
HERZIENING MARITIEM RECHT - SYNTHESNOTA

In het kader van de opdracht de tekstvoorstellen van de Blauwboeken m.b.t. de Proeve van een Scheepvaartwetboek (Privaat recht) te bestuderen en evalueren vanuit de invalshoek van het binnenvaartrecht, werden volgende delen in extenso behandeld:

- Blauwboek 2 – overheidsschepen
- Blauwboek 3 – het schip
- Blauwboek 4 – scheepsmede-eigendom en aansprakelijkheid scheepseigenaar
- Blauwboek 5 schepelingen
- Blauwboek 6 – vervoer en bevrachting
- Blauwboek 8 – scheepsvoorvallen (aanvaringen)
- Blauwboek 9 – verzekeringen
- Blauwboek 10 - beslag

De voorgestelde bepalingen van Blauwboek 4 m.b.t. (aansprakelijkheid wegens) verontreiniging werden niet besproken, daar prima facie bij nazicht van de tekstvoorstellen deze enkel betrekking hebben op zeeschepen. Wel dient de aandacht erop gevestigd dat, gezien de extensieve interpretatie van het begrip zeeschip, er dient van uitgegaan dat deze bepalingen wel ook van toepassing zijn op estuaire schepen. M.b.t. deze extensieve interpretatie wordt verwezen naar de analyse van de tekstvoorstellen m.b.t. Blauwboek 3. Blauwboek 7 m.b.t. scheepsagentuur en goederenbehandelaars werd niet behandeld, daar de betreffende bepalingen geen bijzondere relevantie vertonen voor de binnenvaart en het binnenvaartrecht, zulks in tegenstelling tot de tussenpersonen in het vervoer, zoals de scheepsbevrachter en de commissionair van vervoer. Deze voor de binnenvaart belangrijke kwestie wordt echter niet behandeld.

Wat betreft de algemene bepalingen van Blauwboek 2 kan het volgende worden gesteld :

- de voorrang van supranationaal en internationaal recht alsook van consumentenwetgeving (art. 2.2 en 2.3.) spreekt voor zich en behoeft aldus geen verder commentaar.
- de noodzaak van een aparte scheepvaartbijlage in het Belgisch Staatsblad en de publicatie daarin van gebruiken, algemene voorwaarden en richtsnoeren (art. 2.8) kan in vraag worden gesteld. Dit is des te meer het geval daar in de binnenvaart herhaaldelijk toepassing wordt gemaakt van gebruiken en algemene voorwaarden, die een internationale toepassing kennen en waarvan bezwaarlijk de gelding kan worden afhankelijk gesteld van een publicatie in het Belgisch Staatsblad
- vanuit het oogpunt van het binnenvaartrecht is het veeleer aangewezen een grondige analyse te maken van de gebruiken en algemene voorwaarden (art. 2.9 en 2.10) die thans in de internationale en nationale binnenvaartpraktijk courant worden gebruikt en bij een herziening van het binnenvaartrecht zelf te bepalen in welke mate deze al dan niet als een bestendig algemeen gebruik kunnen worden weerhouden en kunnen worden ingeroepen. Alles hangt daarbij af van de materie waarover het gaat.
- wat het gebruik van het Engels betreft, kan de binnenvaart niet zonder meer gelijk gesteld worden met de zeevaart en kan derhalve niet worden aangenomen dat in de Engelse taal gestelde voorwaarden zonder meer dienen aanvaard te worden.

- voor wat de binnenvaartsector betreft is in de wetgeving uitdrukkelijk voorzien in de **bevoegdheid van de Commissie Binnenvaart om aan de minister advies te verlenen m.b.t. alle aangelegenheden die de binnenvaart aanbelangen**, derhalve ook het vraagstuk van algemene voorwaarden, e.d. (art. 2.13 § 2 adviesbevoegdheid Commissie Scheepvaartrecht). Binnen het kader van het **ITB** bestaat bovendien een **juridische commissie** die zich buigt over onderwerpen van binnenvaartrecht.

