

**Rechtspraak 2015 – 2021  
van de Kamer van Beroep  
bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart  
inzake straf- en geldboetezaken.**

Paul DE BAETS

*Ere-Kamervoorzitter Hof van Beroep te Antwerpen  
Rechter – voorzitter van de Kamer van Beroep  
bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart  
Voorzitter Onderzoeksraad voor de Scheepvaart*

**Abstract**

*De Rijn wordt beschouwd als de belangrijkste slagader van het Europese rivieren-netwerk.*

*De CCR is een rolmodel voor veel andere internationale riviercommissies en heeft een sterke positieve relatie en samenwerking met de EU. Sinds 1967 opereert de Beroeps-kamer van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) als onafhankelijk inter-nationaal gerechtshof. De behandeling van zaken voor de Kamer van Beroep en de bijbehorende uitspraken dragen bij aan het uniforme functioneren van de CCR.*

*Dit artikel biedt een diepgaande analyse van en inzicht in de belangrijkste zaken over strafbare feiten en boetes op de Rijn tussen 2015 en 2021.*

**I. Inleiding**

**1.**

Het internationaal statuut van de Rijn<sup>1</sup>, waarin onder meer een primair rechtsprekende bevoegdheid voorzien is, gaat terug tot het Octrooiverdrag voor de Rijn van 1804. Het beginsel en de uitwerking van de rechtsprekende bevoegdheid werd behouden in de Slotakte van het Congres van Wenen daterend van 9 juni 1815 en heeft later zijn weg gevonden via de Akte van Mainz (1831) naar het Herziene Rijnvaartverdrag van 17 oktober 1868, beter bekend als de **Akte**

<sup>1</sup> Voor een goed wetenschappelijk onderbouwd overzicht, zie M. DE DECKER, *Europees Internationaal Rivierenrecht*, Maklu, 2015, p. 999-1652, zie Andreas MAURER, *Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein*, in *150 Jahre Mannheimer Akte*, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2018, p. 9-22.

van Mannheim. Thans spreekt men van de **Herziene Rijnvaartakte van Mannheim** met (10) protocollen en uitvoeringsbesluiten ervan<sup>2</sup>, hierna in de tekst bondig als **AvM** weergegeven.

In 1868 kreeg het centraal besluitvormend bestuursorgaan, de **Centrale Commissie voor de Rijnvaart**<sup>3</sup> (hierna ook **CCR**), haar dominante rol, ook in rechtsprekende zaken. Omdat het na verloop van tijd moeilijk was wetgevende, regelgevende en rechtsprekende functies te verzoenen binnen de CCR, werd in 1963 besloten een autonoom functionerend Rijnvaarthof op te richten. De officiële benaming is **Kamer van Beroep CCR**<sup>4</sup>. Sedert 14 april 1967, bij de inwerkingtreding van de Overeenkomst van Straatsburg van 20 november 1963 tot wijziging van de herziene Rijnvaartakte, werd binnen de CCR een internationale appelinstantie gecreëerd (art. 45 bis AvM), bestaande uit onafhankelijke rechters uit de vijf verdragstaten<sup>5</sup> die ervaring hebben op het gebied van het zee- en binnenvaartrecht.

Beroep tegen uitspraken van de nationale gerechten van Rijnsoeverstaten in binnenvaartzaken kan, naar keuze van de partijen, ingesteld worden bij de bevoegde nationale gerechten of bij de Kamer van Beroep van de CCR, die in tweede én laatste instantie rechtspreekt, zowel in civiele zaken (art. 34 en 34 bis AvM)<sup>6</sup> als in strafzaken (art. 32 AvM)<sup>7</sup>.

De uitspraken hebben internationale gelding<sup>8</sup>.

Sinds april 2005 werkt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg samen met het **Institut für Transport- und Verkehrsrecht (ITV)** van de Universiteit van Mannheim.

Het instituut heeft een **Rechtsprechungsdatenbank *iwt-law.eu*** (<https://iwt-law.uni-mannheim.de>) ontwikkeld. Deze databank is een Duitstalige, digitale en gratis toegankelijke jurisprudentieverzameling met nationale en internationale vonnissen op het gebied van het binnenvaartrecht. Ook de (belangrijkste) arresten van de Kamer van Beroep CCR zijn erin opgenomen, soms met een samenvatting in de hoofding.

Hierna volgt een bespreking van 8 arresten door de Kamer van Beroep CCR die werden behandeld en uitgesproken tussen 2015 en 2021 in zaken en die betrekking hebben op strafzaken en/ of geldboetezaken.

<sup>2</sup> De teksten van al deze documenten hiervan kunnen zeer eenvoudig worden geconsulteerd op de zeer gebruiksvriendelijke, viertalige website van de CCR: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).

<sup>3</sup> De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is iets beter bekend onder de Franse benaming **Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)** of onder haar Duitse benaming **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**. De zetel en griffie zijn gevestigd in het Palais du Rhin te Straatsburg. De huidige secretaris-generaal is mevr. Lucia Luijten, topwetenschapper en hoofdambtenaar bij het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

<sup>4</sup> In het Frans **Chambre des Appels CCNR**. In het Duits **Berufungskammer ZKR**.

<sup>5</sup> Het betreft Frankrijk, Zwitserland, Nederland, België en Duitsland.

<sup>6</sup> Zie P. DE BAETS, "Rechtspraak 2014-2021 van de Kamer van Beroep bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart inzake scheepvaartgevallen en aanvaringen", *IHT* 2021/3, 239-258.

<sup>7</sup> Voor meer details, zie W.E. HAAK en mr. B.C. DE SAVORNIN LOHMAN, *Procederen in Rijnvaartzaken*, Sdu Uitgevers, Den Haag, 2008, p. 26-39; M. DE DECKER, *op.cit.*, nrs. 1612-1625 en meer specifiek nr. 1630 (strafzaken) en nrs. 1635-1639 (civiele zaken). Prof. De Decker benadrukt dat de rol en bevoegdheid van het Rijnvaarthof, zoals hij de Kamer van Beroep CCR betitelt, "uniek is ... en een toonbeeld (is) van een open-minded gedenationaliseerde oplossing van conflicten met een quasi steeds grensoverschrijdende impact" (nr. 1641).

<sup>8</sup> B.C. DE SAVORNIN LOHMAN, *Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschifffahrtsgerichtsbarkeit*, in 150 Jahre Mannheimer Akte (red. Hiram Kümper en Andreas Maurer), p. 147 e.v.

## **II. Bespreking van 8 arresten van de Kamer van Beroep CCR (2015-2021) inzake straf- en geldboetezaken.**

### **1. Arrest van 18 juni 2015**

**(503 B-2/15 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az503-b-215>):**

***hoger beroep tegen een vonnis van de Rijnvaartrechtbank van Duisburg-Ruhrort van 7 april 2014***

***ADN, verbod op werkzaamheden waarbij vonken kunnen ontstaan.***

Op 19 juli 2013 heeft de Waterwegpolitie van Orstlage Wesel bij km 820 van de Rijn het TMS 'Roxanna', beladen met Naphta Shell Soll, UN 1268, gecontroleerd en vastgesteld dat een bemanningslid in de achterste laadruimte aan bakboorzijde ontroestingswerkzaamheden uitvoerde met een naaldhamer.

