) de Zeewet door opeenvolgende regelgevende ingrepen steeds verder werd uitgebreid³⁷⁸. Zoals hieronder verder wordt toegelicht³⁷⁹, betroffen deze uitbreidingen mede overheidsschepen.

2.247. Naast de aangehaalde omschrijvingen van de begrippen zeeschip en binnenschip moet inzake het statuut van overheidsschepen rekening worden gehouden met de bepalingen van het Staatsschepenverdrag 1926.

Met de benaming Staatsschepenverdrag 1926 wordt bedoeld op het door het CMI voorbereide Verdrag van Brussel van 10 april 1926 betreffende de immuniteiten van staatsschepen³⁸⁰. België is door dit Verdrag gebonden, net als door het Additioneel Protocol van 24 mei 1934 (hieronder: “Staatsschepenprotocol 1934”)³⁸¹.

³⁷⁸ Zie Blauwboek 1, 90-91, nr. 1.81.

³⁷⁹ Zie *infra*, nr. 2.255.

³⁸⁰ Verdrag 10 april 1926 tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen (BS 1-2 juni 1931).

³⁸¹ Additioneel Protocol 24 mei 1934 bij Verdrag 10 april 1926 tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen (BS 9 september 1936).

2.248. De materiële bepalingen van het Staatsschepenverdrag 1926, waarvan enkel de Franse versie authentiek is, luiden als volgt:

FRANSE TEKST	NEDERLANDSE VERTALING
<p>Art. 1</p> <p><i>Les navires de mer appartenant aux Etats ou exploités par eux, les cargaisons leur appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires d'Etat, de même que les Etats qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont propriétaires de ces cargaisons, sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.</i></p>	<p>Art. 1</p> <p><i>Zeeschepen welke aan Staten toebehooren of door hen worden geëxploiteerd, aan Staten toebehoorende ladingen, de in Staatsschepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals Staten die eigenaar zijn van zulke schepen of deze exploiteeren of die eigenaar zijn van zulke ladingen, zijn, ten opzichte van vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of het vervoer van zulke ladingen, onderworpen aan dezelfde regelen in zake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en reederijen van toepassing zijn.</i></p>
<p>Art. 2</p> <p><i>Pour ces responsabilités et obligations, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés et que pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.</i></p>	<p>Art. 2</p> <p><i>Ten opzichte van die aansprakelijkheden en verbintenissen zijn de regelen betreffende de bevoegdheid der rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particuliere eigenaars toebehoorende koopvaardischepen en voor particuliere ladingen en hare eigenaars.</i></p>
<p>Art. 3</p> <p>§ 1. <i>Les dispositions des deux articles précédents ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement au moment de la naissance de la créance, à un service gouvernemental et non commercial, et ces navires ne seront pas l'objet de saisies, d'arrêts ou de détention par une mesure de justice quelconque ni d'aucune procédure judiciaire «in rem».</i></p> <p><i>Toutefois les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat, propriétaire du navire ou l'exploitant, sans que cet Etat puisse se prévaloir de son immunité:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Pour les actions du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation;</i> <i>2. Pour les actions du chef d'assistance, de sauvetage et d'avaries communes;</i> <i>3. Pour les actions du chef de réparation, fournitures ou autres contrats relatifs au navire.</i> <p>§ 2. <i>Les mêmes règles s'appliquent aux cargaisons appartenant à un Etat et transportées à bord des</i></p>	<p>Art. 3</p> <p>§1. <i>De bepalingen van de twee voorgaande artikelen zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, Staatsjachten, schepen belast met enig toezicht, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingschepen en andere aan eenen Staat toebehoorende of door hem geëxploiteerde vaartuigen die, bij het ontstaan van de schuldvordering, uitsluitend gebezigd voor een regeeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd; deze schepen kunnen niet in beslag genomen, opgehouden of teruggehouden worden ten gevolge van eenigerlei gerechtelijken maatregel of zakelijke rechtsvordering.</i></p> <p><i>De belanghebbenden hebben evenwel het recht hunne vorderingen te brengen voor de bevoegde rechtbanken van den Staat, die eigenaar is van het schip of het exploiteert, zonder dat deze Staat zich op zijn immunitet kan beroepen, indien het betreft:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1° Rechtsvorderingen wegens aanvaringen of andere scheepvaartongevallen;</i> <i>2° Rechtsvorderingen wegens hulp, berging en averij-grosse;</i> <i>3° Rechtsvorderingen wegens herstelling, leveringen of andere overeenkomsten op het schip betrekking hebbend</i> <p>§2. <i>Dezelfde regelen zijn van toepassing op aan eenen</i></p>

navires ci-dessus visés.

§ 3. *Les cargaisons appartenant à un Etat et transportées à bord des navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, ne seront pas l'objet de saisies, arrêts ou détentions par une mesure de justice quelconque, ni d'aucune procédure judiciaire «in rem».*

Toutefois, les actions du chef d'abordage et d'accident nautique, d'assistance et de sauvetage et d'avaries communes, ainsi que les actions du chef des contrats relatifs à ces cargaisons pourront être poursuivies devant le Tribunal ayant compétence en vertu de l'art. 2.

Art. 4

Les Etats pourront invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires.

S'il est nécessaire d'adapter ou de modifier les dispositions relatives à ces moyens de défense, de prescription et de limitation en vue de les rendre applicables aux navires de guerre ou aux navires d'Etat rentrant dans les termes de l'art. 3, une convention spéciale sera conclue à cet effet. En attendant les mesures nécessaires pourront être prises par les lois nationales en se conformant à l'esprit et aux principes de la présente convention.

Art. 5

Si dans le cas de l'art. 3 il y a, dans le sentiment du Tribunal saisi, un doute au sujet de la nature gouvernementale et non commerciale du navire ou de la cargaison, l'attestation signée par le représentant diplomatique de l'Etat contractant auquel appartient le navire ou la cargaison, produite à l'intervention de l'Etat devant les Cours et Tribunaux duquel le litige est pendant, vaudra preuve que le navire ou la cargaison rentre dans les termes de l'art. 3, mais seulement en vue d'obtenir la main levée de saisies, d'arrêts ou de détentions ordonnés par justice.

Staat toebehorende ladingen, welke aan boord van de hiervoren bedoelde schepen worden vervoerd.

§3. *De aan eenen Staat toebehoorende ladingen, welke voor regeerings- en niet voor handelsdoeleinden aan boord van koopvaardij-schepen worden vervoerd, kunnen niet in beslag genomen, aangehouden of opgehouden worden ten gevolge van eenigerlei gerechtelijken maatregelen of zakelijke rechtsvordering.*

Niettemin zullen de rechtsvorderingen ter zake van aartvaring en scheepvaartongevallen, van hulp, berging en averij-grosse, zoodmede de rechtsvorderingen ter zake van overeenkomsten op die lading betrekking hebbende, kunnen worden vervolgd voor de rechtbank bevoegd krachtens artikel 2.

Art. 4

De Staten zullen voor zich kunnen invoeren alle weermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid, waarvan particuliere schepen en hunne

eigenaars zich kunnen bedienen.

Zoo het nodig mocht zijn de bepalingen betreffende zulke weermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid aan te passen of te wijzigen, ten einde ze op oorlogsschepen of op de bij artikel 3 bedoelde Staatsschepen toepasselijk te maken, zal te dien einde een bijzonder verdrag worden gesloten.

Middelertijd kunnen de noodige voorzieningen bij de eigen wetten van elk land worden getroffen, met inachtneming van den geest en de beginselen van dit verdrag.

Art. 5

Indien er, in het geval voorzien bij artikel 3, naar het gevoelen van de rechtbank, waarbij de zaak is aanhangig gemaakt, twijfel bestaat of schip of lading naar hunnen aard het karakter draagt van regeerings-schip of regeeringslading, zal een verklaring in dien geest ondertekend door den diplomatieken vertegenwoordiger van den verdragsluitenden Staat, aan wien het schip of de lading toebehoort, en overlegd door tusschenkomst van den Staat voor wiens hoven of rechtbanken het geschil aanhangig is, gelden als bewijs dat het schip of de lading onder de bepalingen valt van artikel 8, doch enkel tot het bekomen van de opheffing van door het gerecht bevolen beslaglegging, aanhouding of ophouding.

<p>Art. 6 <i>Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque Etat contractant sous la réserve de ne pas en faire bénéficier les Etats non contractants et leurs ressortissants, ou d'en subordonner l'application à la condition de réciprocité.</i> <i>D'autre part, rien n'empêche un Etat contractant de régler par ses propres lois les droits accordés à ses ressortissants devant ses tribunaux.</i></p>	<p>Art. 6 <i>De bepalingen van dit verdrag worden in elken contracteerenden Staat toegepast, onder voorbehoud van de bevoegdheid om van het genot dier bepalingen uit te sluiten de Staten welke tot dit verdrag niet zijn toegetreten, alsmede hunne onderdanen, of om de toepassing te onderwerpen aan de voorwaarde van wederkeerigheid.</i> <i>Alles onverminderd de bevoegdheid van een Verdragsluitende Staat om bij zijn eigen wetten de rechten te regelen welke zijne onderhoorigen voor zijne rechtbanken worden toegekend.</i></p>
<p>Art. 7 <i>En temps de guerre chaque Etat contractant se réserve le droit, par une déclaration notifiée aux autres Etats contractants, de suspendre l'application de la présente convention, en ce sens qu'en pareil cas, ni les navires lui appartenant ou exploités par lui, ni les cargaisons lui appartenant ne pourront être l'objet d'aucun arrêt, saisie ou détention par une Cour de Justice étrangère. Mais le créancier aura le droit d'intenter son action devant le Tribunal compétent en vertu des art. 2 et 3.</i></p>	<p>Art. 7 <i>Ieder der Verdragsluitende Staten behoudt zich het recht voor om in tijd van oorlog, door een aan de andere Verdragsluitende Staten gezonden verklaring, De toepassing van dit verdrag te schorsen, in dien z'n dat, in dergelijk geval, noch de aan voornelden Staat toebehoorende ladingen door een vreemd gerechtshof kunnen opgehouden, in beslag genomen of teruggehouden worden. De schuldeiser zal evenwel het recht hebben zijne rechtsvordering in te stellen voor de krachtens artikelen 2 en 3 bevoegde rechtbank.</i></p>
<p>Art. 8 <i>Rien dans la présente convention ne porte atteinte aux droits des Etats contractants de prendre les mesures que peuvent commander les droits et devoirs de la neutralité.</i></p>	<p>Art. 8 <i>Geen bepaling van dit verdrag maakt inbreuk op de bevoegdheid van de verdragsluitende Staten om de maatregelen te treffen welke door de rechten en plichten van de onzijdigheid kunnen geboden zijn.</i></p>

2.249. In het Staatsschepenprotocol 1934 is bepaald :

FRANSE TEKST	NEDERLANDSE VERTALING
<p><i>Les Gouvernements signataires de la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles concernant les Immunités des Navires d'Etat, ayant reconnu la nécessité de préciser certaines dispositions de cet Acte, ont nommé les plénipotentiaires soussignés, lesquels, après s'être communiqués leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:</i></p>	<p><i>De regeeringen, die het Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteit van Staatsschepen hebben onderteekend, de noodzakelijkheid erkend hebbende om zekere bepalingen van dat verdrag nauwkeuriger vast te stellen, hebben de ondergeteekende gevolmachtigden benoemd die, na elkander hunne in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten te hebben medegedeeld, omtrent het volgende zijn overeengekomen:</i></p>
<p>I. <i>Les doutes s'étant élevés quant au point de savoir si, et dans quelle mesure, les mots «exploités par lui» à l'art. 3 de la Convention, s'appliquent ou pourraient être</i></p>	<p>I. <i>Aangezien er twijfel gerezen is omtrent de vraag of, en in welke mate de woorden "door hem geëxploiteerd" in artikel 3 van het Verdrag toepasselijk zijn of</i></p>

interprétés comme s'appliquant aux navires affrétés par un Etat, soit à temps, soit au voyage, la déclaration ci-dessous est faite en vue de dissiper ces doutes:

«Les navires affrétés par les Etats, soit à temps, soit au voyage, pourvu qu'ils soient affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que les cargaisons que ces navires transportent ne peuvent être l'objet de saisies, d'arrêts ou de détentions quelconques, mais cette immunité ne porte aucun préjudice à tous autres droits ou recours pouvant appartenir aux intéressés. Une attestation délivrée par le représentant diplomatique de l'Etat en cause, de la manière prévue à l'art. 5 de la Convention, doit valoir également en ce cas preuve de la nature du service auquel le navire est affecté.»

II.

Pour l'exception prévue à l'art. 3, par. I, il est entendu que la propriété du navire acquise à l'Etat ou l'exploitation du navire effectuée par l'Etat au moment des mesures de saisie, d'arrêt ou de détention sont assimilées à la propriété existant ou à l'exploitation pratiquée au moment de la naissance de la créance.

En conséquence, cet article pourra être invoqué par les Etats en faveur des navires leur appartenant ou exploités par eux, au moment des mesures de saisie, d'arrêt ou de détention, s'ils sont affectés à un service exclusivement gouvernemental et non commercial.

III.

Il est entendu que rien dans les dispositions de l'art. 5 de la Convention n'empêche les Gouvernements intéressés de comparaître eux-mêmes, en se conformant à la procédure prévue par les lois nationales, devant la juridiction saisie du litige et d'y produire l'attestation prévue audit article.

IV.

La Convention n'affectant en rien les droits et obligations des belligérants et des neutres, l'art. 7 ne porte préjudice en aucune manière à la juridiction des

toepasselijk zouden kunnen worden geacht op schepen die door een Staat zijn gecharterd, hetzij bij tijdbvrachting, hetzij bij reisvrachting, wordt, om allen twijfel buiten te sluiten, het volgende verklaard:

"De door Staten hetzij bij tijdbvrachting hetzij bij reisvrachting, gecharterde schepen, mits zij uitsluitend gebezigd worden voor een regeeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd, alsmede de ladingen die deze schepen vervoeren, kunnen op geenerlei wijze in beslag genomen, aangehouden of vastgehouden worden, maar deze immunité laat andere rechten of rechtsmiddelen, welke aan de belanghebbenden mochten toekomen, onverkort. Eene op de wijze, voorzien in artikel 5 van het Verdrag, door den diplomatieken vertegenwoordiger van den betrokken Staat afgegeven verklaring zal ook in dit geval als bewijs gelden van den aard van den dienst waartoe het schip is gebezigd."

II.

Het is wel verstaan dat voor de in artikel 3, §1, vermelde uitzondering het op het oogenblik van de maatregelen van beslag, aanhouding of vasthouding bestaande eigendomsrecht van den Staat op het schip of de op dat oogenblik door den Staat uitgeoefende exploitatie daarvan worden gelijkgesteld met het op het oogenblik van het ontstaan van de schuldvordering bestaande eigendomsrecht of de op dat oogenblik uitgeoefende exploitatie.

Mitsdien zal door de Staten op dat artikel een beroep kunnen worden gedaan voor de schepen welke hun op het oogenblik der maatregelen van beslag, aanhouding of vasthouding toebehooren of door hen op dat oogenblik, geëxploiteerd worden, indien zij uitsluitend gebezigd worden voor een regeeringsdienst, waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd.

III.

Het is wel verstaan dat de bepalingen van artikel 5 van het Verdrag de betrokken regeeringen niet beletten om zelf overeenkomstig de door de nationale wet voorgeschreven procedure voor het gerecht te verschijnen, waarbij het geschil is aanhangig gemaakt, en er de in dat artikel bedoelde verklaring over te leggen.

IV.

Daar het Verdrag in geenerlei opzicht de rechten en verplichtingen der oorlogvoerenden en onzijdigen raakt, laat artikel 7 de rechtsmacht van de beoorlijk

<p><i>cours de prises dûment constituées.</i></p> <p>V. <i>Il est entendu que rien dans les dispositions de l'art. 2 de la Convention ne limite et n'affecte en aucune manière l'application de règles nationales de procédure dans les affaires où l'Etat est Partie.</i></p> <p>VI. <i>Lorsque se pose la question de preuves à administrer ou de documents à produire, si, de l'avis du Gouvernement intéressé, semblables preuves ne peuvent être administrées ou semblables documents produits sans qu'il en résulte un préjudice pour des intérêts nationaux, ledit Gouvernement pourra s'abstenir en invoquant la sauvegarde de ces intérêts nationaux.</i></p> <p><i>En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements, ont signé le présent Protocole additionnel qui sera considéré comme faisant partie intégrante de la Convention du 10 avril 1926 auquel il se rapporte.</i></p>	<p><i>samengestelde prijzenhoven onverkort.</i></p> <p>V. <i>Het is wel verstaan dat de bepaling van artikel 2 van het Verdrag op geenerlei wijze de toepassing van de nationale procesregelen in zaken, waarin de Staat partij is, beperken of raken.</i></p> <p>VI. <i>Wanneer de vraag van het leveren van bewijs of het overleggen van documenten zich voordoet, zal, wanneer naar het oordeel van de betrokken Regeering zulke bewijs niet kan worden geleverd of zulke bewijsstukken niet kunnen worden overgelegd zonder dat daaruit schade voor de nationale belangen voortspruit, deze Regeering zich daarvan kunnen onthouden met een beroep op deze te beveiligen belangen.</i></p> <p><i>Ter oorkonde waarvan de ondergeteekenden, beoorlijk door hunne Regeeringen gemachtigd, dit Additionneel Protocol, dat beschouwd zal worden als een integreerend deel uit te maken van het Verdrag van 10 April 1926, waarop het betrekking heeft, hebben ondertekend.</i></p>
--	--

2.250. Voorts geldt in België de Staatsschepenwet. Met deze term wordt de Wet van 28 november 1928 "ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkloidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen"³⁸² bedoeld. Deze wet werd gewijzigd door artikel 41 van de Wet van 10 oktober 1967³⁸³.

De vigerende bepalingen van de Staatsschepenwet luiden als volgt:

Artikel 1

Zeeschepen, welke aan den Staat toebehoren en schepen door hem geëxploiteerd of bevracht, aan den Staat toebehorende ladingen, de in hiervoren bedoelde schepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals de Staat, eigenaar, reeder of bevrachter van zulke schepen of eigenaar van zulke ladingen, zijn, ten opzichte van vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of het vervoer van zulke ladingen, onderworpen aan dezelfde regelen in zake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en reederijen van toepassing zijn.

Artikel 2

Ten opzichte van die aansprakelijkheden en verbintenissen zijn de regelen betreffende de bevoegdheid der rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particulieren toebehoorende of door hen geëxploiteerde koopvaardij-schepen en voor de particuliere ladingen en hare eigenaars.

³⁸² W. 28 november 1928 ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkloidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen (BS 11 januari 1929).

³⁸³ W. 10 oktober 1967 houdende wijzigingsbepalingen vormende het artikel 4 van de wet houdende het Gerechtelijk Wetboek (BS 31 oktober 1967).

Artikel 3

De bepalingen van de twee voorgaande artikelen zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, jachten, schepen belast met enig toezicht, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingschepen en andere aan den Staat toebehoorende of door hem geëxploiteerde vaartuigen die bij het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslagneming, het ophouden of het terughouden uitsluitend gebezigd voor een regeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd.

Artikel 4

De in artikel 3 hierboven bedoelde schepen kunnen niet in beslag genomen, opgehouden of teruggehouden worden tengevolge van eenigerlei gerechtelijken maatregel.

De rechtbanken van koophandel nemen evenwel, zonder dat de Staat zich op zijn immuniteit kan beroepen, kennis van om het even welke rechtsvordering, tegen de Staat ingesteld wegens:

1° aanvaring of andere scheepvaartongevallen;

2° hulp, berging of averij-grosse;

3° herstellingen, leveringen of andere overeenkomsten betreffende het schip.

Artikel 5

De regelen van voorgaande artikelen 3 en 4 zijn van toepassing op de aan den Staat toebehoorende ladingen, welke aan boord van de bij artikel 3 bedoelde schepen worden vervoerd.

De aan den Staat toebehoorende ladingen, welke voor regeerings- en niet voor handelsdoeleinden aan boord van handelsschepen worden vervoerd, kunnen niet in beslag genomen, aangehouden of opgehouden worden bij gerechtelijken maatregel.

De rechtsvorderingen wegens aanvaring, scheepvaartongevallen, hulp, berging of averij-grosse betreffende die ladingen, alsmede de rechtsvorderingen uit hoofde van contracten aangaande die ladingen, kunnen evenwel vervolgd worden voor de rechtbanken, bevoegd overeenkomstig de bepalingen van alinea 2 van artikel 4 hierboven.

Artikel 6

De Staat zal voor zich kunnen invoeren in de tegen hem, overeenkomstig voorgaande artikelen, ingestelde rechtsvorderingen, al de verweermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid, waarvan particuliere schepen en hunne eigenaars, reeders of bevrachters zich kunnen bedienen.

2.251. Specifiek wat het beslag op overheidsgoederen betreft moet tevens rekening worden gehouden met de algemene regeling neergelegd in artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek. Dit artikel luidt als volgt:

§ 1. De goederen die toebehoren aan de Staat, de Gewesten, de Gemeenschappen, de provincies, de gemeenten, de instellingen van openbaar nut en, in het algemeen, aan alle publiekrechtelijke rechtspersonen, zijn niet vatbaar voor beslag.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in artikel 8, tweede lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zijn echter wel vatbaar voor beslag:

1° de goederen ten aanzien waarvan de in § 1 bedoelde publiekrechtelijke rechtspersonen verklaard hebben dat ze in beslag genomen kunnen worden. Deze verklaring moet uitgaan van de bevoegde organen. Ze moet worden neergelegd op de plaatsen die door artikel 42 zijn bepaald voor de betekening van de gerechtelijke akten.

De Koning bepaalt de wijze waarop deze neerlegging geschiedt;

2° bij gebreke van een dergelijke verklaring of wanneer de tegeldemaking van de erin opgenomen goederen niet volstaat tot voldoening van de schuldeiser, de goederen die voor deze rechtspersonen kennelijk niet nuttig zijn voor de uitoefening van hun taak of voor de continuïteit van de openbare dienst.

§ 3. De in § 1 bedoelde publiekrechtelijke rechtspersonen wier goederen overeenkomstig § 2, 2°, in beslag genomen worden, kunnen verzet doen. Ze kunnen aan de beslagleggende schuldeiser andere goederen ter beslaggeving aanbieden. Het aanbod is bindend voor de beslagleggende schuldeiser indien het goed op het Belgisch grondgebied gelegen is en de tegeldemaking volstaat tot voldoening van de schuldeiser.

Indien de beslagleggende schuldeiser aanvoert dat niet is voldaan aan de in het vorige lid bedoelde voorwaarden inzake de vervanging van het in beslag genomen goed, wendt de meest gereede partij zich tot de rechter onder de in artikel 1395 gestelde voorwaarden.

§ 4. Verzet kan alleen worden gedaan bij exploit te betekenen aan de beslaglegger, samen met een dagvaarding om te verschijnen voor de beslagrechter. De eis schorst de tenuitvoerlegging en moet, op straffe van verval, worden ingesteld binnen een maand te rekenen van het beslagexploit betekend aan de schuldenaar.

Het vonnis kan niet bij voorraad ten uitvoer worden gelegd. Het is niet vatbaar voor verzet.

De termijn om hoger beroep in te stellen is een maand te rekenen van de betekening van het vonnis. De rechter in hoger beroep doet uitspraak met voorrang boven alle andere zaken. Tegen een bij verstek gewezen arrest kan geen verzet worden gedaan.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

2.252. De wijze waarop het statuut van overheidsschepen thans in de Belgische rechtsorde wordt geregeld, vertoont een groot aantal gebreken, m.n.:

- het misleidende en achterhaalde karakter van de in de Zeewet gehanteerde definities van de begrippen “zeeschip” en “binnenschip”;
- het gebrek aan coördinatie tussen de Zeewet en de Staatsschepenwet;
- de onduidelijkheid over het internationale toepassingsgebied van het Staatsschepenverdrag 1926 in België en de verwarring tussen de volkenrechtelijke immuniteit en toepasselijkheid van het intern zeerecht;
- de verwarring over de impact van de Staatsschepenwet op het gemeen recht inzake overheidsaansprakelijkheid;
- de onduidelijkheid omtrent de toepasselijkheid van de Staatsschepenwet op schepen van andere overheden dan de Belgische Staat;
- dispariteiten tussen de Staatsschepenwet enerzijds en het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934 anderzijds;
- het ontbreken van een omvattende wettelijke regeling omtrent het statuut van aan de overheid toebehorende binnenschepen;
- het gebrek aan coördinatie tussen de Staatsschepenwet en artikel 1412^{bis} van het Gerechtelijk Wetboek.

In wat volgt worden deze knelpunten nader besproken.

