

## GROENBOEK NIEUWE BELGISCHE ZEEWET.

---

Bij het opstellen van een lijst van de punten, die de aandacht van de Commissie, gelast met de herziening van de Belgische Zeewet, zouden kunnen weerhouden, zijn de geïnteresseerde maritieme verenigingen<sup>1</sup> hoofdzakelijk uitgegaan van de specifieke positie en functie van de kapitein of de persoon die het bevel over een schip voert. De herziening van de Belgische Zeewet moet derhalve een oefening zijn om de wettelijke rechten en de plichten van de kapitein zo duidelijk mogelijk te omschrijven en zo nauw mogelijk te laten aansluiten bij het contour van de hedendaagse maritieme activiteiten.

Bij het opstellen van een nieuwe zeewet moet uitgegaan worden van de stelling dat de functie en de positie van de kapitein immer evolueert en in de toekomst verder ingrijpend zal blijven evolueren in functie van:

- meer betrouwbare en permanente communicatie faciliteiten die de kapitein meer en meer deelachtig zal maken aan een team ( reder, bevrachter, havenautoriteiten en lading) i.p.v. enkel op zichzelf aangewezen te zijn. Dit houdt in dat de verantwoordelijkheden van de kapitein gedeeld worden of verschuiven. Al moet de eindbeslissing ondubbelzinnig bij de kapitein gevestigd blijven, heeft hij toch, indien de omstandigheden het gebieden, toegang tot een "second opinion". De kapitein zal minder en minder alleen staan en zijn beslissingen kunnen al dan niet ingegeven zijn door voorafgaande raadplegingen;
- de automatie zal het mogelijk maken dat het toezicht dat de kapitein (en zijn bemanning) heeft over de uitbating van het schip gedeeld wordt met andere partijen (vb. remote sensing, tracking, uitvoeren van administratieve taken van op de wal etc...);
- de steeds grotere reikwijdte van de regelgeving m.b.t. de veiligheid aan boord en de veilige navigatie met respect voor het milieu;
- de multiculturele werkomgeving die naast kansen ook beperkingen inhoudt en derhalve van de kapitein extra aandacht vergt.

### Antwoorden en/of commentaar bij de verschillende vragen opgenomen in het Groenboek.

Vraag 1.: Het antwoord op deze vraag is duidelijk "Ja".

Vraag 2.: De herziening van de zeewet impliceert het bijeenbrengen van verspreide wetten en gewoonten tot één wetboek. Een nieuwe codificatie moet derhalve bijdragen tot meer rechtszekerheid. De specifieke verwijzing naar de internationale maritieme verdragen (inclusief dito wijzigingen) door België geratificeerd lijkt, omwille van de volledigheid, ook gewenst.

Vraag 3.: Het binnenvaartrecht dient alleszins naadloos aan te sluiten op de Nieuwe Belgische Zeewet gelet op het veelvuldig gebruik van doorvoercognosementen en "point to point sea waybills" , de overslagfunctie van onze Belgische havens en de opmars van de binnenvaart. Dezelfde redenering geldt trouwens voor het baan- en spoorvervoer.

Vraag 5.: Het publiekrechtelijk zeerecht, voor zover het federale kwesties betreft, wordt best in de codificatie van de Nieuwe Belgische Zeewet opgenomen omwille van het gebruiksgemak, samenhang etc...

Vraag 8.: Ja voor de opname van bindende internationale verdragsregelingen m.i.v. de wijzigingen dienen opgenomen te worden in de nieuwe Belgische Zeewet.

Vraag 10.: De bevoegdheidsverdeling tussen het federale en gewestelijke overheden kan niet teruggedraaid worden. Niettemin zou men attent moeten zijn het aantal loketten aan dewelke een kapitein of een scheepseigenaar moet rapporteren te beperken en waar mogelijk te stroomlijnen.

Vraag 11.: Ja, liefst.

Vraag 12.: Ja..

---

<sup>1</sup> Het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege vzw. - Antwerpen, de Koninklijke Belgische Marine Academie vzw.-Antwerpen, de Belgische Zeevaartbond vzw. – Brussel.

Vraag 13: Ja wenselijk.

Vraag 14.: Men zou zeker hier eenvormigheid moeten nastreven in de definities van begrippen. De begrippen “schip” of “kapitein” en anderen zouden moeten aansluiten bij de begrippen die op internationaal (en ook op gewestelijk) niveau gehanteerd worden. Voor sommige begrippen zullen experts moeten geraadpleegd worden. Voorbeeld: Beantwoord een FPSO aan het begrip “schip” of aan een begrip “boorplatform”?

Vraag 15.: Ja

Vraag 16.: Kritisch te overwegen . Eenvoud in de toepassing en samenhang met het geheel moeten hier primeren.

Vraag 17.: Ja . De mogelijkheid van een dubbelstatuut kan misschien overwogen worden in acht genomen het werkgebied van gespecialiseerd baggermateriaal.

Vraag 18.: Ja in de mate dat niet voorbijgegaan wordt aan de noodzaak van eenvoud en inzicht.

