MEDEDELINGENBLAD

van de

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

NUMMER 2 JULI 1989

Secretariaat: Prinsengracht 668, 1017 KW Amsterdam, telefoon: 020-260761, telex 16077, telefax: 020-205143

Inhoud:

De Commissie Binnenvaart Rampenwet kan beter worden opgeheven

Loodsenwet

Herziening van het Hulp- en Bergingsverdrag 1910

Herziening Atheens verdrag inzake vervoer van passagiers

Hazardous and Noxious Substances: Aansprakelijkheid vervoer gevaarlijke stoffen over zee

Maritime Liens en Mortgages

Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen

Regionale introductiedagen electronische vrachtbrief

De Commissie Binnenvaart Rampenwet kan beter worden opgeheven

Mr. L Kruidenier, advocaat te Rotterdam

1. Met belangstelling heb ik kennis genomen van het opstel van de Voorzitter van de Commissie Binnenvaart Rampenwet, Mr P.P. Vreede, in het eerste nummer van het Mededelingenblad.

   Daartoe uitgenodigd wil ik daar graag mijn eigen, afwijkende mening, tegenover stellen.

   Mijn aversie van samenstelling en uitspraken van de C.B.R. heb ik nooit onder stoelen of banken gestoken en telkens weer geuit bij pleidooi wanneer in rechte het oordeel over de schuldvraag van een binnenaanvaring aan de orde kwam in een procedure waarin door een der partijen het verslag van de C.B.R. was overgelegd.

   Het behoeft geen betoog dat mijn kritiek zich niet richt tegen de leden van de C.B.R. noch tegen de kwaliteit van hun werk maar tegen samenstelling en werkwijze van de C.B.R.

2. Is de hoofdtaak van de C.B.R. feiten te onderzoeken betreffende een ongeval voor zover die feiten van belang zijn teneinde daaruit lering te trekken (Vreede, alinea 7), de verslagen van de C.B.R. zijn de laatste jaren steeds meer "vonnissen" geworden, oordelen over de schuldvraag; overwegingen ten aanzien van de veiligheid en het lering trekken uit het gebeuren ontbreken dan ook veelal, of zijn bijzaak geworden.

   Deze ontwikkeling werd ingezet toen leden van de zittende magistratuur tot voorzitter van de commissie werden benoemd. Mr E.J. Rosen Jacobson, vice-president van het Gerechtshof te 's-Gravenhage werd tot voorzitter benoemd, nu is dit Mr P.P. Vreede, tot plaatsvervangend voorzitter werden destijds of zijn thans benoemd een lid van de Hoge Raad der Nederlanden, Mr C. Stol en de presidenten van de Arrondissementsrechtbanken te Middelburg en Rotterdam, de Mrs G.R. André de la Porte, F.J.M. Nivard en L.F.D. ter Kuile.

3. Wanneer dan ook in de verslagen het accent gelegd wordt op de schuldvraag, laten de moeilijkheden zich raden. Zoals bekend worden de meeste binnenaanvaringszaken in Nederland behandeld door de Arrondissementsrechtbank te Rotterdam en in mindere mate door de Arrondissementsrechtbank te Middelburg. In tegenstelling tot een 10-20 tal jaren geleden behandelen de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam, Arnhem en Dordrecht nog maar enkele binnenaanvaringszaken.
   Wanneer in eerste instantie een

binnen aanvaringszaak aanhangig gemaakt wordt bij de Rechtbank te Rotterdam of Middelburg maakte of maakt de president weliswaar geen deel uit van de kamer die op de zaak zit indien er een verslag van de C.B.R. bij de gedingstukken is gevoegd, doch wij, advocaten die dit soort zaken behandelen (gezien de reacties van mijn confrères mag ik in meervoud schrijven), kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de op de zaak zittende leden van de Arrondissementsrechtbank toch wel eens zullen denken: "Er wordt nu wel gesteld dat de C.B.R. er naast zit, maar het verslag is mede door onze president gemaakt, die het toch wel zal weten omdat hij anders niet benoemd was", of "onze president maakt ook deel uit van de C.B.R. dan komt de zaak toch bij het Gerechtshof terecht, alwaar een vice-president aanwezig is die ook deel uitmaakt van de C.B.R.".

De praktijk is dan ook dat veelal in hoger beroep wordt gegaan. De partij die het niet eens is met het verslag van de C.B.R. is het ook niet eens met een vonnis dat gelijk is aan het verslag van de C.B.R. De partij die rekende op een vonnis gelijk aan het verslag van de C.B.R. en dit niet heeft gekregen gaat ook in hoger beroep te meer omdat hij dan terecht komt bij het Gerechtshof te 's-Gravenhage alwaar een der vice-presidenten voorzitter van de C.B.R. is. Ook bij het Gerechtshof zal de betrokken vice-president niet zitting nemen in de kamer die in hoger beroep zal moeten oordelen, doch wat voor rechters in de Arrondissementsrechtbank geldt, geldt ook voor raadsheren in het Hof. Ook zij beseffen dat een lid van hun Hof mede verslag heeft gedaan en toch terzake kundig moet worden geoordeeld, zodat afwijken moeilijk is.

