

COMMISSIE MARITIEM RECHT



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

DERDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)
SCHEPEN

Verslaggever: Eric Van Hooydonk

DERDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011 en 2012 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op www.zeerecht.be zoals hij is voorgesteld tijdens de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.

COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)

SCHEPEN

DERDE BLAUWBOEK
OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Verslaggever:
Eric Van Hooydonk

Il y a sans doute plus de sept mille ans que l'homme s'aventure sur les eaux de la mer, mais le droit maritime est encore incapable de fournir une définition claire et précise permettant d'identifier à coup sûr l'objet qui serait navire.

(A.Vialard, *Droit maritime*, Parijs, P.U.F., 1997, 236, nr. 274)

COLOFON

Eric Van Hooydonk
Derde Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht
Antwerpen
Commissie Maritiem Recht
2012

330 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer
Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

In de eerste jaarmidde van 2011 wordt een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen wordt onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het vijfde in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 29 maart 2011

Etienne Schouppe
Staatssecretaris voor Mobiliteit



TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding¹ en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalfstal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat bepalingen betreffende het statuut van schepen, meer bepaald over de betekenis van centrale begrippen als schip, zeeschip en binnenschip, het zakenrechtelijk statuut van schepen, scheepsbouwovereenkomsten, scheepszekerheidsrechten en de openbaarheid van rechten op schepen.

¹ De websites werden laatst geconsulteerd op 1 maart 2011. Dank is verschuldigd aan Scheepshypotheekbewaarder G. De Latte voor voorstellen en overleg over het zakenrechtelijk statuut van het schip en aan Prof. Dr. J. Erauw en Mr. C. Clijmans voor overleg over IPR-aspecten.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

Antwerpen, 29 maart 2011

Eric Van Hooydonk
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL 'SCHEPEN' VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)

In voorliggend Blauwboek zijn vooreerst enkele centrale begripsomschrijvingen uitgewerkt. Een fundamentele herwerking van de definities van de begrippen zeeschip en binnenschip uit de huidige Zeewet is immers dringend nodig. De huidige definities zijn in economisch en technologisch opzicht achterhaald en te eng, en zij veroorzaken regelmatig betwistingen. Buitenlandse wetgevingen en ook internationale verdragen hanteren een bredere opvatting van het begrip schip. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is een nieuwe, algemene definitie van het begrip schip opgenomen, waarin het winstoogmerk geen rol meer speelt. Door een principiële verruiming van het toepassingsgebied van de privaatrechtelijke scheepvaartregelgeving wordt ervoor gezorgd dat vaartuigen waarvan de exploitatie in economisch en technisch opzicht vergelijkbaar is, zoveel mogelijk gelijk worden behandeld. Dit codificeert de wetgevende tendens van de jongste decennia om het toepassingsgebied van de Zeewet *ad hoc* uit te breiden. In de nieuwe regeling wordt ruimte gelaten voor uitzonderingsbepalingen wanneer die gewettigd zijn door de bijzondere aard of functie van een bepaalde soort vaartuigen. Verder zijn in de Proeve o.m. nieuwe definities opgenomen van de begrippen zeeschip, binnenschip, scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren.

Omtrent het zakenrechtelijk statuut in enge zin van schepen bevat de Zeewet slechts summiere bepalingen. De meeste andere nationale wetgevers hebben het statuut van schepen verder uitgewerkt dan ten onzent is gebeurd. De ter zake in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen zijn gedeeltelijk door buitenlandse voorbeelden geïnspireerd. Ook is waar nuttig overgegaan tot een codificatie of bijsturing van beschikbare Belgische rechtspraak. Revolutionaire wijzigingen dringen zich in deze materie echter niet op. Er wordt vastgehouden aan het relatief ongereguleerd karakter van het zakenrechtelijk statuut van schepen naar Belgisch recht. Dit biedt contractpartijen en andere belanghebbenden maximale flexibiliteit. Nieuw is o.m. dat de wettekst uitdrukkelijk de mogelijkheid erkent om feitelijke vermoedens omtrent het eigendomsstatuut te putten uit de publiekrechtelijke scheepsdocumentatie. Ter verdere aanmoediging van de opstelling van authentieke overdrachtsakten m.b.t. binnenschepen (en meteen van de teboekstelling van niet-commerciële schepen) wordt een bijzondere vorm van verkrijgende verjaring ingevoerd voor uit authentieke of door tussenkomst van een advocaat opgestelde akten blijken zakelijke rechten op schepen die gedurende vijftien jaren zijn ingeschreven in een scheepsregister en gepaard gaan met bezit te goeder trouw. Voorts wordt wettelijke verduidelijking voorgesteld m.b.t. de onroerendmaking van schepen. Om het statuut van woonschepen te verbeteren wordt de vestiging van een recht van bewoning op schepen mogelijk gemaakt. Verder is een specifieke IPR-regeling uitgewerkt.

Ofschoon de nood aan een Belgische wettelijke regeling omtrent het scheepsbouwcontract beperkt kan lijken, zijn in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek toch enkele suppletiefrechtelijke principiële bepalingen opgenomen. Dit gebeurt in de eerste plaats omdat het toepassingsgebied van het nieuwe wetboek zich ook uitstrekt tot de niet-commerciële scheepvaart, in welk verband vaak geen uitgewerkte contractvoorwaarden worden toegepast. Enkele wettelijke vangnetbepalingen zijn des te nuttiger nu het gemeen recht inzake koop en aanneming niet is toegesneden op de hier behandelde typische feitelijke en juridische

problematiek. De voorgestelde wetsbepalingen bevestigen dat een scheepsbouwovereenkomst een vorm van een koopovereenkomst is en leggen op elementaire wijzen de rechten en plichten van de partijen vast.

Uit een kritiek van de Zeewet op het vlak van de bevoorrechtiging van schuldvorderingen blijkt dat de huidige Belgische regeling, die berust op het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, gedeeltelijk verouderd is, afwijkt van de regeling in de meeste buurlanden en in de meeste belangrijke scheepvaart- en handelsnaties, relatief ongunstig is voor de scheepsfinancier en de Belgische vlag, en door de Belgische bank- en rederssectoren wordt verworpen. Anderzijds worden de alternatieve, meer eigentijdse verdragsregelingen uit 1967 en 1993 door een belangrijk deel van de belanghebbenden verworpen omdat zij het ladingschadevoorrecht tenietdoen. Internationaal kennen deze laatste verdragsregelingen bovendien een erg beperkt succes. Het logische besluit is dat een eigen Belgische wettelijke regeling zich opdringt, waarin het recht m.b.t. maritieme voorrechten en hypotheek wordt geactualiseerd en de positie van de scheepsfinancier en dus van de vlag wordt versterkt, maar waarin anderzijds geen afbreuk wordt gedaan aan de ladingbelangen en aan andere voor België essentieel te achten belangen. Deze slotsom impliceert dat België het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 dient op te zeggen, maar in de plaats geen partij dient te worden bij één van de andere beschikbare verdragen. De keuze voor een nationaal regime los van de verdragen is zeker niet uniek, ook niet bij vergelijking met de buurlanden. Bovendien belet de invoering van een nationale regeling geenszins dat, waar gepast, inhoudelijk in het ene of het andere verdragsregime inspiratie wordt gezocht. Het varen van een eigen wetgevende koers impliceert m.a.w. geenszins dat België geen aansluiting zou kunnen vinden bij internationale tendenzen. Inhoudelijk wordt geopteerd voor de invoering van scheepsvoorrangrechten, voor een reductie van de scheepsvoorrechten (met behoud van het ladingschadevoorrecht) en voor de erkenning van scheepsretentierechten. Wat betreft het IPR is de huidige Belgische verwijzing naar de wet van de vlagstaat, ofschoon theoretisch verdedigbaar, voor de rechtspraktijk eerder onpragmatisch en voor de betrokken economische belangen eerder oninteressant. Om verschillende redenen verdient een nieuwe regeling, waarbij de bevoorrechtiging van vorderingen wordt bepaald door de *lex fori*, sterk de voorkeur. Verder zijn in de Proeve alle wetsbepalingen betreffende de scheepshypotheek samengebracht, inbegrepen de regeling betreffende de inbezitstelling van het schip.

De regeling van de openbaarheid van rechten op schepen betreft inz. de procedurele voorschriften om rechten op schepen aan derden tegenstelbaar te maken. Zij betreft vooral het concrete functioneren van de diensten van de Scheepshypotheekbewaarder en de door belanghebbende partijen te vervullen formaliteiten. Er is geen aanleiding om i.v.m. deze materie fundamentele innovaties in te voeren. Mede op basis van informeel overleg met de Scheepshypotheekbewaarder, die in zijn recente publicaties reeds enkele aanbevelingen *de lege ferenda* had gelanceerd, zijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek enkele tekstverbeteringen, actualisering en aanvullingen van eerder juridisch-technische aard doorgevoerd. De belangrijkste wijziging met een inhoudelijke impact is de verbreding van het voorwerp van de inschrijving tot niet-contractuele akten.

INHOUD

VOORWOORD DOOR ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT	5
TEN GELEIDE DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM RECHT	6
KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL ‘SCHEPEN’ VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)	8
INHOUD	10
AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN	22
ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS	30

1. ALGEMENE OPZET **32**

A. POSITIE IN HET WETBOEK	32
B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN	33

2. BASISBEGRIPPEN **35**

A. HUIDIGE REGELING	35
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	35
A.2. BEOORDELING	35
A) ALGEMENE KRITIEK	35
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	35
- LACONIEK KARAKTER VAN DE BEGRIPSBEPALINGEN	36
- CENTRERING ROND HET ACHTERHAALDE WINSTOOGMERKCRITERIUM	36
- NOODZAAK VAN SAMENLEZING MET ELDERS OPGENOMEN WETSBEPALINGEN	37
- WILDGROEI AAN IN DE BELGISCHE WETGEVING OPGENOMEN DEFINITIES	38
- INHOUDELIJKE ANOMALIEËN IN DE DEFINITIES VAN DE ZEEWET	39
- ONTBREKEN VAN DEFINITIES VAN SCHEEPSBESTANDDELEN EN SCHEEPSTOEBEHOREN	41
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	41
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	43
- DUITSLAND	43
- ENGELAND	44
- FRANKRIJK	45
- LUXEMBURG	46
- NEDERLAND	46
- ANDERE LANDEN	47
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	48
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	48
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	48
E) SLOTSOM	49

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	50
B.1. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIP SCHIP]	50
A) WETTEKST	50
B) TOELICHTING	51
B.2. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN ZEESCHIP, ZEEWATEREN EN BINNENSCHIP]	60
A) WETTEKST	60
B) TOELICHTING	61
B.3. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIP SCHEEPSBESTANDDEEL]	66
A) WETTEKST	66
B) TOELICHTING	67
B.4. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIP SCHEEPSTOEBEHOREN]	70
A) WETTEKST	70
B) TOELICHTING	70
B.5. ARTIKEL 3.2. SCHEEPSBESTANDDELEN EN SCHEEPSTOEBEHOREN VAN SCHEPEN IN AANBOUW	73
A) WETTEKST	73
B) TOELICHTING	73
B.6. ARTIKEL 3.3. AFWIJKINGEN	73
A) WETTEKST	73
B) TOELICHTING	74
B.7. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN SCHEPENREGISTER, ZEESCHEPENREGISTER, BINNENSCHEPENREGISTER EN BELGISCH SCHEEPSREGISTER]	75
A) WETTEKST	75
B) TOELICHTING	75

3. STATUUT VAN HET SCHIP **78**

A. HUIDIGE REGELING	78
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	78
A.2. BEOORDELING	78
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	80
B.1. ARTIKEL 3.4. INTERNATIONALE TOEPASSING	80
A) WETTEKST	80
B) TOELICHTING	81
B.2. ARTIKEL 3.5. ANDERE REGELGEVING	87
A) WETTEKST	87
B) TOELICHTING	87
B.3. ARTIKEL 3.6. AFWIJKENDE BEDINGEN	87
A) WETTEKST	87
B) TOELICHTING	88
B.4. ARTIKEL 3.7. ROEREND GOED	88
A) WETTEKST	88
B) TOELICHTING	88