Vraag 19.: Ja, de juridische haalbaarheid ervan moet onderzocht worden. Staatsschepen zijn sowieso ook onderworpen aan de internationale regelgeving en richtlijnen.

Vraag 20.: Ja.

Vraag 23.: Ja, de precisering is noodzakelijk vooral in het geval van naakte rompbevrachting moet de kapitein duidelijkheid hebben over het recht dat van toepassing is op zijn daden en handelingen.

Vraag 38: Ja, de functie van de kapitein dient opnieuw omschreven te worden gelet op de evolutie die de functie sedert WOII gekend heeft. Kan de verantwoordelijkheid van de kapitein ingeroepen worden waarover hij, in de huidige organisatie van de maritieme activiteiten, geen rechtstreekse greep heeft zoals vb. de aanmontering van scheepsgezellen wiens kwalificaties hij niet of heel moeilijk kan inschatten, de lading van containers door derden, de deklading, de scheepsbouw (geringe vrijboord) en inrichting van het schip die aan andere commerciële en financiële wetmatigheden beantwoorden.

Vraag 39.: De ISPS en ISM codes leggen bepaalde verplichtingen op aan sommige bemanningsleden die niet noodzakelijk de kapitein hoeft te zijn. In dit verband zijn de functies van de Ship security Officer (SSO) aan boord en de Company Security Officer (aan de wal) zeker relevant. Wat is de functie en de mogelijke juridische verantwoordelijkheid van een “supercargo” bij de belading van het schip, bij het aangaan van verbintenissen? Wat is de mogelijke verantwoordelijkheid van meevarende onderhoudsploegen aan boord al dan niet aangemonsterd en onder contract met derden?

Vraag 41.: Het arbeidsrecht en de bepalingen ervan kunnen onderhevig zijn aan vrij talrijke kleine wijzigingen. Derhalve wordt het specifiek arbeidsrecht best niet in de Nieuwe Belgische Zeewet opgenomen. De bepalingen van het Tucht en Strafwetboek zouden daarentegen wel in de Nieuwe Zeewet moeten opgenomen worden. Er zou misschien onderzocht moeten worden of, in gelijkenis met hetgeen in Nederland thans plaats vindt, de onderzoeksdaten naar scheepsongevallen (die de verantwoordelijkheid van de partijen moet vastleggen) niet losgekoppeld moeten worden ( en verwezen worden naar een transportrechtbank?) van de Tuchtraad voor de Scheepvaart. Deze laatste zou erover moeten waken dat de beroepsgroep van kapiteins en scheepsofficieren correct functioneert. (Een soort Orde van de geneesheren, advocaten ed.)

Vraag 42.: Art 46 v/d Zeewet is inderdaad een delicaat punt. Er is hier nood aan een betere omschrijving van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein in zijn sleutelfunctie als vertegenwoordiger van de eigenaar versus van de bevrachter ( vb. bij het ondertekenen van cognossementen). De toepassing van de “employment clause” zou duidelijkheid moeten brengen of de kapitein de eigenaar dan wel de bevrachter engageert. Men mag niet over het hoofd zien dat de ondertekening van een cognossement door de kapitein slechts een begrip is dat gemakkelijks halve wordt gehanteerd, wetend dat de kapitein zelf haast nooit een cognossement ondertekend.

Wat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein betreft, gaat de Belgische Zeewet van de veronderstelling uit dat de kapitein jegens derden altijd als vertegenwoordiger van de eigenaar handelt. De situatie is ongeveer gelijk in de UK. De Civil Liability Convention 1992 stelt de persoon die als eigenaar geregistreerd (registered owner) is (burgerlijk) aansprakelijk en die zal zijn aansprakelijkheid niet kunnen weerleggen voor handelingen van de kapitein zelfs niet bij de opzettelijke overschrijding van zijn mandaat. Deze stelling is niet helemaal eensluidend met de bepalingen van het "Limitation of Liability of Maritime Claims LLMC Verdrag" (toepasselijk in België) dat een beperking van aansprakelijkheid van de reder mogelijk maakt. In de Nederlandse wetgeving is dit niet altijd zo en is een kapitein persoonlijk verbonden indien hij zijn bevoegdheid overschrijdt. Er zijn hier nuances. De nodige voorzichtigheid is hier alleszins geboden. Men kan zich indenken dat de maritieme cluster geen baat heeft zich manifest te distantiëren van de internationale rechtsregels ter zake.

Vraag 46.: Ja, de regeling van de specifieke aansprakelijkheid bij de exploitatie van duwkonvoeien moet op zijn minst kritisch onderzocht en geëvalueerd te worden.

Vraag 47.: Neen tenzij op de gebruiker van een pleziervaartuig de wettelijke verplichting rust zelf verzekerd te zijn.

Vraag 53.: Ja.

Vragen 68 en 69.: De kapitein is, stricto sensu, geen partij bij de uitgifte van zeevrachtbrieven al dan niet d.m.v. elektronische gegevensdragers. Zou de verwijzing naar "de kapitein" op de documenten niet best achterwege blijven en vervangen worden met een verwijzing naar de liner operator of bevrachter.

