

Nieuwe wet binnenvaart, in voege vanaf 1 januari 2025.

Wet 14 april 2024 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek met betrekking tot het wettelijk kader voor de binnenvaart

Publicatie Belgisch Staatsblad 10 oktober 2024 / in voege vanaf 1 januari 2025

Wat betekent de nieuwe wetgeving voor jou als schipper?

Vanaf 1 januari 2025 zorgt een nieuwe wet in de binnenvaart voor duidelijke afspraken en regels rond contracten, aansprakelijkheid en samenwerking.

Dit document geeft een helder overzicht van wat je moet weten en hoe dit jouw werk als schipper beïnvloedt. De krachtlijnen van de nieuwe wet, zoals beschreven door de betrokken juristen, vind je in bijlage van dit document.

De belangrijkste wijzigingen in het kort

- Duidelijk wettelijk kader: Nieuwe regels voor verschillende soorten binnenvaartcontracten, zoals bevrachting en vervoer.
- Aansprakelijkheid: Nieuwe afspraken over wie verantwoordelijk is bij ongevallen.
- Controle en advies: Een Commissie Binnenvaart helpt bij overleg en advies over binnenvaartzaken.
- Eerlijke voorwaarden: Onredelijke clausules in contracten worden aangepakt.

1. Wat verandert er praktisch?

Contracten

De nieuwe wet regelt contracten zoals:

- Bevrachtingsovereenkomsten: Bijv. afspraken om een schip te huren met of zonder bemanning.
- Vervoerovereenkomsten: Voor het vervoeren van goederen of andere schepen.

Belangrijk om te weten:

- Alleen contracten afgesloten vanaf 1 januari 2025 vallen onder de nieuwe regels.
- Onredelijke afspraken (zoals misbruik van macht of onredelijke tarieven) zijn niet meer toegestaan.

Aansprakelijkheid

- Als schipper ben je voortaan minder vaak direct verantwoordelijk. De nadruk ligt op de scheepsexploitant (degene die economisch zeggenschap heeft over het schip).
- Je bent alleen aansprakelijk bij zware fouten of bedrog.

2. Wat doet de Commissie Binnenvaart?

Deze commissie geeft advies aan de minister en andere partijen in de sector. Ze kunnen:

- Indicatoren opstellen voor lig- en laadtijden.
- Overleg organiseren over belangrijke thema's in de binnenvaart.

De samenstelling en werking van deze commissie worden verder bepaald door de overheid.

3. Wat betekent dit voor jouw contracten?

Voor schippers die vervoeren - ****Vervoerovereenkomsten****

Als je goederen vervoert, gelden er nieuwe afspraken over aansprakelijkheid en schade. Bijvoorbeeld:

- Laden zonder opmerking? Dit betekent dat het schip als "ladinggeschikt" wordt beschouwd.
- Overschrijding van lig- en laadtijden? Je hebt recht op schadevergoeding.

Voor schippers die verhuren - ****Bevrachtingsovereenkomsten****

- Nieuwe regels voor scheepshuur en rompbevrachting.
- Bijvoorbeeld: Bij schade tijdens opslag gelden dezelfde regels als bij schade tijdens transport.

4. Wie is aansprakelijk bij ongevallen?

- Scheepsexploitant: Verantwoordelijk voor risico's en schade
- Schipper: Alleen aansprakelijk bij zware fouten of nalatigheid
- Scheepseigenaar: Blijft medeverantwoordelijk in specifieke situaties (bv. als de exploitant onbekend of niet verzekerd is).

5. Wat zijn je rechten en plichten als schipper?

Jouw rechten

- Recht op schadevergoeding bij overschrijding van lig- en laadtijden.
- Bescherming tegen onredelijke voorwaarden in contracten.

Jouw plichten

- Zorgen voor een vaarwaardig schip.
- Correct melden van aankomst en vertrek (dit kan voortaan ook elektronisch).

Tot slot

De nieuwe regels maken het werk van schippers duidelijker en eerlijker.
Lees er de volledige beschrijving in krachtlijnen op na in de bijlage van dit document.

Heb je vragen over wat dit betekent voor jouw specifieke situatie? Neem contact op met Kim Mylle via mail:
K.Mylle@itb-info.be.

Wet 14 april 2024 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek met betrekking tot het wettelijk kader voor de binnenvaart - Krachtlijnen

I.