B.5. ARTIKEL 3.8. VERKRIJGING VAN EIGENDOM	90
A) WETTEKST	90
B) TOELICHTING	91
B.6. ARTIKEL 3.9. BEWIJS VAN EIGENDOM	96
A) WETTEKST	96
B) TOELICHTING	96
B.7. ARTIKEL 3.10. BEPERKTE ZAKELIJKE RECHTEN OP SCHEPEN	106
A) WETTEKST	106
B) TOELICHTING	106
B.8. ARTIKEL 3.11. RECHTEN OP SCHEEPSBESTANDDELEN EN SCHEEPSTOEBEHOREN	107
A) WETTEKST	107
B) TOELICHTING	108

4. SCHEEPSBOUW **110**

A. HUIDIGE REGELING **110**

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN 110

A.2. BEOORDELING 110

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING **113**

B.1. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN SCHEEPSBOUWOVEREENKOMST, SCHEEPSOMBOUWOVEREENKOMST, SCHEEPSHERSTELLINGSOVEREENKOMST EN SCHEEPSUITRUSTINGSOVEREENKOMST] 113

A) WETTEKST 113

B) TOELICHTING 113

B.2. ARTIKEL 3.12. MATERIËLE TOEPASSING 116

A) WETTEKST 116

B) TOELICHTING 116

B.3. ARTIKEL 3.13. ANDERE REGELGEVING 117

A) WETTEKST 117

B) TOELICHTING 117

B.4. ARTIKEL 3.14. AFWIJKENDE BEDINGEN 118

A) WETTEKST 118

B) TOELICHTING 118

B.5. ARTIKEL 3.15. KWALIFICATIE 118

A) WETTEKST 118

B) TOELICHTING 118

B.6. ARTIKEL 3.16. REGISTRATIE, TEBOEKSTELLING EN CLASSIFICATIE 120

A) WETTEKST 120

B) TOELICHTING 120

B.7. ARTIKEL 3.17. NORMEN EN SPECIFICATIES 121

A) WETTEKST 121

B) TOELICHTING 121

B.8. ARTIKEL 3.18. ONDERAANNEMING 122

A) WETTEKST 122

B) TOELICHTING 122

B.9. ARTIKEL 3.19. GOEDKEURING VAN ONTWERPEN	122
A) WETTEKST	122
B) TOELICHTING	122
B.10. ARTIKEL 3.20. WIJZIGINGEN	123
A) WETTEKST	123
B) TOELICHTING	123
B.11. ARTIKEL 3.21. INSPECTIES TIJDENS HET WERK	124
A) WETTEKST	124
B) TOELICHTING	124
B.12. ARTIKEL 3.22. BESLECHTING VAN TECHNISCHE GESCHILLEN	124
A) WETTEKST	124
B) TOELICHTING	125
B.13. ARTIKEL 3.23. PROEFVAARTEN	125
A) WETTEKST	125
B) TOELICHTING	125
B.14. ARTIKEL 3.24. AANVAARDING	126
A) WETTEKST	126
B) TOELICHTING	126
B.15. ARTIKEL 3.25. OPLEVERING	127
A) WETTEKST	127
B) TOELICHTING	128
B.16. ARTIKEL 3.26. UITVOERINGSTERMIJN	128
A) WETTEKST	128
B) TOELICHTING	128
B.17. ARTIKEL 3.27. PRIJS	128
A) WETTEKST	128
B) TOELICHTING	129
B.18. ARTIKEL 3.28. EIGENDOM EN RISICO	129
A) WETTEKST	129
B) TOELICHTING	130
B.19. ARTIKEL 3.29. VERZEKERING	131
A) WETTEKST	131
B) TOELICHTING	131
B.20. ARTIKEL 3.30. VRIJWARING VOOR VERBORGEN GEBREKEN	131
A) WETTEKST	131
B) TOELICHTING	132
B.21. ARTIKEL 3.31. VERJARING	134
A) WETTEKST	134
B) TOELICHTING	134

5. SCHEEPSZEKERHEIDSRECHTEN	135
A. HUIDIGE REGELING	135
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	135
A.2. BEOORDELING	141
A) ALGEMENE KRITIEK	141
- INLEIDING	141
- INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT	142
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	146
- OVERZICHT VAN ALTERNATIEVE RECHTSREGIMES	146
- GERINGE GRAAD VAN INTERNATIONALE HARMONISERING	147
- HET SCHEEPSVOORRECHTENVERDRAG 1926	147
- HET BINNENSCHEPENVERDRAG 1930	151
- HET SCHEEPSVOORRECHTENPROTOCOL 1965	152
- HET SCHEEPSVOORRECHTENVERDRAG 1967	153
- HET SCHEEPSVOORRECHTENVERDRAG 1993	154
- SYNOPTISCHE TABEL VAN DE RANGORDE VAN SCHULDVORDERINGEN OP SCHEPEN VOLGENS DE BELGISCHE ZEEWET EN ONDER DE RELEVANTE VERDRAGEN	157
- HET MARITIEM ARBEIDSVERDRAG	159
- HET EVO EN DE ROME I-VERORDENING	159
- DE EUROPESE INSOLVENTIEVERORDENING	159
- DE BELGISCH-NEDERLANDSE OVEREENKOMST VAN 28 MAART 1925	161
- DE BELGISCH-OOSTENRIJKSE OVEREENKOMST VAN 16 JULI 1969	161
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	162
- INLEIDING	162
- DUITSLAND	162
- ENGELAND	166
- FRANKRIJK	168
- LUXEMBURG	169
- NEDERLAND	170
- SYNOPTISCHE TABEL VAN DE RANGORDE VAN SCHULDVORDERINGEN OP ZEESCHEPEN VOLGENS HET RECHT VAN BELGIË EN DAT VAN DE BUURLANDEN	176
- SYNOPTISCH OVERZICHT VAN DE OP MARITIEME VOORRECHTEN EN HYPOTHEKEN TOEPASSELIJKE VERWIJZINGSREGELS IN BELGIË EN DE BUURLANDEN	177
- ANDERE LANDEN	178
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	181
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	181
- NADERE ALGEMENE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	181
- DE POSITIE VAN OVERHEIDSBESTUREN	186
- GERECHTSKOSTEN, PROCEDUREKOSTEN EN KOSTEN <i>IN CUSTODIA LEGIS</i>	186
- HAVEN-, LOODS- EN SLEEPGELDEN	190
- KOSTEN VAN WRAKKENRUIMING	193

- VERGOEDING WEGENS SCHADE AAN HAVENS EN WATERWEGEN	195
- SOCIALE ZEKERHEIDSBIDRAGEN	197
- FISCALE VOORRECHTEN	197
- DE POSITIE VAN DE BEMANNING, DE PASSAGIERS EN ANDERE PERSONEN	197
- DE POSITIE VAN DIENSTVERLENERS EN LEVERANCIERS	200
- BERGERS	200
- MEDECONTRACTANTEN VAN DE KAPITEIN	201
- SCHEEPSBOUWERS EN SCHEEPSHERSTELLERS	203
- ANDERE DIENSTVERLENERS EN LEVERANCIERS	204
- DE POSITIE VAN LADINGBELANGHEBBENDEN	205
- DE POSITIE VAN DERDE-SCHADELIJDE	207
- DE POSITIE VAN DE BANKEN EN DE REDERS	208
- INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT	209
E) SLOTSOM	211
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	212
B.1. ALGEMENE BEPALINGEN	212
B.1.1 ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIJ SCHEEPSZEKERHEIDSRCHTEN]	212
A) WETTEKST	212
B) TOELICHTING	212
B.1.2. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIJ REIS]	213
A) WETTEKST	213
B) TOELICHTING	213
B.1.3. ARTIKEL 3.32. INTERNATIONALE TOEPASSING	213
A) WETTEKST	213
B) TOELICHTING	214
B.1.4. ARTIKEL 3.33. ANDERE REGELGEVING	216
A) WETTEKST	216
B) TOELICHTING	216
B.1.5. ARTIKEL 3.34. AFWIJKENDE BEDINGEN	216
A) WETTEKST	216
B) TOELICHTING	217
B.1.6. ARTIKEL 3.35. SOORTEN ZEKERHEDEN OP SCHEPEN	217
A) WETTEKST	217
B) TOELICHTING	217
B.1.7. ARTIKEL 3.36. ONTSTAAN EN BEWIJS VAN SCHEEPSVOORRANGSRCHTEN EN SCHEEPSVOORRECHTEN	220
A) WETTEKST	220
B) TOELICHTING	220
B.1.8. ARTIKEL 3.37. HOEDANIGHEID VAN DE SCHULDENAAR	221
A) WETTEKST	221
B) TOELICHTING	221
B.1.9. ARTIKEL 3.38. OVERDRACHT EN SUBROGATIE	222
A) WETTEKST	222
B) TOELICHTING	222

B.1.10. ARTIKEL 3.39. VOLGRECHT	223
A) WETTEKST	223
B) TOELICHTING	223
B.1.11. ARTIKEL 3.40. OORZAKEN VAN TENIETGAAN VAN SCHEEPSVOORRECHTEN EN SCHEEPSHYPOTHEKEN	224
A) WETTEKST	224
B) TOELICHTING	224
B.1.12. ARTIKEL 3.41. INTERPRETATIE	224
A) WETTEKST	224
B) TOELICHTING	224
B.2. SCHEEPSVOORRANGSRECHTEN	225
B.2.1. ARTIKEL 3.42. KOSTEN WAARVOOR EEN SCHEEPSVOORRANGSRECHT GELDT	225
A) WETTEKST	225
B) TOELICHTING	226
B.2.2. ARTIKEL 3.43. ONDERLINGE RANG	228
A) WETTEKST	228
B) TOELICHTING	228
B.3. SCHEEPSVOORRECHTEN	229
B.3.1 ARTIKEL 3.44. VORDERINGEN WAARVOOR EEN SCHEEPSVOORRECHT GELDT	229
A) WETTEKST	229
B) TOELICHTING	229
B.3.2. ARTIKEL 3.45. UITSLUITING VAN VOORRECHTEN VOOR BEPAALDE SOORTEN SCHADE	232
A) WETTEKST	232
B) TOELICHTING	232
B.3.3. ARTIKEL 3.46. RANG BOVEN SCHEEPSHYPOTHEKEN	233
A) WETTEKST	233
B) TOELICHTING	233
B.3.4. ARTIKEL 3.47. ONDERLINGE RANG	233
A) WETTEKST	233
B) TOELICHTING	234
B.3.5. ARTIKEL 3.48. OORZAKEN VAN TENIETGAAN	236
A) WETTEKST	236
B) TOELICHTING	236
B.3.6. ARTIKEL 3.49. TENIETGAAN DOOR VRIJWILLIGE VERVREEMDING	237
A) WETTEKST	237
B) TOELICHTING	237
B.3.7. ARTIKEL 3.50. TENIETGAAN DOOR VERVAL	238
A) WETTEKST	238
B) TOELICHTING	238
B.4. SCHEEPSRETENTIERECHTEN	241
B.4.1. ARTIKEL 3.51. SCHEEPSRETENTIERECHT VAN DE SCHEEPSWERF	241
A) WETTEKST	241
B) TOELICHTING	241
B.4.2. ARTIKEL 3.52. ANDERE RETENTIERECHTEN	242
A) WETTEKST	242
B) TOELICHTING	242

B.5. SCHEEPSHYPOTHEKEN	242
B.5.1. ARTIKEL 3.53. ANDERE REGELGEVING	242
A) WETTEKST	242
B) TOELICHTING	243
B.5.2. ARTIKEL 3.54. VOOR SCHEEPSHYPOTHEEK VATBARE GOEDEREN	249
A) WETTEKST	249
B) TOELICHTING	249
B.5.3. ARTIKEL 3.55. EXCLUSIVITEIT VAN DE BEDONGEN SCHEEPSHYPOTHEEK	249
A) WETTEKST	249
B) TOELICHTING	250
B.5.4. ARTIKEL 3.56. EIGENDOM OF ZAKELIJK RECHT VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEKGEVER	251
A) WETTEKST	251
B) TOELICHTING	251
B.5.5. ARTIKEL 3.57. HANDELINGSBEKWAAMHEID	251
A) WETTEKST	251
B) TOELICHTING	252
B.5.6. ARTIKEL 3.58. VESTIGING DOOR DE GEZAGVOERDER OF EEN LASTHEBBER	252
A) WETTEKST	252
B) TOELICHTING	252
B.5.7. ARTIKEL 3.59. VORM	252
A) WETTEKST	252
B) TOELICHTING	253
B.5.8. ARTIKEL 3.60. WOONSTKEUZE	254
A) WETTEKST	254
B) TOELICHTING	254
B.5.9. ARTIKEL 3.61. SCHEEPSHYPOTHEEK OP SCHEPEN IN AANBOUW	254
A) WETTEKST	254
B) TOELICHTING	255
B.5.10. ARTIKEL 3.62. VOORWAARDELIJKE OF Vernietigbare SCHEEPSHYPOTHEEK	256
A) WETTEKST	256
B) TOELICHTING	256
B.5.11. ARTIKEL 3.63. AFBAKENING VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEK	257
A) WETTEKST	257
B) TOELICHTING	258
B.5.12. ARTIKEL 3.64. ONDEELBAARHEID VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEK	258
A) WETTEKST	258
B) TOELICHTING	258
B.5.13. ARTIKEL 3.65. SCHEEPSBESTANDDELEN, SCHEEPSTOEBEHOREN EN VRACHT	259
A) WETTEKST	259
B) TOELICHTING	259
B.5.14. ARTIKEL 3.66. INDIVIDUALISERING VAN SCHEEPSBOUWMATERIALEN	259
A) WETTEKST	259
B) TOELICHTING	259
B.5.15. ARTIKEL 3.67. ZAAKVERVANGING	260
A) WETTEKST	260
B) TOELICHTING	260

