

AMBOS

L A W Y E R S

Juridische uitdagingen bij autonome scheepvaart

28 Oktober 2021



Belgische Vereniging voor Zeerecht
Association Belge de Droit Maritime

Belgisch – Nederlands Colloquium
Antwerpen Belgium

Overzicht

- 1. Introductie**
- 2. Definities**
- 3. Pro's & Contra's**
- 4. Toegelaten?**
- 5. Juridische uitdagingen en bedenkingen**
- 6. Aanbevelingen**

schip

Definities

Art. 1.1.1.3. Schepen

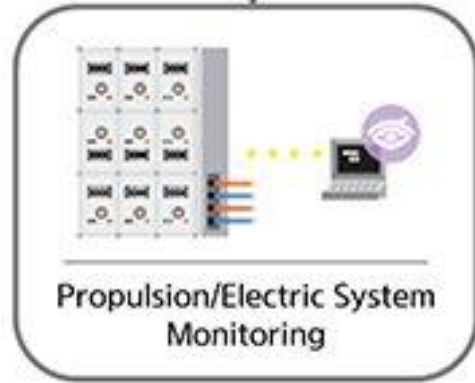
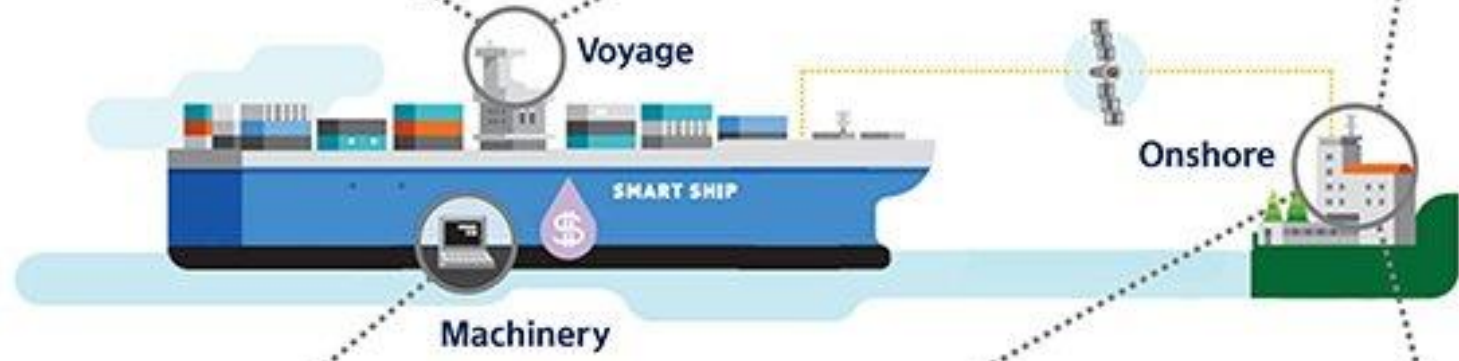
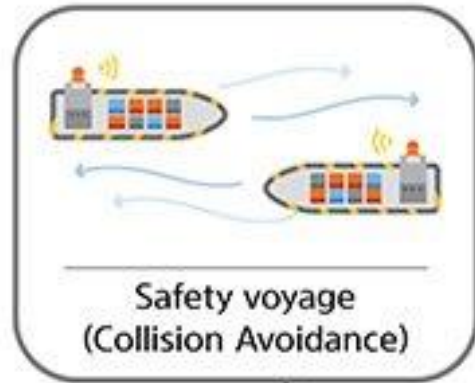
§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder : 1° "schip" : elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, water-vliegtuigen en amfibievoertuigen;

Definities

Automatisatie van schepen

- AIS & GPS
- Auto-pilot
- Smart ship
- Reduced crew





onbemand schip

Definities

ONBEMAND ≠ AUTONOOM VAREN

- Volledige crew
- Beperkte crew & automatische besturing
- Afstandsbesturing & beperkte crew
- Afstandsbesturing & onderhoudspersoneel
- Afstandsbesturing zonder personeel (via SCC – Shore Control Centre)
- 1 SCC voor meerdere schepen









Definities

Wetgeving?

