

Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet

Bijzondere regeling ter zake van wrakkenruiming(vragen 48-50):

Het verdient aanbeveling dat de huidige bevoegdheidsverdeling duidelijker wordt geformuleerd.

Indien de wrakkenwet zou vervangen worden door gewestelijke regelgeving,zal dit blijkbaar niet het voorwerp/onderwerp uitmaken van dit forum.

Uit de toepassing in de praktijk,blijkt dat de bepalingen uit de wrakkenwet,die moeten samengelezen worden met de desbetreffende artikelen uit de politie-en scheepvaarteglementen,inderdaad voor verwarring zorgen.

Indien de toepasselijkheid van de verwijderingsplicht,in het kader van de wrakkenwet,zou uitgebreid worden tot drijvende voorwerpen en vloeistoffen,is het tevens noodzakelijk dat de overheid,wat betreft de aansprakelijkheid voor binnenvaarttuigen een voorrecht krijgt op het beperkingsfonds(dit voor zover de vorming van een beperkingsfonds hier mogelijk zou zijn,cfr.infra).

De strafbaarstelling,zoals die thans wordt geregeld conform de wet van 5 mei 1936,dient eveneens te worden aangepast.(strengere straffen/hogere boetes)

Bijzondere regelgeving ter zake van verontreiniging door olietankers en door bunkerolie(vragen 51-54):

Aansluitend aan de voorgaande beschouwingen met betrekking tot de vorming van een beperkingsfonds voor binnenschepen, in het bijzonder voor olieverontreinigingen, is er momenteel onduidelijkheid in de zeewet:

Art.47§2Zeewet zegt dat zeeschepen hun aansprakelijkheid kunnen beperken conform het LLMC-verdrag,doch inzake olieverontreiniging conform het CLC-verdrag is dit voor binnenschepen niet voorzien(cfr.art.273§1,2° Zeewet).

Het is wenselijk dat alle relevante regelgeving ter zake in de nieuwe Belgische Zeewet wordt geïntegreerd.

Kan, in navolging van de verplichting voor eigenaars van grote olietankers om een aansprakelijkheidsverzekering te nemen of een financiële zekerheid te stellen, deze verplichting ook opgelegd worden vor de binnenvaart ?Zelfs indien het Bunkerolieverdrag zou worden geratificeerd ?

Kan , in de lijn van het Internationaal Fonds,ter vergoeding van de schade voor zover de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar niet volstaat, ook een gelijkaardig initiatief overwogen worden in België ?

De Antwerpse rechtbank dient bevoegd te worden verklaard ipv de Brusselse rechtbank.

Sleep-en duwvaart(vraag 78):

De reglementering betreffende het gebruik van havensleepboten heeft in Antwerpen enkele jaren geleden reeds een grondige wijziging ondergaan(aanpassing aan de algemene beginselen van het verbintenissenrecht).Voor zover er nog controverse zou bestaan over de geldigheid ervan,waarover heden geen gegevens bekend zijn,is het niet aangewezen dit in deze context verder te onderzoeken.

Recht op hulploon voor de overheid(vraag 99):

“Het Hulpverleningsverdrag bepaalt dat de mate waarin een overheid op wie een verplichting rust om hulp te verlenen,gerechtigd is een beroep te doen op de in het Verdrag voorziene rechten en rechtsmiddelen,wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.”

De kwalificatie van het begrip “wettelijke verplichting” dient hier nader te worden onderzocht/toegelicht.

De wettelijke verplichting bv.om brand te bestrijden in de haven van Antwerpen hoort toe aan de stad Antwerpen.

Quid met de inzet van een havensleepboot in het kader van hulpverlening: publiekrechtelijke nevendienstverlening ?

In de huidige Cassatierechtspraak terzake is uiteraard nog geen sprake van deze begrippen en rechtspersonen(autonoom gemeentelijk havenbedrijf).

Het is wenselijk om,gelet op de gewijzigde bevoegdheidsverdeling(stad-haven),een reglementering te voorzien inzake hulploon.

Ook het toekennen van een scheepsvoorrecht als hulpverlener dient hieronder te worden verstaan.