B.5.16. ARTIKEL 3.68. SCHEEPSHYPOTHEEK TOT ZEKERHEID VAN EEN KREDIETOPENING	262
A) WETTEKST	262
B) TOELICHTING	262
B.5.17. ARTIKEL 3.69. SCHEEPSHYPOTHEEK TOT ZEKERHEID VAN TOEKOMSTIGE SCHULDVORDERINGEN	263
A) WETTEKST	263
B) TOELICHTING	263
B.5.18. ARTIKEL 3.70. OPZEGBAARHEID VAN BEPAALDE SCHEEPSHYPOTHEKEN	264
A) WETTEKST	264
B) TOELICHTING	264
B.5.19. ARTIKEL 3.71. GEWAARBORGDE INTEREST	265
A) WETTEKST	265
B) TOELICHTING	265
B.5.20. ARTIKEL 3.72. ONDERLINGE RANG	265
A) WETTEKST	265
B) TOELICHTING	265
B.5.21. ARTIKEL 3.73. INBEZITSTELLING VAN HET SCHIP	266
A) WETTEKST	266
B) TOELICHTING	268
B.5.22. ARTIKEL 3.74. ZUIVERING NA VRIJWILLIGE VERVREEMDING	269
A) WETTEKST	269
B) TOELICHTING	272
B.5.23. ARTIKEL 3.75. ERKENNING VAN BUITENLANDSE HYPOTHEKEN EN GELIJKGESTELDE RECHTEN	274
A) WETTEKST	274
B) TOELICHTING	274

6. OPENBAARHEID VAN RECHTEN 275

A. HUIDIGE REGELING	275
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	275
A.2. BEOORDELING	277
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	278
B.1. ALGEMENE BEPALINGEN	278
B.1.1. ARTIKEL 3.76. AFWIJKENDE BEDINGEN	278
A) WETTEKST	278
B) TOELICHTING	278
B.1.2. ARTIKEL 3.77. INSCHRIJVING VAN AKTEN EN VONNISSEN	279
A) WETTEKST	279
B) TOELICHTING	279
B.1.3. ARTIKEL 3.78. INSCHRIJVING VAN EISEN	283
A) WETTEKST	283
B) TOELICHTING	283
B.1.4. ARTIKEL 3.79. VOOR INSCHRIJVING VATBARE AKTEN	284
A) WETTEKST	284
B) TOELICHTING	284

B.1.5. ARTIKEL 3.80. IN AKTEN VERPLICHT VERMELDINGEN	285
A) WETTEKST	285
B) TOELICHTING	285
B.1.6. ARTIKEL 3.81. NOTARIËLE AKTEN BETREFFENDE ERFOPVOLGING	285
A) WETTEKST	285
B) TOELICHTING	286
B.1.7. ARTIKEL 3.82. OVERLEGGING VAN AKTEN MET HET OOG OP INSCHRIJVING	286
A) WETTEKST	286
B) TOELICHTING	286
B.1.8. ARTIKEL 3.83. ONTVANGSTBEWIJZEN EN TIJDSTIP VAN DE INSCHRIJVING	287
A) WETTEKST	287
B) TOELICHTING	287
B.1.9. ARTIKEL 3.84. VERMELDINGEN BIJ DE INSCHRIJVING	287
A) WETTEKST	287
B) TOELICHTING	288
B.1.10. ARTIKEL 3.85. TERUGGAVE VAN AKTEN NA INSCHRIJVING	288
A) WETTEKST	288
B) TOELICHTING	288
B.1.11. ARTIKEL 3.86. OVERLEGGING VAN PROCESSTUKKEN MET HET OOG OP INSCHRIJVING	288
A) WETTEKST	288
B) TOELICHTING	289
B.1.12. ARTIKEL 3.87. NEERLEGGING VAN PROCESSTUKKEN BETREFFENDE NIET GEREGISTREERDE OF TEBOEKGESTELDE SCHEPEN	289
A) WETTEKST	289
B) TOELICHTING	289
B.1.13. ARTIKEL 3.88. TERUGGAVE VAN PROCESSTUKKEN NA INSCHRIJVING	289
A) WETTEKST	289
B) TOELICHTING	289
B.1.14. ARTIKEL 3.89. ONDERLINGE RANG VAN OP DEZELFDE DAG AANBODEN TITELS	290
A) WETTEKST	290
B) TOELICHTING	290
B.1.15. ARTIKEL 3.90. NIETIGHEID VAN INSCHRIJVINGEN	290
A) WETTEKST	290
B) TOELICHTING	290
B.1.16. ARTIKEL 3.91. GETUIGSCHRIFTEN EN AFSCHRIFTEN	290
A) WETTEKST	290
B) TOELICHTING	291
B.1.17. ARTIKEL 3.92. AANSPRAKELIJKHEID	291
A) WETTEKST	291
B) TOELICHTING	291
B.1.18. ARTIKEL 3.93. NIET IN GETUIGSCHRIFTEN VERMELDE SCHULDEISERS	292
A) WETTEKST	292
B) TOELICHTING	292
B.2. OPENBAARHEID VAN SCHEEPHYPOTHEKEN	292
B.2.1. ARTIKEL 3.94. TIJDSTIP VAN INSCHRIJVING	292
A) WETTEKST	292
B) TOELICHTING	293

B.2.2. ARTIKEL 3.95. VERMELDINGEN BIJ DE INSCHRIJVING	293
A) WETTEKST	293
B) TOELICHTING	293
B.2.3. ARTIKEL 3.96. GELDINGSDUUR VAN DE INSCHRIJVING	294
A) WETTEKST	294
B) TOELICHTING	294
B.2.4. ARTIKEL 3.97. OVERDRACHT VAN SCHEEPSHYPOTHEEKRECHTEN	294
A) WETTEKST	294
B) TOELICHTING	295
B.2.5. ARTIKEL 3.98. DOORHALING EN VERMINDERING VAN DE INSCHRIJVINGEN	295
A) WETTEKST	295
B) TOELICHTING	295
B.2.6. ARTIKEL 3.99. AMBTSHALVE DOORHALING NA GEDWONGEN VERKOOP	296
A) WETTEKST	296
B) TOELICHTING	296
B.2.7. ARTIKEL 3.100. RECHTERLIJKE BEVOEGDHEID INZAKE EISEN TOT DOORHALING OF VERMINDERING	296
A) WETTEKST	296
B) TOELICHTING	296
B.2.8. ARTIKEL 3.101. RECHTSVORDERINGEN TEGEN DE SCHULDEISERS	297
A) WETTEKST	297
B) TOELICHTING	297
B.2.9. ARTIKEL 3.102. DOORHALING OP BEVEL VAN DE RECHTBANK	297
A) WETTEKST	297
B) TOELICHTING	297
7. WETTEKST	298

AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN²

Aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag 1924	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Aanvaringsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Aeby-Deceuninck HBAR	Aeby, F. en Deceuninck, A., <i>Het binnenschip als rechtsobject</i> , Antwerpen, Antwerpse Lloyd, 1979
Aeby-Deceuninck RN	Aeby, F. en Deceuninck, A., “Hypothèques et privilèges maritimes et fluviaux”, <i>Répertoire notarial</i> , Brussel, Larcier, 1981
Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007	Wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, Titel VI
Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003	Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser
Asser	Asser, J.T., “International Subcommittee on Maritime Liens and Mortgages. Preliminary Report and Questionnaire”, in International Maritime Committee, <i>XXVIIth Conference New York 1965</i> , Antwerpen, Lloyd, s.d., 76-90
AWES	Association of European Shipbuilders and Shiprepairers
Beckert-Breuer	Beckert, E. en Breuer, G., <i>Öffentliches Seerecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1991
Bergingsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake hulpen bergloon, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Berlingieri AOS	Berlingieri, F., <i>Arrest of ships</i> , Londen, Informa, 2006

² Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

Berlingieri 1997	Berlingieri, F., "The convention on maritime liens and mortgages, 1993. An analysis of its provisions in the light of the previous conventions and of the travaux préparatoires", in Comité Maritime International, <i>Yearbook 1996. Antwerp I</i> , Antwerpen, CMI, 1997, 225-289
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), <i>Droits maritimes</i> , Parijs, Dalloz, 2008
Binnenschepenverdrag 1930	Verdrag nopens de teboekstelling van binnenschepen, de zakelijke rechten op die schepen en andere daarmee samenhangende onderwerpen, opgemaakt te Genève op 9 december 1930
Binnenschepenverdrag 1965	Verdrag inzake de inschrijving van binnenschepen, opgemaakt te Genève op 25 januari 1965
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. en Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Parijs, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., <i>Zeerecht en IPR</i> , Deventer, Kluwer, 1998
BVZ	Belgische Vereniging voor Zeerecht
BZB	Belgische Zeevaartbond
CCT 2001	Verdrag betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitrustingsmaterieel, opgemaakt te Kaapstad op 16 november 2001
CESA	Community of European Shipyards' Associations
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. en Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londen, Financial Times, 1987
Clarke	Clarke, M.A., <i>Shipbuilding Contracts</i> , Londen, LLP, 1992
CLC	Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, zoals gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Londen op 27 november 1992
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdpijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961
CMI	Comité Maritime International
Cornejo Fuller	Cornejo Fuller, E., <i>Derecho Marítimo Chileno</i> , Valparaíso, Eugenio Raul Cornejo Fuller, 2003

Danjon I	Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , I, Parijs, Sirey, 1926
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Antwerpen, V.Z.W. De Schroef, 1991
Dekkers-Dirix	Dekkers, R. en Dirix, E., <i>Handboek burgerlijke recht</i> , II, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005
De Latte TRS	De Latte, G., <i>Teboekstelling en registratie van schepen</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2007
De Latte ZRHS	De Latte, G., <i>Zakelijke rechten en hypotheke op schepen</i> , Mechelen, Kluwer, 2006
Delwaide SB	Delwaide, L., <i>Scheepsbeslag</i> , Antwerpen, Kluwer, 1988
De Page IV	De Page, H. <i>Traité élémentaire de droit civil belge</i> , IV, Brussel, Bruylant, 1972
De Page-Dekkers V	De Page, H. <i>Traité élémentaire de droit civil belge</i> , V, Brussel, Bruylant, 1975
De Page-Dekkers VII	De Page, H. en Dekkers, R., <i>Traité élémentaire de droit civil belge</i> , VII, Brussel, Bruylant, 1957
De Page VII.I	De Page, H., <i>Traité élémentaire de droit civil belge</i> , VII.I, Brussel, Bruylant, 1943
Desjardins I	Desjardins, A., <i>Traité de droit commercial maritime</i> , I, Parijs, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1878
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Brussel, Larcier, 1971
De Weerdt I	De Weerdt, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijke Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 1998
Dirix-Broeckx	Dirix, E. en Broeckx, K., <i>Beslag</i> , Deurne, E. Story-Scientia, 1992
Dirix-De Corte	Dirix, E. en De Corte, R., <i>Zekerheidsrechten</i> , Mechelen, Kluwer, 2006
DMF	Le Droit Maritime Français
Engels	Engels, C., <i>Maritieme voorrechten en hypotheke</i> , Gent, E. Story-Scientia, 1985
EVO	Verdrag van Rome van 19 juni 1980 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. en Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Flach	Flach, R.J.C., <i>Scheepsvoorrechten</i> , Deventer, Kluwer, 2001
FLAMEA	Flanders Maritime Equipment Association