Koninklijk besluit van 16 juni 2021 betreffende onbemande vaart in Belgische maritieme zones en tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten, B.S. 24 juni 2021.

Art. 1, 2°

“onbemand schip”:

een zeeschip dat voor zijn volledige reis of een deel daarvan deels zonder menselijke tussenkomst kan varen of dat met besturing vanop afstand kan varen. Voor de toepassing van dit besluit, worden centra voor besturing op afstand beschouwd als een integrerend deel van het onbemande schip.

-> enkel “zeeschip”

Definities

Art. 1 Zeewet:

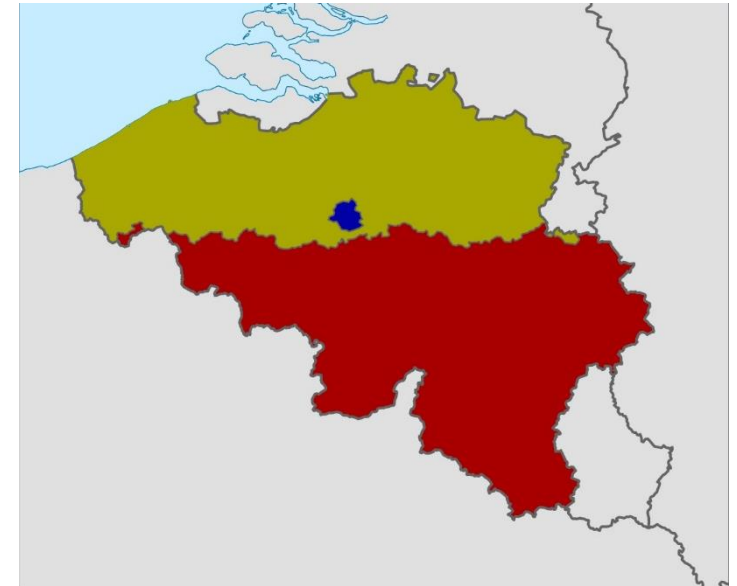
~~Voor de toepassing van deze wet worden als zeeschepen beschouwd alle vaartuigen van ten minste 25 ton, bestemd of gewoonlijk gebruikt voor personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart of enige andere winstgevende scheepvaartverrichting ter zee.~~

art. 1.1.1.3, §1, 7° Belgisch Scheepvaartwetboek

7° "zeeschip" : elk schip dat beschikt of dient te beschikken over een certificaat van registratie, een veiligheidscertificaat of enige andere officiële akte waaruit blijkt dat het schip geschikt is om te worden gebruikt op de zeewateren, alsook elk schip dat blijkens zijn constructie bestemd is om op de zeewateren te worden gebruikt, met uitzondering van binnenschepen; de inschrijving van het schip in een register van zeeschepen geldt als een vermoeden dat het schip een zeeschip is;