4. De C.B.R. is mede door de hoedanigheid van de voorzitter, in casu rechter, een rechterlijk college geworden. Het verslag van de C.B.R. wordt dan ook in feite gezien als een vonnis in eerste instantie. De Rechtbankprocedure is dan al de tweede instantie en bij het Gerechtshof staat men al voor de derde keer terecht. Iedere schijn van mogelijke beperkingen en/of belemmeringen bij het vonnis wijzen door de burgerlijke rechter moet worden voorkomen. Er dient immers volledige onafhankelijkheid te zijn in de rechtspraak. Doordat leden van de zittende magistratuur in de C.B.R. zitting hebben is dit principe niet meer gewaarborgd.

In de tuchtrechtspraak van de Nederlandse Orde van Advocaten komt het niet voor dat een kantoorgenoot van de advocaat-beklaagde, dan wel advocaat-raadsman van de beklaagde zitting heeft in het tuchtrechtspraakcollege.

Ook in arbitragecommissies zitten geen kantoorgenoten van de advocaat-raadsman van een partij.

Naar mijn mening is het, ook al heeft een verslag van de C.B.R. geen tuchtrechtelijke gevolgen, onjuist dat leden van de zittende magistratuur voorzitter of lid van de C.B.R. zijn, omdat daardoor de zaken (in vele gevallen) door een rechter c.q. raadsheer uit dezelfde rechtbank of hetzelfde hof waartoe de voorzitter of plaatsvervangend voorzitter behoort, worden beoordeeld.

5. Bezwaren tegen de werkwijze en de totstandkoming van het verslag zijn er evenzeer. Het onderzoek pleegt zeer informeel te geschieden, aldus ook Mr Vreede, alinea 5, en is zeer summier. Het komt regelmatig voor dat betrokkenen en/of opgeroepen getuigen niet verschijnen en het verslag tot stand komt zonder dat getuigen zijn gehoord. Als basis dient dan het proces-verbaal van de Rijkspolitie te Water, waarvan de inhoud weliswaar de laatste jaren beter is geworden, doch dat niettemin niet bepaald een gedegen stuk is waar men volledig op af kan gaan.
De vraag is dan ook gerechtvaardigd welke waarde het verslag heeft indien bekende getuigen niet zijn gehoord.

De bij de aanvaring betrokkenen worden opgeroepen voor de commissie te verschijnen teneinde gehoord te worden. Zij weten niet of zij gehoord worden als betrokkene, betrokkene-verdachte, dan wel getuige. Duidelijk zal hun dat niet zijn omdat er immers geen sprake is van tuchtrecht, strafrecht of een gewone civiele rechtszitting.

De praktijk leert dat de meeste opgeroepenen, wanneer zij bij de aanvaring zijn betrokken, hun assuradeuren inlichten die dan veelal een raadsman zullen inschakelen. Deze raadsman mag de laatste tijd lijfelijk aanwezig zijn bij de zitting, vroeger helemaal niet, doch er wordt medegedeeld dat hij er feitelijk eigenlijk niet is. Hij mag slechts luisteren. Vragen stellen, getuigen aandragen enz. mag hij niet. Daarom zijn er zo weinig advocaten op de zitting van de C.B.R. aanwezig!

Dikwijls weet de assuradeur of de advocaat niet dat er een zitting van de C.B.R. plaatsvindt. Dit komt nogal eens voor, zeker in zaken waarin een der partijen geen schade heeft geleden en de schipper niet meldt dat hij opgeroepen is. Men komt daar later pas achter als het verslag in het Nederlandse Staatscourant is gepubliceerd. Zou het verslag zich beperken tot leerzame opmerkingen dan zou men vrede kunnen hebben met de gang van zaken, doch zoals reeds gesteld kwamen er de laatste jaren slechts "vonnissen" uit de bus, hetgeen in strijd is met de inhoud van de Wet, "houdende bepalingen omtrent onderzoek naar scheepsrampen op de binnenwateren".

6. Zoals Mr Vreede is alinea 9 ook heeft aangegeven is het aantal behandelde zaken de laatste jaren sterk afgenomen, zo zeer zelfs dat er in 1987 maar drie verslagen zijn verschenen. Wat mij betreft komt er voortaan niet één, tenzij in een andere samenstelling en met een andere inhoud.