Tegen de betrokken schipper H., in dienst van de eigenares van het tankbinnenvaarttuig, de BV B.H, werd een boetebeschikking opgesteld wegens overtreding van de Europese Overeenkomst betreffende het Vervoer van Gevaarlijke Goederen (ADN) van 20 mei 2000, meer bepaald het verbod om aan boord van tankers werkzaamheden uit te voeren waarbij vuur of vonken kunnen ontstaan (art. 8.3.5 ADN)

Er werd een boete (Bußgeld) opgelegd van 1.000,00 EUR. De beschikking werd aan betrokkene betekend op 9 oktober 2013. Bij brief van 20 oktober 2013 heeft mevrouw B., zaakvoerster van de eigenares B.V. B.H., namens betrokkene, bezwaar aangetekend. Als motivering verwees zij naar een bijgevoegd 'luchthamercertificaat' waarin te lezen viel dat '*de luchthamer in de laadzone mag worden gebruikt*'.(8.3.5 ADN). Het 'luchthamercertificaat' was een kopie van een testcertificaat d.d. 18 januari 2011 van NGK B (U.K.) voor een levering van *B 25 hard wire in coil to bsen 12166*.

De Waterwegpolitie repliceerde op 28 oktober 2013 om haar voor 30 november 2013 een document over te leggen waaruit kon worden aangetoond dat het gebruik van de naaldhamer aan boord van het TMS 'Roxanna' veilig was met betrekking tot 8.3.5 ADN.

Na het verstrijken van de termijn, zonder overlegging van enig stuk, werd het dossier doorgestuurd naar de Rijnvaartrechtbank te Duisburg-Ruhrort, die op 7 april 2014 vonnis velde in deze zaak.

De Rijnvaartrechtbank stelde dat betrokkene niet had ontkend een naaldhamer te hebben gebruikt, zijnde een pneumatisch bediend apparaat om roest te verwijderen en dat bij dergelijke werkzaamheden, metaal op metaal, het risico op het ontstaan van vonken zeer reëel was. Er was, volgens de Rijnvaartrechtbank, geen uitzonderlijke toestand. Zij bekrachtigde de opgelegde geldboete. Het vonnis werd betekend op 16 mei 2014.

Op 11 juni 2014 heeft de voornoemde zaakvoerster beroep aangetekend tegen het vonnis en verzocht om een toetsing door de Kamer van Beroep CCR te Straatsburg.

In de beroepsmotivering argumenteerde de vertegenwoordigster van betrokkene dat er niet-vonkende naalden werden gebruikt en volgens bijgevoegd testcertificaat zou blijken dat de naalden ook vonkvrij zijn volgens de Europese Richtlijn EN 10204:20043.1. Het Openbaar

Ministerie (Staatsanwaltschaft) Duisburg heeft daarop gereageerd bij brief van 20 juni 2014. Volgens haar was het beroep ongegrond.

De Kamer van Beroep CCR gaf de vertegenwoordigster van betrokkene een extra termijn tot 19 februari 2015 om duidelijk te maken waarom er sprake was van gevaarvrij gebruik van de kwestieuze naaldhamer van het merk ARK. Er volgde geen schriftelijke toelichting.

Ter zitting van 23 april 2015 heeft de vertegenwoordigster van betrokkene wel mondeling toegelicht, en dit voor het eerst, dat de door de agenten van de Waterwegpolitie geregistreerde informatie onjuist was: het bemanningslid had de ontroestingswerkzaamheden niet uitgevoerd in de laadruimte en had geen naaldhamer gebruikt, maar schuurpapier. Er lag wel een naaldhamer in een gereedschapskist ernaast, maar deze was niet gebruikt. Bovendien was deze naaldhamer voorzien van naalden van beryllium, die vonkvrij zijn. Zelfs indien er een vonk had kunnen ontstaan, dan nog was, gelet op het type lading, er geen enkel gevaar.

De Kamer van Beroep CCR oordeelde dat de beschuldigingen aan het adres van de Waterwegpolitie louter als defensieve beschuldigingen te aanzien waren en de bevindingen, opgenomen in een P.V. van de agent, in aanmerking genomen werden, dat bijgevolg het gebruikte apparaat van het merk ARK, op de markt gebracht door het Zwitserse bedrijf ARX AG, gebruikt werd als naaldpistool, bediend met perslucht en de naalden ervan met grote kracht tegen het bewerkte materiaal sloegen. Dat bij deze werkzaamheden het risico bestond, aldus het Hof, dat er vonken ontstaan konden, hetgeen ook nadrukkelijk opgenomen was in de gebruiksaanwijzing van ARK AG.

Bijgevolg oordeelde het Hof dat het gebruik van het ARK naaldpistool, ook van het type uitgerust met berylliumnaalden, in de laadruimte van het TMS 'Roxanna' geleid heeft tot een aanzienlijk risico op vonken en dus in strijd werd gehandeld met het ADN. Er is een wettelijk verbod op alle tankschepen zolang er geen toestemming is van de bevoegde autoriteit of een gasvrij certificaat voor het schip, uitzonderlijke omstandigheden die hier niet golden, bijgevolg werd het beroep, tijdig en naar vorm ingesteld, toelaatbaar verklaard, maar afgewezen ten gronde.

**2. Arrest van 12 november 2015 (499 P – 1/15):  
hoger beroep tegen een vonnis van het Tribunal pour la Navigation du Rhin  
te Straatsburg d.d. 27 mei 2013.**

*Betekening, beroepstermijn, verjaringstermijn.*

Hoewel niet opgenomen in de databank van de Universiteit van Mannheim, is het een interessante zaak.

Op 12 december 2012 inspecteerde de Gendarmerie Fluviale het dienstboekje van de bemanningsleden van tanker 'Eiltank 41' te Fessenheim. Het dienstboekje van de stuurman G. bevatte geen geldig visum en ook de vermelding in verband met het verwerven van het patent om als schipper te varen was niet in orde.

Voor deze overtredingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR / RheinSchV), tevens een schending van art. 32 AvM, werd hij gedagvaard voor de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg.

De Rijnvaartrechtbank was van oordeel dat betrokkene schuldig was en veroordeelde hem op 27 mei 2013 tot een geldboete van 200,00 EUR. Betrokkene G. was zelf niet aanwezig, maar vertegenwoordigd door zijn raadsman.