- INADEQUATE DEFINITIES VAN ZEESCHIP EN BINNENSCHIP IN DE ZEEWET

2.253. In Blauwboek 1³⁸⁴ werd uiteengezet dat de definities van de begrippen “zeeschip” en “binnenschip” in de Zeewet gecentreerd zijn rond het fundamenteel achterhaalde winstoogmerk criterium. Dit geldt ook als algemeen criterium voor de toepasselijkheid van het

³⁸⁴ Zie Blauwboek 1, 89-91, nr. 1.81.

Wetboek van Koophandel, waarvan de Zeewet deel uitmaakt. Als dusdanig wordt het criterium sedert geruime tijd en unaniem als fundamenteel voorbijgestreefd beschouwd.

2.254. In de specifieke context van de scheepvaart valt te wijzen op de ruime inzet van overheidsvaartuigen in de economische sfeer. Deze vaartuigen volledig buiten het werkingsgebied van de Zeewet houden, is wereldvreemd. De gemaakte onderscheiding tussen commerciële en niet-commerciële schepen is in vele gevallen niet redelijk te verantwoorden en problematisch in het licht van het gelijkheidsbeginsel.

Een frappant voorbeeld zijn de sleepboten actief in de haven van Antwerpen: de boten op de Schelde en in de tijdokken worden commercieel uitgebaat door private rederijen en vallen onder de Zeewet, de sleepboten van het havenbestuur actief achter de sluizen worden daarentegen in het algemeen belang geëxploiteerd en vallen buiten de Zeewet³⁸⁵.

I.v.m. drijvende kranen en bokken kunnen analoge vaststellingen worden gemaakt.

Recent werd geoordeeld dat het in de Zeewet gebruikte begrip “winstgevende scheepvaartverrichting” vereist dat een winst oogmerk aanwezig is in hoofde van de dienstverrichter, maar niet dat de activiteit in kwestie winst oplevert; het gevolg was alleszins dat de verjaringstermijn inzake aanvaring vervat in artikel 270 van de Zeewet niet gold t.a.v. een aanvaring met een loodsboot van het Vlaams Gewest³⁸⁶.

2.255. Eveneens werd in Blauwboek 1 vermeld dat de huidige definities van de Zeewet misleidend zijn, aangezien de wetgever in tal van losstaande regelgevende akten het toepassingsgebied van de Zeewet of eraan vasthangende bepalingen heeft uitgebreid³⁸⁷. In dit verband kan aan de volgende regelgevende ingrepen worden herinnerd:

- artikel 273, § 1 van de Zeewet (zoals laatst vervangen bij artikel 9 van de Wet van 11 april 1989³⁸⁸) betreffende de gelijkstelling van bepaalde vaartuigen en drijvende tuigen met binnenvaartuigen voor de toepassing van o.m. de regels betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan;
- de reeds genoemde Staatsschepenwet van 28 november 1928 waarbij staatsschepen in bepaalde opzichten met private schepen worden gelijkgesteld;
- artikel 10 van de Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale akten inzake de zeevaart waardoor de toepassing van de bepalingen van het LLMC-Verdrag, en van de artikelen 46 tot 54 van de Zeewet wordt uitgebreid tot de zee gaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is, en tot de zee gaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek;
- artikel 1, § 1, 1^o van het Koninklijk Besluit van 24 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart³⁸⁹, waardoor de beperking van aansprakelijkheid wordt geregeld voor vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare

³⁸⁵ Zie o.m. Cass., 12 maart 1931, *Pas.* 1931, I, 119 en *RDMC* 1932, 94, noot X, “Du caractère commercial d’une entreprise de remorquage organisée par une Ville et de l’exercice de la faculté d’abandon par cette Ville”.

³⁸⁶ Cass., 12 december 2008, *RHLA* 2008, 338, met concl. Adv.-Gen. Van Ingelgem.

³⁸⁷ Zie reeds Van Hooendonk *SVSMS*, 82, vn. 169.

³⁸⁸ W. 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (*BS* 6 oktober 1989).

³⁸⁹ K.B. 24 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart (*BS* 1 december 1989, err. *BS* 8 december 1990).

dienst, wie ook de eigenaar ervan is, en voor vaartuigen aangewend voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek;

- artikel 1, § 3 van de Scheepsregistratiewet, dat Titel I van de Zeewet³⁹⁰, met uitzondering van artikel 1, van toepassing verklaart op de zeeschepen die niet of niet gewoonlijk worden gebruikt voor winstgevende verrichtingen.

Doordat de meeste van deze uitbreidingen niet in de Zeewet zelf zijn opgenomen, wordt de transparantie van de regelgeving geschaad. Bovendien bevestigt de wetgever met deze wildgroei aan correcties dat de huidige in de Zeewet opgenomen omschrijvingen van de begrippen “zeeschip” en “binnenschip” te eng zijn, inzonderheid wat betreft het winsttoogmerkvereiste.

- GEBREK AAN COÖRDINATIE TUSSEN DE ZEEWET EN DE STAATSSCHEPENWET

2.256. De Staatsschepenwet staat formeel volledig los van de Zeewet, wat de kenbaarheid en de toegankelijkheid van de regelgeving niet ten goede komt. Noch in de memorie van toelichting bij, noch tijdens de parlementaire bespreking van het ontwerp van de Staatsschepenwet werd enige reden opgegeven waarom ervoor werd geopteerd de regeling niet in de Zeewet te integreren, doch deze regeling op te nemen in een afzonderlijke, van de Zeewet losstaande wet. Kennelijk werd de opname van de regeling in de Zeewet nooit overwogen, en vermoedelijk is de reden dat het Wetboek van Koophandel strikt werd voorbehouden voor rechtsregelingen m.b.t. commerciële schepen. Zoals reeds gezien verklaart dit ook dat de Zeewet niets regelt i.v.m. pleziervaartuigen³⁹¹.

2.257. Voorts zijn bedoelde wetteksten, mede ten gevolge van de bovengenoemde uitbreidingen van het toepassingsgebied van (delen van) de Zeewet, niet op elkaar afgestemd.

Artikel 1 van de Staatsschepenwet onderwerpt aan de Staat toebehorende of door de Staat geëxploiteerde of bevrachte zeeschepen, alsmede de in deze schepen vervoerde ladingen of passagiers, aan dezelfde regels inzake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als deze die gelden voor particuliere schepen, ladingen en rederijen. Deze onderwerping geldt ingevolge artikel 3 van de Staatsschepenwet echter niet voor oorlogsschepen, jachten, schepen belast met enig toezicht, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingschepen en andere aan de Staat toebehorende of door hem geëxploiteerde vaartuigen die bij het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslagneming, bij het ophouden of het terughouden uitsluitend worden gebezigd voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd. Al deze vaartuigen wordt hieronder korthedshalve aangeduid als “gezagsschepen”³⁹².

Een gelijkaardige uitsluiting van gezagsschepen is evenwel niet opgenomen in artikel 10 van de Wet van 11 april 1989 waardoor de toepassing van de bepalingen van het LLMC-Verdrag, en van de artikelen 46 tot 54 van de Zeewet wordt uitgebreid tot de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is, en tot de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek. In het eveneens reeds aangehaalde Koninklijk Besluit van 24 november 1989 komt een onderscheiding analoog aan deze in de Staatsschepenwet evenmin voor.

³⁹⁰ Titel I van de Zeewet regelt de openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen en de voorrechten en hypotheke op zeeschepen.

³⁹¹ Zie Blauwboek 1, 89-90, nr. 1.81.

³⁹² In Frankrijk werd eerder geopperd dat de in het Staatsschepenverdrag geïntroduceerde uitdrukking “service gouvernemental” gelijk staat met het begrip “service public” (aldus Ripert, G., “La Conférence diplomatique de Bruxelles”, *RDMC* 1926, XIV, (34), 40, nr. 9).

De aansprakelijkheidsregeling m.b.t. overheidsschepen is in de vigerende wetgeving dus geregeld op een inconsistente en verwarrende manier. Om het op overheidsschepen toepasselijke aansprakelijkheidsregime te achterhalen is een diepgaande analyse en een eerder acrobatische vergelijking van verschillende regelgevingen nodig (waarbij spanningen kunnen optreden tussen het *lex posterior*-beginsel, het *lex specialis*-beginsel en de nood aan verdragsconforme interpretatie van wetten die door verdragen zijn geïnspireerd).

- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT HET INTERNATIONAAL TOEPASSINGSGBIED VAN HET STAATSCHEPENVERDRAG 1926 IN BELGIË EN VERWARRING TUSSEN VOLKENRECHTELIJKE IMMUNITEIT EN TOEPASSELIJKHEID VAN HET INTERN ZEERECHT

2.258. Met het oog op een goed begrip van de navolgende beschouwingen over de verhouding tussen het Staatsschepenverdrag 1926 en de Staatsschepenwet weze het fundamentele onderscheid in herinnering gebracht tussen het volkenrechtelijk en het internrechtelijk statuut van overheidsschepen. De internationale en nationale regelgevers, de rechtspraak en de rechtsleer verliezen dit onderscheid soms uit het oog.

2.259. In het internationaal recht³⁹³ wordt traditioneel aangenomen dat elke soevereine staat een – volkenrechtelijke – immuniteit bezit ten aanzien van de rechtbanken van andere staten (*immunité van jurisdictie*). Deze immuniteit van jurisdictie wordt gewoonlijk gegrond op de soevereiniteit, de onafhankelijkheid en de gelijkheid van staten (*par in parem non habet jurisdictionem*).

Naast de immuniteit van jurisdictie wordt traditioneel ook aanvaard dat tegen een vreemde staat geen uitvoeringsmaatregelen kunnen worden genomen (*immunité van tenuitvoerlegging*). Gewoonlijk wordt deze immuniteit verstrekkender opgevat dan de immuniteit van jurisdictie; zelfs in gevallen waar de immuniteit van jurisdictie niet meer geldt, blijft vaak immuniteit van tenuitvoerlegging bestaan.

Ten gevolge van de uitbreiding van de activiteiten waarmee staten zich inlaten, werd aan de immuniteit van een vreemde staat niet langer een absoluut karakter toegekend. In de zgn. restrictieve – en historisch vooral door Belgische³⁹⁴ en Italiaanse rechtspraak geïnspireerde –

³⁹³ Over de immuniteit van staatsschepen, zie o.m. Bossuyt, M. en Wouters, J., *Grondlijnen van internationaal recht*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 362-363; Delwaide SB, 19-44, nrs. 10-32; Kochu Thommen, T., *Legal status of government merchant ships in international law*, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962, 171 p.; Omta, L.W.F.H., *Immunité van Staatsschepen en -ladingen en van Staatsschepenverdragen*, Amsterdam, Paris, 1938, 189 p.; Ripert, G., “La Conférence diplomatique de Bruxelles”, *RDMC* 1926, XIV, (34), 35-35-46, nrs. 3-16; Spiegel, J., “Oorlogsschepen, aanvaringen en immuniteit: de Cape May”, *TVR* 2004, 135-138; Van Aerde ZOB, 44-45, nr. 42; Van Slooten, G., “La convention de Bruxelles sur le statut juridique des navires d’État”, *RDILC* 1926, 453-484; Verstrepen, W.P., “Stand van zaken betreffende het beslag op staatsschepen”, *LA Libert*, 543-556; Vitányi, B., “L’immunité des navires d’État”, *NTIR* 1963, 33-61 en 157-177. Voor meer algemene literatuur, zie o.m. Bossuyt, M. en Wouters, J., *Grondlijnen van internationaal recht*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 391 e.v.; Cogen, M., *The comprehensive guide to international law*, Brugge, Die Keure, 2008, 136 e.v., nrs. 108 e.v.; Ipsen, K., *Völkerrecht*, München, Beck, 1999, 333 e.v., nrs. 16 e.v.; Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. en Corneloup, S., *Droit du commerce international*, Parijs, Dalloz, 2010, 753 e.v., nrs. 970 e.v.; Pingel-Lenuzza, I., *Les immunités des États en droit international*, Brussel, Bruylant, 1997, 442 p.; Van Bogaert, E., *Völkerrecht*, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1991, 158 e.v., nr. 55; Verdross, A. en Simma, B., *Universelles Völkerrecht*, Berlijn, Duncker & Humblot, 1984, 762 e.v., § 1168 e.v.

³⁹⁴ Zie Cass. 11 juni 1903, *BJ* 1903, 1265, met concl. Adv.-Gen. Terlinden, ook aangehaald in het rapport van de Belgische Vereniging voor Zeerecht aan het CMI ter voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926: zie Comité Maritime International, *Conférence de Londres. Octobre 1922 (Bulletin N° 57)*, Antwerpen, J.-E. Buschmann, 1923, (143), 150.

immunitetsleer wordt een onderscheid gemaakt tussen de zogenaamde *acta iure imperii* en de *acta iure gestionis* van de staat. De staat geniet enkel immuniteit voor buitenlandse rechtbanken indien hij optreedt als openbaar bestuur in de uitoefening van zijn soeverein gezag (*acta iure imperii*). Voor andere handelingen die de staat als het ware als privé-persoon stelt (*acta iure gestionis*), geldt geen immuniteit.

Specifiek wat betreft het statuut van overheidsvaartuigen werd deze relativering van de immuniteit vertaald naar een onderscheid tussen staatsschepen met een openbare functie of een imperiumfunctie enerzijds en staatsschepen met een handelsfunctie anderzijds. Alleen de eerste categorie vaartuigen – waaronder in de eerste plaats buitenlandse oorlogsschepen – genieten immuniteit. Rechtsvorderingen met betrekking tot het gebruik van of het vervoer aan boord van dergelijke vaartuigen kunnen m.a.w. niet voor een buitenlandse rechtbank worden ingeleid (immuniteit van jurisdictie) en op dergelijke vaartuigen kan in het buitenland geen beslag worden gelegd (immuniteit van tenuitvoerlegging). Buitenlandse overheidsvaartuigen met een handelsaffectatie genieten daarentegen geen immuniteit; procedures omtrent het gebruik van of het vervoer aan boord van dergelijke vaartuigen kunnen wel degelijk voor een buitenlandse rechtbank worden ingeleid en dergelijke vaartuigen zijn in het buitenland ook vatbaar voor beslag. Het geschetste onderscheid tussen overheidsvaartuigen die voor commerciële doeleinden worden gebruikt en overheidsschepen bestemd voor een openbare dienst of gezagsfuncties is pragmatisch. Dankzij het onderscheid moet geen aandacht worden gegeven aan de aard van de concreet door of met gebruikmaking van het betrokken schip gestelde handeling.

Het onderscheid tussen de twee vermelde categorieën staatsschepen werd uitgekristalliseerd in het hierboven aangehaalde, door het CMI voorbereide Staatsschepenverdrag 1926, één van de eerste multilaterale verdragsregelingen betreffende staatsimmuniteit en tot op heden het enige uitgewerkte multilaterale verdrag over het statuut van staatsschepen³⁹⁵. Het verdrag kwam tot stand in een periode van toenemende overheidstussenkomst in het scheepvaartbedrijf, bijzondere oorlogsomstandigheden (staatsinvesteringen in ravitailleringsschepen en overdrachten van schepen als herstelbetaling) en grootscheepse nationalisering van de koopvaardijvloten in communistische staten (al nam de Sovjetunie geen deel aan de voorbereiding). De initiatiefnemers meenden dat wanneer de staat zich in het handelsleven begeeft, hij zich ook had te schikken naar de normale op de markt heersende spelregels, en het volle aansprakelijkheidsrisico van de ondernemer op zich moest nemen. Anderzijds werd ook erkend dat de staat dan een beroep moet kunnen doen op de rechten en verweermiddelen waarin het zeerecht voorziet (inz. het recht op aansprakelijkheidsbeperking).

Concreet voorzien de artikelen 1 en 2 van het Staatsschepenverdrag 1926 in een principiële assimilatie van overheidsschepen en particuliere schepen, m.a.w. in een afstand van de immuniteit van staatsschepen. De gelijkschakeling geldt alleen voor “vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of het vervoer van zulke ladingen” en derhalve niet wat betreft alle overige aspecten, zoals het zakenrechtelijk statuut van de betrokken schepen³⁹⁶. Ingevolge artikel 3 van het verdrag geldt de gelijkschakeling bovendien niet voor oorlogsschepen, jachten, schepen belast met enig toezicht, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingsschepen en andere aan de staat toebehorende of door hem geëxploiteerde vaartuigen die bij het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslagneming, bij het ophouden of het terughouden uitsluitend worden gebezigd voor

³⁹⁵ Voor een nadere appreciatie van het verdrag, zie *infra*, nrs. 2.275-2.276.

³⁹⁶ Omtrent de beperking van de gelijkschakeling tot “vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of het vervoer van zulke ladingen”, zie o.m. Pingel-Lenuzza, I., *Les immunités des États en droit international*, Brussel, Bruylant, 1997, 127, nr. 101; Kochu Thommen, T., *Legal status of government merchant ships in international law*, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962, 131.

een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd (“gezagsschepen”). Volgens hetzelfde artikel zijn dergelijke schepen nooit beslagbaar, maar kunnen een aantal erop betrekking hebbende zeerechtelijke vorderingen wel worden gebracht voor de nationale rechtbanken van de staat waartoe het gezagsschip behoort. Luidens artikel 4 van het Verdrag kunnen Staten m.b.t. staatsschepen in principe alle zeerechtelijke verweermiddelen inroepen.

2.260. Buiten de geschetste volkenrechtelijke context rijst de problematiek van het statuut van overheidsschepen naar intern recht. Het gaat hier niet om tussenstaatse relaties i.v.m. het statuut van vreemde schepen voor nationale rechtbanken, maar om de toepasselijkheid (of niet-toepasselijkheid) van het nationale zeerecht op overheidsvaartuigen, inz. nationale overheidsvaartuigen.

In deze internrechtelijke sfeer zijn de hierboven reeds behandelde artikelen 1 en 271 van de Belgische Zeewet te situeren, ten gevolge waarvan overheidsschepen, die immers niet met winstoogmerk worden ingezet, uit het toepassingsgebied van de wet zijn gesloten – een beperking die ondertussen, zoals gezien, via tal van regelgevende interventies *ad hoc* werd gecorrigeerd³⁹⁷. Specifiek i.v.m. het Staatsschepenverdrag 1926 en de Staatsschepenwet moet er ook aan worden herinnerd dat sinds het welbekende Flandria-arrest van het Hof van Cassatie van 5 november 1920³⁹⁸ het gemeen recht inzake foutaansprakelijkheid eveneens toepasselijk is op de overheid, zelfs wat betreft handelingen die rechtstreeks verband houden met de uitoefening van het overheidsgezag³⁹⁹. Daarvóór genoot de overheid m.b.t. laatstvermelde handelingen een aansprakelijkheidsimmunititeit. Het ging hier om een zuiver internrechtelijke immunititeit, niet om de hierboven toegelichte volkenrechtelijke immunititeit. Verder dient genoteerd dat ten tijde van de voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926 in België werd aangenomen dat de Staat zich niet kon beroepen op de zeerechtelijke beperking van aansprakelijkheid, omdat de Zeewet alleen gold voor commerciële schepen⁴⁰⁰. De internrechtelijke assimilatie van overheidsschepen en particuliere schepen was toentertijd dus nog niet volledig voltrokken. Deze elementen kwamen uitdrukkelijk aan bod in de rapportage van de Belgische Vereniging voor Zeerecht aan het CMI ter voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926⁴⁰¹.

2.261. In de geschetste context moet worden nagegaan of het Staatsschepenverdrag 1926 alleen de volkenrechtelijke immunititeit beoogde te regelen, dan wel ook de internrechtelijke. Het antwoord op deze vraag is van groot belang met het oog op een correcte implementatie van het verdrag in het intern recht.

Op het eerste gezicht legt het Staatsschepenverdrag 1926 een integrale gelijkstelling van staatsschepen en private schepen op, zowel op volkenrechtelijk als op internrechtelijk vlak. De artikelen 1, 2 en 4 betreffen het statuut van schepen in het algemeen, en bepalen niet dat de beoogde gelijkschakeling alleen geldt wanneer m.b.t. de betrokken staatsschepen wordt geprocedeerd voor een vreemde rechtbank. De bedoelde artikelen kunnen zonder enige nadere uitlegging worden gelezen als mede behelzende een directe, verplichte gelijkstelling van staatsschepen en private schepen naar het intern recht van de verdragspartijen. In die lezing regelt het Staatsschepenverdrag 1926 zelf meteen het statuut van de nationale overheidsschepen in het

³⁹⁷ Zie *supra*, nr. 2.255.

³⁹⁸ Cass. 5 november 1920, *Pas.* 1920, I, 193.

³⁹⁹ Voor een overzicht van de evolutie van de rechtspraak met betrekking tot overheidsaansprakelijkheid, zie Vansweevel, T. en Weyts, B., *Handboek buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2009, 198 e.v., nrs. 282 e.v.

⁴⁰⁰ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 187-188, nr. 128.

⁴⁰¹ Zie Comité Maritime International, *Conférence de Londres. Octobre 1922 (Bulletin N° 57)*, Antwerpen, J.-E. Buschmann, 1923, (143), 145-149.

intern recht. Deze brede opvatting van de strekking van het Staatsschepenverdrag 1926 lijkt steun te vinden in de aanvankelijke besprekingen in het CMI, tijdens welke zowel over het internationaal als over het nationaal statuut van staatsschepen werd gehandeld. Tijdens de CMI-conferentie te Londen van 1922 werd inderdaad onmiddellijk niet alleen de volkenrechtelijke immuniteit van vreemde Staten aan de orde gesteld, maar ook, daarmee samenhangend, de positie van de nationale overheid voor de eigen rechtbanken⁴⁰². In haar navolgende rapportage aan het CMI ijverde inz. de Belgische Vereniging voor Zeerecht voor een onderwerping van staatsschepen aan de normale rechtsmacht van zowel de eigen als van buitenlandse rechtbanken⁴⁰³. Na de aanneming van het Staatsschepenverdrag 1926 stelde de Belgische wetgever dat het verdrag de staten mede verplichtte tot het opgeven van nationale immuniteiten – precies de reden waarom België de Staatsschepenwet aannam⁴⁰⁴.

Bij nader toezien moet de gesuggereerde ruime lezing van het Staatsschepenverdrag 1926 worden verworpen en moet worden aangenomen dat het verdrag alleen – of toch in eerste instantie – betrekking heeft op de volkenrechtelijke immuniteit, m.a.w. het statuut van staatsschepen n.a.v. procedures voor vreemde rechtbanken. Naarmate de voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926 vorderde, kwam het accent immers steeds meer, zoniet uitsluitend te liggen op de regeling van de volkenrechtelijke immuniteit⁴⁰⁵. Uiteindelijk werd in artikel 6 van het Staatsschepenverdrag 1926 expliciet gestipuleerd dat niets een Verdragspartij belet “de régler par ses propres lois les droits accordés à ses ressortissants devant ses tribunaux”. Hiermee werd beoogd de nationale wetgever vrij te laten om het internrechtelijk statuut van de eigen staatsschepen te regelen, althans in relatie tot de eigen onderdanen, want vreemde onderdanen kunnen zich op het Staatsschepenverdrag 1926 beroepen om voor nationale rechtbanken m.b.t. staatsschepen – zelfs gezagsschepen – bepaalde zeerechtelijke vorderingen in te stellen. Dit heeft bijv. tot het merkwaardige resultaat geleid dat Franse onderdanen in Frankrijk nooit beslag kunnen leggen op Franse staatsschepen, terwijl buitenlanders dat, m.b.t. “commerciële” Franse staatsschepen, wel zouden kunnen⁴⁰⁶. In dit verband moet ook worden onderlijnd dat artikel 2 van het Staatsschepenverdrag 1926, dat de procesrechtelijke gelijke behandeling van staatsschepen en private schepen voorschrijft, door de verdragsopstellers blijkbaar werd begrepen als een regel die uitsluitend geldt voor procedures m.b.t. staatsschepen voor de rechtbanken van een andere staat, en dat procedures m.b.t. staatsschepen voor de rechtbanken van de betrokken staat onderworpen blijven aan het intern recht van die staat, die wel te goeder trouw moet handelen⁴⁰⁷.

2.262. Nu moet worden aangenomen dat het Staatsschepenverdrag 1926, ondanks zijn bredere formulering, in eerste instantie beoogt de volkenrechtelijke immuniteit te regelen, en de Verdragspartijen m.a.w. niet verplicht om het statuut van staatsschepen en dat van private schepen ook internrechtelijk gelijk te schakelen, moet vervolgens worden nagegaan wat het internationale toepassingsgebied van het verdrag is.