FOD	Federale Overheidsdienst
Fogarty	Fogarty, A.R.M., <i>Merchant Shipping Legislation</i> , Londen / Singapore, LLP, 2004
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. en Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003
Grime	Grime, R., <i>Shipping law</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 1991
Groenboek	Van Hooydonk, E. (ed.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Hennebicq I	Hennebicq, L., <i>Principes de Droit Maritime Comparé</i> , I, Brussel / Parijs, Larcier / Pedone, 1904
Hennebicq II.II	Hennebicq, L., <i>Principes de Droit Maritime Comparé</i> , II.II, Brussel / Berlijn, Larcier / Puttkammer & Mühlbrecht, 1910
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch
Hill	Hill, C., <i>Maritime law</i> , Londen / Hong Kong, LLP, 2003
HISWA	Nederlandse Vereniging van Ondernemingen in de Bedrijfstak Waterrecreatie
Hodges-Hill	Hodges, S. en Hill, C., <i>Principles of maritime law</i> , Londen / Hong Kong, LLP, 2001
HvB-A	Hof van Beroep te Antwerpen, Vierde Kamer
IDM	Il Diritto Marittimo
IEL Transport Law	Huybrechts, M. en Van Hooydonk, E. (Eds.), <i>International Encyclopaedia of Laws. Transport Law</i> , Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, losbl.
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
Japikse	Japikse, R.E., <i>Verkeersmiddelen en vervoer. Deel I. Algemene bepalingen en rederij</i> , in <i>Asser-Serie</i> , Deventer, Kluwer, 2004
KBMA	Koninklijke Belgische Marine Academie
KBRV	Koninklijke Belgische Redersvereniging
KBZ	Koninklijk Belgisch Zeemanscollege
Kluyskens VI	Kluyskens, A., <i>Beginselen van burgerlijk recht</i> , VI, Voorrechten en hypothecken, Antwerpen, Standaard, 1951

LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (eds.), <i>Free on board. Liber amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011
LA Roland	<i>Liber amicorum R. Roland</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2003
LA Tricot	<i>Liber Amicorum Lionel Tricot</i> , Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
Li-Ingram	Li, K.X. en Ingram, C.W.M., <i>Maritime Law and Policy in China</i> , Londen / Sydney, Cavendish, 2002
LLMC-Verdrag	Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976
Loodsdecreet	Decr. Vl.P. 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
Mankowski	Mankowski, P., <i>Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht</i> , Tübingen, J.C.B. Mohr, 1995
Maritiem Arbeidsverdrag 2006	Maritiem Arbeidsverdrag, aangenomen te Genève op 23 februari 2006
MARPOL-Verdrag	Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 (zoals gewijzigd)
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
Nöll	Nöll, H.-H., “Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken”, in Wiegand, W. (Red.), <i>J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Buch 3. Sachenrecht</i> , Berlin, Sellier-de Gruyter
OHRF	Steennot, R., Stuyck, J., Vanhees, H. en Wymeersch, E., <i>Overzicht Financieel Recht Artikelsgewijze commentaren</i> , Mechelen, Kluwer, losbl.
Oostwouder	Oostwouder, W.J., <i>Hoofdzaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994
OVH	Dirix, E., Cuypers, A. en Tison, M., <i>Voorrechten en hypothecken Artikelsgewijze commentaren</i> , Mechelen, Kluwer, losbl.

PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Phillips-Craig	Phillips, N. en Craig, N., <i>Merchant Shipping Act 1995</i> , Londen, LLP, 2001
Piccardt-Korthals Altes	Piccardt, A.G.J. en Korthals Altes, A., <i>Zee- en binnenvaartrecht voor het notariaat</i> , Deventer, Kluwer, 1986
Pleziervaartuigenbesluit	Koninklijk Besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggebrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , München, C.H. Beck, 2000
RDMC	Revue de droit maritime comparé
Regelen van Den Haag	Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossementen, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Pedone, 1993
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Parijs, Rousseau, 1950
Ripert II	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , II, Parijs, Rousseau, 1952
Rodière LN	Rodière, R., <i>Droit maritime. Le navire</i> , Parijs, Dalloz, 1980
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. en du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Dalloz, 1997
Roland-Huybrechts-Roland	Roland, R., Huybrechts, M. en Roland, S., “Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)”, <i>TPR</i> 1976, (81)
Rome I-Verordening	Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)
SAJ	The Japanese Shipowners' Association
Scheepsbeslagverdrag 1952	Internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952
Scheepsbouwverdrag 1967	Internationale overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen betreffende de inschrijving van de rechten inzake de in aanbouw zijnde schepen, opgemaakt te Brussel op 27 mei 1967

Scheepsregistratiebesluit	Koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen
Scheepsregistratiewet	Wet 21 van december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen
Scheepsvoorrechtenprotocol 1965	Protocol no. 1 betreffende de zakelijke rechten op binnenschepen bij het Verdrag inzake de inschrijving van binnenschepen, opgemaakt te Genève op 25 januari 1965
Scheepsvoorrechtenverdrag 1926	Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926
SchiffsRG	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken
Schoenbaum I	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , I, St. Paul, Thomson West, 2004
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Brussel, Larcier, 1929
Southampton	Institute of Maritime Law, Southampton on Shipping Law, Londen, Informa, 2008, 428 p.
Stevens Bva	Stevens, F., <i>Beperking van aansprakelijkheid</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2008
Tetley ICOL	Tetley, W., <i>International conflict of laws</i> , Montreal, Blais, 1994
Tetley MLAC	Tetley, W., <i>Maritime liens and claims</i> , Montreal, Blais, 1998
TVR	Tijdschrift Vervoer & Recht
Van Aerde ZOBB	Van Aerde, C., <i>Zeeschepen onder bewarend beslag</i> , Brugge, die Keure, 1988
Van der Velde	Van der Velde, W., <i>De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht</i> , proefschrift Rijksuniversiteit Groningen, 23 november 2006
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2006
VCM	Vlaamse Contactcommissie Monumentenzorg (thans Forum voor Erfgoedverenigingen (FvE))
Verhoeve	Verhoeve, J., <i>Het nieuwe Binnenvaartrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1954
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Parijs, PUF, 1997
VNSI	Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie

Völlmar	Völlmar, H.F.A., <i>Zee- en binnenvaartrecht</i> , Haarlem, H.D. Tjeenk Willink, 1952
Weens Koopverdrag	Verdrag inzake de verjaring bij internationale koop van roerende zaken, opgemaakt te New York op 14 juni 1974
WIPR	Wetboek van Internationaal Privaatrecht
WPNR	Weeklad voor Privaatrecht, Notariaat en Registratie
Wrakkenwet	Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, Hoofdstuk V
Wüstendörfer	Wüstendörfer, <i>Neuzeitliches Seehandelsrecht</i> , Tübingen, Verlag J.C.B. Mohr, 1950
Zeevaartinspectiereglement	Koninklijk Besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement
Zeevaartpolitiewet	Wet van 27 september 1842 over de politie der zeevaart
Zeewet	Wetboek van Koophandel, Boek II

ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek
(Privaatrecht) werken mee:

Organisatoren

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Hoofdparters

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Koninklijke Belgische Redersvereniging

Hoofdsponsor

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Antwerpse Scheepvaartvereniging
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen
Ponet & De Vleeschauwer
Port Autonome de Liège
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

Co-organisatoren

Universiteit Gent
Maritiem Instituut
Portius – International and EU Port Law Centre

1. ALGEMENE OPZET

A. POSITIE IN HET WETBOEK

3.1. In het eerder toegelichte³ en hieronder nogmaals weergegeven werkschema waarrond de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgebouwd, is de positie van de in voorliggend Derde Blauwboek voorgestelde Hoofdstukken van de Titel ‘Scheepelingen’ (en van de bijhorende begripsomschrijvingen) gecursiveerd:

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

BOEK 2 – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Statuut

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Hoofdstuk 3 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

TITEL 3 – REDERS

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Hoofdstuk 2 – Scheepsagentuur

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Hoofdstuk 2 – Vervoer

³ Blauwboek 1, 240-242, nrs. 1.265-1.266.

Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart
Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

TITEL 6 – VOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring
Hoofdstuk 2 – Berging
Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

3.2. Het Hoofdstuk ‘Scheepsbeslag’ wordt voorgesteld in Blauwboek 10, het Hoofdstuk ‘Overheidsschepen’ in Blauwboek 2.

B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN

3.3. In Titel 2 van Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het juridisch statuut van het schip geregeld. Hierin worden vooreerst enkele aangelegenheden behandeld die thans ook in de Zeewet zijn geregeld: het zakenrechtelijk statuut van het schip, de zekerheidsrechten op schepen (inz. de scheepsvoorrechten en -hypotheken) en de openbaarmaking van zakelijke rechten op schepen. De desbetreffende bepalingen van de Zeewet worden herschikt, soms grondig herschreven en waar nodig aangevuld.

3.4. In het hier voorgestelde wetboek worden voorts nieuwe regelingen opgenomen. Zo worden er de regels over het statuut van overheidsschepen en de immuniteit van vreemde Staatsschepen in geïntegreerd die thans het voorwerp uitmaken van de naast de Zeewet staande Staatsschepenwet van 28 november 1928 resp. van het Staatsschepenverdrag 1926⁴. Ook wordt een hoofdstuk toegevoegd over het scheepsbouwcontract en aanverwante overeenkomsten.

3.5. Ofschoon in Titel 2 uiteenlopende materies worden geregeld, vertonen de voorgestelde bepalingen, zoals hieronder nader zal worden uitgelegd, een sterke onderlinge samenhang en leggen ze het juridisch statuut van het schip in brede zin op een meer omvattende en overzichtelijke wijze vast dan in de huidige wetgeving het geval is.

3.6. Verder worden in Titel 1 belangrijke bijhorende begripsomschrijvingen ingevoegd. Het betreft o.m. definities van centrale begrippen als schip, zeeschip, binnenschip, scheepbestanddelen en scheepstoebehoren.

3.7. De regeling van de scheepsmede-eigendom, welke vanuit juridisch perspectief het zakenrechtelijk statuut van het schip betreft en daarom ook in Titel 2 zou kunnen worden opgenomen, wordt, omdat zij in de praktijk het rederijbedrijf aangaat, geïntegreerd in Titel 3 over ‘Reders’⁵.

⁴ Zie Blauwboek 2.

⁵ Zie Blauwboek 4.

3.8. In de voorgestelde Titel zijn geen bepalingen opgenomen over de registratie, de teboekstelling en de classificatie van schepen. Deze publiekrechtelijke aangelegenheden zullen worden onderzocht in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht⁶.

⁶ Zie daarover in het algemeen Blauwboek 1, 37-39, nrs. 1.16-1.18 en 133-137, nrs. 1.145-1.153.

2. BASISBEGRIPPEN

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

3.9. De Zeewet bevat de volgende omschrijvingen van de begrippen zeeschip en binnenschip:

Artikel 1

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.

Artikel 271

Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen beschouwd, de vaartuigen, gewoonlijk gebruikt of bestemd voor de vaart in de binnenwateren ten behoeve van personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart, baggerwerk of enige andere winstgevende scheepvaartverrichting.

Voor de toepassing van deze wet worden met binnenschepen gelijkgesteld alle vaartuigen van minder dan 25 ton die gewoonlijk ter zee worden gebruikt voor soortgelijke verrichtingen.

Dit zijn de enige in de Zeewet opgenomen begripsomschrijvingen met algemene draagwijdte. Andere in het wetboek voorkomende definities gelden alleen voor de toepassing van specifieke bepalingen⁷. Naast de twee aangehaalde definities bevat de Zeewet geen andere algemene of inleidende bepalingen, en omlijnt de Zeewet inz. niet nader zijn toepassingsgebied. Het toepassingsgebied van enkele bepalingen van de Zeewet werd wel uitgebreid door andere, niet in de Zeewet opgenomen wetsbepalingen⁸.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

3.10. De in de Zeewet opgenomen omschrijvingen van de begrippen zeeschip en binnenschip zijn niet bevredigend. Vanuit een internrechtelijk wetgevingstechnisch perspectief kunnen in de huidige wettelijke regeling de volgende gebreken worden ontwaard:

- het laconieke karakter van de begripsbepalingen;
- de centrering rond het achterhaalde winstoogmerk criterium;
- de noodzaak van samenlezing met elders opgenomen wetsbepalingen;
- de wildgroei aan in de Belgische wetgeving opgenomen definities;
- inhoudelijke anomalieën in de definities van de Zeewet;
- het ontbreken van definities van scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren.