De nieuwe wet, die op 10 oktober 2024 in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd, treedt op 1 januari 2025 in werking.

De wet:

- regelt de bevoegdheden en taken van de, reeds eerder opgerichte maar nog niet in werking getreden, Commissie Binnenvaart;
- bevat enkele specifieke bevoegdheidsregels;
- creëert het wettelijk kader voor een ganse reeks in de wet gedefinieerde binnenvaartcontracten;
- voorziet daarbij in specifieke bepalingen ter zake van ongeoorloofde en onrechtmatige bedingen en ter zake van de tussenkomst van vervoerstussenpersonen;
- bevat een nieuwe regeling inzake de aansprakelijkheid jegens derden uit hoofde van scheepvaartongevallen.

De nieuwe regels zijn enkel van toepassing op overeenkomsten gesloten vanaf 1 januari 2025 en onrechtmatige daden begaan vanaf 1 januari 2025 en, voor wat geschillen betreft waarop de nieuwe bevoegdheidsregels van toepassing zijn, op geschillen vanaf 1 januari 2025.

Eveneens per 1 januari 2025 worden de bepalingen van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting alsook art. 9, laatste lid van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van tussenpersonen en betrekking hebben op art. 5 van eerstgenoemde wet, opgeheven.

De bepalingen van het K.B. van 19 juni 2011 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden op het gebied van de binnenbevrachting worden pas opgeheven, wanneer bij KB indicatoren m.b.t. de ligtijd zijn vastgesteld.

Ook de artikelen 276 en 277 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, die betrekking hebben op de verzekering van binnenschepen, worden opgeheven.

II.

Wat de taken en bevoegdheden van de Commissie Binnenvaart betreft, voorziet de wet dat de minister die bevoegd is voor de binnenvaart de Commissie Binnenvaart kan raadplegen voor alle aangelegenheden geregeld in boek 3 van het Scheepvaartwetboek en in de uitvoeringsbesluiten ervan.

Tevens heeft de Binnenvaart Commissie tot taak het plegen van overleg en het uitbrengen, op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart, van een met redenen omkleed, maar niet bindend, advies over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector en met de toepassing van titel 6 van Boek 3 van het Scheepvaartwetboek, waaronder het vaststellen van indicatoren die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van die titel.

De samenstelling en de werking van de Commissie Binnenvaart zullen bepaald worden door de Koning, die tevens aan deze commissie bijkomende bevoegdheden kan toekennen.

III.

De nieuwe bevoegdheidsregels hebben betrekking op geschillen m.b.t. het zakelijk statuut van binnenschepen, waarvoor de ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd zijn.

IV.

Voor volgende binnenvaartcontracten is een nieuw wettelijk kader vastgesteld:

- bevrachtingsovereenkomsten met overdracht van het economisch zeggenschap over het schip (rompbevrachting en sloopshuurkoop);
- bevrachtingsovereenkomsten zonder overdracht van het economisch zeggenschap over het schip (tijdbevrachting, reisbevrachting, tonnageovereenkomst, ligovereenkomst, overeenkomst om te liggen en/of te varen);
- vervoerovereenkomsten die het vervoer van goederen aan boord van een binnenschip tot voorwerp hebben;
- vervoerovereenkomsten die het meenemen van binnenschepen tot voorwerp hebben (duwovereenkomsten, sleepovereenkomsten, sloopstreinovereenkomsten)

Voortaan zijn de bepalingen van boek X, titel 4, van het Wetboek van economisch recht niet langer van toepassing op vervoerovereenkomsten die niet het vervoer van goederen aan boord van het schip tot voorwerp hebben.

Tevens is uitdrukkelijk bepaald dat de huurbepalingen uit het Burgerlijk Wetboek en deze m.b.t. financieringshuur niet van toepassing zijn op de in deze wet geregelde overeenkomsten.

Het vervoer van passagiers per binnenschip wordt niet in deze wet geregeld.

V.

Daarbij bevat dit nieuwe wettelijk kader t.a.v. alle geregelde binnenvaartcontracten een regeling m.b.t. ongeoorloofde bedingen en ongeoorloofde handelingen.