Wat Blauwboek 3 betreft kunnen volgende besluiten en opmerkingen worden geformuleerd:

- **de kwalificatie van estuaire en kustvaartschepen als zeeschepen staat haaks op de huidige kwalificatie ervan als binnenschepen en miskent het gegeven dat deze schepen door de bijzondere wetgever in het kader van de Zesde Staatshervorming uitdrukkelijk als dusdanig zijn aangemerkt.** Bij de uitoefening van de federale bevoegdheden dient de federale wetgever de betreffende kwalificatie te respecteren. Er zijn overigens geen objectieve juridische argumenten voor handen die daarbij zouden noodzaken om tot een herkwalificering te komen. Een primauteit van het zeerecht bestaat niet.
- **de definitie van zeeschip** met het oog op een limitering van het personeel toepassingsgebied van binnenschepen, gebaseerd op scheepsdocumenten, **wijkt fundamenteel af van de bestaande definities.** Zij brengt overigens mede dat, indien de gewesten binnen het kader van hun bevoegdheden m.b.t. technische voorschriften inzake binnenschepen scheepsdocumenten zouden vooropstellen die ook voor de zeeschepen gelden, plots het statuut van zeeschip zouden krijgen binnen het kader van federale regelgeving, met alle mogelijke consequenties van dien, naar beperking van aansprakelijkheid, vervoercontract toe enz..
- **de verbeurdverklaring kan bezwaarlijk als een wijze van vrijwillige eigendomsverkrijging worden beschouwd,** doch veeleer als een gedwongen, door de wet bepaalde, afstand van het eigendomsrecht, vaak als een bijkomende sanctie in geval van een misdrijf;
- de regeling m.b.t. de verkrijgende verjaring en bezit als wijze van eigendomsverkrijging zijn daarbij erg verwarrend;
- de verplichting tot medeondertekening van een onderhandse (bezit)akte vertoont totaal geen juridische relevantie en draagt op zich niet bij tot enige rechtszekerheid.
- **de voorgestelde rangregeling van rechten van voorrang geeft aanleiding tot juridische onzekerheid, daar zij, omwille van de mogelijkheid van gewestelijke rechten van voorrang niet sluitend is,** Hierdoor dreigen bestaande gewestelijke rechten van voorrang miskend te worden, terwijl omgekeerd gewestelijke bepalingen ook de federaal bepaalde rechten van voorrang kunnen miskennen. Quid bv. indien zowel het scheepvaartwetboek als gewestelijke regelgeving aan een bepaalde vordering een recht van voorrang toekent boven elk ander recht van voorrang.
- door de **te ruime interpretatie van het begrip schepeling** wordt overigens het uitgangspunt van een beperkt aantal voorrechten op schepen, dat internationaalrechtelijk uitdrukkelijk is erkend in het Eerste Protocol bij de Conventie van Genève van 1965 geheel uitgehold en worden voorrechten, die in het verleden bewust uitgesloten waren ten behoeve van de bevordering van het scheepskrediet via een omweg opnieuw ingevoerd.
- **aanknoping van het toepasselijk recht aan de thuishaven leidt onvermijdelijk tot rechtsonzekerheid.** In het algemeen dient verwijzing naar een thuishaven, gelet op de onduidelijkheid van het begrip in het binnenvaartrecht, absoluut vermeden te worden. Hetzelfde dient gesteld m.b.t. de verwijzing naar de staat waar het schip gewoonlijk gebruikt wordt.
- de procedureregeling inzake inbezitstelling houdt geen rekening met praktische bezwaren, ondermeer omwille van de korte termijnen. Het gebruik van uit de mode zijnde termen dient vermeden te worden;

- de kruisverwijzing inzake procedureregeling m.b.t. bewarend scheepsbeslag op een binnenschip vertoont inconsistenties. De procedureregels, inzonderheid de regels m.b.t. betekening dienen met het oog op rechtszekerheid uitdrukkelijk de betekening van het beslagexploot aan de scheepseigenaar verplicht te stellen.
- **de onmogelijkheid van een varend beslag, is een gemiste kans.** Bewarend beslag strekt ertoe aan de schuldeiser een zekerheid te geven, echter niet om de exploitatie van een schip onmogelijk te maken

Wat Blauwboek 4 betreft kunnen volgende besluiten en opmerkingen worden geformuleerd:

- er is **geen objectieve reden om in de binnenvaart de scheepseigenaar aansprakelijk te stellen voor verbintenissen aangegaan en handelingen gesteld door de kapitein alsook handelingen gesteld door andere aangestelden, wanneer de scheepseigenaar geen enkele economische zeggenschap heeft over het schip en deze aan een derde is overgedragen. In welke mate een dergelijk voorschrift tegemoet komt aan de, in art. 2.14 § 2, 3° vooropgestelde noodzaak de internationale eenmaking van het scheepvaartrecht te bevorderen, is, alleszins wanneer het binnenvaartrecht betreft, overigens een compleet raadsel.**
- het tekstvoorstel in zake aansprakelijkheid verduidelijkt niet wat nu precies de aansprakelijkheid is van de reder/gebruiker van het schip en of deze überhaupt wel aansprakelijk is;
- het tekstvoorstel in zake aansprakelijkheid maakt niet duidelijk of de scheepseigenaar van een duwbak ook burgerlijk aansprakelijk is voor de onrechtmatige daden van de bemanning van de duwboot.

Wat Blauwboek 5 betreft kunnen volgende besluiten en opmerkingen worden geformuleerd:

- de **opname van de bepalingen m.b.t. de toepasselijke regelgeving op het vlak van arbeidsovereenkomstenrecht, inzonderheid de verwijzing naar de AOW 1978, zijn voor wat de binnenvaart betreft, totaal overbodig,** daar de bepalingen van deze wet reeds van toepassing zijn;
- de **bepalingen m.b.t. het statuut van de kapitein ressorteren,** wanneer het verplichtingen betreft die aan de kapitein van het binnenschip worden opgelegd, **onder de bevoegdheid van het P.C. voor de Binnenscheepvaart,** dat voor zover bekend niet werd geconsulteerd;
- voorts blijkt nergens uit dat de noodzaak en wenselijkheid van de overige voorschriften m.b.t. het statuut van de gezagvoerder van een binnenschip, door de binnenvaartsector wordt ondersteund;
- de bepalingen in zake de betekening van exploten kunnen mogelijkerwijze een pragmatisch nut hebben, doch zijn ongenuanceerd en roepen vragen op naar de rechten van verweer, indien betekeningen geschieden aan een gezagvoerder die zelf in een conflict met de scheepseigenaar of scheepsexploitant is verwickeld of de aangestelde is van de scheepsexploitant in een conflict van deze met de scheepseigenaar;
- de regels m.b.t. de aansprakelijkheid van bemanningsleden zijn, voor zover zij betrekking hebben op bemanningsleden die met de scheepsexploitant verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst, die valt onder het toepassingsgebied van de AOW 1978 geheel overbodig, daar deze regels thans reeds besloten liggen in art. 18 van de betreffende wet;
- **de regels m.b.t. de aansprakelijkheid van bemanningsleden zijn, voor zover zij enkel betrekking hebben op bemanningsleden die met de scheepsexploitant verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst of een statutaire regeling, discriminerend, daar zij aldus voor dezelfde fouten of tekortkomingen een**

discriminatoire behandeling in stand houden al naar gelang het statuut waaronder die werkzaamheden worden uitgeoefend. Hierbij dient rekening gehouden met de particulariteit van de binnenvaartsector, die gekenmerkt wordt door zeer veel familiebedrijven waarbij op zelfstandige basis gewerkt wordt.

- de regels m.b.t. de aansprakelijkheid van bemanningsleden staan mogelijkwijze op gespannen voet met het aansprakelijkheidsregime onder het CMNI;

Wat Blauwboek 6 betreft, kunnen volgende besluiten en opmerkingen worden geformuleerd:

- **een algemeen kader uitgaande van de verschillende soorten bevrachtingsovereenkomsten die in de binnenvaart voorkomen (reisbevrachtingen, tijdbevrachtingen, ruime- en tonnagebevrachtingen, rompbefrachtiging, bevrachting om te liggen en/of te varen), ontbreekt.** Naar voorkomt dient een nieuwe regelgeving vanuit dit algemeen kader te vertrekken.
- binnen het vertrekpunt van een algemeen kader dienen tevens **vraagstukken** behandeld **m.b.t.** de precieze afbakening t.o.v. **duw- en sleepovereenkomsten**, de mogelijke toepassing van **algemene vervoervoorwaarden en verladersbedingen, de rol en juridische positie van alle rechtstreeks en onrechtstreeks betrokken partijen** (vervoerder, commissionair van vervoer, scheepsbevrachter, enz.).
- bij de totstandkoming van een nieuw kader dient tevens rekening gehouden te worden met **nieuwe vervoersontwikkelingen**, zoals just in time vervoer en containervervoer, en **moderne communicatietechnieken**, die mogelijk aangepaste voorschriften behoeven.
- wat betreft de vervoervoorwaarden, is de uitbreiding van het CMNI tot het binnenlands transport een opportuniteitskwestie, die naar voorkomt aan het oordeel van de binnenvaartsector dient overgelaten te worden;
- de noodzaak van opname van de bepalingen van het CMNI in een scheepvaartwetboek is eveneens een opportuniteitskwestie, die o.i. niet beantwoordt aan een absolute noodzaak noch omwille van een hogere rechtszekerheid zich opdringt;
- het streven van uniformiteit door het samenbrengen van bestaande vervoerrechtelijke bepalingen faalt, daar enkel rekening is gehouden met bepalingen van het CMNI en van de Wet op de rivierbevrachting, terwijl ook **andere nationale en internationale bepalingen** hierop betrekking hebben (CDNI, Richtlijn 96/75/EG, Wet 2014);
- de **niet opname** van een aantal bepalingen uit de wet op de rivierbevrachting, inzonderheid wat betreft de aansprakelijkheidsregeling, zoals de **onthefing van aansprakelijkheid**, is niet geschied in overleg met de binnenvaartsector, daar waar naar voorkomt zulks een zeer essentiële aangelegenheid is, waarvan de binnenvaartsector (vervoerders, bevrachters, verladers) de rechtstreeks betrokken partijen zijn;
- behoudens een opschoning van het ongelukkig taalgebruik van een aantal bepalingen van de wet op de rivierbevrachting, gaat het voorstel nergens in op het inhoudelijke vraagstuk van het behoud - in het algemeen of in een aangepaste versie - van de thans bestaande, in het voorstel hernomen bepalingen;
- dezelfde overweging geldt voor wat betreft de overeenkomst om te liggen;
- het voorstel van tekst gaat niet, of alleszins niet echt duidelijk, in op fundamentele vraagstukken omtrent de problematiek van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schadegevallen (ook als deze het schip niet exploiteert), de problematiek van al dan niet toepassing in geval van opvorderingen van schepen, enz.
- de opname van de Avarij-Grosse IVR regels als standaardregels voor averij-grosse kan worden bijgetreden;

- de noodzaak van een advies van de Commissie Maritiem Recht ontgaat, des te meer daar wettelijk geregeld is dat de bevoegde minister over alle materies die de binnenvaart aanbelangen **advies** kan vragen aan de **Commissie Binnenvaart**, waarbij aldus geheel voorbijgegaan wordt aan de reeds bij wet vastgelegde rol van deze commissie. Tevens wordt voorbijgegaan aan het bestaan van de juridische commissie van het ITB.

Wat Blauwboek 8 betreft kunnen volgende besluiten en opmerkingen worden geformuleerd:

- hoewel de bepalingen in zake het Zeeaanvaringsverdrag van 1910 grotendeels overeenstemmen met deze van het **Binnenvaarvaringsverdrag van 1960**, dient, bij een herziening van de betreffende bepalingen van de Zeewet de voorkeur gegeven te worden aan een integratie van de bepalingen van laatst genoemd verdrag, nu dit verdrag reeds door 13 Europese landen wordt toegepast en overigens door alle andere Rijnsoeverstaten. Waar in art. 2.14 § 2, 3° de noodzaak de internationale eenmaking van het scheepvaartrecht te bevorderen, is het de logica zelf dat de internationale eenmaking van het binnenvaartrecht wordt bevorderd via verdragen en internationale overeenkomsten die specifiek voor de binnenvaart zijn uitgewerkt;
- de bepaling inzake hulpverlening dient aangemerkt te worden als een scheepvaart- en politievoorschrift en ressorteert aldus onder de bevoegdheid van de gewesten, waarbij de vraag naar toepassing ervan in dat kader dient beoordeeld te worden, deze bepaling maakt geen deel uit van de voorschriften van het Binnenvaarvaringsverdrag van 1960, zodat op internationaal niveau niet de behoefte aan een gelijkaardige bepaling als t.a.v. zeeschepen werd aangevoeld.