Bij gerechtsdeurwaardersexploot van 30 augustus 2013 stelde betrokkene G. hoger beroep in bij de Beroepskamer CCR. Hij argumenteerde dat het hoger beroep ontvankelijk was, gelet op de afwezigheid van betekening van de bestreden beslissing aan hem op zijn gekende domicilie te Duitsland en de vordering verjaard was.

Wat betreft de ontvankelijkheid van het hoger beroep, stelde de Kamer van Beroep CCR, dat de bepalingen van art. 37 lid 2 en art. 40 lid 3 AvM supranationale gelding hebben en de bepalingen van het nationale (Franse) recht primeren. Dat, ondanks de vertegenwoordiging door een raadsman van betrokkene voor de eerste rechter, er een betekening aan betrokkene zelf van het vonnis vereist was, nu het domicilie van de betrokkene bekend was. De Kamer van Beroep CCR verwees naar precedenten, zoals de arresten 85 P van 31 mei 1978, 283 P van 8 december 1993, 311 P en 313 P van 21 oktober 1994, om te besluiten tot de toelaatbaarheid van het hoger beroep.

Wat betreft de verjaring werd vastgesteld dat conform het toepasselijk Franse recht, meer bepaald art. 9 van de Code de procédure pénale, er geen stuiting had plaats gevonden binnen de termijn van 1 jaar, zodat de publieke vordering als uitgedoofd dient te worden beschouwd. De Kamer van Beroep CCR verwees naar haar arrest 446 P van 30 maart 2009.

Het geheel van kosten en uitgaven werden ten laste van de Franse staat gelegd.

### **3. Arrest van 31 juli 2017**

**(509 P-1/17/ <https://iwt-law.uni-mannheim.de/509-p-117>):**

***hoger beroep tegen een vonnis van het Tribunal pour la Navigation du Rhin te Straatsburg van 7 december 2015.***

***Sluis, beschadigd bij binnenvaren.***

Op 2 januari 2015 meldde de heer Z., werknemer van EDF in Vogelgrün aan de agenten van de Waterwegpolitie schade aan de installaties van de kleine sluiskamer en wees, na analyse van de video-opnamen het passagiersschip FGS 'A – Rosa Flora', dat op 1 januari 2015 tussen 12h.50 en 13h.10 de sluis was gepasseerd terwijl het stroomopwaarts voer, aan als diegene die de schade had veroorzaakt.

De heer Z. meldde aanvankelijk dat de reling van de linkervleugel van de bovenste sluisdeur was ingedeukt en meldde later, vanwege de mist in het gebied, na nadere inspectie, er ook schade aan de versterking van de ingang aan de linkerkant van de sluisdeur was en er ook een verplaatsing van de geleiderail van een drijvende bolder aan de rechtervleugel van de sluisdeur werd vastgesteld.

De onderzoekers inspecteerden de feiten en stelden vast dat deze schaden aanwezig waren, ze bekeken de later in beslaggenomen video-opnamen, waaruit bleek dat de vleugel aan de linker poort van de sluis in perfecte staat verkeerde vooraleer het FGS 'A – Rosa Flora' op 1 januari 2015 om 13h.04 de sluis binnenvoer. Een lid van de bemanning bevond zich tijdens het

sluismanoeuvre op het benedendek, de schipper-stuurman D.T. op het bovendek, dat naar bakboord was gekanteld. De beelden gaven ook aan dat het passagiersschip tijdens het manoeuvre meerdere malen tegen beide zijden van het sas beukte.

Het onderzoek werd voortgezet op 13 mei 2015 met het verhoor van de kapitein T., die in zijn hut lag te rusten tijdens het manoeuvre. Ook de schipper-stuurman D.T. werd verhoord. Deze verklaarde dat hij zich niet herinnerde dat er schade was veroorzaakt, wees erop dat de sluisdoorgangen smal zijn voor grote schepen zoals de FGS 'A – Rosa Flora' en het vaak voorkwam dat schepen tegen de randen van sluis stootten.

Schipper D.T. werd gedagvaard voor de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg voor de volgende overtredingen:

- het varen met het veronachtzamen van de regels van de algemene zorgplicht, waarbij de sluiskom werd geraamd met verschillende schaden tot gevolg
- het niet melden van een ongeval of incident met een schip aan de bevoegde autoriteiten

Bij vonnis van 7 december 2015 werd D.T veroordeeld tot twee boetes, een van 400,00 EUR en een van 300,00 EUR.

De vordering van EDF, als schadelijdende partij, werd ingewilligd ten belope van 27.640,00 EUR ten titel van schadevergoeding en ten belope van 300,00 EUR op grond van art. 475-1 van het Franse wetboek van Strafvordering, hoofdelijk ten aanzien van D.T en F. GmbH, eigenares van het FGS 'A – Rosa Flora'.

Zowel D.T. als de civielrechtelijk aansprakelijke partij F. GmbH hebben tijdig hoger beroep ingesteld op 25 mei 2016 tegen de strafrechtelijke en civielrechtelijke bepalingen van het vonnis bij de Kamer van Beroep CCR.

Het Openbaar Ministerie stelde incidenteel beroep in. De schadelijdende partij EDF verzocht om bevestiging van het bestreden vonnis maar verzocht om betaling van 3.000,00 EUR op grond van art. 475-1 van het Franse wetboek van Strafvordering.

De Beroepskamer oordeelde dat het hoger beroep en ingediende voorzieningen tijdig en regelmatig waren, dus het om een ontvankelijk beroep ging.

Partij D.T vorderde in hoofdzaak de vrijspraak, nu alle maatregelen waren getroffen aan boord, gelet op de lengte van het schip en het beperkt zicht (40 meter), de besturing vanaf het bovendek met radioapparatuur en een uitkijk op de boeg. Subsidiair stelde D.T. dat hij zijn zorgplicht en verplichting tot kennisgeving niet had verzuimd, aangezien hij niet op de hoogte was van de schade. F. GmbH argumenteerde dat er geen causaal verband was aangetoond tussen de vastgestelde schaden, op twee tijdstippen vastgesteld, en het manoeuvre.

EDF en het Openbaar Ministerie verzochten om een bevestiging van het bestreden vonnis.

De Kamer van Beroep CCR overwoog dat uit de onderzoeken en het proces, zoals gevoerd, bleek dat het FGS 'A – Rosa Flora' kort na 13h.00 van 1 januari 2015 het kleine sluiscomplex van Vogelgrün was binnengevaren bij een zeer beperkt zicht van 40 meter als gevolg van zware mist. Schipper D.T. stond aan het roer en had een uitkijk bij de boeg. Uit de videobeelden kon duidelijk vastgesteld worden dat het passagiersschip onder een hoek de sluis was binnengeva-

ren, aan bakboord de loopbrug van de linkervleugel van de bovenste sluisdeur had geramd, het schip van stuurboord naar bakboord werd geslingerd voordat het zich in het sas stabiliseerde.