Wellicht kan deze bijdrage weer een stap zijn in de richting van de door "onze beroepsgroep" gewenste totstandkoming van een bij de Arrondissementsrechtbank te Rotterdam in te stellen Scheepvaartkamer (bijvoorbeeld naar het model van de Duitse Havarierichter) waarin specialisten, zij die met de vaart bekend zijn, zitting hebben en over alle "natte zaken" die zich in Nederland voordoen in eerste instantie zullen rechtspreken.
Bij het Gerechtshof te 's-Gravenhage zal dan een speciale hoger-beroep-kamer moeten worden ingesteld.
Ook transportzaken c.q. verzekeringszaken, zoals die worden gepubliceerd in Schip & Schade, zouden bij die "natte kamer" moeten kunnen worden aange-

bracht.
Snelheid van procederen wordt hierdoor bevorderd. De getuigen worden dan door deskundigen gehoord. De vraagstelling zal meer to the point zijn, de rechters zullen immers meer de taal en het vakjargon van de schippers, c.q. vervoerders enz. spreken. Bevorderd zal moeten worden dat cross examination zal kunnen plaatsvinden, zodat in één zitting al het materiaal beschikbaar kan komen.
De rechters in den lande wie deze materie vreemd is, worden verlost van dit soort specialistische zaken en belanghebbenden c.q. betrokkenen krijgen in ieder geval de indruk dat terzake kundige mensen over hun belangen oordelen.

Uit ervaring weet ik dat een 15-tal jaar geleden de rechterlijke macht nog niet "in" was voor meer specialisme binnen de rechterlijke macht. Een rechter diende immers "all round" te zijn. Merkwaardig, nu er wel degelijk gespecialiseerde rechters zijn! Er zijn immers strafkamers, familiekamers, onteigening- en pachtkamers, met een vrijwel constante bezetting. Van een Scheepvaartkamer wilde men echter niet weten. De buitenwacht die dit wel wenste heeft nog onvoldoende invloed kunnen uitoefenen, doch wellicht kan de opheffing van de C.B.R. een eerste stap zijn in de richting van de door de bedrijfstak vervoersrecht gewenste gespecialiseerde rechtspraak.

Het zou mij deugd doen indien dit commentaar een nieuwe aanzet daartoe zou kunnen vormen.

Op 1 september is in werking getreden de Wet van 7 juni 1988, houdende regels betreffende loodsen (Loodsenwet), Stb. 1988, nr. 353.
Volgens de considerans is het wenselijk de uitvoerende taken van de overheid t.a.v. het loodsen van zeeschepen te beëindigen en in de plaats daarvan een openbaar lichaam in te stellen (de "Nederlandse loodsencorporatie") met regels betreffende opleiding tot en uitoefening van het beroep van loods.
Ingevoerd kan worden een loodsenregister en de titel "registerloods" voor degene die is ingeschreven in het register. Behoudens uitzonderingen is het loodsen van zeeschepen voorbehouden aan registerloodsen.
De loodsen in een bepaalde regio vormen een regionale loodsencorporatie.
Ingevolge artikel 3 is de loods, voor zover hij handelt in de uitoefening van zijn wettelijke taken als zodanig, slechts aansprakelijk voor schade door hem veroorzaakt door opzet of grove schuld (vgl. art. 342 W.v.K. voor de kapitein).
Aangezien de loods niet langer in dienst staat van de overheid, is een einde gekomen aan de specifieke rechtspraak over schade aan overheidseigendommen tengevolge van fouten van de loods in dienst van de overheid.

Herziening van het Hulp- en Bergingsverdrag 1910

Van 17 tot 28 april 1989 heeft onder auspiciën van IMO een diplomatieke conferentie tot herziening van het Hulp- en Bergingsverdrag van 1910 plaatsgehad.

Zoals verwacht heeft de conferentie een nieuw verdrag aangenomen dat voor reders en bergers acceptabel is.
Na jaren van voorbereiding door het Comité Maritime International (CMI) en het IMO Legal Committee hebben de aanwezige vertegenwoordigers van 66 landen weinig veranderd aan het voorliggende ontwerp-verdrag.

Met de belangrijkste artikelen 13 (Criteria for fixing the Reward) en 14 (Special Compensation) van het verdrag is vastgelegd dat een berger, wanneer hij bij een bergingsoperatie heeft getracht milieuschade te voorkomen, in ieder geval de bergerskosten (als special compensation) door de reder vergoed krijgt.
Hebben deze pogingen van de berger succes gehad dan kan de berger een vergoeding krijgen van de kosten + 30% met de mogelijkheid van een verdere verhoging tot maximaal de kosten + 100%.
Bovengenoemde vergoedingen behoeven alleen te worden betaald indien en voorzover zij uitgaan boven de beloning (reward): dus veelal in situaties waarbij de berger geen "useful result" met betrekking tot schip en/of lading heeft kunnen bereiken.