Tijdens de voorbereiding van het verdrag binnen het CMI en tijdens de Brusselse zeerechtconferentie werd omtrent de bepaling van het internationale toepassingsgebied heel wat gedebatteerd en zelfs geëxperimenteerd. Anders dan men misschien zou verwachten en bepaalde

⁴⁰² Zie o.m. Comité Maritime International, *Conférence de Londres. Octobre 1922 (Bulletin N° 57)*, Antwerpen, J.-E. Buschmann, 1923, (1), 1 en 9 (nota van M. Hill).

⁴⁰³ Zie Comité Maritime International, *Conférence de Gøttembourg. Août 1923 (Bulletin N° 65)*, Antwerpen, J.-E. Buschmann, 1924, (58), 64-65 en verder de “Tableau synoptique” door F. Sohr na p. 117.

⁴⁰⁴ Zie *Parl. St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, 1; zie nader *infra*, nrs. 2.264-2.266.

⁴⁰⁵ Zie zeer duidelijk de toelichting bij art. 6 door voorzitter Louis Franck in *Conférence Internationale de droit maritime. Bruxelles 1926*, Brussel, Moniteur belge, 1927, 50.

⁴⁰⁶ Zie nader *infra*, nr. 2.289.

⁴⁰⁷ *Conférence Internationale de droit maritime. Bruxelles 1926*, Brussel, Moniteur belge, 1927, 39.

rechtsleer veronderstelt⁴⁰⁸, geldt het verdrag niet alleen in relaties tussen de verdragspartijen – inz. wanneer de geadieerde rechter en het betrokken staatschip beide tot een verdragspartij behoren. Evenmin werd het toepassingsgebied beperkt tot procedures in een verdragspartij gestart door een eiser uit een andere verdragspartij⁴⁰⁹. Uiteindelijk werd een erg breed toepassingsgebied verkozen. Dit blijkt echter niet erg duidelijk uit de verdragstekst. Artikel 6 van het verdrag bepaalt dat het verdrag in elke Staat zal worden toegepast “sous la réserve de ne pas en faire bénéficier les Etats non contractants et leurs ressortissants, ou d’en subordonner l’application à la condition de réciprocité”. Zoals reeds aangehaald⁴¹⁰ bepaalt dit artikel verder dat niets een verdragspartij belet “de régler par ses propres lois les droits accordés à ses ressortissants devant ses tribunaux”. De ware strekking van deze regeling werd bij de afsluitende bespreking tijdens de Brusselse zeerechtconferentie bondig en helder toegelicht door Louis Franck, Voorzitter van de Brusselse Conferentie:

En principe, tout le monde, contractant ou non contractant, est soumis à la convention. Mais il y a deux réserves: faculté de n’appliquer la convention qu’entre Etats contractants; faculté de ne l’étendre à d’autres que moyennant réciprocité⁴¹¹.

Uit een en andere blijkt dat het Staatsschepenverdrag 1926 door de rechtbanken van de verdragspartijen in principe – meer bepaald, behoudens speciale beperking tot de verdragspartijen of eis van wederkerigheid – dient te worden toegepast t.a.v. alle vreemde staatschepen, ongeacht of die behoren tot een andere verdragsstaat of niet, en ongeacht de nationaliteit van de eiser. Dergelijke ruime afbakening van het internationale geldingsbereik is eenvoudig en pragmatisch, en draagt maximaal bij tot internationale eenvormigheid⁴¹². Zij had in het verdrag wel wat duidelijker mogen zijn beschreven.

2.263. Nu ook het internationale toepassingsgebied van het Staatsschepenverdrag 1926 is afgebakend, moet vervolgens worden nagegaan welke positie het verdrag inneemt in de Belgische rechtsorde.

Conform een vaste Belgische zienswijze op het functioneren van de zeerechtelijke eenmakingsverdragen⁴¹³ moet het Staatsschepenverdrag 1926 allicht worden geacht ten onzent rechtstreekse werking te hebben. Een meer specifieke indicatie is dat de Belgische Staatsschepenwet welke ter implementatie van het Staatsschepenverdrag 1926 werd aangenomen, alleen het internrechtelijk statuut van *Belgische* staatschepen vaststelt⁴¹⁴, en niets nader regelt m.b.t. de volkenrechtelijke immuniteit van *vreemde* staatschepen voor Belgische rechtbanken, welke de kern van het verdragsregime betreft. De rechtstreekse werking van het Staatsschepenverdrag 1926 wordt blijkbaar ook aangenomen in verschillende andere landen

⁴⁰⁸ Zie bijv. Jennings, R. en Watts, A., *Oppenheim’s International Law*, I, Parts 2 to 4, Londen / New York, Longman, 1996, 1171-1172, § 565; Verstrepen, W.P., “Stand van zaken betreffende het beslag op staatschepen”, *LA Libert*, (543), 549.

⁴⁰⁹ Zie o.m. de besprekingen in Comité Maritime International, *Conférence de Gènes. Septembre 1925 (Bulletin N° 74)*, Antwerpen, J.-E. Buschmann, 1926, 497 e.v.

⁴¹⁰ Zie *supra*, nr. 2.261.

⁴¹¹ *Conférence Internationale de droit maritime. Bruxelles 1926*, Brussel, Moniteur belge, 1927, 50.

⁴¹² Zie voorts Van Slooten, G., “La convention de Bruxelles sur le statut juridique des navires d’État”, *RDILC* 1926, (453), 481-483; evenwel kritisch Omta, L.W.F.H., *Immunité van Staatsschepen en -ladingen en van Staatsluchtvaartuigen*, Amsterdam, Paris, 1938, 140-142; Ripert, G., “La Conférence diplomatique de Bruxelles”, *RDMC* 1926, XIV, (34), 44, nr. 14, waar, onmiddellijk na de totstandkoming van het verdrag, werd gesteld dat het verdrag een nieuwe gewoonterechtsregel in het leven riep, wat als dusdanig ook de toepassing ervan op niet-verdragsstaten rechtvaardigde.

⁴¹³ Zie Blauwboek 1, 98-99, nr. 1.90.

⁴¹⁴ Zie *infra*, nr. 2.264.

(waaronder Duitsland⁴¹⁵, Frankrijk⁴¹⁶ en Nederland⁴¹⁷), die ter implementatie van het verdrag geen enkele interne wetgeving uitvaardigden.

In de Belgische Staatsschepenwet is geen enkele bepaling opgenomen die – conform de in artikel 6 van het verdrag voorziene mogelijkheid⁴¹⁸ – de toepasselijkheid van het Staatsschepenverdrag 1926 beperkt tot schepen van Verdragsstaten of tot gevallen waar er wederkerigheid bestaat. Daarom moet worden aangenomen dat het Staatsschepenverdrag 1926 in België toepassing behoort te vinden t.a.v. *alle* vorderingen i.v.m. vreemde staatsschepen, tot welk land ze ook behoren en wat ook de nationaliteit van de eiser is (en zulks weliswaar onverminderd bijzondere, afwijkende verdragsregimes⁴¹⁹).

Op basis van wat voorafgaat moet worden geconcludeerd dat het Staatsschepenverdrag 1926 voor Belgische rechtbanken – rechtstreeks – toepassing moet vinden in alle een vreemd staatschip betreffende zaken. Deze toestand draagt bij tot de gewenste internationale uniformiteit en ook tot de eenvoud van het Belgische recht. Anderzijds is het te betreuren dat deze oplossing niet in de Staatsschepenwet werd geëxpliciteerd.

2.264. Ofschoon de Belgische Staatsschepenwet zelf hieromtrent evenmin voldoende klaarheid brengt, moet worden aangenomen dat hij alleen bedoeld is om, naar analogie met de regeling van het Staatsschepenverdrag 1926, een wettelijk statuut vast te stellen voor *Belgische* staatsschepen en m.n. om de rechtsprocedures te regelen die omtrent dergelijke schepen voor Belgische rechtbanken gevoerd worden.

Hoewel in bepaalde rechtsleer wordt voorgehouden dat de Belgische Staatsschepenwet geldt voor de schepen van alle staten en de erin neergelegde regels derhalve evenzeer voor Belgische als voor vreemde staatsschepen gelden⁴²⁰, moet op grond van de tekst van de wet en de parlementaire voorbereiding worden geconcludeerd dat de Staatsschepenwet enkel toepassing vindt op Belgische staatsschepen.

In de wettekst is immers steeds sprake van zeeschepen die aan “den Staat” (in het Frans: “à l’État”) toebehoren, zonder dat in enig artikel melding wordt gemaakt van schepen van buitenlandse mogendheden. In een nationale wet lijkt de aanduiding “den Staat” te moeten worden opgevat als zijnde een verwijzing naar de eigen nationale staat, m.n. de Belgische Staat als rechtspersoon. In de parlementaire voorbereiding van de Staatsschepenwet wordt duidelijk gesteld dat de wet de nieuwe toestand vastlegt welke “voor den Belgischen Staat als scheepseigenaar en voor de door hem uitgereede schepen” uit het Staatsschepenverdrag 1926 voortvloeit⁴²¹, en wordt voorts enkel melding gemaakt van “schepen behorende aan den Belgischen Staat”⁴²², zonder dat wordt aangegeven dat de wettelijke regeling eveneens toepasselijk zou zijn op schepen van andere staten.

Een gelijkaardig argument kan worden geput uit de vergelijking van de tekst van de Staatsschepenwet met deze van het Staatsschepenverdrag 1926. Terwijl artikel 1 van het Verdrag

⁴¹⁵ Zie *infra*, nr. 2.286.

⁴¹⁶ Zie *infra*, nr. 2.290.

⁴¹⁷ Zie *infra*, nr. 2.295.

⁴¹⁸ Zie *supra*, nr. 2.262.

⁴¹⁹ Zie m.n. *infra*, nr. 2.279.

⁴²⁰ Van Aerde ZOBB, 44, nr. 41 en 52, nr. 50; vgl., blijkbaar in dezelfde zin, Verstrepen, W.P., “Stand van zaken betreffende het beslag op staatsschepen”, LA Libert, (543), 549.

⁴²¹ *Parl. St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, 1.

⁴²² *Parl.St.*, Kamer, 1927-1928, nr. 112, 16.

aanvangt met de woorden “les navires de mer appartenant *aux États* ou exploités *par eux*”, wordt dit in de wettekst “les navires de mer appartenant *à l’État* et les navires exploités ou affrétés *par lui*”. Voorts is in artikel 3, § 1 van het Staatsschepenverdrag 1926 sprake van “autres bâtiments appartenant *à un État*”, terwijl in artikel 3 van de Staatsschepenwet melding wordt gemaakt van “autres bâtiments appartenant *à l’État*” (alle cursiveringen toegevoegd). Hieruit kan eveneens worden afgeleid dat de wettelijke regeling enkel geldt voor Belgische staatsschepen.

Een andere, sterke indicatie dat de Staatsschepenwet enkel toepasselijk is op Belgische overheidsvaartuigen vloeit voort uit de wijze waarop artikel 3, § 1, tweede lid van het Staatsschepenverdrag 1926 werd geïmplementeerd in artikel 4, tweede lid van de Staatsschepenwet. Artikel 3, § 1, tweede lid van het Staatsschepenverdrag 1926 voorziet in een gedeeltelijke prijsgeving van de immuniteit van jurisdictie die een staat geniet met betrekking tot zijn gezagsschepen⁴²³. Krachtens de genoemde verdragsbepaling kan een staat zich m.n. niet op de immuniteit van jurisdictie beroepen wat betreft rechtsvorderingen tegen de staat ingesteld wegens:

- 1° aanvaring of andere scheepvaartongevallen;
- 2° hulp, berging of averij-grosse;
- 3° herstellingen, leveringen of andere overeenkomsten betreffende het schip.

De verdragsregeling bepaalt uitdrukkelijk dat dergelijke vorderingen door de belanghebbenden kunnen worden gebracht voor de bevoegde rechtbanken van de staat die eigenaar is van het betrokken schip of het exploiteert. De afstand van immuniteit van jurisdictie waarin artikel 3, § 1, tweede lid van het Staatsschepenverdrag 1926 voorziet, geldt derhalve enkel voor zover de vordering wordt ingesteld voor een rechtbank van de betrokken staat en verschaft buitenlandse belanghebbenden geenszins een rechtsgrond om tegen de betrokken andere staat een procedure in te leiden voor hun nationale rechtbank⁴²⁴.

Welnu, uit de wijze waarop de besproken bepaling werd overgenomen in artikel 4, tweede lid van de Staatsschepenwet blijkt dat deze wettelijke regeling enkel geldt ten aanzien van Belgische staatsschepen. Artikel 4, tweede lid van de Staatsschepenwet duidt immers uitdrukkelijk de rechtbanken van koophandel aan als de bevoegde rechtbanken waarvoor de genoemde vorderingen wegens aanvaring of andere scheepvaartongevallen, wegens hulp, berging of averij-grosse en wegens herstellingen, leveringen en andere contracten betreffende het schip tegen de Staat kunnen worden ingesteld. Een dergelijke bevoegdheidstoekenning aan de Belgische rechtbanken van koophandel wat betreft vorderingen tegen *vreemde* staten ware onvereenigbaar met artikel 3, § 1, tweede lid van het Staatsschepenverdrag 1926. Ook deze vaststelling leidt tot de conclusie dat de Staatsschepenwet alleen bedoeld is om het statuut van Belgische staatsschepen te regelen ingeval van procedures voor Belgische rechtbanken.

2.265. Zoals aangestipt blijft de ontstentenis van een uitdrukkelijke beperking van het toepassingsgebied van de Staatsschepenwet tot Belgische schepen, zorgen voor verwarring in de rechtsleer en derhalve voor rechtsonzekerheid.

De historische verklaring is dubbel. Ten eerste vermengden de opstellers van de wet het in het Staatsschepenverdrag 1926 aan de orde zijnde aspect van de volkenrechtelijke staatsimmunititeit t.v.v. vreemde schepen voor Belgische rechtbanken enerzijds, met de toepasselijkheid van de interne materiële maritieme wetgeving op Belgische overheidsvaartuigen anderzijds. Ten tweede

⁴²³ Aldus De Beule, D. en Leers, P., *Bewaarend beslag op zeeschepen*, Antwerpen, eigen uitgave, 1987, 165, nr. 259. De bepaling niet de volkenrechtelijke immuniteit in de eigenlijke zin, d.w.z. deze voor vreemde rechtbanken.

⁴²⁴ Vgl. Vitányi, B., “L’immunité des navires d’État”, *NTIR* 1963, (157), 159-160.

gingen de opstellers over tot gedeeltelijke transformatie van verdragsregels die in feite rechtstreekse werking hebben.

Zoals hierboven uiteengezet, beoogt het Staatsschepenverdrag 1926 in eerste instantie de volkenrechtelijke immuniteit van staatsschepen te regelen, m.a.w. het statuut van dergelijke schepen wanneer zij het voorwerp zijn van rechtsprocedures voor vreemde rechtbanken, dus, wat België betreft, de behandeling van vorderingen i.v.m. buitenlandse staatsschepen voor Belgische rechtbanken. Ter implementatie van deze rechtstreeks werkende kernregels zijn in de Staatsschepenwet geen regels opgenomen.

Het Staatsschepenverdrag 1926 bepaalt echter ook dat bepaalde vorderingen m.b.t. de eigen, *nationale* gezagsschepen – die in het buitenland immuniteit blijven genieten – moeten kunnen worden gebracht voor de nationale rechtbanken (zie inz. art. 3, § 1, tweede lid, art. 3, § 2 en art. 3, § 3, tweede lid). In België betreffen die verdragsregels dus procedures welke i.v.m. *Belgische* gezagsschepen voor *Belgische* rechtbanken worden gebracht, door *buitenlandse* eisers. In die context stellen bedoelde verdragsregels mede eventuele *nationale* – dus niet uit het volkenrecht voortvloeiende – aansprakelijkheidsimmuniteiten buiten werking⁴²⁵. Ook deze verdragsregels zijn echter rechtstreeks werkend en vergden dus geen nationale wetgeving (behoudens ter regeling van de rechtsprocedure, inz. de internrechtelijke rechterlijke bevoegdheid). Buitenlandse eisers kunnen dus vorderingen i.v.m. Belgische gezagsschepen voor Belgische rechtbanken brengen op basis van het Staatsschepenverdrag 1926 zelf. De Staatsschepenwet was in dit verband overbodig. Ook t.g.v. vorderingen i.v.m. Belgische “commerciële” staatsschepen kan het Staatsschepenverdrag 1926 uiteraard door buitenlandse eisers rechtstreeks worden ingeroepen, i.h.b. wat betreft de gelijkstelling van deze schepen met private schepen (art. 1). Ook in dit verband was de Staatsschepenwet in feite niet nodig.

Vorderingen i.v.m. Belgische staatsschepen die *Belgen* voor Belgische rechtbanken brengen, kunnen luidens artikel 6, tweede lid van het Staatsschepenverdrag 1926 vrij door de Belgische wetgever worden geregeld⁴²⁶. Het Staatsschepenverdrag 1926 legt de nationale wetgevers echter geenszins op om over dit laatste punt te legifereren⁴²⁷. Ten tijde van de totstandkoming van de Staatsschepenwet had het Flandria-arrest van het Hof van Cassatie reeds uitgemaakt dat de Belgische Staat is onderworpen aan het gemeen aansprakelijkheidsrecht. Wel bleef de Zeewet principieel buiten toepassing, en werd de Staat het recht ontzegd om de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in te roepen⁴²⁸. Voorts laat artikel 4, tweede lid van het Staatsschepenverdrag 1926 tijdelijk ruimte voor eventuele nationale wetgeving m.b.t. het inroepen van verweermiddelen i.v.m. gezagsschepen.

Ondanks deze achtergrond en systematiek heeft de Belgische wetgever erin 1928 voor geopteerd om het *bele* regime van het Staatsschepenverdrag te transponeren in een nieuw intern wettelijk statuut voor Belgische staatsschepen.

Dit is in vijf opzichten problematisch.

⁴²⁵ Vgl. in die zin de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van Staatsschepenwet: *Parl.St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, 1.

⁴²⁶ Zie reeds *supra*, nr. 2.262.

⁴²⁷ Zie de toelichting door Louis Franck in *Conférence Internationale de droit maritime. Bruxelles 1926*, Brussel, Moniteur belge, 1927, 51 ; in dezelfde zin Le Clère, J., “De l’immunité des bâtiments de guerre et des navires d’Etat”, *DMF* 1958, (450), 460.

⁴²⁸ Zie *supra*, nr. 2.260 en *infra*, nr. 2.268.

Ten eerste is de overname van het Staatsschepenverdrag 1926 om het internrechtelijk statuut van nationale staatsschepen te regelen discutabel in conceptueel opzicht. Dat de doorgevoerde integrale overname van het verdrag ter regeling van het statuut van Belgische schepen niet evident is, blijkt uit de regel dat een Staat zich naar algemeen volkenrecht uiteraard niet op volkenrechtelijke immuniteit kan beroepen voor zijn eigen interne rechtbanken⁴²⁹. De Staatsschepenwet transposeert nu precies een essentieel volkenrechtelijke regeling integraal naar het internrechtelijk statuut van Belgische staatsschepen.

Ten tweede wordt in de Staatsschepenwet inconsistent omgegaan met het rechtstreeks werkende karakter van het Staatsschepenverdrag 1926. De Staatsschepenwet regelt de bevoegdheid van de nationale rechtbanken om kennis te nemen van vorderingen tegen de Belgische Staat, terwijl de verdragsbepalingen waardoor die regeling is geïnspireerd, in eerste instantie betrekking hebben op de internationale rechtsmacht van nationale rechtbanken om uitspraak te doen over vorderingen tegen *vreemde* Staten – een aspect dat in de Staatsschepenwet niet wordt aangeraakt. M.b.t. de nationale staatsschepen worden dezelfde rechtstreeks werkende bepalingen wél in de interne wetgeving getransformeerd.

Ten derde creëert de Staatsschepenwet verwarring m.b.t. het aansprakelijkheidsstatuut van de overheid. De in de tekst neergelegde *beperkte* assimilatie van overheidsschepen met private schepen zou, op basis van een *a contrario*-redenering, kunnen leiden tot een herinstallatie van de oude internrechtelijke aansprakelijkheidsimmuniteit van de overheid voor de buiten het regime vallende aangelegenheden⁴³⁰.

Ten vierde heeft de overname van de verdragsformuleringen in de Staatsschepenwet ongelukkige gevolgen voor het toepassingsgebied van de wet. Terwijl het begrip “Staat” in het Staatsschepenverdrag 1926 doelt op alle onderdelen van het publiekrechtelijk bestel, op welk niveau ze ook functioneren, heeft dit begrip in het raam van de Staatsschepenwet een veel engere betekenis, en doelt het m.a.w. op de Belgische Staat als rechtspersoon. Het moge echter duidelijk zijn dat er nood is aan een gestroomlijnd statuut van alle Belgische overheidsvaartuigen, ook deze welke toebehoren aan, of geëxploiteerd worden door andere overheden. De Staatsschepenwet is dan ook problematisch in het licht van het gelijkheidsbeginsel⁴³¹.

Dat de integrale transponering van het Staatsschepenverdrag 1926 in de Staatsschepenwet niet nodig was, blijkt uit het voorbeeld van talrijke andere landen (zoals de buurlanden Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland), waar het Staatsschepenverdrag 1926 helemaal niet op die wijze in interne wetgeving werd omgezet. In bedoelde landen wordt het regime van het Staatsschepenverdrag 1926 rechtstreeks toegepast op vorderingen i.v.m. vreemde staatsschepen. Het statuut van de eigen nationale staatsschepen wordt er beheerst door wetbepalingen die inhoudelijk los van de regels van het Staatsschepenverdrag 1926 staan.

2.266. Ofschoon dit niet uit de parlementaire documenten valt af te leiden, was de keuze van de wetgever om het internrechtelijk statuut van overheidsvaartuigen te regelen a.d.h.v. de bepalingen van het Staatsschepenverdrag 1926 allicht ingegeven door drie redenen.

⁴²⁹ Nguyen, Q.D., Daillier, P., Forteau, M. en Pellet, A., *Droit international public*, Parijs, L.G.D.J., 2009, 498, nr. 290. Art. 3, § 1, tweede lid van het Staatsschepenverdrag 1926 creëert wel enige verwarring (zie o.m. Spiegel, J., “Oorlogsschepen, aanvaringen en immuniteit: de Cape May”, *T.V.R.* 2004, (135), 138).

⁴³⁰ Zie nader *infra*, nr. 2.268.

⁴³¹ Zie nader *infra*, nr. 2.269.

Ten eerste manifesteerde België, dat ook de eenmakingsactiviteit van het CMI en de Brusselse Zeerechtconferentie aanstuurde, zich in de eenmakingsbeweging als voorloper. Daarom had de Belgische wetgever toentertijd reeds de principiële keuze gemaakt om de uit het CMI gesproten zeerechtelijke eenmakingsverdragen maximaal aan te vullen met gelijklopende nationale wettelijke regelingen⁴³². In deze logica vergde de ratificatie van het Staatsschepenverdrag 1926 een nationaal wetgevend complement.

Ten tweede blijkt uit de internationale voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926 dat Belgische vertegenwoordigers toen reeds het internrechtelijk statuut van overheidsvaartuigen in de besprekingen betrokken⁴³³.

Ten derde was de periode waarin het Staatsschepenverdrag 1926 tot stand kwam – zoals reeds aangehaald – gekenmerkt door een ommekeer in het Belgische algemene aansprakelijkheidregime van de overheid, teweeggebracht door het Flandria-arrest van het Hof van Cassatie. Zoals hieronder blijkt, bracht de Belgische wetgever de Staatsschepenwet met deze evolutie in direct verband en zag hij deze wet zelfs als een bekrachtiging van de nieuwe rechtspraak⁴³⁴. Voorts wenste de wetgever met de Staatsschepenwet te verzekeren dat de Staat zich ook zou kunnen beroepen op de beperking van aansprakelijkheid. Dat oogmerk bracht Louis Franck er reeds bij de voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926 toe om bij de andere onderhandelaars aan te dringen op het behoud in het verdrag van artikel 4, dat de Staat het recht geeft om alle normale zeerechtelijke verweermiddelen in te roepen; Franck achtte deze verdragsbepaling nodig als basis voor verdere interne Belgische wetgeving⁴³⁵.

Deze historische verklaringen nemen niet weg dat de keuze van de Belgische wetgever om het regime van het Staatsschepenverdrag 1926 integraal over te nemen ter regeling van het internrechtelijk statuut van Belgische staatsschepen, fundamenteel discutabel was en – heden des te meer – is.

