

# Internationale handel en het toegangs- en doorvaartrecht in havens

Eduard Somers

Gewoon Hoogleraar Universiteit Gent

## ABSTRACTS

*Internationale handel, transport en transportrecht zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In het geval van vervoer over zee is het uiteraard van belang op welke wijze de toegang van schepen tot de havens is geregeld. De kernvraag is hierbij of er een recht van toegang tot havens bestaat in hoofde van de koopvaardij-scheepvaart. Deze bijdrage onderzoekt deze vraag in het licht van de internationale regelgeving en het soevereiniteitsrecht van de kuststaten over hun staatsgebied. Op grond van een analyse van de toepasselijke verdragen en van het gewoonterecht kan worden besloten dat er geen op zich zelf staand recht van toegang bestaat. M.a.w. kuststaten kunnen niet worden gedwongen tot het toelaten van koopvaardij-schepen en beslissen zelf over de toegang. Hoewel in de rechtsleer betwist dient zich een zelfde besluit aan voor schepen in nood of schepen die assistentie nodig hebben. Bij gebreke van toepasselijke verdragsrechtelijke regelingen kan het soevereiniteitsrecht van de kuststaten niet worden opzij gezet. Nadat een schip toegang heeft gekregen tot een haven kan een bijzondere toestand ontstaan indien de dokken van de haven ook gebruikt worden als verbinding tussen twee waterwegen. In het geval van de haven van Antwerpen heeft dit geleid tot een geschil over de betaling van doorvaartrechten in de dokken die de verbinding vormen tussen de Schelde en het Albertkanaal. Het hof van beroep te Antwerpen was hierbij de mening toegedaan dat dergelijke doorvaart valt onder de vrijheid van scheepvaart op de Schelde zoals die in het Scheidingsverdrag van 1839 werd vastgelegd. Ten onrechte meent het Hof van Cassatie dat de doorvaart door de dokken niet onder deze vrijheid van scheepvaart valt en dat aldus doorvaartrechten moeten worden betaald aan het Antwerpse Havenbedrijf.*

✧ ✧ ✧

*Le commerce international, transport international et le droit régissant le transport sont indissociablement liés. Dans le cadre du transport maritime, il est opportun de régler de quelle manière est organisé l'accès des navires aux ports. La question centrale est de savoir si le droit d'entrer aux ports existe en matière de marine marchande. Cette contribution traite cette question à la lumière de la réglementation internationale et du droit souverain qu'ont les états côtiers sur leur territoire. Sur base de cette analyse des traités applicables et du droit coutumier, il peut être conclu qu'aucun droit applicable n'existe en tant que tel. En d'autres termes, les états côtiers ne peuvent pas être contraints d'accepter des navires de commerce et décider seuls de l'accès. Bien que dans la doctrine, l'on conteste qu'un même arrêté règle la matière des navires en détresse et de ceux ayant besoin d'assistance. A défaut de dispositions conventionnelles, le droit souverain des états côtiers ne peut être écarté. Après qu'un navire ait reçu l'accès à un port, une situation particulière peut voir le jour si les bassins du port sont aussi utilisés comme liaison entre des voies navigables. Dans le cas du port d'Anvers, cela a mené à un conflit quant au paiement des droits de passage dans les bassins formant une liaison entre l'Escaut et le canal Albert. La Cour d'appel d'Anvers était ici d'avis que de telles traversées de navires relevaient de la liberté de navigation sur l'Escaut, comme ce qui avait été établi dans le Traité des XXIV articles de 1839. La Cour de cassation a estimé à tort que le passage par les bassins ne relevait pas de cette liberté de navigation et que les droits de navigation devaient donc être payés à l'autorité portuaire anversoise.*

✧ ✧ ✧

*International trade, transport and transport law are inextricably linked to one another. In the case of carriage by sea, it is, of course, important how access of ships to ports is regulated. The key question here is whether there is a right of access to ports for merchant shipping? This contribution seeks to examine this question in the light of international regulations and the sovereignty of coastal states over their territory. Based on an analysis of the applicable treaties and of customary law, it can be concluded that there is no stand-alone right of access. In other words, coastal states cannot be forced to allow merchant ships to enter and they decide themselves whether or not to grant them access. Though disputed in legal doctrine, the same conclusion should be drawn for ships in distress and ships in need of assistance. In the absence of any applicable provisions of treaty law, the sovereignty of the coastal states cannot be overridden. After a ship has gained access to a port, a peculiar situation can arise if the port's docks are also used to connect two waterways. In the case of the port of Antwerp, this resulted in a dispute over the payment of passage fees for the docks linking the River Scheldt and the Albert Canal. In relation to this, the Antwerp Court of Appeal was of the opinion that such passage falls under the freedom of navigation on the River Scheldt as set out in the 1839 Separation Treaty. The Cassation Court wrongly holds that passage through the docks does not fall under such freedom of navigation and that, therefore, passage fees are due to the Antwerp Port Authority.*