Ook al werden de schade aan alle voorzieningen van het sluiscomplex niet meteen opgemerkt, de loopbrug van de linkervleugel voormeld was ingedeukt, de kegels van de drijvende meerpaal op de rechteroever waren verplaatst, de wapening tussen de geleiderail was opengescheurd. Een stuk rubber van 30 cm bij 20 cm groot en 3 cm dik zat vastgeklemd tussen het beton en de wapening. De schade werd duidelijk veroorzaakt door het manoeuvre van het FGS 'A – Rosa Flora'. Het feit van de inslag aan de voorzijde en de aanzienlijke schade hadden duidelijk door de betrokkene D.T. dienen opgemerkt te zijn en gelet op de bewegingen van het schip had hij de installaties moeten controleren, nadat hij ingestemd had met de schutting in het klein sluiscomplex, waarvan hij de afmetingen, ook voor zijn type schip, kende en bijgevolg voorzichtiger had moeten zijn bij het manoeuvre en zijn snelheid had dienen te minderen.

De Kamer van Beroep CCR trad de beoordeling van de eerste rechter bij, alsook de opgelegde strafmaat.

Wat de burgerlijke vordering betreft, werd geoordeeld dat het manoeuvre van het betreffende passagiersschip als oorzaak gold van de schade zowel aan het gangboord van de linker poortvleugel, de drijvende bolder als de versteviging ter linkerkant (instapgeleider).

Gezien het nauwe tijdsverband tussen het versluizen van het FGS 'A – Rosa Flora' en het ontstaan van de schade, werd geoordeeld dat het niet relevant was dat de schade in twee fasen werd vastgesteld. Het feit dat de inspecteurs het passagiersschip, dat haar reis voortzette, niet hebben kunnen onderzoeken en de schade niet contradictoair hebben kunnen vaststellen, kan de benadeelde EDF niet worden tegengeworpen.

Zowel de schade als direct gevolg van het impact van het schip op de constructies, als de kosten van het herstel van de schade werden behoorlijk bewezen geacht aan de hand van de ter zitting overgelegde stukken, o.m. de facturen van herstel, die niet onredelijk waren, gelet op spoedeisendheid van de reparatie, zodat de benadeelde partij niet kon worden verweten geen vergelijkende kostenramingen te hebben laten maken.

De hoofdelijk veroordeling, op burgerlijk vlak, werd bevestigd. As aanvulling op het bestreden vonnis legde de Kamer van Beroep CCR een betaling op van 1.500,00 EUR als niet terugvorderbare kosten, naast de proceskosten, dit hoofdelijk ten aanzien van de betrokkene D.T en de vennootschap naar Duits recht F. GmbH.

**4. Arrest van 31 juli 2017  
(510 P – 2/17 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/510-p-217>):  
*hoger beroep tegen een vonnis van het Tribunal pour la Navigation du Rhin te Straatsburg van 28 november 2016.  
Vormvoorschriften, ongeldig beroep.***

Betrokkene D. werd schuldig bevonden aan een overtreding van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) wegens het niet in acht nemen van de regels van de algemene zorgplicht. Er werd hem

een boete van 500,00 EUR opgelegd. Er was ook een nevenvordering van een burgerlijke partij BN3F die werd ingewilligd voor 1,00 EUR.

Betrokkene D. stelde in geldige vorm bij de Kamer van Beroep CCR beroep in op 6 december 2016, maar verzaakte om binnen de 4 weken na indiening van het beroepsschrift zijn schriftelijke motivering in te dienen, zoals bepaald in art. 37 AvM.

Nu aan dit vormvoorschrift niet werd voldaan, werd het hoger beroep ongeldig geacht. Bijgevolg werd het incidenteel beroep van het Openbaar Ministerie zonder voorwerp verklaard.

##### **5. Arrest van 31 oktober 2019**

**(517 P – 2/19 / <https://iwt-law.uni-mannheim.de/517-p-219>):**

***hoger beroep tegen een vonnis van het Tribunal pour la Navigation du Rhin te Straatsburg van 27 maart 2017.***

***Aanvaring, verjaring.***

Het voorwerp van het geschil vloeit voort uit een aanvaring op 30 oktober 2015 in de bovenste voorhaven van het sluizenstelsel Strasbourg-Neuhof tussen twee vaartuigen, enerzijds het TMS 'Lea', bestuurd door I.D. en het TMS 'Serenitas', bestuurd door schipper H. met de daaraan gekoppelde lichter 'Serenitas II'. De aanvaring veroorzaakte schade aan een openbaar bouwwerk. De aanvaring had plaats toen het TMS 'Lea' in de bovenste voorhaven van het sluisstelsel voer om de sluiskolk binnen te varen, terwijl het TMS 'Serenitas' met lichter de grote sluiskolk verliet. Als gevolg van de aanvaring werd TMS 'Lea' op een dukdalf (duc d'albe<sup>9</sup>) geduwd en beschadigde deze.

Het Openbaar Ministerie opende een onderzoek tegen schipper H. van TMS 'Serenitas' wegens het veronachtzamen van de algemene zorgplicht (art. 1.04 van het RPR en art. 32 AvM) en het beschadigen van andermans schip en de dukdalf.

Bij vonnis van 27 maart 2017 heeft de Rijnvaartrechtbank van Straatsburg schipper H. van TMS 'Serenitas' met lichter schuldig bevonden en veroordeeld tot een geldboete van 500,00 EUR.

Voor de eerste rechter waren er drie burgerlijke partijen, met name de Engelse verzeeraar A., de Franse vennootschap EDF en de Duitse vennootschap SMB S. De eerste rechter oordeelde dat de burgerlijke aansprakelijkheid uitsluitend en alleen bij schipper H. lag en de medeplichtigheid van de schipper I.D van het TMS 'Lea' niet aan de orde was.

De nevenvorderingen van de burgerlijke partijen werden ontvankelijk verklaard, maar de behandeling over de grond en omvang van deze vorderingen werd verwezen naar een zitting van 26 juni 2017.

Schipper H. en de vennootschap B., eigenares van het TMS 'Serenitas' en de lichter 'Serenitas II' hebben hoger beroep ingesteld voor de Kamer van Beroep CCR op 26 april 2017.

<sup>9</sup> Dukdalf is een 'zwarte meerpaal', een verbastering van het Franse 'duc d'albe', afgeleid van Duc d'Alba, de hertog van Alba, voor het eerst benoemd in 1671.



De vennootschap EDF, de vennootschap SMB S. en de verzekeraar AIG E. zijn tussengekomen en verzochten om een bevestiging van het bestreden vonnis, ondergeschikt, verzocht EDF om schipper H. en eigenares B. hoofdelijk te veroordelen tot betaling van 82.157,91 EUR, meer de rente vanaf 27 maart 2017 en een bedrag van 3.000,00 EUR op grond van art. 475-1 van het Franse wetboek van strafvordering. De vennootschap SMB S. en de verzekeraar AIG E. verzochten beiden de hoofdelijke veroordeling van de schipper H. en eigenares B. tot betaling van 2.500,00 EUR op grond van art. 475-1 van het hogervermelde Franse wetboek van strafvordering.