Wat Blauwboek 9 betreft kunnen volgende besluiten en opmerkingen worden geformuleerd:

- t.a.v. het begrip vervoerverzekeringsovereenkomst is niet geheel duidelijk of deze overeenkomst zich ook uitstrekt tot sleep- en duwactiviteiten, bunkeractiviteiten, baggeren, enz. Het zou aangewezen zijn zulks duidelijk in het tekstvoorstel op te nemen.
- het tekstvoorstel, art. 9.8 § 5, voorziet in een **voorrecht van de verzekeraar wegens onbetaalde premies** op de verzekerde zaak, **bepaling die**, wanneer de verzekerde zaak een schip betreft dat valt onder het toepassingsgebied van de Zeewet, **haaks staat op het hoger besproken tekstvoorstel m.b.t. voorrechten op schepen**;
- het tekstvoorstel bevat geen specifieke bepaling die het toepassingsgebied van de voorgestelde bepalingen regelt t.a.v. onderlinge verzekeringen die, vooral in de binnenvaart, nog actief zijn. Door de afwezigheid van een dergelijke bepaling is geheel onduidelijk of de voorwaarden van de betreffende onderlinge verzekeringen alsnog verder geregeld blijven door de bepalingen van de Verz.W. 1874 dan wel door huidig tekstvoorstel;
- m.b.t. de rechtsgevolgen van het faillissement van de verzekeringnemer herneemt het tekstvoorstel art. 32, eerste lid WLW, maar echter niet het tweede lid, zonder dat er echter enig valabel argument is om dezelfde regeling als voor alle onder de WLW vallende verzekeringen niet toe te passen op transportverzekeringen.

Wat Blauwboek 10 betreft kunnen volgende besluiten en opmerkingen worden geformuleerd:

- de kruisverwijzing inzake procedureregeling m.b.t. bewarend scheepsbeslag op een binnenschip vertoont inconsistenties. De procedureregels, inzonderheid de regels m.b.t. betekening dienen met het oog op rechtszekerheid uitdrukkelijk de betekening van het beslagexploot aan de scheepseigenaar verplicht te stellen.

- **de onmogelijkheid van een varend beslag, is een gemiste kans.** Bewarend beslag strekt ertoe aan de schuldeiser een zekerheid te geven, echter niet om de exploitatie van een schip onmogelijk te maken

Voor de onderbouwing van de hiervoor weergegeven opmerkingen wordt verwezen naar het onderzoek en de analyse zelf van de verschillende bepalingen. Aan deze specifieke opmerkingen m.b.t. de geanalyseerde materies, kan o.i. nog volgende algemene opmerking worden toegevoegd. Onder de huidige regelgeving, inzonderheid de Zeewet, wordt aan de binnenvaart een aparte titel besteed, waarin duidelijk wordt aangegeven welke bepalingen van de voorgaande titels van de zeewet ook van toepassing zijn op binnenschepen en waarbij tevens een aantal specifiek voor binnenschepen vastgestelde bepalingen zijn vastgesteld. Deze werkwijze verdient o.i. de voorkeur. In een dergelijke titel, of een afzonderlijk wetboek (waarbij boek I het zeerecht behandelt en boek II het binnenvaartrecht), kunnen alle m.b.t. binnenschepen relevante bepalingen, deels door kruisverwijzingen als zij geheel gelijklopend zijn met deze voor zeeschepen, worden opgenomen. Hiertoe kunnen ondermeer gerekend worden specifieke bepalingen inzake bevrachting en vervoer en opslag per binnenschip en de betrokken partijen, bepalingen m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan (CLNI 2012), eventuele bepalingen inzake de contractuele aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke goederen (CRDNI), enz. Een dergelijke werkwijze bevordert de consultatie van de op binnenschepen toepasselijke bepalingen.

Met voorname achting,

Marc De Decker,