

## COMMISSIE 5: BINNENVAART, PROCESRECHT EN IPR

---

Voorzitter: Guy Huyghe

Leden aanwezig op de vergadering van 10/10/2007:

Ingrid Van Clemen  
Wouter Den Haerynck  
Stefan Boschmans  
Christof Borms  
Nicole De Muynck  
Ann Dekkers

Verontschuldigd:

Karel Van Hoorebeke  
Fred Van Bellinghen  
Peter Marcon  
Philip Vanlommel

Afgevaardigde expertenteam:

Verontschuldigd: Benoit Goemans

cc. aan:

Guy Van Doosselaere  
Eric Van Hooydonck  
Ralph Dewit

---

### **Verslag vorige vergadering dd. 24/09/2007**

Het verslag wordt goedgekeurd.

Ann Dekkers laat de commissie weten dat de BVT een "ad hoc" commissie heeft, die standpunten op de vragen die door de verschillende commissies behandeld worden, voorbereidt en zal formuleren.

Ann Dekkers signaleert betreffende vraag 77: "*Dient de nieuwe Zeewet een regeling te bevatten terzake van sleep- en duwvaart?*", dat indien men tot een regeling inzake sleep- en duwvaart zou besluiten, deze "regeling" zeker moet rekening houden met het tweeluik:

- de verhouding duwbak - duwboot (dewelke meestal door de onderlinge contractuele conditiën worden geregeld)
- de aanspraken van derden

Een regeling voor het ene luik, kan niet zonder een regeling voor het andere.

---

Vraag 151:

***Is het wenselijk een wettelijke regeling in te voeren voor de dagvaarding van de scheepseigenaar in de persoon van de kapitein aan boord van het schip?***

Het is aan de commissie bekend dat een vrij recent cassatiearrest hierover (nogmaals?) standpunt heeft ingenomen:

*De kapitein van een zeeschip is als vertegenwoordiger van de rederij bevoegd om ongeacht de nationaliteit van de rederij of van het schip, de rederij voor de Belgische rechtbanken te vertegenwoordigen in alle gedingen die het schip aanbelangen en om in die hoedanigheid rechtsvorderingen in te stellen en betekeningen in ontvangst te nemen.*

(zie R.W. 2007-08, nr. 03 van 15 september 2007, p. 104)

De commissie verwijst ook naar het arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen van 19/03/2001, waarin gesteld wordt dat de kapitein, die ooit een geldige betekening heeft ontvangen, daarna steeds geacht wordt rechtsgeldig navolgende akten van rechtspleging m.b.t. dezelfde zaak kan ontvangen...

De commissie is van oordeel, dat dergelijk standpunt "genuanceerd" moet worden.

Wat bijvoorbeeld indien de kapitein niet meer in dienst is van de rederij, of zelfs: ontslagen wegens wangedrag of verregaande nonchalance...

De commissie overweegt, of het niet beter is om te spreken over de "kapitein die het bevel voert over **dat** schip" (de identiteit van deze kapitein kan dus wisselend zijn).

De commissie vraagt aandacht voor de volgende overwegingen:

Vraag 151 spreekt over "dagvaarding", maar uiteraard houdt het daar niet mee op: quid met andere proceduriële stappen (betekening, kennisgevingen artikel 747, akten van hoger beroep, betekening van tussenvonnissen of tussenarresten met nieuwe rechtsdag...)?

De commissie voelt ook aan dat deze problematiek verder gaat dan enkel het "maritiem gebeuren": wat bijvoorbeeld met een vliegtuig, een vrachtwagen...?

De commissie is van oordeel, dat deze vraagstelling zich situeert in de problematiek van de "lastgeving", en kadert in de bredere context van het "transportrecht in het algemeen".

Vraag 152:

***Is het wenselijk in de wet de woonstkeuze van de scheepseigenaar en de bevrachter bij de scheepsagent te regelen?***

De Voorzitter informeert de aanwezige commissieleden, dat enkele jaren geleden hierover reeds een vergadering heeft plaatsgevonden binnen het kader van de BVZ, met aanwezige leden: voorzitter Herman Lange, Professor Putzeys, en enkele advocaten van de BVZ. Het idee was toen via de wetgever op te leggen dat elk schip voor ondermeer geschillen m.b.t. een bepaalde aanloop in een haven, woonstkeuze zou doen - en blijven doen - bij de scheepsagent (zelfs na eventuele beëindiging van de agentuur).