Vraag 76.: Men zou de UK Towing conditions in de Nieuwe Belgische Zeewet kunnen opnemen of zich laten leiden door de thans gangbare condities van de sleepsector..

Vraag 78. Neen, geen uitzonderingen.

Vraag 79.: Ja.

Vraag 87.: De simpele verwijzing naar de York-Antwerp rules zou moeten volstaan.

Vraag 89.: Het Verdrag van 1910 en de eruit voortvloeiende principes in zake aanvaringen dienen bewaard te worden.

Vragen 91 t.m. 95.: Ja

Vraag 98.: Ja. Zie ook de opmerking betreffende FPSO schepen.

Vraag 99.: In principe niet maar gezien DAB Vloot zich wil opstellen als een dienst die commerciële opdrachten wil aanvaarden moet deze mogelijkheid misschien toch overwogen worden.

Vraag 100.: Ja.

Vraag 101.: Is een solozeiler een roekeloos persoon? Voor sommigen wel, voor anderen weer niet. De vraag moet misschien anders geformuleerd worden eens roekeloos gedrag nader omschreven is.

Vraag 104.: Ja. De visie van de International Salvage Union die de invoering van een recht op vergoeding voor 'environmental salvage' bepleit, is zeker terecht en verantwoord.

Vraag 105.: Het antwoord is duidelijk ja. Het wettelijk regime terzake moet best aansluiten op de wettelijke schikkingen die van toepassing zijn in de ons omringende landen (+ CMI draft Instrument + Erica III package). De afdwingbaarheid van een toevluchtsoord of haven door de kapitein moet ook onderzocht worden. De regelgeving ter zake moet voor een kapitein ( of zijn raadgever aan de wal) gemakkelijk te interpreteren zijn.

Vraag 152.: Er dient onderzocht of een elektronische betekening aan de kapitein (als vertegenwoordiger van de eigenaar of bevrachter) mogelijk of wenselijk is. Bij het behandelen van deze kwestie moet er ook rekening gehouden worden dat in de (container)lijnvaart slotcharteragreements van kracht zijn die tot 5 à 10 verschillende rederijen bindt om niet te spreken van NVOCCs.

Vraag 154.: Zullen deze transportrechtbanken gemachtigd zijn om onderzoeksdaden te stellen met betrekking tot scheepsongevallen? En verantwoordelijkheden vast te leggen? De Onderzoeksraad voor de scheepvaart, als straf- en tuchtrechtelijke instantie moet zeker behouden blijven. Deze raad is de aangewezen instantie om tuchtmaatregelen op te leggen voor beroepsfouten en niet-naleving van de verplichtingen die betrekking hebben op de waardigheid van het beroep. In Nederland wordt de Raad voor de Scheepvaart eerlang opgesplitst. Het onderzoek naar scheepsongevallen wordt de verantwoordelijkheid van een speciale kamer binnen de Raad voor Veiligheid. Het onderdeel tucht blijft voortbestaan en wordt ondergebracht in een Tuchtraad voor de Scheepvaart.

Vraag 161.: Het Groenboek maakt geen specifieke verwijzingen naar de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de kapitein als gevolg van vervuiling ( door olie of andere schadelijke producten). Dit raakt aan de ganse problematiek van de “criminalisatie” van de kapitein. Er ontstaat hier een spanningsveld tussen de burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de kapitein. Hier is zeker meer onderzoek en diepgaande studie vereist om willekeur tegen te gaan.

Nota: (1) In het voorgaande wordt met de term “kapitein” telkens verwezen naar de functie van de persoon die het bevel voert over zijn schip. Sinds de schrapping van de hele Belgische wetgeving betreffende het toekennen van brevetten kan met niet meer spreken over een gebrevetteerde “Kapitein t.l.o.” of “1<sup>ste</sup>. stuurman t.l.o.” Kapiteins en stuurman worden nu verondersteld drager te zijn van vaarbevoegdheidsbewijzen “STCW managerial level “ of “STCW – operational level”. Deze laatste zijn de enige internationaal erkend vaarbevoegdheidsbewijzen. Het moet dus duidelijk zijn dat men in de Nieuwe Belgische Zeewet refereert naar de specifieke en unieke functie van kapitein als bevelvoerder.

(2) In lijn met de Europese richtlijnen hoeft de gezagvoerder van een schip varende onder Belgische vlag niet noodzakelijkerwijze de Belgische nationaliteit te hebben. Hij moet wel een onderdaan van één van de Europese lidstaten zijn. Dan nog kan de reder voor een dispensatie vragen bij FOD Mobiliteit en Vervoer – Dienst voor de Scheepvaart. Zulke situatie is zelfs nu vrij courant. Gelet op het feit dat de kapitein een vertegenwoordiger is van de vlaggestaat van het schip , als ambtenaar van de burgerlijke stand fungeert of als officier van justitie kan handelen, moeten tegenstellingen of mogelijke conflictsituaties tussen de Nieuwe Zeewet en de feitelijke toestand aan boord vermeden worden. In sommige landen moet de kapitein als hij van een andere nationaliteit is dan de vlag van het schip een voorafgaandelijke korte juridische opleiding of inloopcursus volgen.