⁷ Zie de definities van scheepseigenaar en hulpverlener in art. 54 en van schip in art. 91, A, § 1, d).

⁸ Zie nader *infra*, nr. 3.13.

Hieronder worden deze gebreken toegelicht.

- LACONIEK KARAKTER VAN DE BEGRIPSBEPALINGEN

3.11. Zoals elders uiteengezet, vereist behoorlijke wetgevingstechniek dat in een wettelijke regeling gebruikte basisbegrippen worden gedefinieerd⁹.

Recent maakte het Antwerpse Hof van Beroep de “trieste” vaststelling dat er van het begrip schip geen eenduidige internationale en nationale definitie bestaat¹⁰.

De huidige definities van de begrippen zeeschip en binnenschip opgenomen in de artikelen 1 resp. 271 van de Belgische Zeewet¹¹ zijn alleszins onbevredigend. Door alleen de begrippen zeeschip en binnenschip te definiëren, is de wetgeving op het besproken punt uiterst laconiek te noemen. Opvallend is dat de Zeewet geen algemene definitie van het schip of het vaartuig bevat, maar enkel de subcategorieën zeeschip en binnenschip omschrijft. Verder onbreekt elke definitie van basisbegrippen als – om slechts drie voorbeelden aan te halen – scheepseigenaar, bevrachting en vervoer. Het behoeft geen betoog dat deze toestand rechtsonzekerheid in de hand werkt.

- CENTRERING ROND HET ACHTERHAALDE WINSTOOGMERKCRITERIUM

3.12. Ten tweede zijn de in de Zeewet opgenomen definities van het zeeschip en het binnenschip gecentreerd rond het achterhaalde winst oogmerk criterium. Dit geldt ook als algemeen criterium voor de toepasselijkheid van het Wetboek van Koophandel, waarvan de Zeewet deel uitmaakt. Als dusdanig wordt het criterium sedert geruime tijd en unaniem als fundamenteel voorbijgestreefd beschouwd¹².

In de context van de scheepvaart valt te wijzen op de ruime inzet van overheidsvaartuigen in de economische sfeer¹³. Deze vaartuigen volledig buiten het werkingsgebied van de Zeewet houden, is wereldvreemd. Een frappant voorbeeld zijn de sleepboten actief in de haven van Antwerpen: de boten op de Schelde en in de tijdokken worden commercieel uitgebaat door een private rederij en vallen onder de Zeewet, de sleepboten van het havenbestuur actief achter de sluizen worden daarentegen in het algemeen belang geëxploiteerd en vallen buiten de Zeewet¹⁴. I.v.m. drijvende kranen en bokken kunnen analoge vaststellingen worden gemaakt. Recent werd geoordeeld dat

⁹ Zie daarover Blauwboek 1, 178-179, nrs. 1.211-1.216.

¹⁰ Antwerpen, 31 januari 2011, SAPHIRE SHIPPING SA c.s. / AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF met rechtspersoonlijkheid HAVEN OOSTENDE, 2009/AR/2208, onuitg.

¹¹ Voor commentaar bij de huidige regeling, zie o.m. Delwaide SB, 3-18, nrs. 1-9; De Smet I, 28-38, nrs. 16-28; Goemans, B. in Huybrechts, M. e.a., “Belgium”, in IEL Transport Law (January 1994), 53, nr. 54; Libert, H., “Het schip”, in De Weerd I, 1-23, nrs. 1-12; Roland, R., “Le statut des engins opérant en mer autres que les navires”, in Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Brussel, Bruylant, 1978, 223-242; R.P.D.B., v° Navire-Navigation, nrs. 4-18; Smeesters-Winkelmolen I, 5-13, nrs. 1-2; Van Aerde ZOB, 7-17, nrs. 4-11; Van Aerde, C., “Is de ms Sirius een 'zeeschip'?”, TVR 1997, maart, 12-16; Van Hooydonk, E., *Beginselen van havenbestuursrecht*, Brugge, die Keure, 1996, 166-170, nr. 85; voor een kritiek van de regeling, zie Van Hooydonk SVS, inz. 81-82, 102-103 en 107-108.

¹² Zie reeds Blauwboek 1, 92, nr. 1.82 en de verwijzingen aldaar.

¹³ Zie reeds Blauwboek 2, nr. 2.254.

¹⁴ Zie o.m. Cass., 12 maart 1931, *Pas.* 1931, I, 119, RDMC, 1932, 94, noot X, “Du caractère commercial d’une entreprise de remorquage organisée par une Ville et de l’exercice de la faculté d’abandon par cette Ville”.

het in de Zeewet gebruikte begrip “winstgevende scheepvaartverrichting” vereist dat een winstoogmerk aanwezig is in hoofde van de dienstverrichter, maar niet dat de activiteit in kwestie winst oplevert; het gevolg was alleszins dat de verjaringstermijn inzake aanvaring vervat in artikel 270 van de Zeewet niet gold t.a.v. een aanvaring met een loodsboot van het Vlaams Gewest¹⁵.

Een gelijkaardige toestand doet zich voor in de pleziervaart. Het huidige winstoogmerk criterium leidt ertoe dat een particulier gebruikt pleziervaartuig buiten de Zeewet valt, maar dat de opkomende sector van de *commercial yachting* – al dan niet vercharterde superjachten met vaste bemanning – erbinnen valt, ofschoon het om precies dezelfde soort vaartuigen kan gaan¹⁶. Overigens valt eraan te herinneren dat de principiële uitsluiting van de pleziervaart uit de Zeewet reeds controversieel was toen het wetsontwerp in 1907 in het parlement werd besproken. De toenmalige Minister weigerde de pleziervaart onder de Zeewet te brengen op grond van het eerder formele bezwaar dat die wet deel uitmaakt van het voor de regeling van handelsactiviteiten voorbehouden Wetboek van Koophandel, maar kondigde een grondig onderzoek van de kwestie aan, welke belofte noch hij, noch zijn opvolgers echter gestand deden¹⁷. Het niet met winstoogmerk geëxploiteerd varend erfgoed valt eveneens volledig buiten de Zeewet, wat allerhande problemen veroorzaakt¹⁸.

De vraag rijst of de huidige onderscheiding op basis van het winstoogmerk, in de mate dat zij voorkomt als niet-objectief en niet-pertinent, geen schending van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel inhoudt¹⁹.

Bovendien speelt het winstoogmerk criterium geen enkele rol in de definities van het begrip schip in de scheepvaartrechtelijke eenmakingsverdragen²⁰.

- NOODZAAK VAN SAMENLEZING MET ELDERS OPGENOMEN WETSBEPALINGEN

3.13. Ten derde zijn de huidige definities van de Zeewet misleidend, aangezien de wetgever in tal van losstaande regelgevende akten het toepassingsgebied van de Zeewet of eraan vasthangende bepalingen heeft uitgebreid²¹. Doordat deze uitbreidingen niet in de Zeewet zelf zijn opgenomen,

¹⁵ Cass., 12 december 2008, *RHA* 2008, 338, met concl. Adv.-Gen. Van Ingelgem

¹⁶ Een door een verhuurmaatschappij tegen vergoeding ter beschikking gesteld jacht wordt echter niet noodzakelijk gebruikt voor winstgevende verrichtingen in de zin van de Zeewet (zie Gent, 12 januari 2005, *NJW*, 2005, 1171, met noot ES).

¹⁷ Zie inz. *Parl.Hand.*, Kamer, 12 december 1907, 248-250; zie voorts Delwaide SB, 8-9, nr. 7.

¹⁸ Zie nader Van Hooydonk SVSMS, 102-103; Van Hooydonk, E., “Varend erfgoed juridisch bekeken”, in *Verslagboek Vlaams-Nederlandse Driedaagse “Water”*, Antwerpen, Contactforum voor erfgoedverenigingen, 2001, 57-71.

¹⁹ Zie reeds Blauwboek 1, 180, nr. 1.217 en ook Blauwboek 2, nr. 2.301.

²⁰ Zie *infra*, nr. 3.17.

²¹ Zie daaromtrent reeds Blauwboek 1, 89-91, nr. 1.81 en Blauwboek 2, nr. 2.255; zie m.n. nogmaals:

- art. 273, § 1 Zeewet (zoals laatst vervangen bij art. 9 W. 11 april 1989, *BS* 6 oktober 1989) betreffende de gelijkstelling van bepaalde vaartuigen en drijvende tuigen met binnenvaartuigen voor de toepassing van de regels betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan;

- W. 28 november 1928 ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijklopend met deze van het Internationaal Verdrag tot het Vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immunititeiten van staatsschepen, geteekend te Brussel, op 10 april 1926 (*BS* 11 januari 1929);

- art. 10 W. 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (*BS* 6 oktober 1989), waardoor de toepassing van de bepalingen van het LLMC-Verdrag, en van de artikelen 46 tot 54 van de Zeewet wordt uitgebreid tot de zee gaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door

wordt de transparantie van de regelgeving geschaad. Tegelijk bevestigt de wetgever met deze wildgroei aan correcties dat de huidige in de Zeewet opgenomen omschrijvingen te eng zijn, i.h.b. wat betreft het winstoogmerkvereiste. Ten slotte wordt de wetgeving nog extra gecompliceerd doordat sommige van de bedoelde andere wettelijke regelingen eigen, van deze gebezigd in de Zeewet afwijkende begripsbepalingen bevatten²².

- WILDGROEI AAN IN DE BELGISCHE WETGEVING OPGENOMEN DEFINITIES

3.14. Ten vierde bevat de overige Belgische scheepvaartwetgeving talloze, min of meer uiteenlopende definities van de begrippen vaartuig, schip, zeeschip, binnenschip, enz.²³ De Scheepsregistratiewet bevat o.m. de volgende, weloverwogen²⁴ en eerder ruime definities:

1° Schip : elk drijvend tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van verkeer in, over of onder water, met inbegrip van de niet blijvend aan de wal of aan de bodem verbonden installaties.

Een schip in aanbouw wordt als schip beschouwd zodra het bouwcontract is ondertekend.

2° Binnenwateren : alle wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn van de territoriale zee, met inbegrip van de zeehavens;

3° Zee : alle wateren die geen binnenwateren zijn;

4° Zeeschip : elk schip gebruikt of geschikt of bestemd om te worden gebruikt op zee (art. 1, § 1).

Ook andere publiekrechtelijke maritieme regelgeving hanteert definities die breder zijn dan die van de Zeewet²⁵.

In andere wetteksten, zoals deze inzake scheepsbeslag²⁶, wrakkenruiming²⁷ en scheepscertificaten²⁸, wordt elke definitie achterwege gelaten, zodat het toepassingsgebied ervan uiteraard ruimer is dan dat van de Zeewet. Ook hieruit blijkt dat de Zeewet uitgaat van een eerder enge zienswijze.

een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is, en tot de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek;

- art. 1, § 1, 1° K.B. 24 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart (BS 1 december 1989, err. BS 8 december 1990), waardoor de beperking van aansprakelijkheid wordt geregeld voor vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar ervan is, en voor vaartuigen aangewend voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek;

- art. 1, § 3 Scheepsregistratiewet, dat Titel I van de Zeewet, met uitzondering van art. 1, van toepassing verklaart op de zeeschepen die niet of niet gewoonlijk gebruikt worden voor winstgevend verrichtingen.

²² Zie *infra*, nr. 3.14.

²³ Zie nader Van Hooydonk SVSMS, 107-108.

²⁴ Zie inz. de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp in *Parl.St.*, Kamer, 1989-90, nr. 1207/1, 10-13.

²⁵ Eén van de vele voorbeelden is de definitie van schip in art. 2, 8° van de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, die luidt:

elk vaartuig, van welk type of omvang ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder onder meer draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen, drijvende tuigen, alsmede vaste of drijvende platforms.

²⁶ Art. 1467 e.v. Ger.W. In dit verband moet ook rekening worden gehouden met het Scheepsbeslagverdrag 1952 (zie *infra*, nr. 3.17).

²⁷ Art. 10 e.v. Wrakkenwet; zie daarover Stevens Bva, 199-200, nr. 376.

²⁸ Art. 5, § 4, tweede lid W. 16 juni 2006 op de openbare aanbidding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereguleerde markt (BS 21 juni 2006).

