

COMMISSIE 5: BINNENVAART, PROCESRECHT EN IPR

Voorzitter: Guy Huyghe

Leden aanwezig op de vergadering van 24/09/2007:

Wouter Den Haerynck
Ingrid Van Clemen
Philip Vanlommel
Christof Borms
Stefan Boschmans

Verontschuldigd:

Karel Van Hoorebeke
Fred Van Bellinghen
Peter Marcon
Ann Dekkers

Afgevaardigde expertenteam:

Benoit Goemans

cc. aan:

Guy Van Doosselaere
Eric Van Hooydonck
Ralph Dewit

Heeft zich gemeld voor volgende vergadering:

Nicole De Muynck

Vraag 71:

Dienen de nationale wetsbepalingen ter uitvoering van het CMNI-Verdrag in de nieuwe Belgische Zeewet te worden geïntegreerd?

De commissie is van oordeel dat de vraag beter wordt geformuleerd als "**ter invoering**" dan "ter uitvoering".

Nuttige lectuur: zie Bossuyt "Grondlijnen van internationaal recht" Intersentia, pag. 49 e.v.

Te onderscheiden begrippen:

1. Ondertekening
2. Bekrachtiging (= ratificatie)

Bekrachtiging is de plechtige rechtshandeling waardoor een staat de wil uitdrukt om op het internationale vlak door een verdrag gebonden te zijn.

3. Aanvaarding, goedkeuring en toetreding:

Hebben dezelfde rechtsgevolgen als de bekrachtiging (zie 2)

Aanvaarding = goedkeuring

Toetreding: een handeling waardoor de staat partij wordt bij een verdrag dat hij niet vooraf heeft ondertekend.

4. Parlementaire instemming

Artikel 167 Grondwet voorziet dat verdragen slechts uitwerking hebben in de interne rechtsorde wanneer de parlementaire instemming hiertoe werd verkregen. Dit is geen volkenrechtelijke, maar een nationaal grondwettelijke vereiste.

Federale bevoegdheden: Kamer en Senaat

Gemeenschaps- of gewestbevoegdheden: betrokken regering

Gemengde verdragen: wetgevende Kamers en de betrokken gemeenschaps- en/of gewestraden

Standpunt van commissie 5:

De commissie neemt er akte van dat de ministerraad heeft beslist dat België zal overgaan tot bekrachtiging/ratificatie. Hierdoor zal België op internationaal vlak door het verdrag gebonden zijn.

Art. 31 van het Verdrag voorziet:

"Elke staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit verdrag, bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat hij dit verdrag eveneens toepast:

- a. op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen*
- b. in afwijking van art. 1, 1° lid, op vervoer om niet."*

Voorzover de commissie er kennis van heeft, heeft België bij de ondertekening van dit verdrag, dergelijke verklaring niet afgelegd.

De vraag of dit bij de bekrachtiging/aanvaarding/goedkeuring dient te gebeuren:

Volgens commissie 5 is deze vraag samenhangend met het antwoord op vragen 72 en 73.

Vraag 72:

Dient de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting te worden geactualiseerd?

Standpunt van de commissie:

Uiteraard verdient het aanbeveling voor elke wet, dat zij zou worden "geactualiseerd". Dit geldt dus ook voor de wet op de binnenbevrachting.

Vraag 73:

Dient de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting in de nieuwe Belgische Zeewet te worden geïntegreerd?

Volgens commissie 5, hangt deze vraag samen met het antwoord op vraag 71. Indien het CMNI-Verdrag van toepassing zou worden verklaard tot het nationaal binnenvaartvervoer, moet de wet van 05/05/1936 niet meer als dusdanig in de nieuwe Belgische Zeewet worden geïntegreerd.

De commissie 5 is van oordeel, dat haar draagvlak en haar invalshoek (enkel juristen) hic et nunc te klein is, om hierin standpunt in te nemen. Er moet van gedachten gewisseld worden met de partijen die operationeel zijn in deze sector (schippers, verzekeraars, lading, concurrentieverhoudingen...).

Stefan Boschmans zal tegen volgende vergadering zich trachten te informeren bij welke belangengroepen deze vraagstelling reeds ter sprake is gekomen/zal komen.

Andere landen: zie Mr. Theresia K. Hacksteiner, Tijdschrift Vervoer & Recht, augustus 2006, nr. 4: inwerkingtreding verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren).