Het Openbaar Ministerie verzocht om de verjaring van de strafvordering vast te stellen, nu er binnen de periode van één jaar geen stuiting had plaats gevonden tussen het laatste onderzoek of vervolging na het beroep tegen het vonnis van 27 maart 2017, dit bij toepassing van art. 9 van het Franse wetboek van strafvordering.

De Beroepskamer CCR is het Openbaar Ministerie gevolgd en heeft de verjaring vastgesteld van de strafvordering en er bijgevolg niet kan geoordeeld worden over de strafvordering voor de Kamer van Beroep CCR.

Zodra de openbare vervolging verjaard is, zijn ook de bijkomende vorderingen van de burgerlijke partijen voor de strafrechter verjaard, overeenkomstig art. 10 van de Franse wetboek van strafvordering. Bijgevolg werden de nevenvorderingen in hoger beroep verworpen.

## **6. Arrest van 9 december 2020**

***(521 B-1/20 / [iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120](http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120)):***

***hoger beroep tegen een vonnis van de Rijnvaartrechtbank te Mannheim van 9 april 2019***

***Rusttijden, bedrijfsmodus, logboek.***

Betrokkene H. was op 5 en 6 maart 2017 bevelvoerend schipper van het TMS 'Majestic'. Op 5 maart 2017 voer hij op de Rijn nabij kilometerpaal 425 in bedrijfsmodus A1. Aan boord waren tevens de stuurlieden S. en K.. Rond 15h.30 kwam schipper E. aan boord. De reis werd om 19h.30 onderbroken te Sondernheim en voortgezet om 02h.00 op 6 maart 2017 in bedrijfsmodus B. Op dat moment had geen van de vier bemanningsleden de voorgeschreven minimale rusttijd van acht uur in achtgenomen (art. 3.12 nr. 5 b RSchPV).

Op 6 maart 2017 omstreeks 09h.00 is schipper E. van boord gegaan en werd er terug overgeschakeld naar bedrijfsmodus A.1. Op dat ogenblik had stuurman K. die al sinds 02h.00 dienst had aan boord niet voldaan aan de minimale rusttijd van acht uur (art. 3.12 nr. 4 b RSchPV.).

Het logboek van het TMS 'Majestic' vertoonde tekortkomingen. Voor 5 en 6 maart 2017 ontbrak bijna alle informatie over het aantal afgelegde kilometers aan het begin en einde van de reis. De twee wijzigingen van de exploitatiemodus werden niet op een nieuwe pagina genoteerd (overtreding art. 3.13 nr. 1 en 7 b RSchPV).

Wegens voormelde overtredingen van het RSchPV in combinatie met een schending van art. 7.1 van de (Duitse) Binnenschiffahrtaufgabengesetz en art. 46 OWIG<sup>10</sup> heeft de Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt betrokkene H. een boete opgelegd van 975,00 EUR, waartegen betrokkene tijdig bezwaar heeft tegen aangetekend bij de Rijnvaartrechtbank van Mannheim.

De zaak werd behandeld voor de Rijnvaartrechtbank te Mannheim, die betrokkene H. veroordeelde tot een boete van 450,00 EUR voor het ten onrechte wijzigen van modus van A1 naar B, een boete van 150,00 EUR voor het ten onrechte wijzigen van de modus B naar A1 en een boete van 75,00 EUR voor het niet ordentelijk bijhouden van het logboek.

De rechtbank baseerde haar beslissing van 9 april 2019 op de ingediende kopie van het logboek over de periode 5 en 6 maart 2017 en de vaststellingen van de inspecteur R.

De rechtbank stelde dat de overtreder redelijkerwijze de administratieve overtredingen had moeten onderkennen en verwierp zijn enig bezwaar, met name dat hem al eerder een boete werd opgelegd, terwijl bleek dat deze boete betrekking had op een ander feit, met name de bediening van het TMS 'Majestic' op 21 januari 2017 (geen tachograaf aan boord).

Het hoger beroep bij de Kamer van Beroep CCR was tijdig en naar vorm ingesteld, dus ontvankelijk, maar werd ongegrond verklaard.

De Kamer van beroep benadrukte dat de overtredingen inzake de voorgeschreven minimumrusttijden bij verandering van bedrijfsmodus en inzake het correct bijhouden van het logboek rechtstreeks voortvloeiden uit de aantekeningen van betrokkene in het logboek, waarvan kopie in het dossier. Betrokkene toonde evenmin aan welke gegevens niet correct waren en om welke redenen. De reeds opgelegde boete van 35,00 EUR had betrekking op een andere zaak, zoals de eerste rechter terecht vaststelde.

Als schipper diende hij op de hoogte te zijn van de bepalingen inzake minimumrusttijden die bij het omschakelen van modus in acht dienen te worden genomen.

Ook de door de Rijnvaartrechtbank opgelegde boetes achtte de Kamer van Beroep CCR passend in het licht van de strafbare feiten. Het hoger beroep van betrokkene werd verworpen, de noodzakelijke kosten waren voor rekening van betrokkene.

## **7. Arrest van 23 februari 2021**

***(522 P-1/21 / [iwt-law.uni-mannheim.de/az/522-p-121](http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/522-p-121)):***

***hoger beroep tegen een vonnis van het Tribunal pour la Navigation du Rhin te Straatsburg van 6 september 2019.***

***Raak met brug, vormvoorschriften beroep, bewijs.***

De betwisting betrof een scheepvaartongeval op de Rijn 's avonds op 10 maart 2017 toen een konvooi bestaande uit 'Contargo I en X' onder bevel van VdL onder de spoorbrug van Champé voer. Het konvooi zou de inspectierails van deze spoorbrug hebben afgerukt tijdens de passage onder de brug.

<sup>10</sup> OWIG staat voor Ordnungswidrigkeitengesetz van 19.02.1987 laatst gewijzigd bij wet van 5 oktober 2021

Het Openbaar Ministerie van Straatsburg heeft VdL gedagvaard met de tenlastelegging dat hij het konvooi bestuurde in strijd met de regels van de algemene zorgvuldigheid en de rails van de spoorbrug van Chalampé had geraakt, waardoor hij een overtreding heeft begaan van de 5° klasse (art. 14 van het Pol.reg en art. 32 AvM).

Bij tussenvonnis van de d.d. 30 oktober 2018 beval de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg EDF, burgerlijke partij, de overlegging van de foto's waarnaar zij verwezen had op pagina 12 van bijlage 5.1 van het deskundigenrapport.

Gelet op de vaststelling dat aan het verzoek dienaangaande geen gevolg werd gegeven heeft de Rijnvaartrechtbank VdL bij vonnis d.d. 6 september 2019 vrijgesproken van strafvervolgning en de vordering van de burgerlijke partij EDF afgewezen.