3.15. Ten vijfde blijkt de formulering van de huidige definities van de Zeewet, ofschoon hun abstract karakter een grote souplesse toelaat²⁹, in verschillende opzichten gebrekkig en tot allerhande anomalische situaties te leiden.

Om te beginnen moet worden vastgesteld dat de Zeewet enkel de begrippen zeeschip en binnenschip definieert, maar niet uitdrukkelijk bepaalt dat deze definities ook het toepassingsgebied van de wet determineren.

Voorts moet uit de vergelijking van de definities van zeeschip en binnenschip en de desbetreffende parlementaire besprekingen worden afgeleid dat baggerschepen, ook wanneer ze op zee actief zijn, steeds als binnenschepen moeten worden beschouwd. Hiertoe werd aangevoerd dat baggervaartuigen niet varen, maar werken uitvoeren en dat zij steeds in of nabij havens actief zijn, en baggerwerk in volle zee uitzonderlijk en bijkomstig is³⁰. Deze enge zienswijze sluit helemaal niet aan bij de hedendaagse realiteit, waarin Belgische en buitenlandse ondernemingen op alle wereldzeeën steeds grotere zeegaande baggerschepen exploiteren, die vaak aanleg- en onderhoudsbaggerwerk uitvoeren ver buiten havens en zelfs voor projecten die niet met havenaanleg in verband staan³¹. Op 26 augustus 2010 vermeldde de 'Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de Vloot van de Marine' uitgegeven door de FOD Mobiliteit en Vervoer niet minder dan 41 baggervaartuigen, terwijl in het Belgisch Register der Zeeschepen in totaal 70 vaartuigen waren ingeschreven. De Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007, die in wezen geldt voor arbeid op zee behalve in de de visserij, vermeldt in zijn definitie van het zeeschip uitdrukkelijk dat het ook om een baggerschip kan gaan³².

Het in de Zeewet gehanteerde tonnagecriterium is eveneens voor kritiek vatbaar. Het vermeldt niet dat voor zeeschepen de bruto-tonnenmaat is bedoeld³³. De grens van 25 ton lijkt voorts vrij arbitrair gekozen; het zeerechtcongres van Brussel van 1888 had 20 ton aanbevolen³⁴ en in andere landen werd, althans voor bepaalde aangelegenheden, doelbewust van elk tonnagecriterium

²⁹ Aldus o.m. Libert, H. in De Weerdt I, 2, nr. 2; Roland, R., "Le statut des engins opérant en mer autres que les navires", in Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Brussel, Bruylant, 1978, (223), 232.

³⁰ De kwestie was bij de parlementaire voorbereiding van de Zeewet 1908 het voorwerp van schier eindeloze en erg verwarrende debatten. Uiteindelijk bleek eensgezindheid over de visie dat baggerschepen altijd als binnenschepen moet worden beschouwd (zie *Parl.Hand.*, Kamer, 22 november 1907, 66-69, 28 november 1907, 115-116 en 12 december 1907, 243 en, vooral, 249-251; zie hierover ook, maar minder duidelijk, Hennebicq II.II 185-190, nr. 555; voor een toepassing, zie Beroepscommissie Oorlogsschade Antwerpen, 3 december 1954, *JPA* 1958, 249; voor rechtsleer over de overigens betwiste kwestie, zie o.m. Jacobs I, 20; Roland, R., "Le statut des engins opérant en mer autres que les navires", in Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Brussel, Bruylant, 1978, (223), 230-231; Smeesters-Winkelmolen I, 11, nr. 2).

³¹ Heden bestaan er sleephopperzuigers met een capaciteit van meer dan 40.000 m³ en een baggerbereik van meer dan 150 m diepte.

³² In art. 28, 1° van de Wet is het zeeschip omschreven als

elk schip bestemd voor winstgevende verrichtingen in het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, inbegrepen schepen, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het uitvoeren van baggerwerken, voor het verrichten van hulpverlening en van andere werkzaamheden op zee die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, met uitsluiting van vissersschepen (nadruk toegevoegd).

³³ Aldus de rechtsleer: zie o.m. Hennebicq II.II, 193, nr. 558; Libert, H. in De Weerdt I, 2, nr. 2.

³⁴ Zie *Parl.St.*, 1904-05, nr. 174, 6-8; Jacobs I, 20, nr. 1; zie nader *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Ferdinand Laricr / G. Pedone-Lauriel, 1889, 184-191 en en 411.

afgestapt³⁵; Belgische rechtsleer beschouwt de huidige wettelijke grens als “helemaal niet meer relevant”³⁶.

In verband met de afbakening tussen zeeschepen en binnenschepen valt voorts te wijzen op een ongerechtvaardigde wijziging van artikel 271 Zeewet n.a.v. de vaststelling van de authentieke Nederlandse versie bij Wet van 21 oktober 1997: op advies van de Raad van State, maar met miskenning van de bedoeling van de wetgever, werd de categorie van de binnenschepen beperkt tot de schepen die in de binnenwateren actief zijn³⁷. Bij de vaststelling van de oorspronkelijke tekst lag nochtans de bedoeling voor om binnenschepen actief in de territoriale zee (destijds een driemijlszone) met zeeschepen gelijk te stellen³⁸.

M.b.t. de binnenvaart is de Zeewet voorts ten prooi aan terminologische verwarring, want naast de term binnenschip wordt ook de term binnenvaartuig gehanteerd (zie art. 273, § 1 en 2). In de Franse tekst vindt men de termen “bateaux d'intérieur” (art. 271 en 278), “bateaux de navigation intérieure” (art. 272 en 272bis), “bâtiments de navigation intérieure” (art. 273) en “bateaux” tout court (art. 275) terug. Alleen het eerstvermelde begrip is in de wettekst gedefinieerd.

Nog een ander knelpunt is te weten of de huidige definitie van het zeeschip eist dat het vaartuig over eigen voortstuwingsmiddelen beschikt. Tijdens de parlementaire voorbereiding werd dergelijke eis nadrukkelijk gesteld en eruit geconcludeerd dat zeelichters nooit zeeschepen kunnen zijn³⁹; de wettekst stelt de eis echter geenszins en ook de rechtsleer⁴⁰ acht de kwestie zonder belang.

De rechtspraak over de artikelen 1 en 271 van de Zeewet leidt er voorts toe dat vaartuigen die niet worden gebruikt voor eigenlijke scheepvaartverrichtingen, zoals een passagiersboot die wordt gebruikt als drijvende werfkeet, in principe buiten het toepassingsgebied van de Zeewet worden gehouden⁴¹, wat discutabel is.

Ten slotte is de exemplatieve opsomming van activiteiten in artikel 271 Zeewet verouderd: de belangrijke sector van de duwvaart wordt niet speciaal vermeld⁴².

Over het algemeen blijken de huidige definities vrij frequent aanleiding te geven tot betwistingen. Er is m.a.w. sprake van aanzienlijke rechtsonzekerheid.

³⁵ Zie, voor de scheepshypotheek naar Frans recht, Rodière LN, 146, nr. 117.

³⁶ De Latte TRS, 171, nr. 328.

³⁷ Zie *Parl.St.*, Kamer, 1990-91, nr. 1720/1, 136.

³⁸ Zie nader Van Hooydonk, E., “Estuaire schepen, zee- en binnenwateren en onbevoegde geprivatiseerde loodsen”, noot onder Gent, 18 september 1997, *AJT* 2000-01, (82), 83-84, nr. 3.

³⁹ Zie inz. *Parl.Hand.*, Kamer, 12 december 1907, 248; zie ook *R.P.D.B.*, v° Navire, nr. 6.

⁴⁰ Zie bijv. De Smet I, 29, nr. 16; Smeesters-Winkelmolen I, 12, nr. 2; *contra* *R.P.D.B.*, v° Navire, nr. 6.

⁴¹ Cass., 23 november 1977, *RHA* 1977-78, 346, *RW* 1977-78, 2208.

⁴² Wat niet belet dat duwboten binnenschepen zijn in de zin van de bepaling: zie bijv. Antwerpen, 5 mei 2008, *RHA* 2008, 134; Kh. Antwerpen, 4 september 1969, *RHA* 1970, 69.

- ONTBREKEN VAN DEFINITIES VAN SCHEEPSBESTANDDELEN EN
SCHEEPSTOEBEHOREN

3.16. Ten zesde ontbreekt in de Zeewet een omschrijving van scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren. Zoals hieronder toegelicht⁴³, zijn deze begrippen i.v.m. verscheidene aangelegenheden van groot belang. Bij gebrek aan wettelijk kader heerst hier evenzo rechtsonzekerheid.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

3.17. De beperkende definities van de begrippen zeeschip en binnenschip in de Belgische Zeewet leiden tot fricties met privaatrechtelijke internationale verdragen. De verdragen over zeerecht zijn immers meestal van toepassing op zeegaande vaartuigen zonder meer. Doorgaans wordt dat laatste begrip niet nader in het verdrag gedefinieerd⁴⁴; zulks is bijv. het geval met het Aanvaringsverdrag 1910, het Bergingsverdrag 1910, het Scheepsbeslagverdrag 1952 en het LLMC-Verdrag. In de mate dat dergelijke verdragen in de Zeewet werden overgenomen of de Zeewet ernaar verwijst – wat weliswaar niet met alle vermelde voorbeelden het geval was – dreigen de definities van de artikelen 1 en 271 van deze wet te leiden tot een niet-verdragsconforme verenging van het toepassingsgebied van de internationaal geharmoniseerde regeling of van de erop geënte nationale regelingen⁴⁵. De rechtspraak moet er regelmatig aan herinneren dat de definities van de Zeewet niet in aanmerking dienen te worden genomen bij de afbakening van het toepassingsgebied van de uit verdragsregimes voortvloeiende, inz. in andere wetteksten opgenomen regelingen⁴⁶.

Wat betreft de privaatrechtelijke zeerechtverdragen die wel een eigen definitie bevatten, dient telkens te worden vastgesteld dat deze breder is dan die van de artikelen 1 en 271 van de Zeewet. Drie voorbeelden mogen volstaan.

De Regelen van Den Haag, zoals vertaald in de Belgische goedkeuringswet van 20 november 1928⁴⁷, definiëren het schip als

elk vaartuig gebezigd tot het vervoer van goederen over zee (art. 1, d)).

In de CLC wordt het schip – andermaal luidens de Belgische vertaling⁴⁸ – omschreven als

⁴³ Zie *infra*, nrs. 3.65 e.v.

⁴⁴ Zie in het algemeen o.m. Delwaide SB, 4-5, nr. 2 en, omtrent het Verdrag Scheepsbeslag 1952, *ibid.*, 10, nr. 7; Van Aerde ZOBB, 7-17, nrs. 4-11; zie voorts Van Leuven, K.A., “Bestaat er een eenvormige internationale definitie van het ‘schip’?”, *TVR* 2008, 49-51.

⁴⁵ Over de verhouding tussen de eenmakingsverdragen en de Belgische interne wetgeving, zie Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

⁴⁶ Zie bijv., m.b.t. het bewarend scheepsbeslag, Cass., 27 februari 2009, *RHA* 2009, 28, met concl. Adv.-Gen. Thijs, D.

⁴⁷ BS 1-2 juni 1931.

⁴⁸ W. 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, gedaan te Londen op 27 november 1992 (BS 16 maart 1999).

alle zeeschepen en andere zee gaande vaartuigen, van welke type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading, met dien verstande dat een schip dat olie en andere soorten lading kan vervoeren alleen als een schip wordt beschouwd, wanneer het daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert en tijdens iedere reis na een zodanig vervoer, tenzij wordt aangetoond dat het geen residuen van zulk vervoer van olie in bulk aan boord heeft.

De Belgische rechtspraak is onzeker over de vraag of ook estuaire schepen onder deze definitie vallen⁴⁹. In het raam van de regeling van het bewarend scheepsbeslag zouden dezelfde estuaire schepen echter binnenschepen zijn⁵⁰.

Het – weliswaar niet voor België verbindende – Binnenschepenverdrag 1965 bevat de volgende precisering:

sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les bacs, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue (art. 1 (b)).

3.18. Voorts dient eraan herinnerd dat het CMI in 1977 en 1994 ontwerpverdragen over het statuut van offshore-tuigen vaststelde, die echter nooit door de Staten werden ondertekend. Het CMI beoogde om de verdragen inzake aanvaring, berging, scheepsbeslag, maritieme voorrechten en hypotheeken, beperking van aansprakelijkheid en aansprakelijkheid wegens olieverontreiniging op bedoelde tuigen van toepassing te verklaren. In afwachting zijn sommige geldende privaatrechtelijke zeerechtverdragen wél, andere niet op boorplatforms en gelijkaardige tuigen van toepassing⁵¹. De Belgische wetgever heeft de materie nooit speciaal geregeld.

