

NVV Themamiddag Zeerecht

Herziening van het Brussels Aanvaringsverdrag 1910?

Prof. mr. Frank Smeele
2 november 2023

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Overzicht

- Inleiding
- Verhouding Verdrag en Nederlands recht
- Reikwijdte Verdrag
- Aansprakelijkheid uit aanvaring
- Verplichte verzekering en Directe Actie
- IPR

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Inleiding

■ CMI Ontwikkelingen:

- Internationale werkgroep (IWG) – verkenning
- CMI Questionnaire – enquête

- Is het tijd om het oudste zeerechtelijke verdrag Brussels Aanvaringsverdrag 1910 te herzien?

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Inleiding

■ CMI Ontwikkelingen:

- Is het tijd om het oudste zeerechtelijke verdrag Brussels Aanvaringsverdrag 1910 te herzien?
 - Beperkt van opzet en reikwijdte, laat veel over aan nationaal recht.
 - Daardoor al veel minder uniformiteit.
 - Aanvulling via andere regelingen op terrein van aanvaring:
 - Binnenvaart-aanvaringsverdrag 1960,
 - COLREGS 1972,
 - Brussels Beslagverdrag 1952,
 - Brussels verdrag inzake rechtsmacht bij aanvaring 1952,
 - CMI Rio Draft Convention 1977,
 - CMI Lisbon Rules 1987.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Inleiding

■ CMI Ontwikkelingen:

- Is het tijd om het oudste zeerechtelijke verdrag Brussels Aanvaringsverdrag 1910 te herzien?
 - Aanvulling via bijzondere aansprakelijkheidsverdragen:
 - CLC 1969/1992
 - IFC 1971/1992
 - HNS 1996/2010
 - Bunkers 2001
 - Wrakopruimingsverdrag 2007

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Verhouding Verdrag en Nederlands recht

- NL recht heeft ruimte die het verdrag toestond, benut om eigen weg te gaan, die afwijkt van ons omringende landen. Bijv.
 - Kanalisatie aansprakelijkheid op scheepseigenaar
 - Uitbreiding reikwijdte aanvaringsrecht naar “schadevaring”
 - Verborgten gebrek als schuld van het schip.

- N.B. Herziening verdrag zou kunnen leiden tot eenvormige regeling die haaks staat op het huidige NL recht en waarvan moeilijker kan worden afgeweken.
 - Gevolgen voor Binnenvaart-aanvaringsverdrag 1960.
 - Constructieve houding: de discussie en rechtsvergelijking niet uit de weg gaan en NL inzichten en rechtspraak inbrengen.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Reikwijdte Verdrag 1910

■ Ontbrekende definities

- Aanvaring – N.B. NL recht”: “aanraking van schepen met elkaar” (art. 8:540 BW)
- Schip
- Schadevaring? (vgl. art. 13; art. 8:541 BW)

■ Formeel toepassingsgebied

- twee schepen waarvan er ten minste één zeeschip is (art. 1)
- Vlagvereiste van art. 12 (1)
- Toepasselijk nationaal recht.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Reikwijdte Verdrag 1910

■ Materieel toepassingsgebied

- Art. 1: Vergoeding van schade veroorzaakt aan de schepen, of aan zaken of personen aan boord daarvan (“the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof”).
- NL recht (art. 8:541 BW) verklaart aanvaringsrecht van overeenkomstige toepassing op schade door een zeeschip veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had.
 - Schade aan kades, bruggen, sluisdeuren, meerpalen, letselschade, leidingschade.
 - N.B. Geldt niet voor olieverontreiniging, gevaarlijke stoffen, wrakopruiming waar aparte verdragen voor bestaan.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

■ Aansprakelijke persoon

- Art. 536 K: Reeder (oude stijl): “Reeder is hij die een schip gebruikt tot de vaart ter zee en het daartoe óf zelf voert óf door een kapitein, die in zijn dienst staat, doet voeren.” (art. 320 K 1927)
 - N.B. Dit hoeft de geregistreerde scheepseigenaar niet te zijn.
 - Komt overeen met heersende benaderingen in bijv. Engeland, Duitsland en Frankrijk.
- Stelselwijziging na polemiek tussen [Schadee](#), *Het schip en zijn schulden* (1963) vs. [Offerhaus](#) bespreking in *Themis* (1965).

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

■ Aansprakelijke persoon

■ Art. 8:544 BW: Scheepseigenaar.

- PG Boek 8 BW: In scheepsregister gemakkelijk vindbare debiteur.
- Zelfs al vaart het schip in rompbevrachting en zijn de kapitein en bemanning in dienst van de rompbevrachter.

- N.B. Nu wijkt NL recht dus af van Engels, Duits en Frans recht.
- N.B. Dit brengt mee dat in een dergelijk geval naast de vordering uit aanvaring tegen de scheepseigenaar althans in theorie ook een vordering uit o.d. althans kwalitatieve aansprakelijkheid rompbevrachter voor fouten bemanning mogelijk

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

Schuld van het schip

- Visie Molengraaff – Schuldleer (Van Oven) – Risicoleer (Cleveringa, Molengraaff) – Tussenleer (J. Drion)

- Oorsprong: MvT (1920) *“Met opzet wordt gesproken van “schuld van het schip”, niet van “schuld van de schipper of van zijn scheepsvolk” (...) of van “schuld van den schipper of de bemanning”(...), welke uitdrukkingen te beperkt zijn.*
“Schuld van het schip” is altijd aanwezig, wanneer dit verkeerd vaart door een oorzaak aan boord van het schip, onverschillig welke. De oorzaak kan wezen een gebrek van het schip door slechte constructie, onvoldoende onderhoud of onjuiste behandeling, een verkeerd bevel van den Kapitein, een verkeerde uitvoering door een schepeling of in het algemeen door een der opvarenden van een juist bevel, een verkeerd bevel van de loods, dien de kapitein aan boord heeft genomen enz. ...”