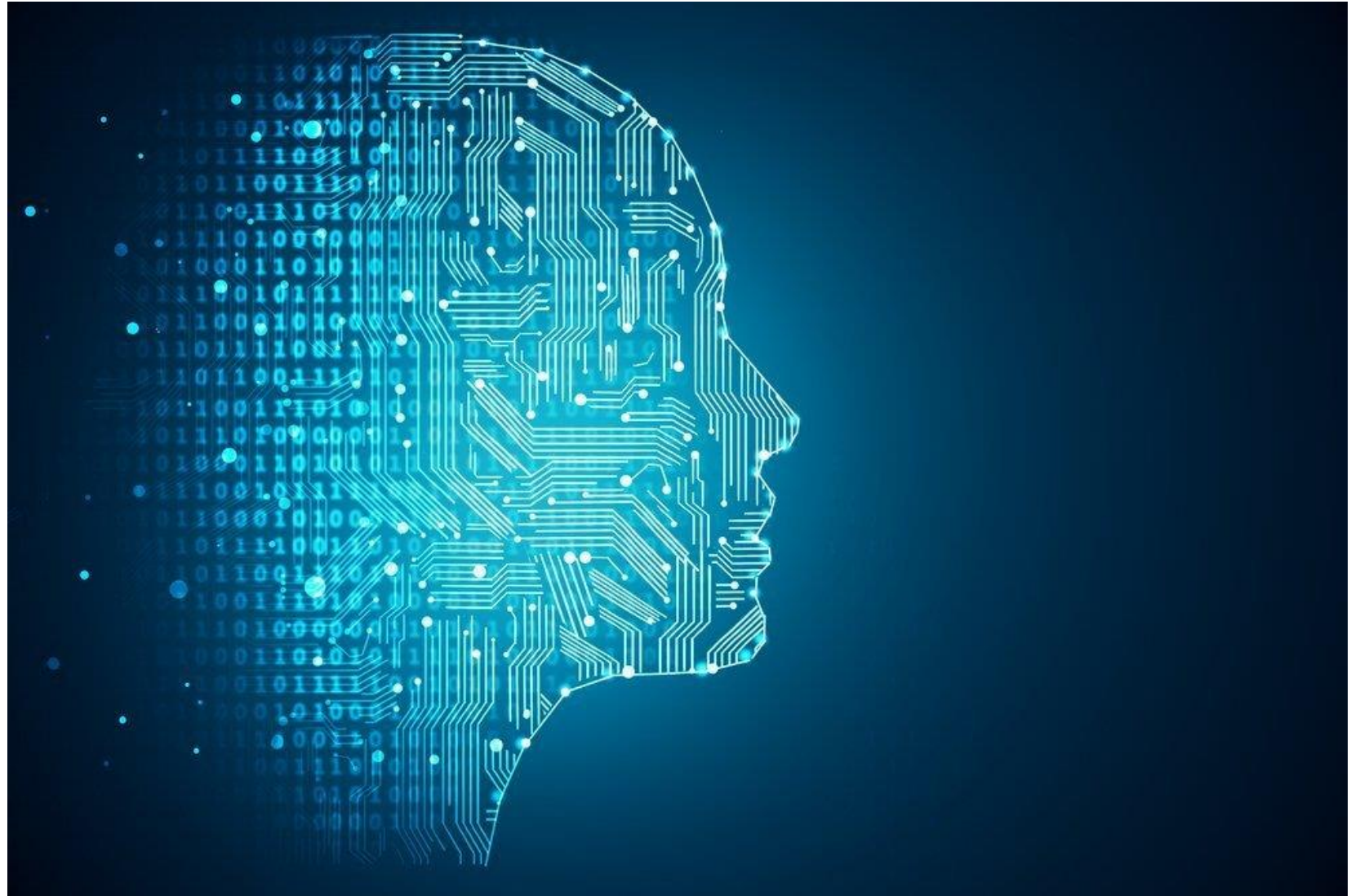
Definities

Binnenvaart?





autonoom schip









Pro's & contra's onbemand of autonoom varen

Pro	Contra
Goedkoper (geen crew)	Crew nodig (human factor)
24u inzetbaar	Communicatie?
Veiliger?	Minder veilig? (Cybersecurity)
Meer ruimte voor cargo aan boord	Vatbaarder voor technische problemen – crew aan boord kan sneller verhelpen
	Noodsituaties – andere schepen?

Pro's & contra's onbemand of autonoom varen

Veiliger?

- 80% scheepvaartongevallen = puur menselijke fout
- Mensen & hulpverlening
- Cybersecurity
- Technische uitrusting
- Dataverbinding – 5G

Toegelaten?

Toelating?