Het Openbaar Ministerie tekende hoger beroep aan op 12 september 2019. Zij verzocht om de nietigverklaring van het bestreden vonnis. EDF verzocht in haar hoger beroep van 4 oktober 2019 om VdL volledig aansprakelijk te stellen en hem te veroordelen tot vergoeding van de veroorzaakte schade ten belope van 4.494,02 EUR, meer de rente en 3.000,00 EUR op grond van art. 475-1 van het Franse wetboek van strafvordering.

De Kamer van Beroep CCR diende zich eerst uit te spreken over de ontvankelijkheid van het hoger beroep door het Openbaar Ministerie. Art. 37, lid 3 AvM bepaalt dat binnen de 30 dagen na de indiening appellant zijn schriftelijke motivering moet indienen bij de rechtbank die in eerste aanleg heeft geoordeeld. Lid 4 van art. 37 bepaalt dat, indien appellant zich niet houdt aan de voorgeschreven vorm het beroep niet-ontvankelijk is. Art. 12 van het Reglement van Procesvoering van de Kamer van Beroep van 23 november 2006 bepaalt dat het Openbaar Ministerie in strafzaken de hoedanigheid van partij heeft. Het hoger beroep werd ingesteld op 12 september 2019, de motivering volgde op 22 november 2019, meer dan 30 dagen na betekening van het beroepsschrift, derhalve buiten de termijn, zodat de Kamer van Beroep CCR het hoger beroep van het Openbaar Ministerie niet-toelaatbaar verklaarde zodat betrokkene vrijuit ging op strafrechtelijk gebied.

De burgerlijke partij EDF had wel een tijdig hoger beroep ingesteld op 4 oktober 2019 en de motivering van de grieven volgde op 31 oktober 2019, zodat het hoger beroep tijdig en toelaatbaar werd verklaard.

De vrijspraak van de verdachte/betrokkene VdL op strafrechtelijk vlak is geen beletsel om het onderzoek van de vordering tot schadevergoeding van EDF te onderzoeken. Dit is gebeurd op art. 1240 van het Franse burgerlijke wetboek, in de zin dat het onderzoek naar de mate waarin de betrokken feiten een burgerlijke fout uitmaken, op grond waarvan EDF recht heeft op schadevergoeding, uitsluitend plaats kan vinden binnen de grenzen van de feiten die het voorwerp uitmaken van de oorspronkelijke strafprocedure.

Het staat vast, aldus de Kamer van Beroep CCR, dat de gegarandeerde doorvaarthoogte voor de brug te Chalampé 7 meter bedraagt en de schepen bovendien de brug op eigen risico passeren. Aangezien de lading van het schip hoger was dan 7 meter, was VdL verplicht alle voorzorgsmaatregelen te nemen die de algemene zorgplicht en de scheepspraktijk voorschrijven om te voorkomen dat schade zou worden toegebracht aan kunstwerken en installaties die onder de regelgeving vallen.

Uit onderzoek is gebleken dat het konvooi 'Contargo I en X' op 10 maart 2017 na 20h.00 onder de brug van Chalampé doorvoer, ogenblik waarop de vrije hoogte onder de brug minder was dan 7,30 meter. Gezien de hoogte van de lading van ongeveer 7,30 meter was het zeer waarschijnlijk dat het konvooi de brug zou raken. VdL gaf toe dat hij een raak had gevoeld toen zijn konvooi onder de brug voer en vermeldde dat er twee stukken metaal naar beneden hingen na passage. Hij verklaarde dat deze twee stukken al naar beneden hingen voordat het konvooi passeerde en het konvooi alleen deze twee delen raakte.

Uit de foto's bleek dat er sporen van blauwe kleur van de container waren op de liggers van de brug die niet waren afgescheurd, zodat de container ook met deze liggers in aanraking was gekomen. Hieruit volgt voldoende bewijs om aan te nemen dat het konvooi onder de brug voer met zo'n geringe doorvaarthoogte dat een minimale beweging van het water voldoende was om een van de containers tegen de rails van de brug te laten botsen en een deel van de balken waaruit de rail bestaat, af te scheuren. In deze omstandigheden dient als bewezen te worden aanzien dat er een causaal verband bestaat tussen de schade aan de brug en de doorvaart van het konvooi. *In casu* heeft VdL onvoldoende voorzorgsmaatregelen getroffen en dit verzuim moet worden beschouwd als enige oorzaak van het ongeval zodat EDF terecht schadevergoeding vordert.

De Kamer van Beroep CCR veroordeelde VdL tot betaling aan EDF van 4.494,02 EUR, meer de rente en tot een bedrag van 2.000,00 EUR op basis van art. 475-1 van het Franse wetboek van strafvordering voor niet-terugvorderbare kosten.

#### **8. Arrest van 27 mei 2021**

**(523 P-3/21 / [iwt-law.uni-mannheim.de/az/523-p-321-1](http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/523-p-321-1)):**

***hoger beroep tegen een vonnis van het Tribunal pour la Navigation du Rhin te Straatsburg van 13 december 2019***

***Frans-Duits Rijngedeelte, plaats overtreding, bevoegdheid.***

Op 4 mei 2018 voerden de officieren van de Frans-Duitse waterwegpolitie Strasbourg/Kehl een inspectie uit op het stroomafwaarts varende GMS 'Liane' ter hoogte van Rijnkilometer 322,5 en stelden een overtreding vast van het varen met een niet-conforme bemanning. Het schip voer in bedrijfsmodus A1 met een dekman in plaats van een lichtmatroos. De schipper-betrokkene DW. werd verzocht de vaart te staken in de dichtstbijzijnde voorhaven van de sluis te Iffezheim ter hoogte van kilometer 352,2, maar hij zette de reis verder.

Het Openbaar Ministerie van de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg maakte de zaak ahangig bij de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg, die bij tussenvonnis van 17 mei 2019 de zaak verwees naar een latere zitting. Bij vonnis van 13 december 2019 verklaarde de Rijnvaartrechtbank van Straatsburg zich bevoegd om kennis te nemen van de zaak. De rechtbank stelde dat de plaats van de inbreuk gelegen was in de gemeenschappelijke Frans-Duitse Rijnroute en verwees daarbij naar het Duits-Franse Verdrag van Vittel van 10 november 2000.

Tegen dit vonnis werd hoger beroep ingesteld door de betrokkene DW., gevolgd door het Openbaar Ministerie. De kwestie van de territoriale bevoegdheid van de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg was het voorwerp van een niet eenvoudige betwisting.

Schipper DW stelde dat de overtreding vastgesteld werd op het Duitse deel van de Rijn, de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg dus niet bevoegd was, terwijl het Openbaar Ministerie de tegenovergestelde mening was toegedaan, zich beroepend op het hogervermelde verdrag van Vittel.

