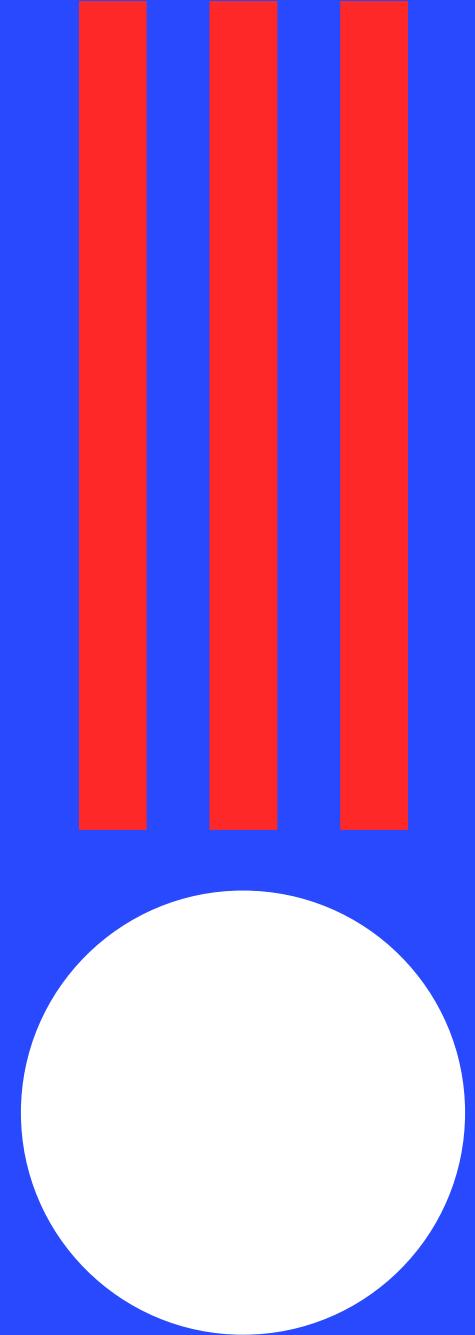


Watergebonden transport en verzekeringen

Jos De Gelas, Consulent A&T BOGIJN

25 juni 2024



Agenda



Inleiding

Historisch kader

Betrokken partijen

Verzekeringen

Beschermende wetten

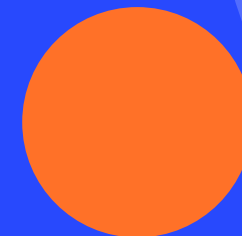
Praktijkbewijs voor nut van verzekeringen

Binnenvaart is een oud verhaal

Bevaarbare waterlopen zijn in gebruik sinds de Romeinse periode.

Het eerste kanaal is de Lieve die in 1251 werd aangelegd tussen Gent en Damme.

Scheepsrampen kwamen in alle tijden voor. In 1763 strandde een schip op het kanaal Gent – Sas Van Gent, de voorloper van het huidige kanaal Gent - Terneuzen op een ketting, die door de douane aangebracht was. De ontdekte smokkel leidde tot een veroordeling van minstens 30 personen.



Binnenvaartverzekeringen kwamen veel later

Lloyd's verzekeringen is in de zeevaart bekend sinds de 17de eeuw.

De eerste editie van de zeeverzekeringspolis van Antwerpen dateert van 1859.

Elk van de ons omliggende landen heeft nu zijn eigen standaarden voor maritieme Verzekeringen:

- Nederlandse beurspolissen
- Duitse DTV clausules
- Franse imprimé pour marchandises



Partijen bij het vervoer over de binnenwateren

De beheerder van de vaarweg
De scheepseigenaar vervoerder
De bevrachter / douaneagent
De stuwadoor
De terminalbeheerder
De goedereneigenaar

* Bepaalde activiteiten kunnen door eenzelfde partij worden uitgevoerd.



Verzekeringen voor iedere speler ?