2.267. In de mate dat de Staatsschepenwet economisch geëxploiteerde schepen toebehorend aan Belgische overheden onderwerpt aan dezelfde regels inzake aansprakelijkheid als particuliere schepen, is de wet inmiddels deels overbodig. Hierboven⁴³⁶ werd er immers reeds op gewezen dat door artikel 10 van de Wet van 11 april 1989 de toepassing van de bepalingen van het LLMC-Verdrag, en van de artikelen 46 tot 54 van de Zeewet, welke de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar betreffen, werd uitgebreid tot de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst. De Staatsschepenwet blijft evenwel relevant i.v.m. de materiële aansprakelijkheidsregelingen die niet door het LLMC-Verdrag of de artikelen 46 tot 54 van de Zeewet worden beheerst, maar die wel onder het regime van de Staatsschepenwet ressorteren, zoals de aansprakelijkheid wegens aanvaring⁴³⁷.

⁴³² Zie Blauwboek 1, o.m. 43, nr. 1.26.

⁴³³ Zie bijv. de tussenkomenst van Sohr i.v.m. het internrechtelijke statuut van de Belgische staatspakketboten van de Oostende-Doverlijn in *Unification de certaines règles en matière de connaissements. Immunité des navires d'Etat. Extraits des Actes et Procès-Verbaux des Séances de la Conférence Internationale du droit maritime. Bruxelles 1922*, Brussel, Lesigne, 1923, 78.

⁴³⁴ Zie *infra*, nr. 2.268.

⁴³⁵ *Conférence Internationale de droit maritime. Bruxelles 1926*, Brussel, Moniteur belge, 1927, 46.

⁴³⁶ Zie *supra*, nr. 2.255.

⁴³⁷ Omtrent de toepasselijkheid van de Staatsschepenwet op aansprakelijkheid bij aanvaring, zie Gent 12 juni 2006, *TBH* 2007, 718, met noot Stevens, F., *NJW*, 2006, 804, met noot ES, *RHA* 2008, 155 en Cass. 12 december 2008, *RHA* 2008, 338, met concl. Adv.-Gen. Van Ingelgem.

Zoals hieronder zal blijken⁴³⁸, kan de toepasselijkheid van de Staatsschepenwet op Belgische overheidsvaartuigen, wat betreft Belgische gezagsschepen, voorts leiden tot een onwenselijke afwijking van het gemeen aansprakelijkheidsrecht.

- VERWARRING OVER DE IMPACT VAN DE STAATSSCHEPENWET OP HET GEMEEN RECHT INZAKE OVERHEIDSAANSPRAKELIJKHEID

2.268. Ingevolge zijn toepasselijkheid op Belgische overheidsschepen kan de Staatsschepenwet, althans wat betreft gezagsschepen, worden uitgelegd als een afwijking van het gemeen recht inzake overheidsaansprakelijkheid.

Sinds het welbekende Flandria-arrest van het Hof van Cassatie⁴³⁹ is het gemeen recht inzake foutaansprakelijkheid eveneens toepasselijk op de overheid, zelfs voor wat betreft handelingen die rechtstreeks verband houden met de uitoefening van het overheidsgezag.

Krachtens artikel 3 van de Staatsschepenwet geldt de in artikel 1 van de wet neergelegde assimilatie van staatsschepen en particuliere schepen – inz. wat de "regelen in zake aansprakelijkheid" betreft – niet voor gezagsschepen. De wettekst geeft derhalve de indruk dat voor deze schepen een aansprakelijkheidsimmunitieit is blijven gelden. In een arrest van 12 december 2008 suggereerde het Hof van Cassatie in dezelfde zin dat artikel 3 van het Staatsschepenverdrag 1926 bedoelde (Belgische) vaartuigen "uitsluit van de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregelen"⁴⁴⁰.

Anderzijds bepaalt artikel 4, tweede lid, 1^o van de Staatsschepenwet dat de rechtbanken van koophandel kennis nemen van vorderingen tegen de Staat wegens aanvaring en scheepvaartongevallen waarin bedoelde schepen betrokken zijn. Dit geeft aan dat er, wat de deze limitatief aangeduide aangelegenheden, van (buitencontractuele) aansprakelijkheidsimmunitieit geen sprake is. A.d.h.v. de wettekst zou *a contrario* kunnen worden geargumenteed dat er m.b.t. eventuele *andere* aansprakelijkheden dan deze voortspuitend uit aanvaring of scheepvaartongevallen, wél nog (jurisdictie-)immunitieit zou blijven bestaan.

Hier komt de wettekst in botsing met de wil van de wetgever om met de Staatsschepenwet over te gaan tot een wetgevende bekrachtiging van de leer van het genoemde Flandria-arrest, welke alle soorten buitencontractuele aansprakelijkheid betreft. Tijdens de parlementaire voorbereiding van de Staatsschepenwet werd uitdrukkelijk vermeld dat het bovengenoemde Flandria-arrest van het Hof van Cassatie "op het doel van de overeenkomst vooruitgelopen is" en dat de Staatsschepenwet dus geen enkele wijziging in het vigerende aansprakelijkheidsregime van de Staat beoogde in te voeren⁴⁴¹. De wetgever lijkt derhalve, ten onrechte, te hebben aangenomen dat het Staatsschepenverdrag 1926 slechts de principes van het – op het internrechtelijke aansprakelijkheidsrecht betrekking hebbende – Flandria-arrest weerspiegelt.

In de mate dat artikel 3 van de Staatsschepenwet zou worden opgevat als een afwijking van het gemeen intern recht inzake overheidsaansprakelijkheid, rijst de vraag of dergelijke afwijking

⁴³⁸ Zie *infra*, nr. 2.268.

⁴³⁹ Zie *supra*, nr. 2.260.

⁴⁴⁰ Cass. 12 december 2008, *RHA* 2008, 338, met concl. Adv.-Gen. Van Ingelgem. De vraag rijst of de bedoelde passage in het cassatie-arrest niet berust op een inaccuraat lezing van het beroepsarrest (zie Gent 12 juni 2006, *TBH* 2007, 718, met noot Stevens, F., *NjW*, 2006, 804, met noot ES, *RHA* 2008, 155).

⁴⁴¹ *Parl.St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, 1-2; zie ook *Parl.St.*, Kamer, 1927-28, nr. 112, 15.

verenigbaar is met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel, nu eenzelfde afwijkende regeling niet bestaat voor binnenvaartuigen⁴⁴² en vaartuigen van lokale besturen, zoals de havenbesturen⁴⁴³.

- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT DE TOEPASSELIJKHEID VAN DE
STAATSCHEPENWET OP SCHEPEN VAN ANDERE OVERHEDEN DAN DE BELGISCHE
STAAT

2.269. Hierboven⁴⁴⁴ werd er reeds op gewezen dat de Staatsschepenwet toepasselijk is op zeeschepen die toebehoren aan de Belgische Staat. Doordat de Wet de tekst van het Staatsschepenverdrag 1926 quasi letterlijk overneemt en ook telkens gewag maakt van schepen toebehorend aan “den Staat”, rijst de vraag of de bepalingen van de Staatsschepenwet eveneens toepasselijk zijn op zeeschepen van andere Belgische overheden, zoals de gewesten en de lokale havenbesturen. In de context van het algemene volkenrecht inzake staatsimmunititeit geldt deze immunititeit eveneens voor lagere overheden⁴⁴⁵. Door de herneming van het Staatsschepenverdrag 1926 in de Staatsschepenwet met behoud van de in het Verdrag gebezigde terminologie, lijkt het toepassingsgebied van de Staatsschepenwet beperkt te zijn tot schepen van de Belgische Staat als rechtspersoon, waardoor schepen van andere Belgische besturen – vermoedelijk ongewild – van de regeling werden uitgesloten. Andermaal blijkt hier de verwarring tussen het volkenrechtelijke en het internrechtelijke aspect.

Uit de bewoordingen van de Staatsschepenwet moet op het eerste gezicht inderdaad worden afgeleid dat deze enkel geldt ten aanzien van de vaartuigen van de federale overheid. In de wettekst is immers steeds sprake van zeeschepen die aan “den Staat” toebehoren. Binnen de Belgische federale context kan onder de Staat in beginsel enkel de federale overheid worden begrepen. Ook in de parlementaire voorbereiding van de Staatsschepenwet wordt enkel melding gemaakt van “schepen behorende aan den Belgischen Staat”⁴⁴⁶.

Ingevolge het stelsel inzake rechtsopvolging van de Bijzondere Financieringswet van 16 januari 1989⁴⁴⁷ wordt in de rechtsleer desalniettemin aangenomen dat het regime van de Staatsschepenwet ook geldt voor de vaartuigen van de gewesten. Naar aanleiding van de regionalisering van de betrokken bevoegdheden werden krachtens artikel 57, § 2 van de Bijzondere Financieringswet alle dienstvaartuigen van het oude Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart overgedragen aan het Vlaams Gewest. Dit gold ook voor de vaartuigen die uitsluitend dienden voor nationaal gebleven bevoegdheden, zoals de vaartuigen thans gebruikt door de Scheepvaartpolitie (vroeger “Zeevaartpolitie”). Deze laatste vaartuigen werden op basis

⁴⁴² Zie *infra*, nr. 2.271.

⁴⁴³ Zie *infra*, nr. 2.269.

⁴⁴⁴ Zie *supra*, nr. 2.264.

⁴⁴⁵ Zie o.m. Nguyen, Q.D., Daillier, P., Forteau, M. en Pellet, A., *Droit international public*, Parijs, L.G.D.J., 2009, 498-499, nr. 290; m.b.t. schepen o.m. Verstrepen, W.P., “Stand van zaken betreffende het beslag op staatsschepen”, *LA Libert*, (543), 544. Vgl. art. 2.1 (b) van het hieronder besproken VN Verdrag inzake immunititeiten van Staten en hun eigendom, waarin “State” wordt gedefinieerd als:

- (i) *the State and its various organs of government;*
- (ii) *constituent units of a federal State or political subdivisions of the State, which are entitled to perform acts in the exercise of sovereign authority, and are acting in that capacity;*
- (iii) *agencies or instrumentalities of the State or other entities, to the extent that they are entitled to perform and are actually performing acts in the exercise of sovereign authority of the State;*
- (iv) *representatives of the State acting in that capacity.*

⁴⁴⁶ *Parl.St.*, Kamer, 1927-1928, nr. 112, 16.

⁴⁴⁷ Bijz. W. 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (*BS* 17 januari 1989).

van een overeenkomst van dienstverlening ter beschikking gesteld van de Belgische Staat, waardoor deze de exploitant van de betrokken vaartuigen bleef⁴⁴⁸.

In de rechtspraak werden het Staatsschepenverdrag 1926 en de Staatsschepenwet reeds op schepen van gewestelijke overheden toegepast. Aldus werden deze akten door het Hof van Beroep van Gent aangewend naar aanleiding van een aanvaring waarbij een loodsschip van het Vlaams Gewest was betrokken⁴⁴⁹. Tegen dit arrest werd een cassatievoorziening ingesteld, maar ook het Hof van Cassatie ging er blijkbaar van uit dat het Staatsschepenverdrag 1926 op het loodsvaartuig van het Vlaams Gewest van toepassing was⁴⁵⁰. Zoals hierboven uiteengezet wringt dit met het principe dat een Staat zich niet op volkenrechtelijke immuniteit kan beroepen voor zijn eigen rechtbanken⁴⁵¹.

De vraag of het regime van de Staatsschepenwet eveneens toepassing vindt op vaartuigen van lokale overheidsbesturen wordt in de rechtsleer niet eenduidig beantwoord. Hoewel sommige auteurs de Staatsschepenwet toepasselijk achten op de zeeschepen van alle publiekrechtelijke overheden⁴⁵², lijkt op grond van de tekst van de Staatsschepenwet te moeten worden aangenomen dat deze niet geldt voor schepen van lokale besturen, zoals de havenbesturen⁴⁵³.

- DISPARITEITEN TUSSEN DE STAATSSCHEPENWET ENERZIJD EN HET
STAATSSCHEPENVERDRAG 1926 EN HET STAATSSCHEPENPROTOCOL 1934
ANDERZIJD

2.270. Hierboven⁴⁵⁴ werd uiteengezet dat de Staatsschepenwet enkel toepassing vindt op Belgische overheidsvaartuigen. Terwijl het Staatsschepenverdrag 1926 in essentie beoogt de volkenrechtelijke immuniteit van vreemde overheidsvaartuigen te regelen, beperkt de Staatsschepenwet zich tot het internrechtelijke statuut van Belgische overheidsvaartuigen en ontbreekt in de Belgische wetgeving een wettelijke regeling omtrent de rechtspositie van buitenlandse overheidsvaartuigen. Allicht is dit te verklaren door een intentie van de wetgever om op deze laatste schepen de bepalingen van het Staatsschepenverdrag 1926 rechtstreeks toepassing te doen vinden⁴⁵⁵. In die zin is echter noch in de parlementaire werken, noch in enige wetsbepaling enige indicatie te vinden.

Terwijl de Staatsschepenwet tot doel had de Belgische nationale wetgeving aan het Staatsschepenverdrag 1926 aan te passen, blijkt uit een grondige vergelijking van beide teksten dat de Belgische wetgever enkele belangrijke tekstaanpassingen doorvoerde. Sommige daarvan veroorzaken rechtsonzekerheid.

Vooreerst betreft de gelijkstelling in artikel 1 van de Staatsschepenwet uitdrukkelijk mede de door de Staat bevrachte schepen. (“les navires [...] affrétés par lui”) Allicht moet worden aangenomen dat dit geen wezenlijke wijziging betreft, want in het Staatsschepenprotocol 1934 (art. I) is uitdrukkelijk bevestigd dat de immuniteit tegen beslagmaatregelen van gezagsschepen, bedoeld in artikel 3 van het Staatsschepenverdrag 1926, mede door de Staat gecharterde schepen betreft.

⁴⁴⁸ Van Hooydonk, E., *Beginselen van havenbestuursrecht*, Brugge, Die Keure, 1996, 169, vn. 27.

⁴⁴⁹ Gent 12 juni 2006, *TBH* 2007, 718, met noot Stevens, F., *NjW*, 2006, 804, met noot ES, *RHA* 2008, 155.

⁴⁵⁰ Cass. 12 december 2008, *RHA* 2008, 338, met concl. Adv.-Gen. Van Ingelgem.

⁴⁵¹ Zie *supra*, nr. 2.265.

⁴⁵² Van Aerde ZOBB, 44-45, nr. 42.

⁴⁵³ Smeesters-Winkelmolen I, 188, nr. 128; Van Hooydonk, E., *Beginselen van havenbestuursrecht*, Brugge, Die Keure, 1996, 169, nr. 85, vn. 27.

⁴⁵⁴ Zie *supra*, nr. 2.264.

⁴⁵⁵ Zie reeds *supra*, nr. 2.265.

Ten tweede betreffen de in de Staatsschepenwet beschreven gelijkstelling met particuliere schepen en de corresponderende onbeslagbaarheid o.m. schepen die uitsluitend worden gebezigd “voor een regeeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd” (art. 3). Deze formulering is in overeenstemming met de Nederlandse vertaling van het Staatsschepenverdrag 1926 (art. 3, § 1, eerste lid). De Franse versies van het verdrag – de enige authentieke – en de wet vertonen echter een verschil: het verdrag gewaagt van schepen “affectés exclusivement [...] à un service gouvernemental et non commercial”, terwijl de Belgische wet het heeft over schepen “affectés exclusivement [...] à un service d’intérêt public non commercial”. Aldus blijkt de door de Belgische Staatsschepenwet ingevoerde immuniteit van staatsschepen alle schepen van de Staat te betreffen die uitsluitend voor een taak van openbaar belang worden ingezet, terwijl het verdrag zou kunnen worden geïnterpreteerd als doelende uitsluitend op regeeringsdiensten in een meer enge zin. Alleszins blijkt de Nederlandse versie van de wet te berusten op een onnauwkeurige vertaling van de Franse.

Ten derde betreffen de besproken immuniteit en onbeslagbaarheid luidens de Staatsschepenwet zowel de schepen die bij het ontstaan van de schuldvordering als deze die bij de inbeslagneming uitsluitend voor een niet-commerciële regeeringsdienst worden ingezet (art. 3). Het Staatsschepenverdrag 1926 erkent alleen de immuniteit en onbeslagbaarheid van schepen die bij het ontstaan van de schuldvordering dergelijk karakter hebben. Een “commercieel” schip dat schulden aangaat maar later een exclusieve “regeeringsdienst”-bestemming krijgt, is volgens de initiële verdragstekst dus niet immuun, en wel degelijk beslagbaar. In het Staatsschepenprotocol 1934 (art. II) werd dit onderscheid echter uitgewist, door de immuniteit en de onbeslagbaarheid tot laatstvermelde categorie schepen uit te breiden⁴⁵⁶.

Ten vierde kan, althans volgens Delwaide, twijfel bestaan over de vraag of, opdat Belgische oorlogsschepen of staatsjachten immuun en onbeslagbaar zijn, moet zijn aangetoond dat zij uitsluitend voor een regeeringsdienst worden geëxploiteerd. Volgens vermelde auteur is dergelijke eis, wat oorlogsschepen betreft, niet verdragsconform⁴⁵⁷.

Ten vijfde bepaalt de Staatsschepenwet dat o.m. niet-commerciële ladingvorderingen ter zake van een “accident maritime” voor de gewone rechtbanken kunnen worden gebracht (art. 5, derde lid). In de corresponderende bepaling van het Staatsschepenverdrag 1926 wordt het begrip “accident nautique” gebruikt (art. 3, § 3, tweede lid). Dit laatste begrip is veel enger en duidt m.n. op een ongeval bij de scheepsbesturing, terwijl een “accident maritime” betrekking heeft op elk ongeval overkomen op zee⁴⁵⁸. In de Nederlandse versie van de Staatsschepenwet en in de Nederlandse vertaling van het Staatsschepenverdrag 1926 wordt consistent gewag gemaakt van “scheepvaartongevallen”. Andermaal blijken de beide taalversies van de wet niet overeen te stemmen.

- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJK STATUUT VOOR AAN DE OVERHEID
TOEBEHORENDE BINNENSCHEPEN

2.271. Hoewel de tekst van de Staatsschepenwet hieromtrent twijfels zou kunnen doen rijzen, moet worden aangenomen dat deze wet enkel toepasselijk is op zeeschepen en niet op overheidsvaartuigen die als binnenschip moeten worden aangemerkt.

⁴⁵⁶ Zie desalniettemin de bedenkingen over de Belgische wet in Rodière TGDM EDM, 102, nr. 93.

⁴⁵⁷ Zie Delwaide SB, 36-37, nr. 29.

⁴⁵⁸ Delwaide SB, 37, nr. 29.

De genoemde onduidelijkheid vloeit voort uit het eerste artikel van de Staatsschepenwet, waarin sprake is van “*zeeschepen*, welke aan den Staat toebehoren en *schepen* door hem geëxploiteerd of bevracht” (cursivering toegevoegd). In de Nederlandstalige tekst van de Staatsschepenwet is derhalve niet consequent sprake van zeeschepen. De wetgever gebruikt de begrippen zeeschepen en schepen door elkaar, waardoor verwarring kan ontstaan omtrent het al dan niet toepasselijk zijn van de Staatsschepenwet op binnenschepen. Desalniettemin wordt in de rechtsleer aangenomen dat de Staatsschepenwet uitsluitend geldt voor zeeschepen⁴⁵⁹. Dit wordt ondersteund door de Franse tekst van artikel 1 van de Staatsschepenwet, dat aanvangt met de woorden “*les navires de mer* appartenant à l’État et *les navires* exploités ou affrétés par lui”. In de Franse versie van de Staatsschepenwet is er telkens sprake van “*navires de mer*” of “*navires*”, maar nooit van “*bateaux*”. Zoals dit ook blijkt uit de Franse tekst van de Zeewet, worden met het begrip “*bateaux*” binnenschepen bedoeld, terwijl voor zeeschepen het begrip “*navires*” (of “*navires de mer*”) wordt gebruikt⁴⁶⁰.

De tekst van het Staatsschepenverdrag 1926 is in dit opzicht alleszins veel duidelijker. In artikel 1 van het Verdrag is immers sprake van “*les navires de mer* appartenant aux États ou exploités par eux”⁴⁶¹, waardoor duidelijk is dat de verdragsregeling enkel geldt ten aanzien van zeeschepen. Aangezien de Staatsschepenwet tot doel had de regeling vervat in het Staatsschepenverdrag 1926 over te nemen in het nationale recht en nergens in de parlementaire voorbereiding van de Staatsschepenwet wordt aangegeven dat de wetgever de bedoeling had de regeling uit te breiden tot aan de Staat toebehorende binnenschepen, lijkt te kunnen worden geconcludeerd dat de Staatsschepenwet alleen toepasselijk is op zeeschepen. Er moet immers worden aangenomen dat een dergelijke uitbreiding ten opzichte van de verdragsregeling in de wettekst – of minstens in de parlementaire voorbereiding – uitdrukkelijk zou zijn vermeld, en dit is niet gebeurd.

Indien men het begrip “schepen” in de eerste zin van artikel 1 van de Staatsschepenwet interpreteert als omvattende eveneens binnenvaartuigen, zou dit bovendien impliceren dat de wet enkel zou voorzien in een principiële gelijkshakeling met particuliere schepen van binnenvaartuigen die door de Staat worden *geëxploiteerd of bevracht*, maar niet van binnenvaartuigen die *eigendom* zijn van de Staat, want de wet spreekt alleen van “[z]eeschepen, welke aan den Staat toebehooren”. Er kan onmogelijk worden aangenomen dat dit door de wetgever zou zijn beoogd.

- GEBREK AAN COÖRDINATIE TUSSEN DE STAATSSCHEPENWET EN ARTIKEL 1412BIS VAN HET GERECHTELIJK WETBOEK

2.272. De Staatsschepenwet en de gemeenrechtelijke regeling inzake het beslag op overheidsgoederen, neergelegd in artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek⁴⁶², vertonen thans een onderlinge tegenstrijdigheid en worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek best op elkaar afgestemd.

Krachtens artikel 4 van de Staatsschepenwet kunnen gezagsschepen niet in beslag worden genomen en niet ten gevolge van enigerlei gerechtelijke maatregel worden opgehouden of teruggehouden⁴⁶³. Aan de Staat toebehorende scheepsladingen die worden vervoerd aan boord

⁴⁵⁹ De Beule, D. en Leers, P., *Bewarend beslag op zeeschepen*, Antwerpen, eigen uitgave, 1987, 161, nr. 253.

⁴⁶⁰ Smeesters-Winkelmolen I, 5, nr. 1.

⁴⁶¹ In de Nederlandse vertaling van het Verdrag luidt het: “zeeschepen welke aan Staten toebehoren of door hen worden geëxploiteerd”.

⁴⁶² Artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek werd ingevoerd bij W. 30 juni 1994 tot invoering van een artikel 1412*bis* in het Gerechtelijk Wetboek (BS 21 juli 1994).

⁴⁶³ De Beule, D. en Leers, P., *Bewarend beslag op zeeschepen*, Antwerpen, eigen uitgave, 1987, 165, nr. 258; Van Aerde ZOB, 47-48, nr. 45.

van deze schepen zijn krachtens artikel 5, eerste lid van de Staatsschepenwet evenmin vatbaar voor beslag⁴⁶⁴. Tenslotte bepaalt artikel 5, tweede lid van de Staatsschepenwet dat ook aan de Staat toebehorende ladingen, die voor regeringsdoeleinden en niet voor handelsdoeleinden aan boord van handelsschepen worden vervoerd niet in beslag kunnen worden genomen en niet bij gerechtelijke maatregel kunnen worden aangehouden of opgehouden. Telkens wanneer in het Staatsschepenverdrag 1926 – derhalve ook in de Staatsschepenwet – sprake is van beslag, wordt hiermee zowel het bewarend als het uitvoerend beslag bedoeld.

Artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek bevat de gemeenrechtelijke regeling inzake beslag op overheidsgoederen. Het artikel betreft zowel het uitvoerend als het bewarend beslag⁴⁶⁵. Dit artikel hanteert als uitgangspunt dat goederen die toebehoren aan een publiekrechtelijke rechtspersoon niet voor beslag vatbaar zijn. De tweede paragraaf van artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek voorziet evenwel in belangrijke temperingen van dit principe. Vooreerst wordt aan publiekrechtelijke rechtspersonen de mogelijkheid geboden om zelf een lijst op te stellen van hen toebehorende goederen waarop beslag kan worden gelegd⁴⁶⁶. Bij gebreke van een dergelijke lijst of wanneer de tegeldemaking van de erin opgenomen goederen niet volstaat tot voldoening van de schuldeiser, kan door de schuldeiser beslag worden gelegd op de goederen die voor de betrokken publiekrechtelijke rechtspersoon kennelijk niet nuttig zijn voor de uitoefening van zijn taak of voor de continuïteit van de openbare dienst.