3.19. Talloze publiekrechtelijke verdragen bevatten eigen, op de geregelde materie toegesneden definities.

Bij wijze van voorbeeld⁵² kan volgende definitie van het begrip vaartuig uit het Zeeaanvaringsreglement (Voorschrift 3, a)) worden aangehaald:

elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.

⁴⁹ Zie *infra*, nr. 3.62.

⁵⁰ Zie andermaal *infra*, nr. 3.62.

⁵¹ Zie “Rapport à la XXXième Conférence du CMI à Rio de Janeiro de la Commission internationale pour les plates-formes de forage”, in Comité Maritime International, *Documentation 1977 I Rio de Janeiro*, Antwerpen, CMI, s.d., 28-41; “Draft Convention on Off-Shore Mobile Craft”, in Comité Maritime International, *Documentation 1977 II Rio de Janeiro*, Antwerpen, CMI, s.d., 115-123; “Introductory Report to the Legal Committee of IMCO from the Comité Maritime International. Draft Convention on Offshore Mobile Craft”, *Documentation 1977 III Rio de Janeiro*, Antwerpen, CMI, s.d., 174-189; “Report of the International Sub-Committee on Offshore Craft and Structures to the CMI at its Centenary Conference”, *CMI Yearbook 1996. Antwerp I*, Antwerpen, CMI, 1997, 105-155; “Offshore Craft and Structures”, in *CMI Yearbook 1997. Antwerp II*, Antwerpen, CMI, 1997, 159-178; voorts de berichten in *CMI News Letter*, 2004, nr. 1, 1-16 en *CMI News Letter*, 2004, nr. 2, 5; ten slotte, uit de omvangrijke rechtsleer, Roland, R., “Le statut des engins opérant en mer autres que les navires”, in Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Brussel, Bruylant, 1978, 223-242; Remond-Gouilloud, M., “Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer”, *DMF* 1977, 675-690 en 738-747; Vialard, 251-254, nrs. 289-291.

⁵² Chapter I, Part A, Regulation 2 van het SOLAS-Verdrag bevat wel algemene definities van bepaalde types schepen, maar omschrijft het schip niet in het algemeen.

Het MARPOL-Verdrag (art. 2 (4)) definieert het schip als volgt:

elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen: draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, alsmede vaste en drijvende platforms.

Dergelijke definities zijn met het oog op de hier aan de orde zijnde privaatrechtelijke codificatie van het Belgisch zeerecht uiteraard niet maatgevend, maar zij reflecteren wel een internationale tendens naar een eerdere brede opvatting van het begrip vaartuig.

3.20. Ook in Europese regelgeving worden begripsomschrijvingen aangetroffen. Eén enkel voorbeeld moge hier volstaan. Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad⁵³ (de zgn. Monitoringrichtlijn) definieert het begrip "schip" erg laconiek als:

*een zeeschip of -vaartuig (art. 3, f))*⁵⁴.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- DUITSLAND

3.21. In Duitsland bestaat geen algemene wettelijke definitie van het schip. De rechtsleer schaart zich echter achter de volgende definitie ontwikkeld door Schaps-Abraham:

*Ein Schiff ist [...] ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen*⁵⁵.

De wezenlijke karakteristieken van het schip betreffen derhalve het voorhanden zijn van een hol voorwerp dat tot drijven geschikt is, een betekenisvolle omvang heeft, geschikt en bestemd is om zich op of onder het water voort te bewegen of voortbewogen te worden (een eigen voortstuwing is m.a.w. onnodig) en om personen of zaken te dragen. Aan de hand van deze elementen heeft zich een rijke rechtspraak en rechtsleer ontwikkeld, waaruit kan worden onthouden dat o.m. lichters, drijvende kranen en graanzuigers, baggervaartuigen, lichtschepen, nog tot voortbeweging bestemde kunstmatige eilanden, draagvleugelboten en motorjachten als schepen worden beschouwd, maar watervliegtuigen, amfibieauto's, luchtkussenvaartuigen⁵⁶, drijvende droogdokken, pontonbruggen, vastgemaakte woonschepen, vaste museumschepen, roeiboten, vlotten, surfplanken, sportboten, boeien en drijvende caissons niet. Een voorbijgaand

⁵³ Pb. 5 augustus 2002, L 208/10.

⁵⁴ Voor commentaar, zie Van Hooydonk, E., *Places of refuge. International law and the CMI Draft Convention*, Londen, Lloyd's List, 2010, 213-214, nr. 317.

⁵⁵ Schaps, G. en Abraham, H.J., *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland*, Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1978, 69, nr. 1; instemmend Beckert-Breuer, 153, nr. 414; Herber, 83; Rabe, 15, nr. 2. De verdere samenvatting is inz. gebaseerd op Rabe.

⁵⁶ Anders Herber, 84.

verlies van bepaalde karakteristieken, zoals in het geval van tijdelijke buitendienststelling en ombouw, doet de hoedanigheid van schip niet teniet. Een gezonken, maar nog te bergen schip en een herstelbaar wrak blijven een schip tenzij ze definitief worden opgegeven. Een definitieve opgave van de aanwending van het vaartuig voor scheepvaartdoeleinden leidt steeds tot het verlies van de hoedanigheid van schip.

3.22. Het onderscheid tussen zeeschepen en binnenschepen wordt in Duitsland gemaakt aan de hand van de vraag of het schip regelmatig op zee dan wel in de binnenwateren wordt gebruikt. Opvallend is dat een schip dat in beide soorten wateren wordt ingezet als zee- dan wel als binnenschip wordt beschouwd naargelang de plaats waar het ten tijde van het relevante voorval actief was. Het statuut van het schip kan dus veranderen van reis tot reis. De inschrijving in het register van zee- dan wel binnenschepen is niet beslissend maar kan in aanmerking worden genomen. Vermeldenswaard is dat ook de begrippen zeevaart en binnenvaart in Duitsland een specifieke betekenis hebben.

3.23. Ten slotte maakt het Duitse recht een onderscheid tussen handelsschepen en niet-handelsschepen. Het onderscheidingscriterium is de bestemming om winst te maken. Het zeehandelsrecht geldt in principe alleen voor de handelsschepen. Hierop wordt uitzondering gemaakt i.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de bemanning, de beperking van aansprakelijkheid en de aansprakelijkheid bij aanvaring⁵⁷.

- ENGELAND

3.24. De meest algemene wettelijke definitie van het schip in Engeland is te vinden in de *Merchant Shipping Act 1995*. Hierin worden uiteenlopende publiek- en privaatrechtelijke aangelegenheden geregeld, van de registratie tot de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. De wet coördineerde de *Merchant Shipping Acts* van 1894 tot 1994 en andere teksten op het gebied van scheepvaart⁵⁸. Hij bevat de volgende ruime omschrijving:

“ship” includes every description of vessel used in navigation⁵⁹.

In het licht van de aangehaalde wettelijke definitie identificeert de Engelse rechtsleer twee voorwaarden om een voorwerp als schip te beschouwen: “its physical appearance and its use in navigation”⁶⁰. Het criterium “used in navigation” sluit o.m. tuigen uit die worden gebruikt op afgesloten wateroppervlakten⁶¹. Jetski's voldoen aan geen van beide criteria en worden dan ook niet als schepen beschouwd⁶². De desbetreffende rechtsleer en rechtspraak worden getypeerd door een uitgesproken casuïstische benadering en een laag abstractieniveau.

De besproken wettelijke omschrijving geldt alleszins enkel voor de toepassing van de *Merchant Shipping Act 1995*. Bijgevolg moet er rekening mee worden gehouden dat andere wetten

⁵⁷ Art. 7 *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB)*; zie reeds Blauwboek 2, nr. 3.284.

⁵⁸ Zie reeds Blauwboek 1, 130, nr. 1.135.

⁵⁹ Section 313(1) van de *Merchant Shipping Act 1995*; voor commentaar, zie inz. Fogarty, 775-776, nr. 20.28; zie ook Phillips-Craig, 289-290.

⁶⁰ Mandaraka-Sheppard, 17.

⁶¹ Mandaraka-Sheppard, 18-19.

⁶² Mandaraka-Sheppard, 17-19; over het statuut van jetski's, zie inz. Steedman v. Scofield [1992] 2 Lloyd's Rep 163 en R v Goodwin [2006] 1 Lloyd's Rep 432.

andersluidende definities kunnen bevatten. De concrete omstandigheden van de zaak kunnen bovendien leiden tot afwijkingen van de wettelijke definitie. Dit blijkt uit de in de aanvang van de wetsbepaling opgenomen zinsnede “unless the context otherwise requires”⁶³. In de rechtsleer wordt overigens aangetekend dat de oudere jurisprudentiële casuïstiek in het licht van de vaststelling van de huidige wettekst in 1995 grotendeels haar relevantie heeft verloren⁶⁴. Dit lijkt de rechtsonzekerheid alleen maar te vergroten.

- FRANKRIJK

3.25. Frankrijk kent evenmin een algemene wettelijke definitie van de begrippen schip of zeeschip. Ook daar heeft zich echter een rijke rechtspraak en rechtsleer ontwikkeld⁶⁵, waarvan de krachtlijnen, wat het zeeschip (“navire”) betreft, als volgt kunnen worden samengevat. Een zeeschip moet een drijvend tuig zijn, dat gewoonlijk activiteiten in de zeewateren uitoefent. De toepassing van dit laatste criterium, dat vroeger veel problemen veroorzaakte, is vergemakkelijkt doordat zeeschepen en binnenschepen als dusdanig teboekgesteld worden en men zich aldus kan laten leiden door het administratief statuut van het schip. Wanneer een zeeschip de binnenwateren bevaart, of een binnenschip de zeewateren, bewaart het zijn statuut, tenzij er een definitieve gedaanteverwisseling uit blijkt, zoals in het geval van een zeesleepboot die alleen nog in de binnenwateren opereert. Het Franse recht laat zich overigens niet uitsluitend door het administratief statuut leiden. Het ultieme criterium is dat een zeeschip geschikt is om de gevaren van de zee te trotseren. Dit criterium leidt ertoe dat een zeescooter wel⁶⁶, maar een strandtuig en een zodiac niet als een zeeschip worden beschouwd. De afmetingen van het vaartuig doen op zich evenwel niet ter zake. Over het antwoord op de vragen of een zeeschip over een autonome besturing of aandrijving moet beschikken, en een gesleepte lichter of een boorplatform voor een zeeschip kunnen doorgaan, bestaat blijkbaar geen zekerheid.

Bij al deze criteria wordt wel de internationale en nationale tendens genoteerd om het zeerecht niet alleen op zeeschepen (“navires”) toepasselijk te verklaren, maar ook op andere zeegaande vaartuigen (“tous les engins nautiques utilisés dans les eaux maritimes” of kortweg “tous les “bâtiments de mer”).

Op te merken valt dat het Franse zeerecht geen belang hecht aan het winstdoel. In Frankrijk worden pleziervaartuigen en overheidsvaartuigen derhalve niet uit het privaatrechtelijke zeerecht gesloten.

In de *Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 sur les événements de mer* wordt met het oog op de toepassing van het aanvaringsrecht bepaald:

⁶³ Zie nogmaals Section 313(1) van de *Merchant Shipping Act 1995*.

⁶⁴ Aldus Fogarty, 776, nr. 20.29.

⁶⁵ Voor een heldere en recente synthese met bronvermeldingen, waarop de hier gegeven samenvatting primair is gebaseerd, zie Bonassies-Scapel, 112-124, nrs. 145-162bis; zie voorts o.m. Rodière-du Pontavice, 40-45, nrs. 30-36; Remond-Gouilloud, 45-59, nrs. 37-58; Vialard, 235-256, nrs. 273-293.

⁶⁶ Zie hierover laatstelijk Tassel, Y., “Le développement du droit applicable à la plaisance”, *DMF* 2009, (80), 83-84, nrs. 13-16.

Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent (art. 1, tweede lid).

In dit verband werden zeilplanken door bepaalde rechtspraak als schepen beschouwd⁶⁷.

- LUXEMBURG

3.26. De Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* bevat geen algemene definitie van het begrip schip. Wel wordt bepaald:

Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public (art. 113).

