

ONBEMANDE SCHEPEN HEBBEN PASSENDE REGULERING NODIG

ZEE- EN BINNENSCHEPEN VOOR VRACHT EN PASSAGIERS OP WEG NAAR DOORBRAAK

Als uitvloeisel van het Europese onderzoeksproject I2C (= 'Eye to Sea') over de geautomatiseerde detectie van illegale activiteiten op zee, waarbij een experimenteel drone ship werd ingezet, heeft **Prof. Dr. Eric Van Hooydonk** een studie uitgevoerd naar de regulering betreffende onbemande koopvaardij schepen.

Deze studie verschijnt in het eerstvolgende nummer van het gereputeerde Journal of International Maritime Law. Onbemande scheepvaart staat voor een doorbraak, in lijn met deze van luchtdrones en zelfrijdende auto's.

Experimentele technische studies zijn in uitvoering. Onbemande scheepvaart kan op afstand bestuurd schepen betreffen, maar ook autonome, computergestuurde schepen, of een mix van beide technologieën.

Het rapport van Prof. Eric van Hooydonk is de allereerste omvattende studie over het onderwerp. Ze bestrijkt het internationaal zeerecht alsook het nationaal publiek en privaat zeerecht. Ze peilt naar de bruikbaarheid van het zeerecht voor de regulering van de onbemande handelsvaart en naar de nood aan een specifiek reguleringsbeleid en de aanpassing van de vigerende regels.

De onderzoeker concludeert vooreerst dat onbemande vaartuigen in de context van de meeste internationale regels zullen kunnen beschouwd worden als 'schepen'. Wat dat aspect betreft dringen zich dus weinig regelgevende interventies op.

Het zeerecht kan in principe blijven gelden. Problematischer is de internationale regulering betreffende de band tussen de vlagstaat en het schip waarvan het de nationaliteit heeft. Het internationaal recht vereist een 'wezenlijke band' tussen de vlagstaat en het schip, welke o.m. tot uitdrukking komt de regulering van en het toezicht op de officieren en de bemanning van het schip, welke laatste op onbemande schepen ontbreken.

Het internationaal recht behoeft hier fundamentele heroverweging. De nationale regels betreffende de kapitein en de bemanning verliezen hun relevantie. Het statuut van de loods, de sleepboot, de havenkapitein en de verkeersbegeleider zullen in het tijdperk van de onbemande scheepvaart fundamenteel moeten worden herdacht.

De meest bestendige figuren van het zeerecht worden ironisch genoeg allicht de verstekeling die zich aan boord van een onbemand vaartuig verschuilt, en de maritieme terrorist of hacker.

Ongetwijfeld rijst een nood aan nieuwe technische veiligheidsregulering en aan scherpere regels over o.m. de registratie van navigatiegegevens (voyage data recorders). Het handelsrecht blijkt redelijk goed bestand tegen de doorbraak van onbemande scheepvaart.

De internationaal gangbare regels over bevrachtingen, vervoer van lading en passagiers, de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de aansprakelijkheid bij aanvaringen en milieuverontreiniging, berging, scheepsbeslag, voorrechten en hypotheek kunnen in wezen intact blijven.

Aspecten die wel nieuw denkwerk zullen vereisen zijn de rol van de scheepsagent en de scheepsmanager. Concluderend stelt Prof. Van Hooydonk dat het zeerecht, na de doorbraak van o.m. de stoomvaart en de container, ook deze van de onbemande scheepvaart zal kunnen doorstaan, op voorwaarde dat tijdig de nodige regelgevende aanpassingen worden gerealiseerd.

BRON: DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2015 – 065