2.273. Hoewel dit niet uitdrukkelijk blijkt uit de tekst van het betrokken artikel, wordt in de schaarse rechtsleer waarin de verhouding tussen de Staatsschepenwet en artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek wordt besproken, aangenomen dat de specifieke regeling neergelegd in de Staatsschepenwet primeert op het meer algemene artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek⁴⁶⁷. Dit leidt ertoe dat de regels inzake de beslagbaarheid van overheidschepen verschillen naargelang het betrokken vaartuig al dan niet onder het toepassingsgebied van de Staatsschepenwet ressorteert. Artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek behoudt zijn uitwerking wat betreft schepen waarop de Staatsschepenwet geen toepassing vindt, zoals binnenschepen en schepen van lokale besturen. Een dergelijk onderscheid is moeilijk te verantwoorden en de vraag kan worden gesteld of het de toets aan het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel kan doorstaan. Los daarvan moet worden opgemerkt dat de in artikel 1412*bis* opgenomen criteria erg vaag zijn, en niet toegesneden op de realiteit van het scheepvaartbedrijf.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

- INLEIDING

2.274. Hieronder wordt een overzicht gegeven van internationale en Europese regels betreffende de positie van overheidschepen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het Staatsschepenverdrag 1926, andere verdragen over statenimmunitet en, kort, een aantal scheepvaartrechtelijke eenmakingsverdragen.

Het doel van dit overzicht is na te gaan of er redenen zijn om het Staatsschepenverdrag 1926 op te zeggen en of er alternatieve algemene verdragsregimes voorhanden zijn, (2) inzicht te verschaffen in de relevantie voor het statuut van overheidschepen van andere

⁴⁶⁴ De Beule, D. en Leers, P., *Bewarend beslag op zeeschepen*, Antwerpen, eigen uitgave, 1987, 165, nrs. 260-261.

⁴⁶⁵ Dirix, E. en Broeckx, K., *Beslag*, Kluwer, Mechelen, 2010, 140, nr. 181.

⁴⁶⁶ In de praktijk moet worden vastgesteld dat slechts weinig besturen een dergelijke lijst hebben opgesteld.

⁴⁶⁷ Dirix, E., "Artikel 1412*bis*", in *Gerechtelijk Recht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, losbl., 7, nr. 6.

scheepvaartrechtelijke eenmakingsverdragen, waaromtrent de Belgische wetgever desgevallend nadere implementatiebeslissingen moet nemen. Op deze laatste aspecten zal in latere Blauwboeken worden teruggekomen.

- HET STAATSCHEPENVERDRAG 1926

2.275. Hierboven⁴⁶⁸ werd reeds aangegeven dat België gebonden is door het door het CMI voorbereide Staatsschepenverdrag 1926 van 10 april 1926⁴⁶⁹ en dat de Staatsschepenwet van 28 november 1928 in grote mate door dat verdrag is geïnspireerd. Naast België, zijn nog een dertigtal andere landen door het Staatsschepenverdrag 1926 gebonden⁴⁷⁰.

2.276. Er is geen enkele geldige reden waarom België het regime van het Staatsschepenverdrag 1926 zou moeten verlaten.

Hoewel de redactie van het verdrag luide kritiek heeft uitgelokt⁴⁷¹, kan dit op zich geen reden zijn om tot opzegging over te gaan. De finaliteit van verdragen voor de eenmaking van het zeerecht is uiteenlopende rechtsstelsels te verzoenen. Dit gebeurt altijd via compromisteksten, en de redactionele elegantie is van ondergeschikt belang.

Tweedens is de ouderdom van het Staatsschepenverdrag 1926 evenmin van belang. Het verdrag is tot op heden het enige multilaterale verdrag over de materie – ja “la plus importante codification en cette matière”⁴⁷² –, wordt door de initiële verdragsstaten nog steeds gevolgd, lokte nog niet zo lang geleden bijkomende toetredingen aan (inz. door het Verenigd Koninkrijk en de belangrijke vlagstaten Cyprus en Luxemburg), inspireerde bepalingen over staatsschepen in een recenter algemeen verdrag over staatsimmunitet⁴⁷³ en wordt door een belangrijk deel van de rechtsleer beschouwd als de weerspiegeling van heden algemeen aanvaarde volkenrechtelijke principes⁴⁷⁴. Er kan dus geenszins worden beweerd dat het Staatsschepenverdrag 1926 een voorbijgestreefde regeling bevat.

Een derde overweging is dat het Staatsschepenverdrag 1926 een belangrijke internationale impact heeft⁴⁷⁵. Hoewel het aantal gebonden Staten op het eerste gezicht eerder beperkt lijkt, moet eraan worden herinnerd dat het tot stand is gekomen met medewerking van alle grote maritieme naties

⁴⁶⁸ Zie *supra*, nr. 2.247.

⁴⁶⁹ Zie de tekst van het verdrag *supra*, nr. 2.248, en de tekst van het Staatsschepenprotocol *supra*, nr. 2.249.

⁴⁷⁰ Zie de <http://diplomatie.belgium.be>. De hieronder vermelde gegevens over landen berusten mede op statistieken van de UNCTAD (zie Blauwboek 1, 61 e.v., nrs. 1.45 e.v.).

⁴⁷¹ Zie o.m. Le Clère, J., “Assistance, remorquage et abordage par des navires d’Etat à la suite du décret du 28 Septembre 1955”, *DMF* 1955, (707), 717; Le Clère, J., “De l’immunité des bâtiments de guerre et des navires d’Etat”, *DMF* 1958, (450), 460; Omta, L.W.F.H., *Immunitet van Staatsschepen en -ladingen en van Staatsluchtvaartuigen*, Amsterdam, Paris, 1938, 123; Van Slooten, G., “La convention de Bruxelles sur le statut juridique des navires d’Etat”, *RDILC* 1926, (453), 459 en 460.

⁴⁷² Vitányi, B., “L’immunité des navires d’Etat”, *NTIR* 1963, (157), 158.

⁴⁷³ Zie *infra*, nr. 2.278.

⁴⁷⁴ Zie bijv. Bonassies-Scapel, 180, nr. 246: “Bien que cette convention n’ait été ratifiée que par un nombre restreint d’États, elle paraît exprimer le droit positif”; in dezelfde zin Herber, R., “German domestic and international law: lights and shadows”, *IDM* 1999, (111), 114; genuanceerd Pingel-Lenuzza, I., *Les immunités des États en droit international*, Brussel, Bruylant, 1997, 127-128, nr. 101; minder enthousiast blijkbaar Brownlie, I., *International law*, Oxford, Oxford University Press, 2008, 329.

⁴⁷⁵ Tetley rangschikt het verdrag onder de “Examples of Good International Maritime Conventions”: zie Appendix “A” bij Tetley, W., “Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention” (2000) 24 *Tul. Mar. L.J.* 775-856.

van die tijd (inbegrepen de Verenigde Staten)⁴⁷⁶. Heden zijn van de 25 grootste handelsnaties ter wereld er 9 door het Verdrag gebonden. Van de 35 grootste rederijlanden zijn 14 landen partij bij het Staatsschepenverdrag 1926; van de 10 grootste rederijlanden zijn 5 landen partij, met name Griekenland, Duitsland, Noorwegen, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk. Onder de 35 grootste vlagstaten, zijn 10 staten partij bij het Verdrag. Al bij al heeft het Staatsschepenverdrag 1926 onder de belangrijke scheepvaart- en handelsnaties tot op heden dus een aanzienlijk geldingsbereik. Aangezien het, zoals vermeld, vrij ruim geaccepteerde principes reflecteert, mag bovendien worden aangenomen dat het recht van een aantal niet-gebonden landen in wezen bij het verdragsregime aansluit. Dat het Staatsschepenverdrag 1926 geen succes had bij communistische regeringen lijkt, gelet op de internationale terugtred van de desbetreffende staatsleer, heden van minder belang. Verder blijkt het Staatsschepenverdrag 1926 zeker in Europa succesvol⁴⁷⁷. Meer in het bijzonder is het Staatsschepenverdrag 1926 bindend voor alle buurlanden van België. Gelet op de doelstelling van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek om het Belgische scheepvaartrecht te doen aansluiten bij internationaal gangbare regelingen, noopt een en ander duidelijk tot het behouden van het Staatsschepenverdrag 1926 als basis van het Belgische scheepvaartrecht ter zake.

Ten vierde moet eraan worden herinnerd dat het Staatsschepenverdrag 1926 toepassing dient te vinden ongeacht of het vreemde staatschip of de eiser behoort tot een verdragsluitende staat⁴⁷⁸. Daardoor draagt het sterk bij tot internationale eenmaking. Gelet op het feit dat alle buurlanden en een aantal andere Europese staten gebonden zijn, draagt het verdrag bij tot een internationale uniformiteit en rechtszekerheid: vreemde staten waarvan de staatsschepen Europese havens aanlopen, kunnen zich geredelijk verwachten aan een behandeling conform de principes van het Staatsschepenverdrag 1926. Met de centrale ligging van de Belgische havens als belangrijke toegangspoorten tot het Europese continent is het geenszins gewenst dat België een afwijkend rechtsregime zou invoeren.

Om al de aangehaalde redenen is het ten zeerste aangewezen dat België het stelsel van het Staatsschepenverdrag 1926 blijft volgen. Gelet op de hierboven uiteengezette wetgevingstechnische gebreken van de vigerende Belgische regelgeving⁴⁷⁹, moet in het Belgisch Scheepvaartwetboek wel worden gezorgd voor een betere, i.h.b. duidelijkere implementatie van het verdrag.

⁴⁷⁶ Pingel-Lenuzza, I., *Les immunités des États en droit international*, Brussel, Bruylant, 1997, 126, nr. 101; in dezelfde zin de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van Staatsschepenwet: *Parl.St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, 2. Over de VSA, zie *infra*, nr. 2.297.

⁴⁷⁷ Smeele wees op het succes van het verdrag in Europa en Zuid-Amerika en noemde het daarom “een beperkt, vooral regionaal, succes” (Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in F. De Ly, K.F. Haak en W.H. van Boom (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (225), 239). Het ware interessant na te gaan in hoeverre het Staatsschepenverdrag 1926 regionaal gewoonterecht reflecteert.

⁴⁷⁸ Zie *supra*, nr. 2.262.

⁴⁷⁹ Zie *supra*, nrs. 2.256 e.v.

2.277. De Europese Overeenkomst van Bazel van 16 mei 1972 inzake de immuniteit van Staten⁴⁸⁰, die heden acht Staten bindt, waaronder België en al zijn buurlanden behalve Frankrijk, en voorts o.m. Cyprus en Zwitserland, voorziet in tal van uitzonderingen op de immuniteit van rechtsmacht. Krachtens haar artikel 30 is deze Overeenkomst echter niet van toepassing

op gedingen met betrekking tot vorderingen betreffende de exploitatie van zeeschepen die het eigendom zijn van een Overeenkomstsluitende Staat of door hem worden geëxploiteerd, betreffende het vervoer van ladingen en passagiers door die schepen of betreffende het vervoer van ladingen toebehorend aan een Overeenkomstsluitende Staat en vervoerd aan boord van koopvaardij schepen.

Deze Overeenkomst interfereert derhalve niet met het Staatsschepenverdrag 1926⁴⁸¹, dat de immuniteit van zeeschepen en ladingen van zeeschepen regelt. Wat betreft de immuniteit van buitenlandse binnenschepen (en hun lading), waarop het Staatsschepenverdrag 1926 niet van toepassing is, dient met de bepalingen van de Europese Overeenkomst van 16 mei 1972 in theorie wél rekening te worden gehouden. Onder dat voorbehoud kan het regime van het Staatsschepenverdrag 1926 echter tot binnenschepen worden uitgebreid. Te verwijzen valt overigens naar het reeds toegelichte algemene voorbehoud vervat in artikel 2.2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

2.278. Volledigheidshalve dient te worden gewezen op het Verdrag van New York van 2 december 2004 inzake immuniteiten van Staten en hun eigendom⁴⁸².

Dit Verdrag bevat de volgende bepaling:

Article 16

Ships owned or operated by a State

1. *Unless otherwise agreed between the States concerned, a State which owns or operates a ship cannot invoke immunity from jurisdiction before a court of another State which is otherwise competent in a proceeding which relates to the operation of that ship if, at the time the cause of action arose, the ship was used for other than government non-commercial purposes.*
2. *Paragraph 1 does not apply to warships, or naval auxiliaries, nor does it apply to other vessels owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.*
3. *Unless otherwise agreed between the States concerned, a State cannot invoke immunity from jurisdiction before a court of another State which is otherwise competent in a proceeding which relates to the carriage of cargo on board a ship owned or operated by that State if, at the time the cause of action arose, the ship was used for other than government non-commercial purposes.*
4. *Paragraph 3 does not apply to any cargo carried on board the ships referred to in paragraph 2, nor does it apply to any cargo owned by a State and used or intended for use exclusively for government non-commercial purposes.*
5. *States may plead all measures of defence, prescription and limitation of liability which are available to private ships and cargoes and their owners.*
6. *If in a proceeding there arises a question relating to the government and non-commercial character of a ship owned or operated by a State or cargo owned by a State, a certificate signed by a diplomatic*

⁴⁸⁰ Europese Overeenkomst inzake de immuniteit van Staten, van de Bijlage en van het Aanvullend Protocol bij de Overeenkomst, opgemaakt te Bazel op 16 mei 1972, goedgekeurd bij W. 19 juli 1975 (BS 10 juni 1976).

⁴⁸¹ Zie ook De Beule, D. en Leers, P., *Bewaarend beslag op zeeschepen*, Antwerpen, eigen uitgave, 1987, 163, nr. 257.

⁴⁸² United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property, New York, 2 December 2004; zie UN DOC A/59/508.

representative or other competent authority of that State and communicated to the court shall serve as evidence of the character of that ship or cargo.

Het Verdrag van New York werd door België ondertekend, maar (nog) niet geratificeerd. Tot op heden werd dit Verdrag door slechts enkele landen geratificeerd, waaronder geen van de buurlanden van België. Het Verdrag zal krachtens zijn artikel 30 in werking treden na ratificatie door 30 Staten. Dit neemt niet weg dat het kan worden geacht nu reeds vigerend internationaal gewoonterecht te reflecteren⁴⁸³.

Aangezien niet lijkt te moeten worden aangenomen dat het VN Verdrag spoedig internationaal in werking zal treden, het VN Verdrag eerdere verdragsafspraken onverlet laat⁴⁸⁴ en uit de aangehaalde tekst overigens blijkt dat het VN Verdrag in wezen niet van het in het Staatsschepenverdrag 1926 neergelegde regime afwijkt⁴⁸⁵, zal er niet nader op worden ingegaan. Meer nog, de inhoudelijke aansluiting van het nieuwe verdrag bij het Staatsschepenverdrag 1926 is een reden te meer voor België om inmiddels aan dat laatste verdrag vast te houden⁴⁸⁶.

Het moge overigens duidelijk zijn dat het VN Verdrag alleen de volkenrechtelijke immuniteit van staatsschepen betreft, niet hun internrechtelijk statuut.

- SCHEEPVAARTRECHTELIJKE VERDRAGEN

2.279. De Scheepvaartovereenkomst tussen de BLEU en de USSR van Brussel van 17 november 1972⁴⁸⁷, bevat o.m. afspraken over de rechtsmacht van de rechtbanken van de Partijen en het scheepsbeslag.

Artikel 16 van de Scheepvaartovereenkomst van 17 november 1972 stipuleert het volgende⁴⁸⁸:

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen ziet toe, met inachtneming van haar wetgeving en volgens de regelen van haar rechtspleging, dat gevolg wordt gegeven aan de vonnissen geveld door een burgerlijke rechtbank van de andere Overeenkomstsluitende Partij in zaken die betrekking hebben op:

a) het gebruik van een schip van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, dat eigendom is van de Staat of door deze Staat wordt geëxploiteerd of bevracht;

b) het vervoer van goederen of van passagiers op zulk schip.

Op het grondgebied van één der Overeenkomstsluitende Partijen wordt op een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dat staatseigendom is, geen beslag gelegd uit hoofde van één der in lid 1 van dit artikel vermelde handelingen wanneer deze laatste partij op dat grondgebied woonplaats kiest.

⁴⁸³ Zie EHRM, 23 maart 2010, *Cudak / Litouwen*, verz. 15869/02, ov. 66-67 (over art. 11 betreffende arbeidsovereenkomsten).

⁴⁸⁴ Terzake bepaalt het VN Verdrag:

Article 26

Other international agreements

Nothing in the present Convention shall affect the rights and obligations of States Parties under existing international agreements which relate to matters dealt with in the present Convention as between the parties to those agreements.

⁴⁸⁵ Voor een nadere situering van de verdragsbepalingen, zie inz. International Law Commission, *Draft Articles on Jurisdictional Immunities of States and their Property, with commentaries*, New York, United Nations, 2005, 50-53.

⁴⁸⁶ Zie reeds *supra*, nr. 2.276.

⁴⁸⁷ Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken, ondertekend te Brussel op 17 november 1972, goedgekeurd bij W. 23 januari 1974 (*BS* 28 maart 1974).

⁴⁸⁸ Voor een uitvoerige bespreking van uitspraken waarin van dit artikel toepassing werd gemaakt, zie Van de Vijver, P., "Geen beslag op Oekraïense staatsschepen", *TVR* 1997, afl. 3, 9-12; zie inz. de uitspraken in *EVR* 1995, 622 e.v.; zie ook Delwaide *SB*, 38-39, nr. 31; Van Aerde *ZOBB*, 49-51, nrs. 47-48.

Artikel 1.1, eerste lid van de Scheepvaartovereenkomst omschrijft het begrip “schip van de Overeenkomstluitende Partij” als "elk vaartuig dat ingeschreven is in een scheepsregister van de Partij en haar vlag voert".

Vervolgens bepaalt het artikel evenwel dat de volgende vaartuigen niet als schepen in de zin van het Verdrag worden beschouwd:

- a) oorlogsschepen;*
- b) andere vaartuigen, gedurende de tijd dat zij worden gebruikt in dienst van de krijgsmacht;*
- c) vaartuigen welke in een of andere vorm overheidstaken uitoefenen;*
- d) vaartuigen welke werkzaamheden van niet-commerciële aard verrichten, zoals hospitaalschepen en schepen die worden gebruikt voor wetenschappelijke doeleinden (art. 1.1, tweede lid).*

Volgens een commentator betekent het gegeven dat deze categorieën van schepen uit het toepassingsgebied van de Overeenkomst worden gesloten niet dat deze schepen wél in beslag kunnen worden genomen. De artikelen 3 en 4 van de Staatsschepenwet zouden zich hiertegen verzetten⁴⁸⁹. Deze zienswijze lijkt evenwel voorbij te gaan aan het gegeven dat de Staatsschepenwet alleen van toepassing is op Belgische schepen⁴⁹⁰.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek kan aan de besproken bilaterale overeenkomst – en aan andere desgevallend geldende gelijkaardige overeenkomsten – uiteraard geen afbreuk worden gedaan. Dit dient te worden opgevangen door de nodige voorbehoudbepalingen (zie reeds het algemene art. 2.2).

2.280. Binnen het bestek van dit Blauwboek moge wat betreft de positie van overheidsschepen in andere, multilaterale scheepvaartrechtelijke verdragen worden volstaan met enkele summier aanduidingen.

2.281. Het VN Zeerechtverdrag bevat bepalingen die mede het statuut van overheidsschepen bepalen in de onderscheiden zeegebieden (zie inz. art. 28, 30, 31, 32, 95, 96 en 236). Deze bepalingen lijken echter weinig of geen invloed te hebben op het privaatrechtelijk statuut van overheidsschepen en geen afbreuk te doen aan de in het Staatsschepenverdrag 1926 vervatte regeling⁴⁹¹.

2.282. De toepasselijkheid van de privaatrechtelijke eenmakingsverdragen i.v.m. zee- en binnenvaart op overheidsschepen is op erg uiteenlopende wijze gedefinieerd.

Sommige verdragen bepalen – in uiteenlopende formuleringen – uitdrukkelijk dat ze *niet* op gezagsschepen van toepassing zijn: aldus het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 15), het Binnenschepenverdrag 1965 (art. 13), het CLC (art. XI, dat meteen de toepasselijkheid op andere overheidsschepen bevestigt), het Fondsverdrag 1992 (art. 4.2), het Scheepsbeslagverdrag 1999 (art. 8.2) en het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 (art. II.4, dat eveneens de toepasselijkheid op andere overheidsschepen bevestigt). Van het Aanvaringsverdrag 1910 en het Bergingsverdrag 1910, die zelf evenzo uitdrukkelijk niet voor gezagsschepen gelden (zie art. 11 resp. 14), wordt

⁴⁸⁹ Van Aerde ZOBB, 51, nr. 48.

⁴⁹⁰ Zie *supra*, nr. 2.264.

⁴⁹¹ Zie ook art. 311 VN Zeerechtverdrag. Op scheepsbeslag in de territoriale zee wordt teruggekomen in Blauwboek 10.

sedert lang aangenomen dat ze door het Staatsschepenverdrag gewijzigd zijn⁴⁹²; de toepasselijkheid van het Bergingsverdrag 1910 werd uitdrukkelijk tot overheidsschepen uitgebreid door het Bergingsprotocol 1967 (art. 1) en ook het Bergingsverdrag 1989 is in principe op overheden van toepassing (art. 5), maar niet op gezagsschepen, al kunnen de Staten het toepassingsgebied tot die schepen uitbreiden (art. 4). Een gelijkaardige uitbreidingsmogelijkheid is neergelegd in het Bunkerolieverdrag (art. 4.2-4, dat meteen de principiële toepasselijkheid op andere overheidsschepen bevestigt), het HNS-Verdrag (art. 4.4-6, met dezelfde precisering) en het Wrakkenruimingsverdrag (art. 4.2-3). In enkele binnenvaartverdragen is omgekeerd de mogelijkheid gecreëerd om de verdragsregeling t.a.v. overheidsschepen buiten toepassing te verklaren: aldus in het Aanvaringsverdrag 1960 (art. 9, (a)) en het CLNI (zie art. 18.1). Het Passagiersverdrag 1974 bepaalt dat het van toepassing is op commercieel vervoer door overheden (art. 21). Andere verdragen bevatten omtrent het bijzondere statuut of inz. de immuniteit van gezagsschepen een voorbehoud: aldus het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 (art. 5), het Verdrag Nucleaire Schepen 1962 (art. III.3 en X.3), het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 12.2) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 13.2). Ten slotte zijn er verdragen die over overheidsschepen niets bepalen: in deze groep vallen het Scheepsbeslagverdrag 1952, het LLMC-Verdrag, de Regelen van Den Haag, de Regelen van Hamburg, de Regelen van Rotterdam, het CMNI en – buiten het verdragsrecht – de Regelen van York en Antwerpen.

Uit dit overzicht blijkt dat vele scheepvaartrechtelijke verdragen wél op commerciële overheidsschepen, maar niet op gezagsschepen van toepassing zijn, en daarmee in de lijn liggen van het Staatsschepenverdrag 1926. De wijze waarop het onderscheid wordt doorgevoerd, alsook de formulering en de terminologie vertonen over de verschillende verdragen heen echter aanzienlijke verschillen. In recente verdragen m.b.t. maritieme aansprakelijkheid wordt de Staten uitdrukkelijk de keuze gelaten om de regeling ook op gezagsschepen toe te passen.

2.283. De bovenstaande vaststellingen leiden vooreerst tot de conclusie dat de optie om het Belgisch Scheepvaartwetboek principieel mede op overheidsschepen van toepassing te verklaren, aansluit bij talrijke verdragsregimes en meer bepaald bij een internationale tendens om scheepvaartrechtelijke regels voor dergelijke schepen te laten gelden, met uitzondering, in bepaalde mate, van gezagsschepen.

Verder blijkt dat i.v.m. het regime van overheidsschepen een aantal nationale keuzen moeten worden gemaakt. Deze keuzen betreffen o.m. de scheepszekerheidsrechten, het scheepsbeslag, de milieu-aansprakelijkheid en de hulpverlening. Temeer daar de verdragsregelingen aanzienlijke verschillen vertonen, moet de wettelijke omschrijving van de rechtspositie van overheidsschepen voor elk regelgevingsdomein afzonderlijk worden onderzocht, en zullen de in de onderscheiden onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen regelingen onvermijdelijk verschillen vertonen. In de latere thematische Blauwboeken zal verder worden nagegaan welke nationale bepalingen (eventueel uitbreidingen van de verdragsregimes) aangewezen zijn.

⁴⁹² *Parl. St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, p. 2; vgl. Omta, L.W.F.H., *Immunité van Staatsschepen en -ladingen en van Staatsluchtvaartuigen*, Amsterdam, Paris, 1938, 131-132; Ripert I, 693, nr. 799; Ripert, G., "La Conférence diplomatique de Bruxelles", *RDMC* 1926, XIV, (34), 37, nr. 5 maar ook Le Clère, J., "De l'immunité des bâtiments de guerre et des navires d'Etat", *DMF* 1958, (450), 457; vgl. ook art. 13 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag 1924.