In uitvoering van het op 10 november 2000 afgesloten verdrag tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek betreffende de grensafbakening op de Rijn vanaf km 222,9 (Breisach/Vogelgrün) tot km 335,7 (Iffezheim/Beinheim) wordt de grens afgebakend door een middellijn die de as volgt van de door correctiewerkzaamheden ontstane midden-bedding.

Hoewel het gebruikelijk is te spreken over een “Frans-Duits Rijn gedeelte” bestaat dit niet zoals wordt vermeld in het bestreden vonnis, in de zin dat er een zone van gedeelde soevereiniteit zou zijn die bevoegdheid creëert voor de Franse Rijnvaartrechtbanken.

Niet betwist is dat het GMS ‘Liane’ ten oosten van de voornoemde lijn voer en zich op Duits grondgebied bevond ten tijde van de vaststellingen van de overtreding.

Art 35 AvM bepaalt dat in strafzaken de Rijnvaarrechtbank in wiens arrondissement het strafbare feit is gepleegd, bevoegd is.

Art. 8 van het voormelde verdrag van Vittel, door beide landen bekrachtigd, bepaalt dat de overtredingen van de in art. 2 lid 1.a bedoelde voorschriften op het Frans-Duitse Rijn gedeelte worden vervolgd en bestraft volgens de wet van de verdragsluitende staat wier bevoegde autoriteit de overtreding heeft vastgesteld en de overtredingen van de andere voorschriften dan diegene vermeld in art. 2 lid 1.a op het Duits-Franse Rijn gedeelte worden vervolgd en bestraft overeenkomstig het op de verdragstaten toepasselijke internationale recht van de verdragstaten.

Art. 2 lid 1.a speciëren de volgende taken: toezicht op de naleving van de voorschriften die van toepassing zijn op de Rijn, met name de scheepvaartpolitiereglementen die door de Rijnsoeverstaten en België gezamenlijk zijn uitgevaardigd op basis van de besluiten van de CCR.

De met betrekking door DW. vastgestelde inbreuken vallen onder art. 2 lid 1.a, maar volgens art. 8 van het verdrag hebben zij tot doel te bepalen welk recht van toepassing is op de vastgestelde overtredingen en regelen zij niet de territoriale bevoegdheid van de Rijnvaartrechtbank waar de zaak aanhangig wordt gemaakt, noch voorzien zij in een uitzondering op art. 35 AvM. Een bilateraal verdrag kan geen geldige uitzondering vormen op een multilaterale overeenkomst van vijf staten.

Hieruit volgt dat art. 35 AvM van toepassing is en dat de aan de heer DW. verweten inbreuken onder de bevoegdheid van de Duitse Rijnvaartrechtbanken vallen en derhalve de Rijnvaartrechtbank te Straatsburg niet bevoegd is.

De vernietiging van het bestreden vonnis maakt de eventuele vordering het Openbaar Ministerie niet zonder voorwerp, nu het bestreden vonnis zich daarover niet heeft uitgesproken en het wordt aan het Openbaar Ministerie overgelaten om te onderzoeken hoe de zaak verder behandeld kan worden.

### III. Commentaar

#### 1.

Naast de Herziene Rijnvaartakte van 20.11.1963 (Revidierte Rheinschiffartakte) met (10) aanvullende protocollen en uitvoeringsbesluiten (afgekort tot **AvM**)<sup>11</sup> zijn van belang bij de beoordeling van de geschillen inzake strafzaken en/of geldboetezaken:

- het Rijnvaartpolitierglement (afgekort tot **RPR**) / Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (**RheinSchPV**)<sup>12</sup> (zie zaken II.2, II.4, II.5, II.6 en II.7). Vooral de schending van de algemene zorgplicht is aan de orde (art. 1.04 RPR).
- Procedureregeling van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (**Proc.reg**), vastgesteld bij besluit van de CCR van 23 november 2006. Vooral het al dan niet respecteren van de termijn om de motieven in te dienen, kunnen een impact hebben op de toelaatbaarheid van het hoger beroep (zie II.2, II.4 en II.7).
- het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), (zie zaak II.1). Dit is een zeer evolutieve materie, want ongeveer om de twee jaar zijn er aanpassingen (ADN-versies 2011, 2013, 2015, 2017, 2019, 2011 en 2023: zie [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)) zaken die de Rijn betreffen en binnen de competentie van de AvM vallen worden door de Rijnvaarrechter naar het Rijnvaartprocesrecht behandeld (zie zaken II.2, II.4 en II.8).
- het Duits-Franse Verdrag van Vittel van 10 november 2000 (zie II.8).
- naast de regelingen gesteund op het verdrag en de procedurereglementen blijven sommige **nationale bepalingen** gelden als aanvullend (proces)recht<sup>13</sup>. Nationaal recht heeft alleen aanvullende werking waar het Rijnvaartrecht zwijgt<sup>14</sup> (zie zaken II.5 en II.7).

#### 2.

In art. 25 van het **Proc.reg** vindt men onder littera a tot k de structuur terug van een arrest. Dit geldt ook voor de strafzaken. Naast de namen van voorzitter, rechters en griffier, de naam van partijen, waaronder het Openbaar Ministerie, de advocaten, datum van de terechtzitting en van de uitspraak, zijn vooral van belang:

- de samenvatting van de feiten
- de hoofdpunten van het vonnis in eerste aanleg

<sup>11</sup> De teksten van al deze documenten hiervan kunnen zeer eenvoudig worden geconsulteerd op de zeer gebruiksvriendelijke, viertalige website van de CCR: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org), zie vooral Protocol 10, Grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim (Besluit) en de Toelichting van het secretariaat bij Protocol 2003-II-10.

<sup>12</sup> Het PRP / RheinSchPV werd vakkundig geanalyseerd en becommentarieerd door Dr. Wilfrid BEMM en Dr. Thor v. WALDSTEIN, *Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Kommentar*, Sammlung Guttenberg, 1996. Voor actualisering sedert 1995 zie [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).

<sup>13</sup> Zie hieromtrent W.E. HAAK en mr. B.C. DE SAVORNIN LOHMAN, *Procederen in Rijnvaartzaken*, Sdu Uitgevers, Den Haag, 2008, p. 79-83 nr. 9.3.1-9.3.8 (strafzaken).

<sup>14</sup> B.C. DE SAVORNIN LOHMAN, *Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit*, in *150 Jahre Mannheimer Akte*, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2018, p. 155.

- de redenen van het beroep van partijen
- de bewijsvoering
- de gronden van het arrest
- de eindbeslissing en beslissing inzake kosten

Bij lectuur van de arresten – te raadplegen via <http://iwt-law.uni-mannheim.de> – vindt men in elk arrest dit stramien terug. Wegens privacy-regels zijn in de databank(en) diverse namen weggelaten of afgekort.