Alle spelers uit het vorige overzicht zijn vrij zich al dan niet te verzekeren. Toch beschikt iedere partij over één of meer verzekeringen.

De onderschreven Verzekeringen zijn op te delen in twee groepen:

- ZAAKSCHADEVERZEKERING
- AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

Kenmerkend:

- aansprakelijkheidsverzekeringen aanleiding tot betwistingen tussen partijen.
- zaakschade dialoog tussen verzekerde en zijn verzekeraar



De Vlaamse Waterweg

ZAAKSCHADEVERZEKERING

- Brandverzekering voor gebouwen en infrastructuur
- Machinebreukverzekering voor technische uitrustingen

AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

- BA uitbating als beheerder van de Waterweg

Taak van DVW volgens het scheepvaartdecreet van 2022.

De Vlaamse Waterweg NV, naamloze vennootschap van publiek recht, staat het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder in voor het beheer en de exploitatie van de waterweg en het watergebonden gebied.

De Vlaamse Waterweg

2. - Burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder

Art. 7. De aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg als gevolg van natuurlijke processen vormt voor de toepassing van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek geen gebrek of abnormaal kenmerk van de waterweg.

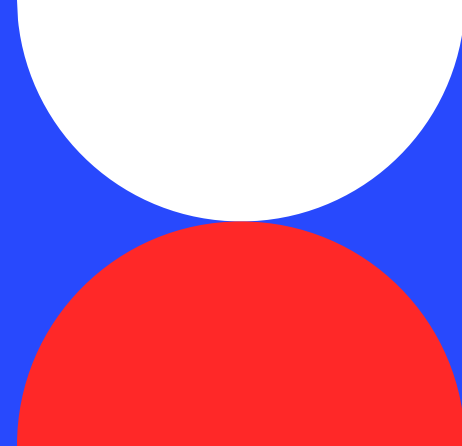
Art. 8. De waterwegbeheerder is niet aansprakelijk op grond van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek voor de niet uit een natuurlijk proces volgende aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg die van boven de waterspiegel niet met het blote oog waarneembaar zijn.

Art. 9. De waterwegbeheerder is niet aansprakelijk voor de volgende vormen van schade:

- 1° schade die te wijten is aan maatregelen die in het algemeen belang worden genomen;
- 2° averij of scheepvaartstremming veroorzaakt door een aanvaring of een raak met kunstwerken in hoofde van derde partijen.

Art. 10. § 1. In geval van schade te wijten aan een fout of verzuim in hoofde van de waterwegbeheerder of zijn aangestelden of veroorzaakt door een gebrek van de zaak die de waterwegbeheerder onder zijn bewaring heeft, is de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder beperkt tot het overeenkomstig paragraaf 2 vastgestelde bedrag indien de schade voortvloeit uit één van de volgende oorzaken:

- 1° een defect aan of een gebrek in de verkeerstekens en de apparaten die dienen om inlichtingen of instructies aan schepen te geven, zoals bakens en boeien;
- 2° een defect aan of een gebrek in de kunstwerken, zoals sluizen, bruggen en taluds.



Beperkingen van
aansprakelijkheid
sinds 2022

Inschatting invloed in
de praktijk volgt later

De scheepseigenaar vervoerder

ZAAKSCHADEVERZEKERING

- Cascoverzekering van het schip en zijn uitrusting.

Nota: Sommige polisformaten voor casco hebben ook een dekking voor aansprakelijkheid in dezelfde polis (vb NBC polissen)

AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

- P&I verzekering

Voornaamste dekkingen tegen vorderingen van derden:

- Pollutie
- Cargoschade
- Aanvarings- of contactschade
- Sommige leveren ook dekking voor stremmingen

De scheepseigenaar vervoerder

BESCHERMENDE WETGEVINGEN

- Beperking van aansprakelijkheid

wet van 11 april 1989

type	wet	bron federale overheidsdienst buitenlandse zaken, buitenlandse
prom.	11/04/1989	handel en ontwikkelingssamenwerking
pub.	28/12/2009	
numac	2009015144	Wet houdende goedkeuring van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gedaan te Londen op 19 november 1976. - Addendum

The Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation 2012 (CLNI 2012)

ORGANISERENDE WETGEVING

- Wet op de rivierbevrachting van 1936
- Vormt het kader tussen partijen betrokken bij het vervoer per schip
- Bepaalt de taken van iedere partij

De bevrachter, stuwadoor, terminalbeheerder

ZAAKSCHADEVERZEKERING

- Brand en materiële schadeverzekering voor gebouwen en infrastructuur uit de concessies met de waterwegbeheerder.
- Cyberverzekering wegens elektronisch beheer en verwerking van meer en meer data
- Machinebreuk dekking voor kranen, vorklitten, koelinstallaties en gelijkaardig

AANSPRAHELIJKHEIDSVERZEKERING

- Klassieke exploitatie BA
- Mogelijke milieu BA (concessieinhoud)

Bescherming van aansprakelijkheid via gedeponeerde expediteurs voorwaarden.

Algemene
Belgische
expeditie-
voorwaarden

Download

De goedereneigenaar

De eigenaar van de goederen kijkt aan tegen al de beperkingen die zijn partners in het te realiseren transport inbrengen en zoekt bescherming

ZAAKSCHADEVERZEKERING

- Goederenverzekering

Nood aan dekking voor goederen met lage waarde?

- Opvangen van General Average schade
- Assistentie voor berging / opruiming goederen bij abandon

AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

- Productaansprakelijkheid

Bescherming voor wanneer er verkeerde informatie wordt doorgegeven en er daaruit schade voortvloeit aan eigendommen van derden , waaronder het schip

Samengevat

RISICO EN VERZEKERINGSMATRIX			
Partij / Risico's		Eigen schade	Schade aan derden
DVW		Brandverzekering schade aan eigendommen	BA uitbating
		Machinebreuk	
Scheepeigenaar		Cascoverzekering inclusief machinebreuk	BA eigenaar - P&I Aanvaring (RDC/FFO) Wrakkenruiming (ROW) Goederenschade Stremmingen
Goedereneigenaar		Cargoverzekering inclusief opruimingskosten	BA uitbating - Productaansprakelijkheid
		verzekering voor concessiegoederen	
Bevrachter - verlader		Brandverzekering	BA uitbating
		inclusief concessie-verplichtingen	inclusief concessie-verplichtingen
		Machinebreuk	BA milieu
Derden niet directe betrokkenen		Brandverzekering sectie gevolgschade	NVT
		BA uitbating sectie rechtsbiistand	NVT

Praktijkvoorbeelden

Recente markante ongevallen



Praktijkvoorbeelden

Recente markante ongevallen



De schaderealiteit

Schadeleiders:

Rechtstreeks betrokken partijen

- De Vlaamse Waterweg: schade aan infrastructuur.
- De eigenaar van het schip
- De eigenaar van de lading

BOODSCHAP

Voor een snelle vergoeding is een dekking materiële schade een toegevoegde waarde.

Beschermt een partij tegen:

- bewijs van aansprakelijkheid en
- de wettelijke of contractuele beperkingen van de aansprakelijke partij(en).

Schadevergoedingen:

Wanneer een direct betrokken partij een verzekering heeft voor materiële schade kan men zich richten tot zijn verzekeraar. Biedt geen oplossing voor indirecte schade.

Indien geen verzekering vordering tegen aansprakelijke partij

Aansprakelijkheidsvraagstuk / invloed op vorderingen voor derden.

De schaderealiteit

Schadeleiders:

Derden niet rechtstreeks betrokkenen:

- overige scheepvaart
- gebruikers van infrastructuur (bruggen)
- havenuitbaters die niet kunnen aan- of afvoeren

In hoofdzaak zijn deze partijen aangewezen op een vordering tegenover de aansprakelijke derde.

