

Waarom een nieuw Belgisch Maritiem Wetboek noodzakelijk is

*Een bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 aange-
stelde Commissie Maritiem Recht bereidt momen-
teel een nieuw Belgisch Maritiem Wetboek voor,
dat in 2010 in werking moet treden. Ongetwijfeld
wordt dit voor de nieuwe Belgische regering één
van de belangrijkste wetgevende projecten.*



PROF. DR. ERIC VAN HOOYDONK
(UNIVERSITEIT ANTWERPEN)
VOORZITTER VAN DE COMMISSIE
MARITIEM RECHT
ADVOCaat, ERIC VAN HOOYDONK
ADVOCATEN

Het herzieningsproces wordt gesteund door vele instanties, waarbij vooral hulde moet worden gebracht aan uittredend minister van Mobiliteit Renaat Landuyt en de Koninklijke Belgische Redersvereniging.

Voor de eerste maal in de Belgische politieke geschiedenis is de redactie van een wetboek voorafgegaan door een brede publieke consultatie op basis van een Groenboek: een hedendaagse aanpak die past bij de ambitie van onze haven- en scheepvaartsector, voor wie het op stapel staande wetboek van groot belang is.

Het waarom is samen te vatten in drie argumenten.

In de eerste plaats actualiseert het nieuwe wetboek een essentieel onderdeel van het Belgisch handelsrecht. De huidige Zeewet, opgenomen in het Wetboek van Koophandel, dateert van 1879 en berust grotendeels op het Franse Wetboek van Koophandel van 1807, dat zelf een slaafse kopie is van de Ordonnance de la Marine van Lodewijk XIV van 1681.

Het is duidelijk: de Belgische Zeewet is vandaag achterhaald door de realiteit van de maritieme bedrijvigheid. Meer dan de helft van de bepalingen zijn wereldvreemd en irrelevant. De Zeewet regelt niets over containers, gevaarlijke goederen en elektronische gegevensuitwisseling, en is voorbijgestreefd door buitenlandse wetboeken. De Zeewet is bovendien

onsamenhangend en onoverzichtelijk. Een behoorlijk wetgevingsbeleid veronderstelt een geheel nieuwe codificatie van het maritiem recht.

Ten tweede moet het nieuwe wetboek de competitieve positie van de hele Belgische maritieme cluster versterken.

Maritiem België behoort tot de wereldtop: Antwerpen is de tweede Europese haven, Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik staan in hun markten eveneens aan de Europese spits.

België heeft de zeventiende grootste koopvaardijvloot ter wereld en de negende belangrijkste transportverzekeringmarkt, en onze baggerbedrijven veroveren alle continenten.

België bezit een internationaal gerenommeerde expertise inzake waterbouwkunde, nautische wetenschappen, transporteconomie en zeerecht.

België maakt deel uit van de Raad van de IMO en bepaalt zo mee de maritieme wereldpolitiek.

Deze Belgische maritieme cluster moet echter kunnen functioneren binnen een aantrekkelijk wetgevend kader, gekenmerkt door rechtszekerheid voor alle dienstverleners en hun klanten, door kenbaarheid en overzichtelijkheid van de normering. De wetgeving moet dus aansluiten bij internationale regels, de realiteit van het bedrijfsleven en de hedendaagse scheepvaart- en haventechniek.

En tenslotte moet het nieuwe wetboek de maritiem-juridische dienstverlening aanmoedigen. België is een historisch belangrijk forum voor maritieme geschillen. Omwille van technologische verbeteringen, en niet in het minst de containerisatie, kalfde de maritieme advocatuur in vele havens af. De afname van het werkvolume is in België uiterst zorgwekkend. En ondanks de toenemende kritiek op Londen als maritiem-juridisch-financieel zakencentrum, komt Antwerpen -in tegenstelling tot Hamburg en Rotterdam- niet in beeld als alternatief: Antwerpen heeft niet eens een maritiem arbitragecentrum.

Een goede maritieme wetgeving moet Antwerpen, Vlaanderen en België op de wereldkaart van de maritieme business zetten, en kan als dusdanig beschouwd worden als een verkoopargument.

www.zeerecht.be
www.droitmaritime.be