2.284. In het Duitse recht wordt een onderscheid gemaakt tussen handelsschepen en niet-handelsschepen. Het onderscheidingscriterium is de bestemming om winst te maken. Het zeehandelsrecht geldt in beginsel alleen voor handelsschepen. Artikel 7 van het *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB)* bepaalt in dit verband het volgende:

(1) Folgende Vorschriften des Handelsgesetzbuchs finden auch Anwendung, wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt:

- 1. § 485 über die Haftung des Reeders für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung und eines an Bord des Schiffes tätigen Lotsen,*
- 2. die §§ 486 bis 487d über die Beschränkung der Haftung,*
- 3. die §§ 734 bis 739 über die Haftung und die gerichtliche Zuständigkeit im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen,*
- 4. die §§ 740 bis 753a, § 902 Nr. 3 in Verbindung mit § 903 Abs. 3 über die Bergung von Schiffen.*

Die Vorschriften der §§ 738 und 738a des Handelsgesetzbuchs finden jedoch keine Anwendung auf Kriegsschiffe und auf sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder in seinen Diensten stehen und die anderen als Handelszwecken dienen.

(2) Die Vorschriften der §§ 486 bis 487e des Handelsgesetzbuchs sind auch auf Ansprüche, die nicht auf den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs beruhen, sowie auf andere als privatrechtliche Ansprüche anzuwenden.

(3) Die Haftung für Seeforderungen aus Vorfällen bis zu dem Inkrafttreten des Protokolls von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBI. 2000 II S. 790) oder bis zu dem Inkrafttreten einer späteren Änderung des Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland kann nach den bis zu dem Zeitpunkt des jeweiligen Vorfalls geltenden Bestimmungen beschränkt werden.

Hoewel het zeehandelsrecht op niet-handelsschepen principieel geen toepassing vindt, wordt hierop een uitzondering gemaakt wat betreft de regels inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de bemanning en de loods, de beperking van aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid bij aanvaring en de hulpverlening aan schepen⁴⁹³. Overheidsvaartuigen die niet voor handelsdoeleinden worden aangewend, zoals overheidsvaartuigen bestemd voor een openbare dienst, worden beschouwd als niet-handelsschepen en zijn derhalve slechts beperkt aan het zeehandelsrecht onderworpen⁴⁹⁴.

2.285. Beslag op staatsschepen bestemd voor een openbare dienst is niet mogelijk⁴⁹⁵. Duitse staatsschepen waarmee handelsdoeleinden zouden worden nagestreefd, worden als handelsschepen beschouwd en zijn als dusdanig vatbaar voor beslag.

2.286. Duitsland is, net zoals België, partij bij het Staatsschepenverdrag 1926. De bepalingen van dit Verdrag werden niet overgenomen in de nationale wetgeving en worden blijkbaar enkel toegepast op staatsschepen van vreemde mogendheden⁴⁹⁶.

⁴⁹³ Herber, 86-87; Rabe, 18, nr. 24.

⁴⁹⁴ Herber, R., 86; Rabe, 18, nr. 23.

⁴⁹⁵ Herber, 87.

⁴⁹⁶ In deze zin Rabe, 19, nr. 28.

2.287. De *Merchant Shipping Act 1995* is in principe niet van toepassing op “ships belonging to Her Majesty” (Section 308 (1)). De wet bevat echter een aantal bijzondere bepalingen waardoor bepaalde overheidsschepen toch aan het normale regime worden onderworpen (zie bijv. Section 192 betreffende de beperking van aansprakelijkheid).

Britse overheidsschepen gebruikt voor regeringstaken worden onbeslagbaar geacht, maar wanneer ze schade veroorzaken kan van de Staat vergoeding worden gevorderd⁴⁹⁷.

2.288. Wat betreft de volkenrechtelijke immuniteit was in de rechtspraak van de rechtbanken in het Verenigd Koninkrijk een geleidelijke evolutie waar te nemen van de toekenning aan vreemde Staten en staatschepen van een absolute immuniteit, naar de toekenning van een relatieve immuniteit⁴⁹⁸. De restrictieve opvatting werd neergelegd in de *State Immunity Act 1978*. In 1987 trad het Verenigd Koninkrijk toe tot het Staatsschepenverdrag 1926.

Section 1 van de in de *State Immunity Act 1978* erkent in het algemeen de immuniteit van jurisdictie van Staten en luidt als volgt:

- (1) *A State is immune from the jurisdiction of the courts of the United Kingdom except as provided in the following provisions of this Part of this Act.*
- (2) *A court shall give effect to the immunity conferred by this section even though the State does not appear in the proceedings in question.*

Section 10 van dezelfde Wet voorziet op deze regel evenwel in een uitzondering voor staatschepen die voor commerciële doeleinden worden gebruikt. Dit artikel bepaalt:

- (1) *This section applies to—*
 - (a) *Admiralty proceedings; and*
 - (b) *proceedings on any claim which could be made the subject of Admiralty proceedings.*
- (2) *A State is not immune as respects—*
 - (a) *an action in rem against a ship belonging to that State; or*
 - (b) *an action in personam for enforcing a claim in connection with such a ship, if, at the time when the cause of action arose, the ship was in use or intended for use for commercial purposes.*
- (3) *Where an action in rem is brought against a ship belonging to a State for enforcing a claim in connection with another ship belonging to that State, subsection (2)(a) above does not apply as respects the first-mentioned ship unless, at the time when the cause of action relating to the other ship arose, both ships were in use or intended for use for commercial purposes.*
- (4) *A State is not immune as respects—*
 - (a) *an action in rem against a cargo belonging to that State if both the cargo and the ship carrying it were, at the time when the cause of action arose, in use or intended for use for commercial purposes; or*
 - (b) *an action in personam for enforcing a claim in connection with such a cargo if the ship carrying it was then in use or intended for use as aforesaid.*

⁴⁹⁷ Zie kort Hill, 167.

⁴⁹⁸ Voor een overzicht van deze evolutie, zie Chorley-Giles, 10-11; Hill, C., *Maritime Law*, Londen / Hong Kong, 1998, 167-175 (tekst drastisch ingekort in de zesde editie van 2003); Vitányi, B., “L’immunité des navires d’état”, *NTIR* 1963, (33), 50-51; Pingel-Lenuzza, I., *Les immunités des États en droit international*, Brussel, Bruylant, 1997, 114-118, nrs. 93-94 en 209-210, nr. 189.

(5) *In the foregoing provisions references to a ship or cargo belonging to a State include references to a ship or cargo in its possession or control or in which it claims an interest; and, subject to subsection (4) above, subsection (2) above applies to property other than a ship as it applies to a ship.*

(6) *Sections 3 to 5 above do not apply to proceedings of the kind described in subsection (1) above if the State in question is a party to the Brussels Convention and the claim relates to the operation of a ship owned or operated by that State, the carriage of cargo or passengers on any such ship or the carriage of cargo owned by that State on any other ship.*

- FRANKRIJK

2.289. Het Franse zeerecht hecht in principe geen belang aan het winstdoel waarmee een schip al dan niet wordt ingezet. In Frankrijk worden overheidsvaartuigen derhalve niet principieel van het toepassingsgebied van het privaatrechtelijk zeerecht uitgesloten.

Op Franse overheidsschepen is in Frankrijk in beginsel geen beslag mogelijk⁴⁹⁹. Dit stemt overeen met de in Frankrijk algemeen gehanteerde leer inzake domeingoederen⁵⁰⁰. Rechtsonderhorigen van andere landen die partij zijn bij het Staatsschepenverdrag 1926, kunnen krachtens dit Verdrag in Frankrijk wel beslag leggen op Franse overheidsschepen die voor handelsdoeleinden worden gebruikt. De eigen onderdanen beschikken niet over deze mogelijkheid⁵⁰¹.

2.290. Overeenkomstig het Staatsschepenverdrag 1926 – waarbij Frankrijk eveneens partij is – en, daarnaast, volkenrechtelijk gewoonterecht, is een beslag op staatsschepen van vreemde mogendheden onmogelijk indien het betrokken schip bestemd is voor een niet-commerciële regeringsdienst⁵⁰². Het Staatsschepenverdrag 1926 wordt in Frankrijk klaarblijkelijk rechtstreekse werking toegekend en werd niet overgenomen in de nationale wetgeving⁵⁰³.

Een bijzonderheid van het Franse recht was de – fel bekritiseerde en inmiddels blijkbaar verlaten – jurisprudentiële theorie van de “*émanation*”, welke inhield dat beslag wegens schulden van een overheidsbedrijf van een land met een staatseconomie mogelijk was op schepen van een ander

⁴⁹⁹ Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Éditions Moreux, 2001, 293-294; Bonassies- Scapel, 183, nr. 250.

⁵⁰⁰ Art. L2311-1 van de *Code général de la propriété des personnes publiques* luidt:

Les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 sont insaisissables.

Zie verder o.m. Chamard, C., *La distinction des biens publics et des biens privés*, Parijs, Dalloz, 2004, 479 e.v., nrs. 630 e.v.; Lefort, C., “Conditions de saisissabilité des biens et immunités d’exécution personnelles”, in Guinchard, S. en Moussa, T. (eds.), *Droit et pratique des voies d’exécution*, Parijs, Dalloz, 2009, (149), 150, nr. 152.11.

⁵⁰¹ Le Clère, J., “De l’immunité des bâtiments de guerre et des navires d’Etat”, *DMF* 1958, (450), 454; Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français, o.c.*, 293-294; zie ook Beachard, R., “Saisie conservatoire des navires: conditions de fond”, in Guinchard, S. en Moussa, T. (eds.), *Droit et pratique des voies d’exécution*, Parijs, Dalloz, 2009, (551), 556, nr. 624.55:

Dans les rapports entre les ressortissants français et l’État français, aucune voie d’exécution et aucune mesure de contrainte ne peut être exercée contre l’État, et partant contre les navires dont il est propriétaire, excluant ainsi notamment toute la flotte militaire.

Vgl. ook Le Clère, J., “Assistance, remorquage et abordage par des navires d’Etat à la suite du décret du 28 Septembre 1955”, *DMF* 1955, (707), 720.

⁵⁰² Vialard, 318, nr. 373

⁵⁰³ Vgl. nochtans Beachard, R., “Saisie conservatoire des navires: conditions de fond”, in Guinchard, S. en Moussa, T. (eds.), *Droit et pratique des voies d’exécution*, Parijs, Dalloz, 2009, (551), 556, nr. 624.55. Over de redenen waarom de bepalingen van het verdrag niet werden ingevoerd in de nationale wetgeving, zie Ripert, G., “La Conférence diplomatique de Bruxelles”, *RDMC* 1926, XIV, (34), 45-46, nr. 16.

overheidsbedrijf van die staat, omdat beide slechts emanaties van hetzelfde staatsvermogen zijn⁵⁰⁴.

- LUXEMBURG

2.291. Artikel 8 van de Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* definieert schepen als volgt:

Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Net zoals in de huidige Belgische Zeewet, hanteert het Luxemburgse recht het winstoogmerk criterium. Het privaatrechtelijke zeerecht vindt in beginsel derhalve geen toepassing op overheidsschepen die zonder winstoogmerk worden ingezet.

Door artikel 113 van de *Loi* worden de regels inzake aanvaring daarentegen wel toepasselijk verklaard op overheidsschepen bestemd voor een openbare dienst. Dit artikel luidt als volgt:

Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public.

2.292. Het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934 werden goedgekeurd bij *Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime*. In Titel 6 van de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* wordt het Staatsschepenverdrag 1926 uitdrukkelijk vermeld als zijnde een onderdeel van het Luxemburgs maritiem recht.

- NEDERLAND

2.293. Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat ruime omschrijvingen van de begrippen "schip", "zeeschip" en "binnenschip"⁵⁰⁵. In deze definities wordt niet naar enig commercieel oogmerk verwezen, waardoor de genoemde begrippen telkens ook overheidsschepen kunnen omvatten. Voor bepaalde aangelegenheden voorziet het Nederlands Burgerlijk Wetboek evenwel in specifieke uitsluitingen.

Aldus verklaart artikel 8:230 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek, m.b.t. zeeschepen, een aantal bepalingen van het Wetboek niet toepasselijk op overheidsvaartuigen die uitsluitend bestemd zijn voor de uitoefening van de openbare macht of een niet-commerciële overheidsdienst. Het artikel luidt als volgt:

1. De afdelingen 2 tot en met 4 van titel 3 zijn niet van toepassing op zeeschepen, welke toebehoren aan het Rijk of enig openbaar lichaam en uitsluitend bestemd zijn voor de uitoefening van
 - a. de openbare macht of
 - b. niet commerciële overheidsdienst.

⁵⁰⁴ Zie Bonassies-Scapel, 182-183, nrs. 247-249 en de verwijzingen aldaar; voorts o.m. Guyot, D., "Immunité des navires d'Etat: Les thèses en présence", *DMF* 1987, (405), 411-416.

⁵⁰⁵ Zie art. 8:1-8 BW en nader Blauwboek 3.

2. De beschikking waarbij de in het eerste lid bedoelde bestemming is vastgesteld, kan worden ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3. Artikel 24 lid 1 van Boek 3 is niet van toepassing.
3. De inschrijving machtigt de bewaarder tot doorbaling van de teboekstelling van het schip in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3.

De afdelingen 2 tot en 4 van titel 3 hebben betrekking op rechten op zeeschepen, voorrechten op zeeschepen en voorrechten op zaken aan boord van zeeschepen.

Wat betreft aan de overheid toebehorende binnenschepen is een gelijkaardige regeling opgenomen in artikel 8:840 van het Burgerlijk Wetboek, dat luidt:

1. De afdelingen 2 tot en met 5 van titel 8 zijn niet van toepassing op binnenschepen, welke toebehoren aan het Rijk of enig openbaar lichaam en uitsluitend bestemd zijn voor de uitoefening van
 - a. de openbare macht of
 - b. niet commerciële overheidsdienst
2. De beschikking waarbij de in het eerste lid bedoelde bestemming is vastgesteld, kan worden ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3. Artikel 24 lid 1 van Boek 3 is niet van toepassing.
3. De inschrijving machtigt de bewaarder tot doorbaling van de teboekstelling van het schip in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3.

De afdelingen 2 tot en met 5 van titel 8 hebben betrekking op rechten op binnenschepen, huurkoop van teboekstaande binnenschepen, voorrechten op binnenschepen en voorrechten op zaken aan boord van binnenschepen.

De Nederlandse wetgeving inzake scheepsvoorrechten en scheepshypotheken vindt derhalve geen toepassing op zee- en binnenschepen die uitsluitend bestemd zijn voor de uitoefening van de openbare macht of voor een niet-commerciële overheidsdienst.

De uitsluitingen van de artikelen 8:230 en 8:840 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek gelden onder meer voor oorlogsschepen, loodschepen (voor zover niet geprivatiseerd), schepen van de douane, kustwacht of rijkspolitie, hospitaalschepen, bevoorradingsschepen, staatsjachten, etc. Worden deze schepen naast de publieke taak mede gebruikt voor de commerciële handelsvaart, dan geldt de uitsluiting niet. Verder moet het gaan om schepen die eigendom zijn van het Rijk of enig ander publiekrechtelijk lichaam. De uitsluiting geldt derhalve niet voor particuliere schepen die worden ingeschakeld bij de uitoefening van een openbare dienst⁵⁰⁶.

2.294. Wat het beslag op overheidsvaartuigen betreft, dient rekening te worden gehouden met artikel 436 en 703 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, die bepalen dat (uitvoerend resp. bewarend) beslag niet mag worden gelegd op goederen bestemd voor de openbare dienst⁵⁰⁷.

2.295. Inzake de (volkenrechtelijke) immuniteit van buitenlandse overheidsschepen kan vooreerst worden verwezen naar artikel 13a van de Wet Algemene Bepalingen van 15 mei 1829⁵⁰⁸, luidende:

⁵⁰⁶ Flach, R.J.C., *Scheepsvoorrechten*, Deventer, Kluwer, 2001, 60; zie nader PG Boek 8 NBW, 305-306.

⁵⁰⁷ De teksten luiden letterlijk:

Artikel 436

Beslag mag niet worden gelegd op goederen, bestemd voor de openbare dienst.

Artikel 703

Het beslag mag niet worden gelegd op goederen bestemd voor de openbare dienst.

De regtsmagt van den regter en de uitvoerbaarheid van regterlijke vonnissen en van authentieke akten worden beperkt door de uitzonderingen in het volkenrecht erkend.

Voorts is Nederland, net zoals België, partij is bij het Staatsschepenverdrag 1926. Het verdrag wordt geacht rechtstreekse werking te hebben⁵⁰⁹. De regels ervan zijn niet hernomen in een interne wet.

In 1999 heeft de Hoge Raad zich omtrent de draagwijdte van de immuniteit van vreemde oorlogsschepen uitgesproken in het *Cape May*-arrest⁵¹⁰. De *Cape May* was een Amerikaans oorlogsschip dat in aanvaring was gekomen met de kaaimuren van de Wilhelminahaven, toebehorend aan het Havenschap Delfzijl. Het Havenschap trachtte voor de Nederlandse rechtbanken schadevergoeding te vorderen, maar de vordering werd door de Hoge Raad finaal afgewezen op grond van de immuniteit van jurisdictie welke vreemde mogendheden genieten. De Hoge Raad argumenteerde hierbij dat de vraag of de aanvaring een overheidshandeling, dan wel een privaatrechtelijke handeling betrof, irrelevant is en dat enkel rekening dient te worden gehouden met de status van het schip zelf. Aangezien de *Cape May* een oorlogsschip was, genoot de VS immuniteit van jurisdictie.

- ANDERE LANDEN

2.296. Enkele summiere onderzoeken wettigen het vermoeden dat in andere landen slechts variaties op de hierboven reeds ontmoete regelingen kunnen worden aangetroffen. Aangezien de regeling van het Staatsschepenverdrag 1926 wijd verbreid is in Europa en Zuid-Amerika⁵¹¹, worden hieronder nog slechts enkele illustraties gegeven uit andere continenten. Op de vroegere regimes in communistische landen wordt niet ingegaan⁵¹².

2.297. Uit de *Suits in Admiralty Act* en de *Public Vessels Act* volgt dat de Verenigde Staten in de meeste scheepvaartzaken aansprakelijk zijn zoals een particulier en dat zij dus geen “sovereign immunity” kunnen inroepen. Deze regeling werd ingevoerd tijdens de voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926 en werd tijdens de Brusselse Conferentie beschouwd als een instemming met de in de verdragsregeling neergelegde principes⁵¹³. Omdat de vermelde Amerikaanse wetten elkaar overlappen en de wetgeving bovendien een typisch Anglo-amerikaans begrippenkader hanteert, kan er met het oog op de regeling van het statuut van Belgische overheidsschepen allicht weinig nuttige inspiratie uit worden gehaald⁵¹⁴.

Wat de positie van vreemde staten betreft gingen de Verenigde Staten van Amerika pas in 1976 van de absolute naar de relatieve immuniteitsleer over. Procedures tegen vreemde Staten worden

⁵⁰⁸ W. 15 mei 1829 houdende algemeene bepalingen der wetgeving van het Koninkrijk.

⁵⁰⁹ Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in F. De Ly, K.F. Haak en W.H. van Boom (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (225), 246.

⁵¹⁰ HR 12 november 1999, NJ 2001, 4069, nr. 567; zie nader en kritisch Spiegel, J., “Oorlogsschepen, aanvaringen en immuniteit: de *Cape May*”, *TVR* 2004, 135-138.

⁵¹¹ Zie *supra*, nr. 2.276.

⁵¹² Zie *supra*, nr. 2.259 en voorts, wat Rusland betreft, o.m. Guyot, D., “Immunité des navires d’Etat: Les thèses en présence”, *DMF* 1987, (405), 410 en thans art. 3.2 van het Koopvaardijwetboek van de Russische Federatie.

⁵¹³ Zie *Conférence Internationale de droit maritime. Bruxelles 1926*, Brussel, Moniteur belge, 1927, 57; Over de Amerikaanse positie, zie ook AG Strikwerda voor HR 12 november 1999, NJ 2001, 4069, nr. 567, 4076, en de verwijzingen aldaar; Ripert, G., “La Conférence diplomatique de Bruxelles”, *RDMC* 1926, XIV, (34), 45, nr. 16.

⁵¹⁴ Voor een grondige bespreking van het Amerikaanse recht, zie Schoenbaum II, 365 e.v.; zie ook Force-Yiannopoulos-Davies, 431 e.v.

er beheerst door de *Foreign Sovereign Immunities Act* uit 1976, die een bijzondere bepaling bevat betreffende *admiralty*-vorderingen⁵¹⁵. De Verenigde Staten zijn geen partij bij het Staatsschepenverdrag 1926⁵¹⁶.

2.298. Section 43(7) van de Canadese *Federal Court Act*⁵¹⁷ bepaalt:

- (7) *No action in rem may be commenced in Canada against*
- (a) *any warship, coast-guard ship or police vessel;*
 - (b) *any ship owned or operated by Canada or a province, or any cargo laden thereon, where the ship is engaged on government service; or*
 - (c) *any ship owned or operated by a sovereign power other than Canada, or any cargo laden thereon, with respect to any claim where, at the time the claim arises or the action is commenced, the ship is being used exclusively for non-commercial governmental purposes.*

Section 7 van de Canadese *State Immunity Act* uit 1985 bevat zowel een regeling inzake vreemde staatsschepen, als een regeling inzake aan vreemde overheden toebehorende ladingen:

- (1) *A foreign state is not immune from the jurisdiction of a court in any proceedings that relate to*
- (a) *an action in rem against a ship owned or operated by the state, or*
 - (b) *an action in personam for enforcing a claim in connection with a ship owned or operated by the state,*
- if, at the time the claim arose or the proceedings were commenced, the ship was being used or was intended for use in a commercial activity.*
- (2) *A foreign state is not immune from the jurisdiction of a court in any proceedings that relate to*
- (a) *an action in rem against any cargo owned by the state if, at the time the claim arose or the proceedings were commenced, the cargo and the ship carrying the cargo were being used or were intended for use in a commercial activity; or*
 - (b) *an action in personam for enforcing a claim in connection with any cargo owned by the state if, at the time the claim arose or the proceedings were commenced, the ship carrying the cargo was being used or was intended for use in a commercial activity.*
- (3) *For the purposes of subsections (1) and (2), a ship or cargo owned by a foreign state includes any ship or cargo in the possession or control of the state and any ship or cargo in which the state claims an interest.*

2.299. Artikel 3, eerste 1 van het Chinees Maritiem Wetboek definieert schepen in de zin van het wetboek als volgt:

Ship as referred to in this Code means sea-going ships and other mobile units, but does not include ships or craft to be used for military or public service purposes, nor small ships of less than 20 tons gross tonnage.

I.v.m. specifieke aangelegenheden hanteert het Chinees Maritiem Wetboek evenwel een ruimere omschrijving. Aldus bepaalt artikel 165 van het wetboek inzake aanvaringen:

Collision of ships means an accident arising from the touching of ships at sea or in other navigable waters adjacent thereto.

⁵¹⁵ Zie hierover Schoenbaum II, 378 e.v.; Force-Yiannopoulos-Davies, 465 e.v.; zie voorts Pingel-Lenuzza, I., *Les immunités des États en droit international*, Brussel, Bruylant, 1997, 118-122, nrs. 95-96.

⁵¹⁶ De VS werkten wel actief mee aan de voorbereiding van het verdrag in het CMI.

⁵¹⁷ Zie Gold-Chircop-Kindred, 756.

Ships referred to in the preceding paragraph shall include those nonmilitary or public service ships or craft that collide with the ships mentioned in Article 3 of this Code.

Ook inzake hulpverlening hanteert artikel 172 van het wetboek een ruimere definitie van het begrip schip:

Ship means any ship referred to in Article 3 of this Code and any other non-military, public service ship or craft that has been involved in a salvage operation therewith.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

2.300. Tijdens de publieke consultatie a.d.h.v. het Groenboek werd duidelijke en algemene steun uitgesproken voor een vervanging van de thans in de Zeewet opgenomen definities van zeeschip en binnenschip door meer actuele wettelijke omschrijvingen, waarin het winstooigemerkvereiste wordt opgegeven en waarin overheidsvaartuigen zoveel mogelijk met andere vaartuigen worden gelijkgesteld.

De suggestie om het winstooigemerkvereiste op te geven (Vraag 15) werd m.n. gunstig onthaald door HvB-A, BVZ, KBRV, KBZ-KBMA-BZB, DAB Vloot, Febelfin en FvE.

Het voorstel om de Staatsschepenwet in het nieuwe wetboek te integreren (Vraag 19) ondervond steun bij HvB-A, BVZ, KBZ-KBMA-BZB en DAB Vloot.