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

■ Schuld van het schip

■ Synthese/Rubens (1940):

- Aan art. 536 K. ligt de bedoeling ten grondslag om den reeder aansprakelijk te stellen in geval van aanvaring veroorzaakt door een gebrek aan zijn schip, ook indien noch hem, noch iemand, voor wien hij verantwoordelijk is, ter zake van dat gebrek enig verwijt treft. Ook naar zijne woorden mag het artikel worden uitgelegd in den zin, die met even vermelde bedoeling strookt.

Nu niet is gesteld, laat staan gebleken, dat de roerkoning van de Rubens is gebroken door enige inwerking, die van buiten boord kwam en toeval of overmacht in den zin van art. 535 K. opleverde, moet worden aangenomen, dat de aanvaring in den zin van art. 536 K. het gevolg was van de schuld van dat schip.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

Schuld van het schip

Casuele/De Toekomst (2001):

- Dit een en ander leidt tot de conclusie dat sprake is van schuld van een schip, indien de schade het gevolg is van: (a) een fout van een persoon voor wie de eigenaar van het schip aansprakelijk is volgens de art. 6:169-6:171 BW; (b) een fout van een persoon of van personen die ten behoeve van het schip of van de lading arbeid verricht/verrichten of heeft/hebben verricht, begaan in de uitoefening van hun werkzaamheden; (c) de verwezenlijking van een bijzonder gevaar voor personen of zaken dat in het leven is geroepen doordat het schip niet voldeed aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mocht stellen.
- N.B. Levert ook een fout van de scheepseigenaar zelf, schuld van het schip op?

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

■ Gebreken aan het schip

- N.B. Op het punt van (c) gebrek wijkt NL recht opnieuw af van Engels en Duits recht, waar de schuldeur wordt aangehangen en waar een verborgen gebrek dat door toepassing van redelijke zorg voor zeewaardigheid niet te ontdekken was, geen schuld van het schip oplevert.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

■ Verkeerd varen van het schip als feitelijk bewijsvermoeden?

■ Cleveringa (1961):

- “Een schip vaart of ligt verkeerd, wanneer het zich anders door het water beweegt of daarin ophoudt dan in de gegeven uiterlijke omstandigheden voor de buitenstaander te verwachten was geweest.” Bijv. Strijd met wat de toepasselijke vaarreglementen en de eisen van goed zeemanschap onder de gegeven omstandigheden meebrachten.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

■ Verkeerd varen van het schip als feitelijk bewijsvermoeden?

■ Vaste rechtspraak ?

- Twee Gezusters/De Rijn (1932)
- Drechtstroom/Errato (1935)
- Pax (1940)
- Batavier/Grietje II (1942)
- Antje/Nieuwe Zorg (1962)
- Ayuthia/Raab Karcher (1968).
- Olau Britannia/Pieniny II (1987)

■ Of opzij gezet door **Casuele/De Toekomst (2001)**?

- dat als oorzaak van de schade die de eigenaar van het schip aansprakelijk doet zijn, niet de brand zelf kan gelden. Brand is immers steeds het gevolg van een of meer andere omstandigheden of gebeurtenissen. Volgens art. 8:1004 (2) BW wordt schade gedragen door hen die haar hebben geleden, indien de oorzaak ervan niet kan worden vastgesteld.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

Schadevergoeding

- CMI Lisbon Rules 1987

Verplichte verzekering

- Kennen de EU lidstaten al: Richtlijn 2009/20/EC en Wet Verzekering Zeeschepen 2011.

Directe actie tegen aansprakelijkheidsverzekeraar ?

- Afzonderlijke Questionnaire
- NL recht: vgl. art. 7:954; art. 7 WAOT, art. 8:644, art. 8:658 BW,
- Aansprakelijkheidsdekking vaak $\frac{3}{4}$ - $\frac{1}{4}$ verdeeld tussen casco en P&I .
- **Star Admiral**: conservatoir derdenbeslag onder cascoverzekeraars.

Herziening Brussels Aanvaringsverdrag?

Aansprakelijkheid uit aanvaring

■ Conflictenrecht

- In aanvulling op Aanvaringsverdrag.
- In veel gevallen zijn conflictregels van art. 4 Rome II afdoende. **Uitzondering:** aanvaring op volle zee tussen twee schepen die niet beiden vlag voeren van verdragsstaat. Dan: **Lex fori:** Rb. Rotterdam 22 april 2020, S&S 2022/90 Loïc-Lucas/Ambassador.

■ Rechtsmacht

- Brussel I-bis verordening No. 2015/2012
- Luganoverdrag 2005
- **Forum arresti:** Art. 7 (1)(d) Brussels Beslagverdrag 1952 = art. 1 (b) Brussels Verdrag inzake rechtsmacht bij aanvaringen 1952

Dank voor uw aandacht.