Dit zou natuurlijk een voordeel geven voor de advocaten, maar ook voor de rederij zelf: met Egypte is er bvb. geen verdrag, en de vraag is of een betekening per post wel ooit aankomt...

De woonstkeuze zou dus juist een bescherming zijn, ook voor de rederij.

Eens er "woonstkeuze" is gebeurd, vallen we in de regeling die reeds voorzien is in het Gerechdelijk Wetboek: er kan (moet) geldig betekend worden op het adres van de woonstkeuze.

De vraag naar de wenselijkheid, kan dus bevestigend beantwoord worden.

Maar, er moet rekening gehouden worden met:

- Quid indien de agent geen agent meer is (dit moet dus in de agentuurovereenkomst agent / principaal worden geregeld en voorzien)
- Wat met de agent van de bevrachter. Dit kan de agent zijn van de eigenaar, maar dat is ook niet altijd het geval. Bovendien: waar kan men te weten komen, wie de agent van de bevrachter is. De melding van wie de agent van de eigenaar, en van de bevrachter is, en hoe derden dit te weten kunnen komen, moet dus wettelijk worden geregeld.

Vraag 153:

*Is het wenselijk om de Belgische procedureregels mbt het uitvoerend beslag op zeeschepen te vereenvoudigen en aantrekkelijker te maken?*

De commissie vindt dit een vrij subjectieve vraag, uitgaande van de veronderstelling dat de huidige regelen "niet aantrekkelijk" zouden zijn.

Deze vraag, heeft **geen** betrekking meer op de hervorming van het zeerecht, maar op de **hervorming van het Gerechtelijk Wetboek...**

Sluit de discussie over deze vraag ook niet aan bij de discussie omtrent het "recht van de vlag" (commissie 3).

Wat bedoelt men met "pendente lite": de parate kennis van de commissieleden schoot hier te kort, en de vraag kon ook niet voorgelegd worden aan een afgevaardigde van het expertenteam.

De commissie blijft bereid om zich - na opheldering - hierover te bezinnen.

Vraag 154:

*Is het wenselijk de oprichting van een gespecialiseerde transportrechtbank te onderzoeken?*

Hier stellen zich wel een aantal praktische, logistieke en organisatorische problemen:

- De rechter van de "Transportrechtbank" zal allicht "mobiel" moeten zijn (het zal politiek niet haalbaar zijn om deze transportrechtbank bvb. alleen in Antwerpen te localiseren).

- Hoe zal de agenda worden bepaald? (bvb. wachten tot er meerdere zaken zijn, zodat er minstens één of meerdere zittingen na mekaar kunnen opgevuld worden?)
- Wat met de tucht (welke corpsoverste is bevoegd voor deze mobiele rechtbank)?
- De commissie vraagt zich af waar dit kan eindigen? Er zijn zeker nog andere materies die dergelijke gespecialiseerde mobiele rechters zouden opeisen (bvb. gespecialiseerde geschillen omtrent intellectuele rechten).

De commissie kan er wel inkomen dat er "gespecialiseerde referendarissen" zouden benoemd worden, uiteraard gespecialiseerd in het maritiem en/of transportrecht, die naar een bepaalde lokale rechtbank zouden kunnen uitgezonden worden, om de rechter in zijn beraad bij te staan vanuit hun kennis en ervaring.

De commissie vindt het ook aangewezen dat "lagere rechtbanken" (met alle eerbied!) zoals Politierechtbanken, Vrederechten... zouden ontlast worden van de geschillen omtrent transportrecht (een commissielid geeft een kleurrijk voorbeeld dat een Vrederechter van xxx na het debat zich richtte tot de aanwezigen in de zittingszaal met de vraag: "Is er iemand, die mij kan helpen met het beslechten van dit geschil?").

Dit neemt niet weg, dat er mogelijk wetgevend werk kan gedaan worden omtrent een betere begripsomschrijving van "maritieme vorderingen"...

Wanneer is een maritieme vordering het nog wel, en wanneer niet meer...?