Nederland: niet toepasselijk op binnenlands vervoer. Daar geldt in beginsel boek 8 B.W. "*Er is derhalve gekozen voor een wijze van implementatie waarbij voor het internationale goederenvervoer over de binnenwateren het CMNI-Verdrag zal gelden, waarvan de bepalingen niet in boek 8 B.W. zijn opgenomen. De wetgever heeft er evenwel voor gekozen dat het voor het nationale goederenvervoer boek 8 B.W. blijft gelden, tenzij partijen contractueel het CMNI-Verdrag van toepassing hebben verklaard*". (verklaring conform art. 31 CMNI-Verdrag)

Hongarije:

CMNI toepasselijk op nationaal vervoer

Roemenië:

CMNI toepasselijk op nationaal vervoer

Zwitserland:

Niet op nationale vaarwegen, met uitzondering van de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden. Dus geen CMNI op alle Zwitserse meren.

Duitsland:

Enkel op internationaal vervoer

Geen mogelijkheid om CMNI contractueel te bedingen

Tjechische Republiek:

CMNI enkel grensoverschrijdend vervoer

België en Frankrijk:

Volgens de geciteerde auteur zijn de verwachtingen dat het verdrag door beide landen alleen voor grensoverschrijdend vervoer zou worden geratificeerd.

Het CMNI-Verdrag voorziet in bepalingen betreffende:

- Aansprakelijkheid van de vervoerder (art. 16 en 17)
 - Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid
 - Aansprakelijkheidsgrenzen (art. 19 en art. 20)
 - Verval van het recht tot beperking van aansprakelijkheid (art. 21)
 - Beperkingen van contractuele vrijheid: nietige bedingen (art. 25)
- Art. 32 voorziet de mogelijkheid dat elke staat kan verklaren dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door het handelen of nalaten van schipper, loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepconvooi, mits voldaan is aan verplichtingen m.b.t. de bemanning, tenzij het handelen of nalaten een gevolg was van opzettelijke poging de schade te veroorzaken, of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Vraag 76:

Dient de nieuwe zewet een regeling te bevatten terzake van sleep- en duwvaart?

De commissie wijst op belangrijke verschillen:

Bij binnenvaart: de duw- en sleepvaart wordt beschouwd als een nautische éénheid.

Aansprakelijkheid bij de sleper/duwer:

Bij zeevaart: de aansprakelijkheid rust op het gesleepte schip.

Wat met bv. een werkponon: is qua functie verschillend met een "bak" die bestemd is om lading te bevatten, en hetzij geduwd, hetzij gesleept wordt.

De commissie is van oordeel dat er een duidelijk onderscheid is tussen enerzijds sleepvaart, en anderzijds duwvaart, en de situatie voor de binnenvaart verschillend is voor deze van de zeevaart.

De commissie ziet niet onmiddellijk een dringende behoefte aan een nieuwe regeling voor sleep- en duwvaart.

Vraag 77:

Zijn er bepalingen van aanvullend dan wel van dwingend recht nodig? Dient er te worden bepaald welke gevallen van sleep- en duwvaart als vervoer kunnen worden gekwalificeerd...?

De commissie heeft bij de eerste bespreking hierover geen standpunt genomen.

Vraag 78:

Is het wenselijk de invoering van een regelgeving voor havensleepdiensten te onderzoeken?

De commissie heeft hierover in de vergadering geen standpunt ingenomen.

Vraag 79:

Is het nuttig om een suppletief wettelijk kader in te voeren voor de ingebruikgeving van pleziervaartuigen?

De commissie verstaat deze vraag, en de woorden "suppletief wettelijk kader" als "van toepassing bij gebreke aan een overeenkomst".

Wat is "ingebruikgeving"? Is dit verhuur? Of ook "omniet"?

De commissie vindt dit niet duidelijk, en stelt zich de vraag of "er vraag is naar deze vraag".

De commissie vermoedt dat andere wetgevingen, o.a. de consumentenwetgeving, hier weleens zouden kunnen meespreken.

Volgende vergadering:

Woensdag 10 oktober te 17:00 uur.
Lange Nieuwstraat 47, 2000 Antwerpen,

Parkingmogelijkheid:
Parking Van Dijck (ingang Eikenstraat, zijstraat Lange Nieuwstraat)

Vragen: 151 tot en met 158
Vraag 160