Ongeoorloofde bedingen zijn met name:

- onrechtmatige bedingen, d.w.z. bedingen van een overeenkomst die, alleen of in samenhang met andere bedingen, een kennelijk onevenwicht scheppen tussen de rechten en plichten van de contractspartijen;
- nietige bedingen:
 - miskenning ADN en CDNI voorschriften;
 - miskenning regels van openbare orde, dwingend recht of op straffe van verval voorgeschreven regels die in deze wet, het Scheepvaartwetboek of in andere regelgeving zijn opgenomen;
- verbod van misbruik van economische afhankelijkheid door eenzijdig opleggen van onbillijke tarieven of onbillijke voorwaarden.

Ongeoorloofde handelingen zien op het:

- verbod om beroep te doen op een niet verzekerd schip
- verbod misbruik positie van economische afhankelijkheid

Er wordt daarbij echter geen afbreuk gedaan aan het principe dat op het gebied van het nationale en internationale goederenvervoer over de binnenwateren in de Europese Unie door de betrokken partijen vrij overeenkomsten worden gesloten en vrij over de prijzen onderhandeld.

VI.

M.b.t. de tussenkomst van vervoerstussenpersonen geldt voortaan dat:

- de vervoerscommissionair, wat zijn contractuele verplichtingen betreft, gelijkgesteld wordt met de vervoerder t.a.v. de afzender en met deze laatste t.a.v. de ondervoerder;
- de vervoerscommissionair niet tegelijk als vervoermakelaar kan optreden;
- bij gebrek aan andersluidend beding, de vervoermakelaar recht heeft op een vergoeding van 5%, met, op straffe van verval, een maximum van 10%;
- indien meer dan één makelaar tussenkomt, het totaal van de provisies niet meer dan 10 ten honderd van de vracht mag te boven gaan, op straffe van verval van alle recht op provisie en verplichting tot terugbetaling van de ontvangen bedragen.
- een beding tot betaling van de vracht bij of door de vervoermakelaar, het vorderingsrecht van de vervoerder tegen de afzender en de geadresseerde of van de vervoerder tegen de bevrachter niet aantast;
- het niet mededelen of een verkeerde of laattijdige mededeling door de vervoermakelaar van de medecontractant van de vervoerder, de vervoermakelaar niet tot medecontractant maakt, maar wel dat deze gehouden is tot vergoeding van alle daaruit voortvloeiende schade;

VII.

Behoudens het verbod van compensatie tussen de verschuldigde vracht en een betwiste vordering van de bevrachter alsook het verbod van inkorting van de verjaringstermijn van 5 jaar, zijn de bepalingen inzake de overeenkomsten van rompbevrachting en scheepshuurkoop van aanvullend recht.

Zij kunnen bijgevolg, mits inachtneming van het verbod inzake onrechtmatige bedingen, vrij door partijen ter zijde worden gesteld.

Onder voorbehoud van de bepalingen m.b.t. onrechtmatige en nietige beding en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen kunnen partijen tevens contractueel afwijken van de nieuwe wettelijke bepalingen m.b.t. tijd- en reisbevrachting en m.b.t. de ligovereenkomst en de overeenkomst om te liggen en/of te varen.

Voor deze overeenkomsten geldt een verjaringstermijn van één jaar, die niet kan worden verkort.

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade aan de goederen in het geval van opslag wordt voortaan op dezelfde wijze geregeld als voor schade aan de goederen tijdens het vervoer.

VIII.

M.b.t. de overeenkomst tot vervoer van goederen aan boord van een schip wordt de bestaande regelgeving bij internationaal vervoer, het CMNI-verdrag, uitgebreid tot elk vervoer per binnenschip waarbij goederen aan boord ervan worden vervoerd en dat thans niet valt onder de bepalingen van het CMNI-verdrag.

Aldus zijn de nieuwe wettelijke bepalingen van toepassing op vervoer per binnenschip binnen het kader van een tijd- of reisbevrachting, tonnageovereenkomst, overeenkomst om te liggen/en

of te varen, de overeenkomst voor multimodaal vervoer, waarbij verschillende vervoermodi worden gebruikt, en de overeenkomst voor fleximodale vervoer, waarbij de vervoerwijze niet bepaald werd.

Wel zijn bij vervoer dat niet valt onder de toepassing van het CMNI-verdrag de 3 in art. 25.2 CMNI-verdrag toegestane aanvullende ontheffingsgronden – navigatiefouten, brand, tijdelijke niet zeewaardigheid van het schip - van toepassing, behoudens andersluidend beding.