België wil pionier zijn, samenwerking tussen DG Scheepvaart, Vlaamse Waterweg, KBRV en een aantal pionierbedrijven

Internationale persconferentie mei 2021 over “MASS”

Toelating?

KB 16 juni 2021: bijzondere toelating “vaarvergunning”
nodig van DG Scheepvaart

- Enkel voor maritieme zones van België
- Enkel van toepassing op zeeschepen - > binnenvaart? Estuaire vaart?
- Niet enkel voor Belgische rechtspersonen (of natuurlijke personen)
- Bijzondere aanvraagprocedure (veel gegevens nodig)
- Waaronder een “technisch dossier overeenkomstig de vereisten van de administratie”
- Attest van inschrijving van het register van onbemande schepen

Toelating?

Andere instanties of partijen

- *Loodswezen & Traffic Control*
- *Port Services (aanmeren – dokken – terminals)*
- *Scheepvaartinspectie – scheepvaartpolitie*
- *Classificatiemaatschappijen*

Toelating?

- Specifieke voorwaarden opgelegd door DG Scheepvaart
- *Art. 3 KB Het onbemande schip moet voldoen aan de maritieme verdragen van de IMO zoals gedefinieerd in [artikel 1.1.2.1](#) van het Belgisch Scheepvaartwetboek, alsook aan het [CLC-Verdrag 1992](#), het [BUNKER-verdrag](#), het [WRC-verdrag](#), het [MLC-Verdrag](#) en het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, opgemaakt te Londen op 9 april 1965, voor zover het onbemande schip onder het toepassingsgebied ervan valt en waarbij de minister conform de internationale verdragen gemachtigd is om in de vaarvergunning afwijkingen toe te staan.*

Toelating?

- *“voor zover het onbemande schip onder het toepassingsgebied ervan valt”*
- Elke internationale definitie onderzoeken!
- Hague Rules: *“any vessel used for the carriage of goods by sea”*

Juridische uitdagingen

COLREG 1972 – regulation 5

"every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision."

Juridische uitdagingen

SOLAS

SOLAS 10 Chapter V, regulation 14

'[f]rom the point of view of the safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned'.

Juridische uitdagingen

UNCLOS

Article 98

Duty to render assistance

Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers:

(a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost;

Juridische uitdagingen

HAGUE RULES

Art. 4.2 (of art. 2.6.2.6 BSW)

§ 2. Noch de vervoerder noch de exploitant van het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan ten gevolge van :

1° een handeling, nalatigheid of tekortkoming van de kapitein, een bemanningslid, de loods of een aangestelde van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;

Juridische uitdagingen

Oplossingen?

- ✓ Optie 1: Volledig nieuw regime nodig
 - Nieuwe verdragen
 - Productaansprakelijkheid?

- ✓ Optie 2: Inpassen in de huidige maritieme wetgeving mits nieuwe interpretaties of wijzigigen aan de verdragsteksten

Juridische uitdagingen

IMO – Regulatory Scoping Exercise

- ✓ Rapport (MSC 1-Circ.1638) klaar in mei 2021
- ✓ Conclusie: optie 2

Juridische uitdagingen

Lijst van onderwerpen waar de IMO op verder werkt:

- *the role and responsibility of the master;*
- *the role and responsibility of the remote operator;*
- *questions of liability;*
- *consistent definitions/terminology of MASS; and*
- *carriage of certificates.*

Juridische uitdagingen

Volgende stap:

- ✓ IMO is nu bezig met “guidelines”
- ✓ Advies Maritime Safety Committee
- ✓ Advies Legal Committee

Juridische uitdagingen

Aanbevelingen

- ✓ Raadpleeg en volg de rapporten van de IMO
- ✓ Informeren van cliënten
- ✓ Teleologische interpretatie van wetgeving

Bedankt voor de aandacht



philippe.vandijck@ambos.law

Philippe Van Dijck



philippe.vandijck@ambos.law