Dit is een lang en onzeker proces dat aanzienlijke directe en indirecte kosten met zich meebrengt.

Enkele beperkte verzekeringsoplossingen

- Overige scheepvaart:

“Obstruction of waterways” onder P&I dekking

Polis rechtsbijstand onder de BA uitbating

- Havenuitbaters:

“Non damage BI” in de brandverzekering

Polis rechtsbijstand onder de BA uitbating

Humbeekbrug in het kort

Beperking van aansprakelijkheid

Toepasselijke wetgeving:

CLNI verdrag versus de wet van 11/4/1989: definitie binnenwater.

Huidig beperkingsfonds van het schip volgens 1989:

1.521.837,60 SDR / circa 1.875.000 €

Schadevorderingen:

Vordering De Vlaamse Waterweg:

voorlopig: circa 2.400.000 €

Overige vorderingen voorlopige lijst: circa 280,000 €

De rechter-commissaris stelt de vorderingen als volgt vast:

- van AMIGO Scheepvaart op een bedrag van € 20.033,66;
- van v.o.f. Brijder-Troost op een bedrag van € 22.981,39;
- van Fluviant B.V. op een bedrag van € 12.093,43;
- van Gemeente Grimbergen op een bedrag van € 11.581,58;
- van GUI-DE SARL op een bedrag van € 2.752,84;
- van Initia Shipping B.V. op een bedrag van € 26.383,68;
- van Integro Maritiem B.V. op een bedrag van € 10.130,40;
- van V.O.F. Scheepvaartonderneming A. Kuyp & A.P. Versluis en Zonen op een bedrag van € 3.646,14;
- van Mika B.V. op een bedrag van € 14.025,08;
- van Ronny de Wit op een bedrag van € 10.032,54;
- van Sablo Scheepvaart B.V. op een bedrag van € 6.954,60;
- van SARPI op een bedrag van € 111.444,17; en
- van Sébastien Dimblé op een bedrag van € 4.307,76.

Besluiten voor goedereneigenaars

- Transportverzekering is als pechverhelping voor een wagen; geen verplichting maar een must.
 - Professionele begeleiding bij schade
 - Tijd- en kostenbeperkend
- Een bescherming “blocking & trapping” vormt een absolute toegevoegde waarde
- Informeer uw schipper/partner altijd over type lading, zeker in geval van ‘speciallekes’
- Samenwerken met bonafide partijen is een ‘no brainer’



OBSTRUCTION OF WATERWAYS

With reference to Rule 3.2 (Special Cover) it is hereby agreed to extend the Member's right of recovery from the Association in situations where the Member incurs a financial loss as a direct consequence of the vessel concerned being delayed following:

(A) An obstruction of any navigable waterway or port as a direct result of:

- (i) an accident to a bridge, lock, dyke or similar structure, and/or
- (ii) sinking of another vessel and/or her cargo or part thereof, and/or
- (iii) a collision between other vessels, and/or
- (iv) pollution by any substance from any source

(B) Any event, not mentioned under (A), having the same effects, but only to the extent that the Managers in their sole discretion decide that the Member should recover from the Association

PROVIDED THAT:

- a) the appropriate Authorities have prohibited the free use of the waterway for all vessels of the same type and size as the insured vessel and this extension shall only take effect from the time and date of such prohibition, and
- b) the insured vessel has not contributed to the accident in any way whatsoever, or howsoever, directly or indirectly.
- c) cover hereunder shall be subject to an excess of 96 hours each incident, per vessel.
- d) cover hereunder shall be subject to a limit of 20 days each incident, per vessel, or 30 days in the aggregate, per vessel, per Policy Year.
- e) cover is restricted to a figure of EUR 0.25 per entered ton, per day, per vessel, pro rata per hour.

NOTE: With reference to Rule 8 Members are reminded to give prompt notice of any event which may give rise to a claim.