Daar het CMNI-verdrag geen uitputtende regeling van de betreffende vervoerovereenkomst bevat, voorziet de nieuwe wet in een reeks aanvullende bepalingen, deels overgenomen uit de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, deels daarvan afwijkend of geheel nieuw.

Tenzij anders bepaalt en met uitzondering van de regeling inzake zekerheidsrechten, waarvan niet kan worden afgeweken, zijn deze aanvullende bepalingen, die eveneens van toepassing zijn op vervoer dat onder het CMNI-verdrag valt, van regelend recht.

Verschillend t.o.v. de huidige regelgeving zijn daarbij onder meer volgende bepalingen:

- voortaan kan de aankomst van het schip op de laad- of losplaats ook elektronisch gemeld worden en neemt de ligtijd een aanvang zodra het schip is aangekomen en gemeld. Op straffe van verval van recht moet een betwisting m.b.t. de aankomsttijd binnen de 24 uur van de kennisgeving geschieden.
- zon- en wettelijke feestdagen gelden mee in de ligtijd.
- voor de bepaling van de ligtijd kan de Koning indicatoren vaststellen;
- bij overschrijding van de ligtijd heeft de vervoerder recht op een schadevergoeding. Deze kan contractueel overeengekomen zijn, of bij gebreke daaraan, een vergoeding gebaseerd op de werkelijke, door de vervoerder te bewijzen, geleden schade;
- de afzender beschikt over bijzondere beëindigingsrechten indien het schip niet lading- of vaargeschikt is of niet voorzien van de wettelijke vereiste documenten en bemanning;
- het schip wordt vermoed geschikt te zijn om te varen als het voorzien is van de geldige scheepscertificaten;
- het schip is vermoed geschikt te zijn om te varen als het voorzien is van de geldige certificaten;
- laden van het schip zonder voorafgaandelijke opmerking geldt als vermoeden dat het schip ladinggeschikt is;
- de vervoerder beschikt over bijzondere beëindigingsrechten bij vergaan van het schip of ernstige beschadiging tijdens de uitvoering van de reis alsook indien de ligtijd of, bij een gezamenlijke laad- en lostijd, de helft van de ligtijd sedert het tijdstip van aankomst op de losplaats, met 48 uren overschreden is, zonder dat met lossing een aanvang is genomen;
- de foutvracht bedraagt voortaan minstens 1/2^{de} van de vracht, desgevallend vermeerderd met de vergoeding wegens overschrijding van de ligtijd.
- bij geschillen bij de inontvangstneming van de goederen wordt op vordering van een belanghebbende de staat der goederen onderzocht, gebeurlijk op beschikking van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank.

IX.

Bij de overeenkomsten tot meenemen is het vervoerde goed het mee te nemen binnenschip, waarbij niet relevant is of dit meegenomen schip beladen is of niet.

Onder meenemen wordt aldus verstaan het in een duwstel, gekoppeld samenstel of sloopstrein meenemen van één of meer binnenschepen.

Onder meenemen wordt naast het duwen of anderszins meenemen mede verstaan het koppelen en ontkoppelen dan wel in een sloopstrein opnemen of eruit verwijderen, verhalen en ter bestemming neerleggen van het binnenschip, maar niet, behoudens andersluidend beding, diensten aan boord van het meegenomen binnenschip, zoals het verlenen van toezicht of assistentie bij het laden, stuwen, vastzetten en lossen van de goederen.

Indien tevens toezicht of assistentie bij het laden en lossen van de goederen als onderdeel van de overeenkomst is overeengekomen, zijn op die werkzaamheden de betreffende bepalingen inzake vervoer van goederen hierop van toepassing.

Het meenemen van een schip in het kader van hulp of berging valt echter niet onder de werkingssfeer van de nieuwe regeling.

Met de invoering van de sloopstreinovereenkomst en het begrip sloopstrein, wordt daarbij rekening gehouden met nieuwe vervoerstechnieken waarbij samenstellen van elektronisch of automatisch aangestuurde schepen worden ingezet en waarbij de navigatie in handen is van één van deze schepen dan wel vanop afstand geschiedt (“smart shipping”).