Een commissielid laat optekenen dat bvb. "derde partijen", slachtoffer van bvb. olieverontreiniging op het strand, het geschil moeten brengen voor een Rechtbank van Koophandel die - omwille van haar samenstelling - mogelijk anders georiënteerd is dan een "gewone kamer bij de Rechtbank van Eerste Aanleg".

De commissie akteert deze opmerking als "een bekommernis dewelke de raadgevers van de wetgever indachtig moeten zijn".

De commissie beslist de volgende vragen samenhangend te beantwoorden:

Vraag 155:

***Dient in België een Maritiem Arbitragecentrum te worden opgericht?***

Vraag 156:

***Indien een Belgisch Maritiem Arbitragecentrum dient te worden opgericht, dient de Belgische overheid daarin een rol te spelen, en, zo ja, welke?***

Vraag 157:

***Dient de regeling van arbitrages in het Gerechtelijk Wetboek met het oog op maritieme arbitrages te worden gewijzigd?***

De commissie benadrukt dat de Belgische wetgever zeer verdienstelijk is geweest, om de wetgeving (Gerechtelijk Wetboek) aan te passen aan de moderne en gezaghebbende verdragen m.b.t. arbitrage: de Belgische wetgeving is concurrentieel in vergelijking met de wetgeving van de omliggende landen.

De oprichting van een "Belgisch Maritiem Arbitragecentrum" is uiteraard aanbevelenswaardig: België zou inspanningen kunnen leveren om haar vooroorlogse leidende rol in maritieme arbitrage terug te kunnen opnemen.

Er is internationale vraag naar "hoog gekwalificeerde maritieme arbitragecentra, andere dan Londen".

De commissie ziet niet in, welke rol de Belgische overheid daarin zou moeten spelen, tenzij een ondersteunende rol en een ontvankelijke houding.

Vraag 158:

***Welke van de bovenstaande procesrechterlijke kwesties dienen te worden onderzocht, en in welke richting zouden eventuele wijzigingen moeten gaan?***

- Wetgeving inzake taalgebruik: dit overstijgt het maritieme, en de problematiek is algemeen aan het recht. Uiteraard verdient in maritieme / handelszaken een "soepele" houding de voorkeur (men mag indachtig zijn dat men in de omringende landen aan Engelstalige kamers denkt voor internationale handelsgeschillen...).
- Andere regelgeving inzake Beslag op Zeeschip en op Binnenschip (en de Beslagconventie van 12 maart 1999...). De commissieleden zien geen onmiddellijke noodzaak om de bestaande toestand te veranderen.
- De bijzondere bevoegdheid van de Brusselse rechtbanken ivm bepaalde maritieme geschillen: de commissie stelt vast dat het Gerechtelijk Wetboek de bijzondere bevoegdheid van Brussel nog voorziet (bvb. inzake CLC-verdrag). Idem ivm nucleaire aangelegenheden.  
In de mate dat één speciale rechtbank niet voorzien is in het verdrag, is de commissie niet van oordeel dat een noodzaak bestaat voor een bijzondere bevoegdheid van de Brusselse rechtbanken.
- Forum Shopping? De commissie vraagt zich af hoe dit te vermijden is? De gevatte rechter zal moeten oordelen of zijn bevoegdheid kan gekoppeld worden aan de realiteit van het recht en van de wetgever, dan wel een louter schijnmaneuver is.
- De "territoriale bevoegdheid buiten de territoriale zee":  
Hier waagt men zich op glad ijs: wat met "het recht van de zee", het volkenrecht?  
De commissie maant aan tot voorzichtigheid...

Vraag 160:

***Is het wenselijk om in de nieuwe Belgische Zeewet voor de onderscheiden erin geregelde materies, specifieke IPR-regels op te nemen?***

De commissie is behoedzaam.

Zij ziet geen onmiddellijke noodzaak.

Zij vreest voor "aparte clusters".

De Internationale verdragen zullen steeds voorrang hebben op het Belgische IPR-Wetboek.

Het Zeerecht is specifiek een internationale materie die veelvuldig door verdragen geregeld wordt. Het lijkt beter zich te concentreren op de Internationale verdragen (en aan de voorbereidingen te participeren), dan lokaal via een Belgisch IPR-Wetboek bepaalde materies te gaan "inkapselen".

Het statuut van de container: behoeft de container een speciaal statuut? De commissie is daar niet van overtuigd.

\* \*

\*