Er werd geen enkele afwijzende reactie genoteerd.

Er mag dan ook worden geconcludeerd dat de onderwerping van overheidsschepen aan het Belgisch Scheepvaartwetboek zowel als de integratie ervan van de (relevant bevonden) regels van de Staatsschepenwet een breed draagvlak genieten.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

2.301. Zoals reeds uiteengezet in Blauwboek 1⁵¹⁸, wordt het achterhaalde, in de Zeewet centrale winstooigemerkcriterium in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verlaten.

Verder blijkt de verschillende behandeling van overheidsschepen en private schepen in vele gevallen niet redelijk te verantwoorden, en is zij daarom problematisch in het licht van het gelijkheidsbeginsel⁵¹⁹.

2.302. Gelet op al het voorgaande voorziet de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in een geïntegreerde regeling die in beginsel toepassing zal vinden op alle schepen, wie ook de eigenaar ervan zij en voor welk doel zij ook worden gebruikt. De systematiek van de Zeewet, die een eng toepassingsgebied heeft dat door disparate en moeilijk vindbare wetsbepalingen *ad hoc* werd uitgebreid, wordt radicaal omgekeerd: het Belgisch Scheepvaartwetboek heeft een ruim toepassingsgebied, en afwijkingen voor bepaalde materies worden tot een minimum beperkt en opgenomen in het wetboek zelf. Deze verandering komt de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van de regelgeving ten goede.

⁵¹⁸ Zie Blauwboek 1, 89-92, nrs. 1.81-1.82 en 180, nr. 1.217.

⁵¹⁹ Zie *supra*, nr. 2.254.

De genomen wetgevingstechnische optie sluit bovendien aan bij de adviespraktijk van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State. In haar advies i.v.m. het bovengenoemde⁵²⁰ artikel 10 van de Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale akten inzake de zeevaart waardoor de toepassing van de bepalingen van het LLMC-Verdrag, en van de artikelen 46 tot 54 van de Zeewet werd uitgebreid tot de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is, en tot de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek, adviseerde de Afdeling Wetgeving van de Raad van State immers om de bewuste wetsbepaling op te nemen in de Zeewet zelf⁵²¹. De Raad van State meende toen reeds dat de integratie van de relevante wetsbepalingen de overzichtelijkheid van de regelgeving ten goede zou komen.

Overeenkomstig de algemene doelstelling om in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen en mede in het licht van het gelijkheidsbeginsel, wordt er dus voor geopteerd overheidsschepen en particuliere schepen zoveel mogelijk op gelijke voet te behandelen.

2.303. De principiële gelijkstelling van de Belgische overheidsschepen met andere schepen sluit aan bij de hierboven geschetste wetgevende evolutie, waarbij de wetgever het toepassingsgebied van bepaalde delen van de Zeewet steeds verder tot overheidsschepen heeft uitgebreid⁵²².

Daarenboven past de principiële gelijkschakeling in de tendens waarbij de overheid, in het kader van verzelfstandigingoperaties en/of publiek-private samenwerkingsverbanden zelf in toenemende mate een beroep doet op privaatrechtelijke rechtstechnieken⁵²³.

Ook in sommige andere wetgevingen – zoals de Nederlandse – wordt van de principiële gelijkstelling van private en publieke schepen vertrokken.

2.304. Aangezien Belgische overheidsschepen principieel aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen, dient hun rechtspositie niet langer te worden beheerst door de Staatsschepenwet die, zoals uiteengezet, overigens eerder verwarring sticht⁵²⁴.

De Staatsschepenwet, die thans – gedeeltelijk – de rechtspositie van aan de overheid toebehorende zeeschepen regelt en die het Staatsschepenverdrag 1926 in het nationale recht heeft getransponeerd, kan dus worden opgeheven. Dit zal gebeuren via de Invoeringswet⁵²⁵.

Door de opheffing wordt meteen de onduidelijkheid verholpen rond de toepasselijkheid van de Staatsschepenwet op schepen van gewestelijke overheden en lokale (haven)besturen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een omvattende regeling opgenomen met betrekking tot het scheepvaartrechtelijk statuut van de zee- en binnenschepen van alle overheden, hetzij federaal, regionaal of lokaal.

⁵²⁰ Zie *supra*, nr. 2.255.

⁵²¹ *Parl. St.*, Kamer, 1988-1989, nr. 536/1, 23-24.

⁵²² Zie nogmaals *supra*, nr. 2.255.

⁵²³ In dit verband kan worden gewezen op een (inmiddels verlaten) project van het Vlaams Gewest en de federale overheid om middels een publiek-private projectvennootschap een multifunctioneel vaartuig (bestemd voor betonning en bebakening, hulpverlening en pollutiebestrijding) in de vaart te brengen.

⁵²⁴ Zie *supra*, nrs. 2.256 e.v.

⁵²⁵ Zie daarover Blauwboek 1, 146-147, nrs. 1.171-1.172.

2.305. De voorgestelde principiële internrechtelijke gelijkschakeling van overheidsschepen met private schepen is geenszins strijdig met het Staatsschepenverdrag 1926.

Ofschoon het verdrag in wezen de volkenrechtelijke immuniteit van staatsschepen betreft, impliceert het dat, wat een aantal zeerechtelijke materies betreft, procedures m.b.t. Belgische gezagsschepen – door vreemde eisers – moeten kunnen worden gebracht voor Belgische rechtbanken⁵²⁶.

De Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek leidt desbetreffend tot een nog verdergaande gelijkstelling, die niet is beperkt tot de in het Staatsschepenverdrag 1926 vermelde aangelegenheden en welke ook geldt m.b.t. binnenschepen.

Uiteraard dient de gelijkstelling ook te gelden t.a.v. Belgische onderdanen. Zoals gezien laat het Staatsschepenverdrag 1926 de nationale wetgever in dit verband de volledige vrijheid⁵²⁷.

2.306. Het gegeven dat tal van scheepvaartrechtelijke eenmakingsverdragen bepalen dat ze niet van toepassing zijn op bepaalde soorten overheids- of inz. gezagsschepen, vormt voor de principiële gelijkschakeling van Belgische overheidsschepen met particuliere schepen evenmin een beletsel. Ten eerste belet in principe niets dat Staten het verdragsregime vrijwillig tot hun overheidsschepen uitbreiden. Ten tweede is dat in bepaalde verdragen zelfs uitdrukkelijk bevestigd⁵²⁸. Ten derde heeft reeds het Staatsschepenverdrag 1926 tot een beperkte assimilatie geleid, die verdergaat dan de materiële verdragen. Ten vierde zijn er ook buitenlandse voorbeelden van nationale uitbreidingen⁵²⁹.

2.307. Hoewel principieel wordt geopteerd voor een onderwerping van de Belgische overheidsschepen aan dezelfde regels als de particuliere schepen, dienen op dit uitgangspunt enkele specifieke uitzonderingen te worden gemaakt. Zoals aangekondigd, zal daar in latere Blauwboeken nader op worden ingegaan. O.m. zal aandacht worden besteed aan de positie van overheidsschepen in het raam van de scheepszekerheidsrechten, het scheepsbeslag, de milieu-aansprakelijkheid en de berging.

Meer specifiek zal worden onderzocht of geen uitzonderingen moet gelden voor gezagsschepen. Om de beoogde gelijkstelling maximaal te handhaven, lijkt het wel wenselijk deze laatste categorie, wat het internrechtelijke regime betreft, in eerder beperkende zin te omschrijven.

Specifieke bepalingen over het statuut van gezagsschepen of andere overheidsschepen zullen worden opgenomen in de onderscheiden materiële onderdelen van het wetboek waarop ze betrekking hebben. In het hier voorgestelde algemene Hoofdstuk over overheidsschepen worden verwijzingen naar die specifieke bepalingen opgenomen.

2.308. Wat de positie van vreemde staatsschepen betreft, wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek de regeling neergelegd in het Staatsschepenverdrag 1926 als uitgangspunt genomen. Hierboven werd omstandig uitgelegd waarom het aangewezen is dit verdragsregime te

⁵²⁶ Zie *supra*, nr. 2.265.

⁵²⁷ Zie *supra*, nr. 2.262.

⁵²⁸ Zie *supra*, nr. 2.282.

⁵²⁹ Zie bijv. *supra*, nr. 2.284.

blijven volgen⁵³⁰. Voorts is het wenselijk te expliciteren dat het regime toepassing vindt ongeacht of de staat waartoe het schip behoort, zelf bij het Staatsschepenverdrag 1926 partij is⁵³¹.

Dat de bewoordingen van het Staatsschepenverdrag 1926 niet volledig zijn afgestemd op deze van andere relevante verdragen en dat ook het Belgisch Scheepvaartwetboek andere begrippen en omschrijvingen hanteert, is een probleem dat moeilijk kan worden ondervangen. Het verdrag dient immers getrouw te worden omgezet en verdragsautonoom te worden geïnterpreteerd (zie art. 2.14, § 1 en de desbetreffende toelichting).

E) SLOTSOM

2.309. Overeenkomstig de doelstelling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen, wordt ervoor geopteerd overheidschepen en particuliere schepen zoveel mogelijk op gelijke voet te behandelen. Aangezien schepen toebehorend aan Belgische overheden principieel aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen, dient hun rechtspositie niet langer te worden beheerst door de Staatsschepenwet.

Hoewel principieel wordt geopteerd voor een onderwerping van de Belgische overheidsvaartuigen aan dezelfde regels als de particuliere schepen, kunnen op dit uitgangspunt enkele limitatief omschreven uitzonderingen worden gemaakt m.b.t. gezagsschepen. De noodzaak van dergelijke uitzonderingen zal nader worden afgewogen in de latere Blauwboeken.

Voor vreemde overheidschepen wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek de regeling van het Staatsschepenverdrag 1926 als uitgangspunt genomen. Er is geen enkele aanleiding om het verdrag op te zeggen. De bepalingen ervan worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen en toegepast ongeacht of de betrokken vreemde Staat partij bij het verdrag is.

⁵³⁰ Zie *supra*, nr. 2.276.

⁵³¹ Zie daarover nogmaals *supra*, nr. 2.262.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 2.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

2.310.

BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT
TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN
Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 2.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

- 6° "Belgisch overheidsschip": een overheidsschip waarvan de sloopseigenaar, de reder of de sloopsegebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is;
- 7° "Belgisch gezagsschip": een sloop dat door een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon uitsluitend wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer of beveiliging;
- 8° "vreemd overheidsschip": een sloop dat toebehoort aan of wordt geëxploiteerd of bevracht door een vreemde Staat;
- 9° "vreemd gezagsschip": een oorlogssloop, staatsjacht, toezichtssloop, hospitaalsloop, hulpsloop, bevoorradingsloop en elk ander sloop dat eigendom is van of geëxploiteerd of bevracht wordt door een vreemde Staat en dat ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering of het beslag uitsluitend wordt gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden;

B) TOELICHTING

2.311. Het begrip "Belgisch overheidssloop" (art. 2.1, 6°) wordt zeer ruim gedefinieerd en betreft elk zee- en binnensloop waarvan de eigenaar, de reder of de gebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is. Zowel sloepen van centrale overheden als sloepen van deelstaten, lokale besturen en gedecentraliseerde instellingen worden als overheidssloepen beschouwd. Opdat er sprake zou zijn van een overheidssloop, wordt niet vereist dat het sloop eigendom is van een publiekrechtelijke rechtspersoon; ook sloepen waarvan een publiekrechtelijke rechtspersoon de reder of de gebruiker is, doch waarvan de eigendom bij een niet-publiekrechtelijke rechtspersoon berust, worden als overheidssloepen beschouwd.

De in de definitie gebruikte begrippen sloop, sloopseigenaar, reder en sloopsegebruiker worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek eveneens gedefinieerd. Ter zake wordt verwezen naar de Blauwboeken 3 en 4 betreffende Sloepen resp. Reders.

2.312. In geval van scheepsmede-eigendom is in beginsel doorslaggevend of de meerderheid van de aandelen in handen is van een publiekrechtelijke rechtspersoon. Indien de meerderheid van de scheepsaandelen in handen van een private rechtspersoon is, zal het betrokken schip echter toch als overheidsschip worden aangemerkt indien een publiekrechtelijke rechtspersoon reder van het schip is of indien het schip wordt gebruikt door een publiekrechtelijke rechtspersoon.

Dezelfde principes kunnen *mutatis mutandis* worden toegepast op schepen van publiek-private vennootschappen⁵³².

2.313. Het belang van de definitie van “Belgisch overheidsschip” ligt in de principiële bevestiging van de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op die categorie schepen (zie art. 2.16) en voorts in de uitschakeling, t.a.v. de bedoelde schepen, van artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek (zie Blauwboek 10).

2.314. In de theoretisch denkbare hypothese dat een schip tegelijkertijd voldoet aan de definitie van een Belgisch overheidsschip (of gezagsschip) en aan die van een vreemd overheidsschip (resp. vreemd gezagsschip), dient, voor zover volkenrechtelijke verplichtingen dat vereisen, voorrang te worden gegeven aan het statuut van dat laatste. Daar deze hypothese allicht slechts hoogst uitzonderlijk zal voorkomen, wordt er geen afzonderlijke bepaling aan gewijd.

2.315. In artikel 2.1, 7^o is een voorlopige definitie opgenomen van het begrip “Belgisch gezagsschip” (art. 2.1, 7^o). Deze definitie kan worden aangewend bij de omschrijving van uitzonderingen op de principiële onderverping aan het Belgisch Scheepvaartwetboek van de Belgische overheidsschepen (bijv. inzake scheepshypotheek of scheepsbeslag). Deze uitzonderingen zullen worden behandeld in latere Blauwboeken.

De voorgestelde tentatieve definitie is doelbewust enger dan deze van een “vreemd gezagsschip” (zie het hieronder toegelichte art. 2.1, 9^o). Het is de bedoeling dat in principe alle Belgische overheidsschepen integraal aan het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen. Het valt te overwegen uitzonderingen daarop te beperken tot eng gedefinieerde “Belgische gezagsschepen”, die zowel zee- als binnenschepen kunnen zijn (zie verder de toelichting bij art. 2.16, § 2).

De voorgestelde definitie van een “Belgisch gezagsschip” berust dan ook op een uitputtende opsomming van gezagsactiviteiten en is restrictief te interpreteren. De bedoelde gezagsactiviteiten moeten de enige zijn waarvoor het schip gebruikt wordt (“uitsluitend”). Schepen van Belgische overheden die niet door de definitie worden gevat, zijn aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen.

Met “staatshoofdelijke” activiteiten wordt de hypothese beoogd van vaartuigen die worden gebruikt voor functies van het staatshoofd (vervulling van grondwettelijke taken, ceremonies en representatie). In het Staatsschepenverdrag 1926 worden “staatsjachten” met gezagsschepen gelijkgesteld (klaarblijkelijk op voorwaarde dat zij uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële regeringsdienst⁵³³).

⁵³² Omtrent de criteria voor het kwalificeren van dergelijke gemengde rechtspersonen als publieke dan wel private rechtspersonen, zie o.m. Vandendriessche, F., *Publieke en private rechtspersonen*, Brugge, die Keure, 2004, 20 e.v., nrs. 12 e.v.

⁵³³ Zie Delwaide SB, 30, nr. 21. De door de Koning gebruikte jachten voeren om veiligheidsredenen dezelfde vlag als de schepen van de marine. Zij zijn ook opgenomen in de “Officiële lijst van de Belgische zeeschepen en van de vloot van de marine” (zie *Integraal Verslag*, Kamer, 2008-09, CRIV 52 COM 646, 1 oktober 2009, 14-20).

Het begrip “justitiële” activiteiten doelt inz. op gevangenisboten.

Het begrip “politie” activiteiten duidt op alle opdrachten van gerechtelijke politie of algemene of bijzondere administratieve politie en omvat schepen gebruikt door de federale politie te water, de scheepvaartpolitie, de havenpolitie, de douane, etc.

Het begrip “publiekrechtelijke rechtspersoon” moet eng worden geïnterpreteerd, maar ook economische overheidsbedrijven, zoals de lokale havenbesturen, kunnen eronder worden begrepen. Aldus zullen de schepen van de havenkapiteinsdienst die ressorteert onder een lokaal havenbestuur, in de regel moeten worden aangemerkt als “Belgische gezagsschepen”. Schepen van een havenbestuur die niet in het kader van de uitoefening van politieke bevoegdheden worden ingezet, zullen daarentegen als gewone overheidsschepen en niet als gezagsschepen moeten worden aangemerkt.

Opdat er sprake zou zijn van een “Belgisch gezagsschip”, moet het schip daadwerkelijk voor één van de in de definitie genoemde activiteiten worden gebruikt. Schepen die uit gebruik zijn genomen of die voor andere activiteiten worden bestemd, kunnen derhalve niet (langer) als “Belgische gezagsschepen” worden beschouwd.

Loodsboten, sleepboten en andere schepen ingezet voor overheidsdienstverlening tegen betaling van retributies of contractuele prijzen vallen niet onder de definitie van een “Belgisch gezagsschip”, zelfs wanneer zij zonder winstoogmerk worden geëxploiteerd. Gewone opleidingsschepen, andere dan militaire opleidingsschepen, vallen evenmin onder de definitie van “Belgisch gezagsschip”. Schepen voor wetenschappelijk onderzoek of pollutiebestrijding zijn ook geen gezagsschepen. In latere Blauwboeken zal nader worden ingegaan op o.m. de hypothekeerbaarheid en de (on)beslagbaarheid van dergelijke vaartuigen.

2.316. De voorgestelde definitie van het begrip “vreemd overheidsschip” (art. 2.1, 8°) is ontleend aan artikel 1 van het Staatsschepenverdrag 1926, rekening houdend met artikel I van het Staatsschepenprotocol 1934. De definitie moet verdragsautonoom en verdragsconform worden geïnterpreteerd (zie art. 2.14, § 1).

2.317. Zoals in de tekst van het Staatsschepenverdrag 1926 wordt in de voorgestelde definitie het begrip “Staat” gehanteerd. Ook dit begrip moet verdragsconform en verdragsautonoom worden uitgelegd. Daaruit volgt dat de voorgestelde omschrijving niet alleen slaat op schepen die toebehoren aan een buitenlands centraal bestuur, maar eveneens op schepen van buitenlandse gedecentraliseerde instellingen, deelstaten, lokale besturen en andere publiekrechtelijke instellingen. Door de opstellers van het Staatsschepenverdrag 1926 werd dit ook steeds zo bedoeld⁵³⁴.

2.318. In de voorgestelde definitie is, anders dan in de betreffende verdragsbepalingen, niet alleen sprake van schepen die aan vreemde overheden toebehoren of door hen worden geëxploiteerd, maar eveneens van schepen die door deze overheden worden bevracht. Dergelijke uitbreiding was reeds voorzien in de Belgische Staatsschepenwet en is in wezen in overeenstemming met het Staatsschepenprotocol 1934. In het eerste artikel van dit Protocol wordt immers aangegeven dat met de omschrijving “door de Staat geëxploiteerde schepen” in artikel 3 van het

⁵³⁴ Zie o.m. Van Aerde ZOBB, 45, nr. 42.

Staatsschepenverdrag 1926 ook de schepen worden bedoeld die door de Staten hetzij bij tijdsbevrachting, hetzij bij reisbevrachting worden gecharterd⁵³⁵.

2.319. De definitie van het “vreemd gezagsschip” (art. 2.1, 9°) is gebaseerd op artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 en moet evenzo verdragsautonoom en verdragsconform worden geïnterpreteerd (zie ook art. 2.14, § 1).

Als tijdstip waarop moet worden beoordeeld of een aan een buitenlandse overheid toebehorend of door een dergelijke overheid geëxploiteerd of bevracht schip wordt gebezigd voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd, vermeldt artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 het tijdstip van het ontstaan van de schuldvordering. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 van het Staatsschepenprotocol 1934 dient echter eveneens rekening te worden gehouden met de bestemming van het betrokken schip ten tijde van de inbeslagneming, het ophouden of het terughouden⁵³⁶. In de definitie van “vreemd gezagsschip” wordt met deze uitbreiding rekening gehouden.

Er is slechts sprake van een vreemd gezagsschip indien de genoemde types van vaartuigen eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon (d.w.z. om het even welke entiteit waarvoor volkenrechtelijke immuniteit geldt). Schepen die worden ingezet voor een functionele openbare dienst, doch toebehoren aan of worden geëxploiteerd door een private rechtspersoon (bijvoorbeeld in het kader van een concessie van openbare dienst) worden derhalve niet door de voorgestelde definitie beoogd.

In tegenstelling tot deze van het Staatsschepenverdrag 1926, beoogt de hier voorgestelde definitie in principe zowel zee- als binnenschepen.

B.2. ARTIKEL 2.16. BELGISCHE OVERHEIDSSCHEPEN EN HUN LADINGEN

A) WETTEKST

2.320.

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

Afdeling 1 – Belgische overheidsschepen

Artikel 2.16. Belgische overheidsschepen en hun ladingen

§ 1. Onverminderd de artikelen [...], zijn Belgische overheidsschepen en hun ladingen aan dit Wetboek onderworpen.

§ 2. De vorige paragraaf geldt onverminderd de immuniteit die Belgische overheidsschepen en hun ladingen voor vreemde rechtbanken genieten overeenkomstig het internationaal recht.

⁵³⁵ Zie *supra*, nr. 2.70.

⁵³⁶ Zie nogmaals *supra*, nr. 2.70.

B) TOELICHTING

2.321. Het voorgestelde artikel 2.16 verwoordt de algemene doelstelling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen en hun ladingen, ook indien zij aan publieke rechtspersonen toebehoren. Strikt genomen is deze bepaling overbodig, daar de – in Blauwboek 3 toegelichte – ruime omschrijvingen van de begrippen “schip”, “zeeschip” en “binnenschip” sowieso reeds tot de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op overheidsschepen leiden. De bepaling wordt dus enkel duidelijkheidshalve opgenomen.

Terwijl de huidige Zeewet in principe alleen geldt voor met winstoogmerk ingezette schepen, wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor een omgekeerde aanpak gekozen: het nieuwe wetboek dient principieel op alle soorten vaartuigen van toepassing te zijn, maar waar nodig worden daarop, in het wetboek of een uitvoeringsbesluit, uitzonderingen bepaald. Deze omkering van het uitgangspunt bevestigt de eenheid van het scheepvaartrecht, maakt de wetgeving beter kenbaar en begrijpelijker en levert directe voordelen op voor de eigenaars en de beheerders van niet-commerciële vaartuigen, die nu kunnen terugvallen op een duidelijk en samenhangend wettelijk statuut. Ook voor de medecontractanten en derde schadelijders levert dit voordelen op⁵³⁷.

2.322. Aan het begin van § 1 (“Onverminderd de artikelen [...]”) is ruimte voorbehouden voor uitzonderingen op de principiële assimilatie van Belgische overheidsschepen met private schepen. De invulling van deze bepaling zal gebeuren overeenkomstig de in latere Blauwboeken gedane voorstellen⁵³⁸. Uitzonderingen kunnen bijv. betrekking hebben op de regeling van de scheepszekerheidsrechten en op de beslagbaarheid.

Ongeacht de nog te preciseren nieuwe regeling m.b.t. de beslagbaarheid van overheidsschepen, kan er nu reeds voor worden geopteerd om artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek buiten toepassing te verklaren. Hierboven werd reeds aangehaald dat deze regeling op gespannen voet staat met de Staatsschepenwet⁵³⁹ en niet is toegesneden op het scheepvaartbedrijf⁵⁴⁰. Een bijkomende reden om m.b.t. overheidsschepen af te stappen van het systeem van artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek, is dat de praktijk heeft uitgewezen dat besturen nauwelijks gebruik maken van de door dat artikel geboden mogelijkheid om zelf een lijst met voor beslag vatbare goederen op te stellen.

2.323. De voorgestelde § 2 beoogt duidelijk te maken dat de Belgische internrechtelijke assimilatie van Belgische overheidsschepen met private schepen geen afbreuk doet aan de immuniteit van jurisdictie en executie die m.b.t. Belgische overheidsschepen (in de regel, overeenkomstig het internationaal recht, “gezagsschepen”) en ladingen, overeenkomstig het internationaal recht, kan worden ingeroepen voor vreemde rechtbanken.

⁵³⁷ Zie reeds Blauwboek 1, 180, nr. 1.217.

⁵³⁸ Zie reeds *supra*, nr. 2.307.

⁵³⁹ Zie *supra*, nr. 2.272.

⁵⁴⁰ Zie *supra*, nr. 2.273.

B.3. ARTIKEL 2.17. STAATSSCHEPENVERDRAG 1926

A) WETTEKST

2.324.