Als gevolg van het buiten toepassing verklaren van boek X, titel 4, van het Wetboek van economisch recht en de nieuwe regels voor de overeenkomsten tot meenemen, geldt voortaan voor alle vervoerovereenkomsten een zelfde verjaringstermijn, namelijk 1 jaar.

De nieuwe wettelijke regeling voorziet daarbij in een aantal algemene bepalingen die van toepassing zijn op alle overeenkomsten van meenemen en die i.h.b. betrekking hebben op de verplichtingen en aansprakelijkheden van de opdrachtnemer en opdrachtgever jegens elkaar.

Voor de opdrachtnemer houdt zulks in:

- het inzetten van een geschikt schip;
- het uitvoeren van de overeenkomst volgens de regels van de kunst;
- en binnen de contractueel voorziene termijn of, bij gebreke daaraan, binnen een redelijke termijn
- vergoeding van de door de opdrachtnemer, zijn uitvoeringsagenten of aangestelden, aan het meegenomen schip veroorzaakte schade;

Voor de opdrachtgever houdt zulks in:

- informatieplicht m.b.t. het meegenomen schip en de meegenomen lading ervan;
- het ter beschikking stellen van een vaarwaardig mee te nemen schip;
- betaling van de vracht en alle kosten veroorzaakt door de uitvoering van de opdracht;
- vergoeding van de door de opdrachtgever, zijn uitvoeringsagenten of aangestelden, aan het meenemende schip veroorzaakte schade

Indien het meegenomen schip beladen is in het kader van een door de opdrachtgever met een afzender gesloten vervoerovereenkomst, waarbij de opdrachtgever zich als vervoerder verbonden heeft, wordt de opdrachtnemer beschouwd als een lasthebber van de vervoerder en wordt zijn aansprakelijkheid en die van zijn lasthebbers en aangestelden geregeld overeenkomstig de bepalingen van toepassing op overeenkomsten van goederenvervoer.

X.

Tenslotte bevat de wet een nieuwe, van de bestaande regelgeving afwijkende, regeling m.b.t. de aansprakelijkheid jegens derden ingeval van scheepvaartongevallen te wijten aan fouten van bemanningsleden of boordpersoneel tijdens de uitvoering van hun taken of van eenieder die vanop afstand taken van bemanning of boordpersoneel uitvoert.

Voortaan staat niet langer de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, maar wel van de scheepsexploitant van het schip centraal, waarbij onder scheepsexploitant wordt verstaan degene die het economisch zeggenschap heeft over het schip, d.w.z. het schip zelf of voor eigen rekening gebruikt of exploiteert en instaat voor de risico's verband houdende met het gebruik of de exploitatie van het binnenschip.

Ter bepaling wie de exploitant is, zijn daarbij de gegevens vermeld op de Rijnvaartverklaring, of bij gebreke daaraan, de vlootverklaring maatgevend.

Niettemin blijft de scheepseigenaar in een aantal limitatief opgesomde gevallen wel mede, in solidum, met de scheepsexploitant aansprakelijk, met name:

- indien de identiteit van de exploitant of de verzekeraar niet tijdig aan de schadelijder is medegedeeld;
- de exploitant niet bekend is of niet solvabel is, of
- het voorval onvoldoende verzekerd is

Tevens, indien bij een schadegeval jegens derden een samenstel, niet zijnde een sleep, betrokken is, zijn de onderdelen van dit samenstel, in solidum aansprakelijk voor de aan derden berokkende schade. Een sleepboot is slechts aansprakelijk indien deze de nautische leiding van de sleep had.

Bemanningsleden alsmede boordpersoneel en diegenen die vanop afstand taken van de bemanning of het boordpersoneel uitvoeren zijn jegens derden enkel wegens fouten of nalatigheden begaan bij de uitvoering van hun taken enkel jegens derden aansprakelijk ingeval van bedrog, zware fout of gewoonlijk voorkomende lichte fout.

De betreffende aansprakelijkheidsregeling laat onverlet:

- de regeling m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, zoals deze thans volgt uit het CLNI 2012-verdrag;
- het verhaal van de exploitant of scheepseigenaar tegen de schadeveroorzaker, waaronder ook degene die taken van bemanning of boordpersoneel vanop afstand uitvoert
- het verhaal van het onderdeel van een samenstel tegen een ander onderdeel van het samenstel dat de schade heeft veroorzaakt.