Daarnaast is in het verdrag vastgelegd dat de gehele reward, inclusief een mogelijke verhoging voor het vermijden of verminderen van milieuschade, in geval van een succesvolle berging, zal worden gedragen door schip en lading.

Het verdrag wordt van kracht 1 jaar na de dag dat 15 landen hebben geratificeerd.
Gememoreerd kan worden dat ICS en International Salvage Union na afloop van de diplomatieke conferentie een gezamenlijk persbericht hebben uitgebracht, waarmee werd aangegeven dat het resultaat "good for governments; good for the shipping industry; good for the salvage industry; and therefore good for the protection of the environment" is.
Gehoopt wordt dat het verdrag snel en op ruime schaal zal worden geratificeerd.
In de toekomst wordt een aanpassing van Lloyd's Open Form 1980 verwacht, en van de York-Antwerp Rules.

Herziening Atheens verdrag inzake vervoer van passagiers

Op de afgelopen zitting heeft het IMO Legal Committee de beschouwing van een ontwerp Protocol op het Verdrag van Athene afgerond.
Hoewel een beslissing omtrent de aansprakelijkheidslimieten alleen tijdens een diplomatieke conferentie genomen kan worden, werd toch alvast door overheden een indicatie gegeven om het de diverse regeringen gemakkelijker te maken zich op deze conferentie voor te bereiden.

Globaal kwam dit neer op een verdubbeling van de bestaande limieten van het Atheens Verdrag.

Begin 1990 zal IMO een diplomatieke conferentie over dit onderwerp houden.

Hazardous and Noxious Substances: Aansprakelijkheid vervoer gevaarlijke stoffen over zee

Het IMO Legal Committee zal dit onderwerp pas in 1990 uitgebreid kunnen behandelen.
Na afloop van de diplomatieke conferentie over Salvage heeft echter een informele bijeenkomst van de overheden plaatsgehad over aansprakelijkheid voor HNS,

---

Maritime Liens en Mortgages

Verwacht wordt dat de gezamenlijke UNCTAD/IMO werkgroep nog eenmaal bijeen zal komen (25-29 september 1989) ter afronding van het werk aan dit onderwerp.
Het is nog niet bekend wat er daarna met een eventueel ontwerp zal gebeuren.

Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen

Op 13 juni 1989 zijn de volgende stukken de Eerste Kamer (vergaderingen 1988/1989) gepasseerd:

- Wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel en van het eerste boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (regeling beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen)
  (19 768)

- Goedkeuring van:

a. het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (Trb. 1980, 23 en 1984, 31) en

b. het voornemen tot opzegging van het op 10 oktober 1957 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, met Protocol van ondertekening (Trb. 1958, 46 en 1968, 95)
   (19 769 (R 1317))

- Wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel en van het eerste boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.
  (regeling beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen)
  (19 770)

Regionale introductiedagen electronische vrachtbrief

De Stichting Uniforme Transport Code (UTC) gaat met behulp van haar berichtenset, waaronder de electronische vrachtbrief, vanaf september 1989 het electronisch berichtenverkeer (EDI) binnen het vervoerend en verladend bedrijfsleven over de weg stimuleren.

Na twee jaar van onderzoek, gevolgd door het nationaal en internationaal uittesten van de UTC-berichtenset tussen een twaalftal computers van verladers, wegvervoerders en hun agenten via de verschillende netwerkdiensten alsook bilateraal, stelt de Stichting haar berichtenset en know how ter beschikking van het bedrijfsleven.

Teneinde de beslissing over al dan niet invoeren van de UTC-berichtenset voor verladers, wegvervoerders en expediteurs te vergemakkelijken organiseert de Stichting praktijkgerichte introductiedagen. Aan de orde komen:

- Welke functies vervult de UTC-berichtenset en wat zijn de praktische voordelen ervan?
- Hoe zit de UTC-berichtenset in elkaar en hoe gaan we er in de praktijk mee om?
- Wat betekent de toepassing ervan voor uw bedrijf?
- Welke hulpmiddelen zijn er nodig?
  Aan de orde komen de hardware, de software zoals de vertaal- en communicatieprogrammatuur en de netwerkdiensten.
- Wat zijn de ervaringen van de bedrijven die er nu mee werken?
- Hoe kan de Stichting helpen bij de invoering?

De introductiedagen worden op verschillende plaatsen vanaf eind september 1989 gehouden.

Nadere inlichtingen bij:
Stichting Uniforme Transport Code
Postbus 82118
2508 EC DEN HAAG
Tel: 070-510707
Fax: 070-512025.