Afdeling 2 – Vreemde overheidsschepen

Artikel 2.17. Staatsschepenverdrag 1926

Deze Afdeling neemt het Verdrag van Brussel van 10 april 1926 tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen en het Additioneel Protocol van Brussel van 24 mei 1934 over.

B) TOELICHTING

2.325. In overeenstemming met een algemene in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek genomen optie worden eenmakingsverdragen in de interne wetgeving overgenomen⁵⁴¹.

Zoals eerder verantwoord, wordt in het wetboek expliciet aangeduid op welke verdragsregelingen de desbetreffende wetsbepalingen berusten. Dit gebeurt hier m.b.t. het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934.

Dergelijke aanduiding van de herkomst verzekert een verdragsautonome en verdragsconforme interpretatie⁵⁴². Dergelijke interpretatie is in het algemeen opgelegd door artikel 2.14, § 1.

B.4. ARTIKEL 2.18. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

2.326.

Artikel 2.18. Internationale toepassing

Onverminderd andere België bindende verdragen, is deze Afdeling van toepassing op alle vorderingen die met betrekking tot vreemde overheidsschepen worden gebracht voor Belgische rechtbanken.

B) TOELICHTING

2.327. De voorgestelde bepaling is in lijn met de – weliswaar eerder impliciete – optie van de verdragsopstellers om het regime van het Staatsschepenverdrag 1926 toe te passen op alle zaken betreffende vreemde overheidsschepen, ongeacht of de betrokken Staten partij bij het verdrag zijn⁵⁴³. De voorgestelde bepaling verduidelijkt bestaand recht en vergroot de rechtszekerheid.

⁵⁴¹ Zie Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

⁵⁴² Zie Blauwboek 1, 119, nr. 1.113 en 126, nr. 1.124.

⁵⁴³ Zie *supra*, nr. 2.262.

2.328. Door de voorgestelde bepaling wordt het regime van het Staatsschepenverdrag 1926 uitgebreid tot binnenschepen. Dit stroomlijnt het regime van zee- en binnenschepen. Weliswaar dient opgemerkt dat de immuniteit van vreemde binnenschepen eerder zelden ter rechterlijke beoordeling staat.

2.329. Voorts wordt in dit artikel uitdrukkelijk aangegeven dat de regeling voor vreemde overheidsschepen van buitenlandse overheden opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek geen afbreuk doet aan de rechten en verplichtingen die voor of ten aanzien van bepaalde staten zouden voortvloeien uit bijzondere verdragsregelingen (“Onverminderd andere België bindende verdragen”).

Hierbij wordt niet alleen gedacht aan de specifieke verdragen betreffende immuniteiten, zoals het VN Zeerechtverdrag, de Scheepvaartovereenkomst van 17 november 1972 tussen de BLEU en de USSR, de Europese Overeenkomst van 16 mei 1972 inzake de immuniteit van Staten en het VN Verdrag van 2 december 2004 inzake immuniteiten van Staten en hun eigendom (indien dit in werking zou treden), maar ook, waar relevant, aan de hierboven⁵⁴⁴ besproken verdragen betreffende specifieke zeerechtelijke aangelegenheden en de binnenvaartverdragen.

B.5. ARTIKEL 2.19. VREEMDE OVERHEIDSSCHEPEN EN HUN LADINGEN

A) WETTEKST

2.330.

Artikel 2.19. Vreemde overheidsschepen en hun ladingen

§ 1. Vreemde overheidsschepen, de aan vreemde Staten toebehorende ladingen en de in vreemde overheidsschepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals vreemde Staten die eigenaar van dergelijke schepen zijn of deze exploiteren of eigenaar zijn van dergelijke ladingen, zijn wat betreft de exploitatie van deze schepen of het vervoer van deze ladingen, onderworpen aan dezelfde regelen inzake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en rederijen van toepassing zijn.

§ 2. Ten aanzien van de in § 1 bedoelde aansprakelijkheden en verbintenissen zijn de regels betreffende de bevoegdheid van de rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particulieren toebehorende koopvaardijsschepen en voor particuliere ladingen en hun eigenaars.

§ 3. Rechtsvorderingen wegens aanvaring, scheepvaartongevallen, berging of averij-grosse betreffende de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen, die voor regerings- en niet voor handelsdoeleinden worden vervoerd aan boord van koopvaardijsschepen, alsmede de rechtsvorderingen uit hoofde van overeenkomsten betreffende die ladingen, kunnen worden ingesteld voor de rechtbanken bevoegd overeenkomstig § 2.

⁵⁴⁴ Zie *supra*, nrs. 2.280-2.283.

B) TOELICHTING

2.331. In het voorgestelde artikel worden de artikelen 1 en 2 van het Staatsschepenverdrag 1926 hernomen. Het voorgestelde artikel voorziet in de principiële gelijkstelling van buitenlandse overheidsschepen (inclusief hun lading) en aan buitenlandse overheden toebehorende ladingen met particuliere schepen en ladingen.

2.332. De verdragsregeling, die enkel geldt ten aanzien van zeeschepen, werd in het ontworpen artikel uitgebreid tot aan buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersonen toebehorende of door hen geëxploiteerde binnenschepen.

2.333. Omtrent de betekenis van het begrip "vreemd overheidsschip" wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 2.1, 8° hierboven. *Mutatis mutandis* geldt hetzelfde i.v.m. de hier bedoelde ladingen.

2.334. De voorgestelde § 3 werd overgenomen uit artikel 3, § 3, tweede lid van Staatsschepenverdrag 1926. Deze herschikking beoogt het regime te verduidelijken. Het eerste lid van artikel 3, § 3 van het verdrag zal worden overgenomen in het Hoofdstuk betreffende het scheepsbeslag.

B.6. ARTIKEL 2.20. VREEMDE GEZAGSSCHEPEN EN HUN LADINGEN

A) WETTEKST

2.335.

Artikel 2.20. Vreemde gezagsschepen en hun ladingen

Artikel 2.19, § 1 en 2 is niet van toepassing op vreemde gezagsschepen en op de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen die aan boord van vreemde gezagsschepen worden vervoerd.

B) TOELICHTING

2.336. De in deze bepaling voorgestelde uitzondering op de assimilatie van overheidsschepen met particuliere schepen voor vreemde gezagsschepen, zijnde oorlogsschepen, staatsjachten, toezichtsschepen, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingsschepen en alle andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd of bevracht worden door een vreemde Staat of een openbare instelling waarvoor de vreemde Staat volkenrechtelijk aansprakelijk is en die ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslagneming, het ophouden of het terughouden uitsluitend worden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, werd overgenomen uit artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926.

2.337. Het voorgestelde artikel verplicht de vreemde Staat niet om zich voor een Belgische rechtbank op zijn immuniteit te beroepen. Indien hij daarvan afziet, is de rechter bevoegd om van de vordering kennis te nemen.

2.338. De voorgestelde bepaling formuleert een uitzondering op de principiële gelijkstelling van overheidsladingen en particuliere ladingen neergelegd in artikel 2.19. Deze paragraaf verhindert niet dat inzake bepaalde materies de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, zoals ze desgevallend werden overgenomen uit internationale verdragen, rechtstreeks op deze

ladingen toepasselijk zijn. Hierbij kan inz. worden gedacht aan de in de Proeve uit de Regelen van Den Haag en Visby overgenomen bepalingen, die gelden ten aanzien van alle soorten ladingen⁵⁴⁵.

2.339. De regeling van de (on)beslagbaarheid van vreemde gezagsschepen en hun ladingen zal worden opgenomen in het Hoofdstuk over scheepsbeslag. In dat verband zal worden voorgesteld artikel 3, § 1, eerste lid en artikel 3, § 3, eerste lid van het Staatsschepenverdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen. De formulering van het voorgestelde artikel zal worden aangepast aan de ten onzent gekende beslagmaatregelen en de desbetreffende wettelijke terminologie.

B.7. ARTIKEL 2.21. VERWEERMIDDELEN

A) WETTEKST

2.340.

Artikel 2.21. Verweermiddelen

Vreemde Staten kunnen alle verweermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid invoeren, waarvan particuliere schepen en hun eigenaars zich kunnen bedienen.

B) TOELICHTING

2.341. Het voorgestelde artikel werd quasi letterlijk overgenomen uit artikel 4, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 en behoeft geen verdere commentaar.

⁵⁴⁵ Zie Blauwboek 6.

5. WETTEKST

BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 2.1. Begripsomschrijvingen

In dit wetboek wordt verstaan onder:

- 1° “algemene scheepvaartrechtelijke beginselen”: beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening en internationaal worden erkend;
- 2° “gebruik”: een scheepvaartrechtelijke regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden;
- 3° “algemene voorwaarden”: een beding of een geheel van bedingen dat op schrift is gesteld teneinde in een onbepaald aantal scheepvaartovereenkomsten te worden opgenomen;
- 4° “richtsnoer”: een niet-verbindende scheepvaartrechtelijke regel waarvan de toepassing door een representatieve organisatie van dienstverleners of deskundigen wordt aanbevolen;
- 5° “scheepvaartovereenkomst”: een scheepsbouw-, scheepsombouw-, scheepsherstellings- of scheepsuitrustingsovereenkomst, een overeenkomst waarbij een scheepshypothek wordt gevestigd, een bevrachtingsovereenkomst, met inbegrip van de bedingen betreffende averij-grosse, een vervoerovereenkomst, met inbegrip van de bedingen betreffende averij-grosse, een classificatie-overeenkomst, een loodsovereenkomst, een sleepovereenkomst, een duwovereenkomst, een scheepsagentuurovereenkomst, een goederenbehandelingsovereenkomst, een bergingsovereenkomst en elke andere overeenkomst voor de vestiging of overdracht van rechten op, het gebruik van of de levering van specifieke goederen of diensten aan of ten behoeve van een schip, doch met uitzondering van een scheepsarbeidsovereenkomst;
- 6° “Belgisch overheidsschip”: een overheidsschip waarvan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is;
- 7° “Belgisch gezagsschip”: een schip dat door een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon uitsluitend wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer of beveiliging;
- 8° “vreemd overheidsschip”: een schip dat toebehoort aan of wordt geëxploiteerd of bevracht door een vreemde Staat;
- 9° “vreemd gezagsschip”: een oorlogsschip, staatsjacht, toezichtsschip, hospitaalschip, hulpschip, bevoorradingschip en elk ander schip dat eigendom is van of geëxploiteerd of bevracht wordt door een vreemde Staat en dat ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering of het beslag uitsluitend wordt gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden;

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 2.2. Voorrang van supranationaal en internationaal recht

Dit Wetboek geldt onverminderd bindend supranationaal en internationaal recht.

Artikel 2.3. Voorrang van consumentenwetgeving

Dit Wetboek geldt onverminderd wetgeving ter bescherming van de consument.

Artikel 2.4. Bronnen van scheepvaartrecht

Bijzondere bronnen van scheepvaartrecht zijn:

- 1° algemene scheepvaartrechtelijke beginselen;
- 2° gebruiken;
- 3° algemene voorwaarden;
- 4° richtsnoeren.

Afdeling 2 – Zelfregulering

Artikel 2.5. Materiële toepassing

§ 1. Deze Afdeling is uitsluitend van toepassing op gebruiken, algemene voorwaarden en richtsnoeren die betrekking hebben op scheepvaartovereenkomsten.

§ 2. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt onder “dienstverlener” mede een leveraar van goederen verstaan.

Artikel 2.6. Andere wetgeving

De artikelen 1135 en 1160 van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing.

Artikel 2.7. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de bepalingen van deze Afdeling zijn nietig.

Artikel 2.8. Bekendmaking

§ 1. In de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad kunnen worden bekendgemaakt:

1° besluiten van organisaties van dienstverleners, waarbij gebruiken, algemene voorwaarden en richtsnoeren worden vastgesteld;

2° algemene voorwaarden.

§ 2. Een bekendmaking op grond van § 1 kan slechts geschieden indien:

1° bovenaan de betrokken regeling wordt vermeld dat zij een scheepvaartovereenkomst betreft;

2° de regeling is gesteld in de Duitse, de Engelse, de Franse zowel als de Nederlandse taal.

§ 3. De Koning regelt nader de wijze waarop en de voorwaarden waaronder een in § 1 bedoelde bekendmaking geschiedt. Hij bepaalt in het bijzonder de voor de bekendmaking verschuldigde vergoeding.

Hij kan bepalen dat de bekendmaking gepaard kan of moet gaan met een of meer bekendmakingen op een andere wijze, of in de plaats van de bekendmaking in de Scheepvaartbijlage bij het Belgisch Staatsblad een of meer andere, nader door Hem geregelde bekendmakingswijzen regelen die minstens dezelfde waarborgen bieden inzake verspreidingschaal en raadpleegbaarheid.

Artikel 2.9. Gebruiken

§ 1. Behoudens afwijkend beding, vullen de gebruiken de overeenkomst aan en dragen zij bij tot haar uitlegging.

§ 2. Gebruiken kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is.

Zij kunnen onder meer blijken uit codificaties vastgesteld door representatieve organisaties van dienstverleners die overeenkomstig artikel 2.8, § 1, 1° zijn bekendgemaakt.

Zij kunnen eveneens blijken uit een gezamenlijke *parère* verschaft door representatieve organisaties van dienstverleners en hun opdrachtgevers.

§ 3. Havengebruiken gelden ten aanzien van alle in de betrokken haven plaatsgrijpende verrichtingen.

§ 4. In gecodificeerde of anderszins op schrift gestelde gebruiken kan een arbitrageovereenkomst vervat zijn.

Artikel 2.10. Algemene voorwaarden

§ 1. Door een bekendmaking van algemene voorwaarden overeenkomstig artikel 2.8, § 1 wordt een beroepshalve optredende wederpartij van de betrokken dienstverlener onweerlegbaar vermoed van deze contractvoorwaarden kennis te hebben genomen.

§ 2. Op voorwaarde dat de dienstverlener voorafgaand aan of uiterlijk op het ogenblik van de contractsluiting voldoende duidelijk naar de gelding van overeenkomstig artikel 2.8, § 1 bekendgemaakte algemene voorwaarden heeft verwezen, en daarbij de vindplaats van de bekendmaking heeft vermeld, wordt een beroepshalve optredende wederpartij vermoed die contractvoorwaarden te hebben aanvaard. Het tegenbewijs is evenwel toegelaten.

§ 3. Een verwijzing naar algemene voorwaarden als bedoeld in § 2 kan geldig gebeuren met het oog op de sluiting van een reeks navolgende overeenkomsten.

§ 4. Ingeval voor het eerst naar algemene voorwaarden wordt verwezen in een factuur, kan de afwezigheid van protest niet als aanvaarding van die algemene voorwaarden worden beschouwd, tenzij:

1° wanneer eerder naar de algemene voorwaarden werd verwezen op de wijze bedoeld in § 2 en de wederpartij er bij die gelegenheid geen bezwaar tegen heeft geuit;

2° wanneer naar de algemene voorwaarden werd verwezen naar aanleiding van een eerdere overeenkomst, desgevallend in een eerdere factuur, en de wederpartij er bij die gelegenheid geen bezwaar tegen heeft geuit;

3° wanneer de algemene voorwaarden gebruiken bevestigen of gebruikelijke bedingen inhouden;

4° wanneer uit andere omstandigheden blijkt dat de wederpartij in deze werkwijze heeft toegestemd.

§ 5. Ingeval een contractspartij naar verschillende algemene voorwaarden heeft verwezen, of twee of meer contractspartijen tegenover elkaar naar de gelding van verschillende algemene voorwaarden hebben verwezen, gelden de algemene voorwaarden waarvan de inhoud het best aansluit bij de kenmerkende prestatie.

Indien de regel bepaald in het vorige lid niet toelaat vast te stellen welke algemene voorwaarden gelden, hebben de algemene voorwaarden bedongen door een dienstverlener voorrang boven deze bedongen door zijn opdrachtgever of een dienstontvanger, en deze eigen aan de dienstverlener boven deze vastgesteld door een organisatie van dienstverleners.

§ 6. In algemene voorwaarden kan een arbitrageovereenkomst vervat zijn.

§ 7. Door een bekendmaking van algemene voorwaarden overeenkomstig artikel 2.8, § 1 zijn deze voorwaarden van rechtswege onderworpen aan de toetsing bedoeld in artikel 2.13.

Nietig is in het bijzonder elk, zelfs niet in algemene voorwaarden opgenomen beding:

1° dat als gevolg heeft één of meer van de in de vorige paragrafen van dit artikel bedoelde rechtsgevolgen van de bekendmaking te doen intreden, doch artikel 2.13 geheel of gedeeltelijk buiten toepassing verklaart;

2° dat aan de bekendmaking overeenkomstig artikel 2.8, § 1 andere rechtsgevolgen verbindt dan deze welke in de vorige paragrafen zijn bepaald.

Artikel 2.11. Richtsnoeren

Richtsnoeren kunnen onder meer in aanmerking worden genomen bij de beoordeling van de rechtmatigheid van bedingen en handelingen en bij de toetsing van algemene voorwaarden.

Artikel 2.12. Taal

§ 1. Onverminderd artikel 2.8, § 2, kan een beroepshalve optredende opdrachtgever de omstandigheid dat gebruiken, algemene voorwaarden of richtsnoeren alleen zijn gesteld in het Engels, in de taal van het taalgebied waar de exploitatiezetel van de dienstverlener is gevestigd of in de taal van het taalgebied waar de kenmerkende prestatie wordt verricht niet inroepen om de gelding respectievelijk de aanvaarding van de betrokken regeling te betwisten.

§ 2. Het bepaalde in § 1 geldt onverminderd de krachtens artikel 129, § 1 van de Grondwet gestelde regelen en de andere regelen betreffende het taalgebruik in de door of krachtens de wet voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen.

Artikel 2.13. Toetsing

§ 1. Elke wederpartij kan vorderen dat in algemene voorwaarden opgenomen bedingen die onredelijk bezwarend zijn buiten toepassing worden gelaten.

Bij de toetsing van de bedingen op grond van het voorgaande lid wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met:

1° de aard en de inhoud van de overeenkomst;

2° de toepassing van dezelfde of gelijkaardige bedingen in de betrokken en aanverwante bedrijfstakken in België en het buitenland;

3° de gelding van gelijkaardige wettelijke regelingen in de betrokken en aanverwante bedrijfstakken in België en het buitenland;

4° in het algemeen, internationale, nationale en lokale gebruiken en gebruikelijke bedingen;

5° de wijze waarop de bedingen tot stand zijn gekomen, en in het bijzonder de organisatie van voorafgaand overleg tussen de belanghebbenden;

6° de wederzijds kenbare belangen van partijen;

7° de overige omstandigheden van het geval.

De toetsing op grond van het eerste lid heeft geen betrekking op het eigenlijke voorwerp van de overeenkomst, noch op de gelijkwaardigheid van de wederzijdse verbintenissen.

§ 2. Op advies van de Commissie Scheepvaartrecht kan de Koning bepalen welke bedingen:

1° onredelijk bezwarend en nietig zijn;

2° behoudens tegenbewijs vermoed worden onredelijk bezwarend te zijn.

De Commissie Scheepvaartrecht houdt in haar advies rekening met de beoordelingscriteria bepaald in § 1.

§ 3. De voorgaande paragrafen doen geen afbreuk aan de bevoegdheid van de hoven en rechtbanken en de bevoegde overheden om gebruiken, algemene voorwaarden en richtsnoeren te toetsen aan andere regelen.

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

Artikel 2.14. Uitlegging van het Belgisch Scheepvaartwetboek

§ 1. Onverminderd het Verdrag van Wenen van 21 maart 1986 inzake het verdragenrecht tussen staten en internationale organisaties of tussen internationale organisaties en overig internationaal en supranationaal recht, worden bepalingen van dit wetboek die bindende supranationale of internationale regels overnemen uitgelegd:

1° aan de hand van het voorwerp, het doel, de context, de voorbereiding en de wordingsgeschiedenis van die regels;

2° derwijze dat hun betekenis met deze van die regels in overeenstemming is.

§ 2. Bij de uitlegging van dit wetboek en het overige scheepvaartrecht en, in het algemeen, bij de beslechting van scheepvaartrechtelijke geschillen, wordt voorts onder meer rekening gehouden met:

1° de context en de doelstellingen van dit wetboek, in het bijzonder het doel om de goede werking te bevorderen van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf;

2° de wordingsgeschiedenis van het scheepvaartrecht;

3° de internationale aard van het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf en de noodzaak de internationale eenmaking van het scheepvaartrecht te bevorderen;

4° de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht ten opzichte van het landrecht;

5° de zelfregulering geregeld in Hoofdstuk 2 van deze Titel;

6° de goede trouw;

7° algemene scheepvaartrechtelijke beginselen.

§ 3. Tenzij hun tekst of strekking zich daartegen verzet, kunnen de bepalingen van dit wetboek worden uitgelegd naar analogie.

§ 4. Bedingen die van de vorige paragrafen afwijken zijn nietig.

Artikel 2.15. Uitlegging van scheepvaartovereenkomsten

§ 1. Onverminderd de artikelen 1156, 1157, 1158, 1161, 1162, 1163 en 1164 van het Burgerlijk Wetboek en bijzondere uitleggingsregels wordt bij de uitlegging van scheepvaartovereenkomsten onder meer rekening gehouden met:

1° de uitleggingsregels bepaald in artikel 2.14;

2° de door partijen gevolgde handelwijzen en gebruikelijk toegepaste bedingen, welke de overeenkomst ook kunnen aanvullen;

3° de betekenis die in het scheepvaart-, haven- en handelsbedrijf gewoonlijk aan bepaalde begrippen wordt gegeven;

4° de taal waarvan bij de totstandkoming en de uitvoering van de overeenkomst gebruik is gemaakt.

§ 2. Algemene voorwaarden worden in geval van twijfel uitgelegd tegen de dienstverlener die ze heeft bedongen, tenzij zij berusten op voorafgaand overleg of overeenstemming tussen representatieve organisaties of met de opdrachtgever, al dan niet in de schoot van de Commissie Scheepvaartrecht.

§ 3. De artikelen 1159 en 1602, tweede lid van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing.

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

Afdeling 1 – Belgische overheidsschepen

Artikel 2.16. Belgische overheidsschepen en hun ladingen

§ 1. Onverminderd de artikelen [...], zijn Belgische overheidsschepen en hun ladingen aan dit Wetboek onderworpen.

§ 2. De vorige paragraaf geldt onverminderd de immuniteit die Belgische overheidsschepen en hun ladingen voor vreemde rechtbanken genieten overeenkomstig het internationaal recht.

Afdeling 2 – Vreemde overheidsschepen

Artikel 2.17. Staatsschepenverdrag 1926

Deze Afdeling neemt het Verdrag van Brussel van 10 april 1926 tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen en het Additioneel Protocol van Brussel van 24 mei 1934 over.

Artikel 2.18. Internationale toepassing

Onverminderd andere België bindende verdragen, is deze Afdeling van toepassing op alle vorderingen die met betrekking tot vreemde overheidsschepen worden gebracht voor Belgische rechtbanken.

Artikel 2.19. Vreemde overheidsschepen en hun ladingen

§ 1. Vreemde overheidsschepen, de aan vreemde Staten toebehorende ladingen en de in vreemde overheidsschepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals vreemde Staten die eigenaar van dergelijke schepen zijn of deze exploiteren of eigenaar zijn van dergelijke ladingen, zijn wat betreft de exploitatie van deze schepen of het vervoer van deze ladingen, onderworpen aan dezelfde regelen inzake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en rederijen van toepassing zijn.

§ 2. Ten aanzien van de in § 1 bedoelde aansprakelijkheden en verbintenissen zijn de regels betreffende de bevoegdheid van de rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particulieren toebehorende koopvaardij-schepen en voor particuliere ladingen en hun eigenaars.

§ 3. Rechtsvorderingen wegens aanvaring, scheepvaartongevallen, berging of averij-grosse betreffende de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen, die voor regerings-en niet voor handelsdoeleinden worden vervoerd aan boord van koopvaardij-schepen, alsmede de rechtsvorderingen uit hoofde van overeenkomsten betreffende die ladingen, kunnen worden ingesteld voor de rechtbanken bevoegd overeenkomstig § 2.

Artikel 2.20. Vreemde gezagsschepen en hun ladingen

Artikel 2.19, § 1 en 2 is niet van toepassing op vreemde gezagsschepen en op de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen die aan boord van vreemde gezagsschepen worden vervoerd.

Artikel 2.21. Verweermiddelen

Vreemde Staten kunnen alle verweermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid inroepen, waarvan particuliere schepen en hun eigenaars zich kunnen bedienen.

De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit tweede Blauwboek bevat de bepalingen over de bronnen en de uitlegging van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, alsook de nieuwe regeling betreffende overheidsschepen. Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



www.zeerecht.be
www.droitmaritime.be