In civiele zaken zijn de meeste arresten in het Duits – de Rijn waarover het gaat loopt van de brug te Bazel (Zwitserland) tot Rotterdam (*jusqu' à la mer*<sup>15</sup>), dus voor het grootste deel over Duits grondgebied. Geen wonder dat de meeste civiele zaken die voor de Kamer van Beroep CCR behandeld worden, zaken zijn die in eerste aanleg behandeld werden door Duitse Rijnvaartrechtbanken.

In straf- en geldboetezaken zijn de meeste zaken, hierboven besproken en die voor de Kamer van Beroep CCR behandeld werden, zaken die in eerste aanleg behandeld werden door het Tribunal pour la Navigation du Rhin te Straatsburg (zaken II.2,II.3,II.4,II.5,II.7 en II.8). De twee andere zaken betreffen zaken behandeld door het Rheinschiffahrtsgerecht Duisburg-Ruhrort (zaak II.1), respectievelijk Mannheim (zaak II.6).

### 3.

In strafzaken, anders dan civiele zaken, is een verdachte niet verplicht zich te laten bijstaan door een raadsman bij de Kamer van Beroep CCR. Hij kan zijn eigen zaak bepleiten (art. 14 Proc.reg.). De verdachte krijgt in ieder geval het laatste woord.

Het Openbaar Ministerie heeft ingevolge art. 12 Proc.reg. de hoedanigheid van partij. Hij/zij verschijnt ter zitting en voert daar het woord, op gelijke voet als de tegenpartij/verdachte en op gelijke hoogte in de rechtszaal.

Ingevolge art. 24, lid 2, Proc.reg wordt de strafzaak in volle omvang onderzocht, mits er grieven zijn ingediend (art. 37 AvM), met dien verstande dat het arrest in hoger beroep niet ten nadele van de verdachte wordt gewijzigd. (art. 24, lid 2 Proc.reg).

Er zijn verdragsrechtelijke maxima voor een op te leggen boete. Voor de boete kan ook verwezen worden naar het Aanvullend Protocol van 25 oktober 1972, waardoor de boete kan worden opgelegd hetzij via de weg van de art. 32 tot en met 40 AvM, hetzij langs de weg van een bijzondere gerechtelijke procedure of een passende administratieve procedure, deze laatste binnen de in art. 32 AvM vastgestelde grenzen. De betrokkene kan bezwaar maken bij een Rijnvaartrechtbank en het hoger beroep tegen de uitspraak met opgelegde boete eveneens instellen bij de Kamer van Beroep CCR.

<sup>15</sup> De 'conventionele' Rijn loopt tot Gorinchem, resp. Krimpen aan de Lek (art. 1 lid 3 AvM).

## 4.

Straf- en geldboetezaken zijn soms van een complexe aard.

Belangrijk is dat het Openbaar Ministerie een partij is zoals de verdachte/betrokkene en de eventuele benadeelde partijen, die zich burgerlijke partij hebben gesteld.

In zaak II.2 argumenteerde de betrokkene met gekend domicilie in Duitsland, hoewel hij vertegenwoordigd was door zijn raadsman in eerste aanleg, dat het hoger beroep, bij gebreke aan betekening toelaatbaar was, dit bij toepassing van de art. 37 lid 2 en art. 40 lid 3 AvM, maar dat de zaak, bij toepassing van het Franse recht (art. 9 Code de Procédure Pénale) als geldend aanvullend recht, verjaard was, nu er geen daden van stuiting binnen het jaar sinds het laatste onderzoek of daad van vervolging werden gesteld.

In zaak II.5 gaf het Openbaar Ministerie zelf aan dat de zaak verjaard was op basis van de hoger geciteerde bepaling uit de Franse Code de Procédure Pénale. Voor de nevenvorderingen van de burgerlijke partijen gold dit ook, krachtens art. 10 van dezelfde Franse code<sup>16</sup>.

In de zaak II.7 had het Openbaar Ministerie terecht aangegeven dat zij laattijdig haar schriftelijke motieven volgens de art. 37 lid 3 AvM had ingediend en haar hoger beroep niet-toelaatbaar was. De vrijspraak van verdachte voor de eerste rechter bleef overeind.

De burgerlijke partijen hadden in deze zaak ook én tijdig hoger beroep ingesteld, dus de Kamer van Beroep CCR was bevoegd, binnen de grenzen van de feiten die het voorwerp uitmaakten van de oorspronkelijke strafprocedure, om dit onderdeel te beslechten (art. 1240 Franse Code Civil<sup>17</sup>). De Kamer van Beroep veroordeelde de betrokken schipper tot een schadevergoeding en tot een bedrag van 2.000,00 EUR op grond van art. 475-1 van het Franse Code de Procédure Pénale<sup>18</sup>.

In de zaak II.8 diende de Kamer van Beroep zich te buigen over een eventueel conflict tussen de AvM (multinationaal verdrag ondertekend door 4 Rijnsoeverstaten en België) en het Duits-Franse verdrag van Vittel van 10 november 2000 in verband met de afbakening van een deel van de Rijn tussen kilometer 222,9 en 335,7. Art. 8 van het Verdrag van Vittel regelt welk recht van toepassing is op eventuele overtredingen, maar is op zich geen uitzondering op art. 35 AvM<sup>19</sup>, dat bepaalt welke Rijnvaartrechtbank op strafrechtelijk gebied territoriaal bevoegd is. *In casu* was er geen bevoegdheid van het Tribunal de la Navigation du Rhin te Straatsburg, nu de inbreuk zich had voorgedaan op het Duits grondgebied.

<sup>16</sup> “Lorsque l’action civile est exercée devant une juridiction répressive, elle se prescrit selon les règles de l’action publique”.

<sup>17</sup> “Tout fait quelconque de l’homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer”.

<sup>18</sup> “Le tribunal condamne l’auteur de l’infraction ou la personne condamnée civilement en application de l’article 470-1 à payer à la partie civile la somme qu’il détermine, au titre des frais non payés par l’Etat et exposés par celle-ci. Les parties peuvent produire les justificatifs des sommes qu’elles demandent et le tribunal tient compte de l’équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d’office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu’il n’y a pas lieu à cette condamnation.”

<sup>19</sup> “De bevoegdheid tot kennisneming berust in strafzaken (artikel 34, 1.) bij de Rijnvaartrechtbank, in wier gebied de overtreding is begaan”.



**5.**

Nationaal recht is, zoals hoger aangegeven, aanvullend van toepassing. De zaak II.2 en zaak II.7 zijn daarvan treffende voorbeelden

**IV. Uitleiding**

Dat de CCR de oudst werkende volkenrechtelijk instelling is in de wereld, die van zeer groot belang blijft in de huidige complexe wereld en het orgaan een autonoom internationaal rechtsprekend hof heeft, is nog steeds bij het grote publiek, ook bij juristen, onbekend.

Hopelijk draagt dit artikel met betrekking tot penale zaken, zoals dit in verband met civiele zaken (zie voetnoot 6) bij tot enige verankering.