- NEDERLAND

3.27. Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat enkele markante, grondig doordachte⁶⁸ en vooral ruime begripsbepalingen. De meeste relevante zijn:

Artikel 1

1. In dit wetboek worden onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.
2. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen zaken, die geen schepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als schip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op zaken, die schepen zijn.
3. Voortbewegingswerktuigen en andere machinerieën worden bestanddeel van het schip op het ogenblik dat, na hun inbouw, hun bevestiging daaraan zodanig is als deze ook na voltooiing van het schip zal zijn.
4. Onder scheepstoebehoren worden verstaan de zaken, die, geen bestanddeel van het schip zijnde, bestemd zijn om het schip duurzaam te dienen en door hun vorm als zodanig zijn te herkennen, alsmede die navigatie- en communicatiemiddelen, die zodanig met het schip zijn verbonden, dat zij daarvan kunnen worden afgescheiden, zonder dat beschadiging van betekenis aan hen of aan het schip wordt toegebracht.
5. Behoudens afwijkende bedingen wordt het scheepstoebehoren tot het schip gerekend. Een afwijkend beding kan worden ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3.
6. Voor de toepassing van het derde, het vierde en het vijfde lid van dit artikel wordt onder schip mede verstaan een schip in aanbouw.

Artikel 2

1. In dit wetboek worden onder zeeschepen verstaan de schepen die als zeeschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.
2. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen schepen, die geen zeeschepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als zeeschip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op schepen, die zeeschepen zijn.

⁶⁷ Rennes, 4 mei 1982, DMF 1983, 40, met noten Tassel, Y. en Le Jean, Y.M.; zie echter de in vorige voetnoten aangehaalde rechtsleer en de verwijzingen aldaar voor nadere context.

⁶⁸ Zie inz. PG Boek 8 NBW, 25-51. Voor rechtsgeleerde commentaar, zie inz. Japikse, 9 e.v.

3. In dit wetboek worden onder zeevissersschepen verstaan zeeschepen, die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor de bedrijfsmatige visvangst zijn bestemd.

Artikel 3

1. In dit wetboek worden onder binnenschepen verstaan de schepen die als binnenschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie noch uitsluitend noch in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.

2. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen schepen, die geen binnenschepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als binnenschip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op schepen, die binnenschepen zijn.

In de toelichting bij de voorgestelde nieuwe Belgische wetsbepalingen zal op verschillende elementen van de Nederlandse definities worden teruggekomen.

In een recente Nederlandse rechtsvergelijkende studie van de betekenis van het begrip schip wordt overigens bevestigd dat de huidige Belgische definitie op internationaal vlak eerder afwijkend is, o.m. wegens het gebruik van het winstoogmerk criterium⁶⁹.

- ANDERE LANDEN

3.28. In het licht van bovenstaande notities over het begrip schip in de buurlanden en gelet op de ontstentenis van een verdragsregeling biedt het weinig meerwaarde om nog andere nationale wetgevingen te analyseren.

Het Chileens Handelswetboek bepaalt uitdrukkelijk dat het mede geldt voor bijzondere schepen, d.w.z. schepen die niet als vervoermiddel worden gebruikt, zoals wetenschappelijke vaartuigen, sportvaartuigen of vissersvaartuigen; het geldt echter niet voor oorlogsschepen:

Las disposiciones de este Libro se aplican:

1 *A todos los acontecimientos relacionados con la navegación, que sobrevengan en el mar, independientemente de la característica, dimensión o finalidad de la nave u objeto que interviene o es afectado por tales acontecimientos, sin perjuicio de que en determinadas materias se disponga expresamente su aplicación a otras formas de navegación, y*

2 *A todos los actos o contratos que se relacionen con la navegación y el comercio marítimos, incluyendo los que se refieran a naves especiales, a menos que este libro permita estipular otras reglas.*

No se aplican a las naves de guerra, sean nacionales o extranjeras (art. 823)⁷⁰.

Bij wijze van voorbeeld weze nog artikel 3 van het Chinees Maritiem Wetboek aangehaald:

"Ship" as referred to in this Code means sea-going ships and other mobile units, but does not include ships or craft to be used for military or public service purposes, nor small ships of less than 20 tons gross tonnage.

The term "ship" as referred to in the preceding paragraph shall also include ship's apparel.

⁶⁹ Zie Van Leuven, K.A., "Bestaat er een eenvormige internationale definitie van het 'schip'?", o.c., 46-47 en 49.

⁷⁰ Zie nader Cornejo Fuller, 31-33.

Verdere verkenningen leerden dat wellicht slechts variaties op steeds dezelfde thema's zouden worden ontdekt⁷¹.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

3.29. Tijdens de publieke consultatie over het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*⁷² (hieronder: 'Groenboek'), waarin de definitie van het schip, het zeeschip en het binnenschip expliciet aan de orde werd gesteld (Vragen 14-18), werd duidelijke en algemene steun uitgesproken voor een vervanging van de thans in de Zeewet opgenomen definities van zeeschip en binnenschip door meer actuele wettelijke omschrijvingen, waarin het winstoogmerk wordt opgegeven en waarin overheidsvaartuigen zoveel mogelijk met andere vaartuigen worden gelijkgesteld⁷³. Ook de teboekstelling en hypothekering van niet-commerciële binnenvaartuigen werd ondersteund. De suggestie in het Groenboek om in de wet een algemene definitie van schip of vaartuig te geven en vervolgens deelcategorieën te omschrijven werd eveneens positief onthaald. In de zin van het voorgaande werden m.n. standpunten ingenomen door BVZ, DAB Vloot, FEBELFIN, HvB-A, KBRV en KBZ-KBMA-BZB. KBRV pleitte ervoor om schepen die gewoonlijk in de territoriale zee varen, het statuut van zeeschip te geven. BVZ wees op het belang van een duidelijke positionering van pleziervaartuigen tegenover passagiersschepen, jetski's en vissersvaartuigen, en suggereerde om aan te haken bij de definities in de MARPOL- en SOLAS-Verdragen. KBRV en KBZ-KBMA-BZB vroegen ook aandacht voor het statuut van boorplatforms en FPSO's⁷⁴. VCM steunde een verduidelijking van de algemene begrippen en suggereerde de opname van specifieke definities van varende vrachterschepen of historische vaartuigen. Het havenbestuur van Zeebrugge vroeg aandacht voor het statuut van estuaire schepen, d.w.z. omgebouwde binnenschepen die de haven van Zeebrugge ontsluiten voor de binnenvaart en derhalve als binnenschepen moeten worden beschouwd. Los van de consultatie over het Groenboek pleitte ook de Scheepshypotheekbewaarder voor een verruiming van het toepassingsgebied van de Zeewet⁷⁵.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

3.30. De nagenoeg unanieme standpunten ingenomen tijdens de eerste publieke consultatie geven aan dat een herziening van de huidige wettelijke definities dringend gewenst is in het belang van de gehele scheepvaart- en havensector. Alle belanghebbenden hebben baat bij heldere en actuele definities en derhalve bij meer rechtszekerheid op dit gebied, bij een overzichtelijkheid van de regelgeving door de integratie van alle bepalingen over het toepassingsgebied in één en dezelfde wettekst, en bij een gelijke behandeling van objectief vergelijkbare vaartuigen en van de situaties waarin deze vaartuigen betrokken raken.

In het bijzonder hebben eigenaars en exploitanten van niet-commerciële vaartuigen, hun medecontractanten en hun schuldeisers belang bij een principiële gelijkgeschakeling met andere

⁷¹ Zie bijv. Gold-Chircop-Kindred, 143-153; Hare, 121-123; Schoenbaum I, 109-114.

⁷² Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; over het Groenboek, zie Blauwboek 1, 28-29, nr. 1.4.

⁷³ Voor de standpunten t.a.v. de opname van definities in het algemeen, zie reeds Blauwboek 1, 178, nr. 1.212.

⁷⁴ 'Floating Production, Storage and Offloading vessel' (of 'unit').

⁷⁵ De Latte ZRHS, 71-74, nrs. 183-189.

vaartuigen. Zo valt te wijzen op het evidente nut voor de eigenaars en exploitanten van varende erfgoed, woonboten, plezierjachten en economisch geëxploiteerde overheidsvaartuigen van de toepassing van de gewone regelen inzake beperking van aansprakelijkheid, de publiciteit van zakelijke rechten en de hypothekeerbaarheid. Wat het statuut van overheidsvaartuigen betreft, moet de toepasselijkheid van het zeerecht echter ook worden gezien in samenhang met de internationale regeling inzake immuniteit van staatsschepen en met deze van het beslag op overheidsgoederen. Het statuut van deze laatste categorie vaartuigen maakt dan ook het voorwerp uit van een afzonderlijke regeling, opgenomen in Hoofdstuk 6 van Titel 2⁷⁶.

E) SLOTSOM

3.31. Een kritisch onderzoek van de definities van de begrippen zeeschip en binnenschip in de huidige Zeewet leidt tot de slotsom dat een herziening dringend gewenst is. De huidige wettelijke definities zijn in economisch en technologisch opzicht achterhaald, te eng en veroorzaken regelmatig betwistingen. Buitenlandse wetgevingen en ook internationale verdragen hanteren een bredere opvatting van het begrip schip. De eerste consultatie leerde dat een herziening van de wettelijke begripsomschrijvingen in alle geledingen van de scheepvaart- en havensector brede steun vindt.

Dergelijke herziening moet in de allereerste plaats de transparantie van de wetgeving en de rechtszekerheid bevorderen. Dit kan gebeuren door in het Belgisch Scheepvaartwetboek een algemene definitie van het begrip schip op te nemen, alle uitbreidingen en verengingen van het toepassingsgebied van de wet zoveel mogelijk in het wetboek te integreren, en de huidige wettelijke definities inhoudelijk grondig te actualiseren. Door een principiële verruiming van het toepassingsgebied van de privaatrechtelijke scheepvaartregelgeving kan er ook voor worden gezorgd dat vaartuigen waarvan de exploitatie in economisch en technisch opzicht vergelijkbaar is, zoveel mogelijk gelijk worden behandeld. Dit codificeert de tendens van de jongste decennia om het toepassingsgebied van de Zeewet *ad hoc* uit te breiden. Hierbij dient echter ruimte te worden gelaten voor uitzonderingsbepalingen wanneer die gewettigd zijn door de bijzondere aard of functie van een bepaalde soort vaartuigen.

⁷⁶ Zie Blauwboek 2.

B. Voorgestelde nieuwe regeling

B.1. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIP SCHIP]

A) WETTEKST

3.32.

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

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, watervliegtuigen en amfibievoertuigen;

2° “verkeer te water”: elke, zelfs stationaire vorm van deelname aan het verkeer in, onder of over openbare wateren;

3° “openbare wateren”: alle wateren die overeenkomstig de toepasselijke reglementen voor het openbaar verkeer openstaan, ongeacht tot welk marien rechtsgebied zij behoren;

4° “luchtkussenvaartuigen”: elk schip dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water met behulp van een luchtkussen dat in stand wordt gehouden tussen het toestel en het oppervlak van het water of de aarde;

5° “vast tuig”: elk tuig dat zijn geschiktheid als middel van verkeer te water heeft verloren doordat het blijvend met het land of de bodem is verbonden;

6° “watervliegtuig”: elk tuig dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht erop uitoefent en slechts gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water in verband met het opstijgen, landen, taxiën of stationeren, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

7° “amfibievoertuig”: elk tuig dat gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water en ook deelneemt of geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer;

B) TOELICHTING

3.33. De voorgestelde bepaling bevat een nieuwe definitie het begrip schip. Schip is de generieke term; zeeschepen en binnenschepen zijn bijzondere soorten schepen, die worden gedefinieerd in het hieronder besproken 8° resp. 10° van artikel 3.1.

Omwille van de transparantie, en in lijn met andere codificaties zoals Boek 8 NBW, wordt ervan uitgegaan dat het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing zal zijn op alle schepen, tenzij uitdrukkelijk een uitzondering is gestipuleerd in het wetboek of, op basis van het hieronder toegelichte artikel 3.3, in een Koninklijk Besluit. Deze werkwijze strookt in wezen met die in Boek 8 NBW.

3.34. Vooralsnog bevat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geen afzonderlijke bepaling met een nadere omschrijving van zijn toepassingsgebied⁷⁷.

Dergelijke bepaling is tot dusver onnodig gebleken, omdat in de meeste Hoofdstukken het begrip schip of een daarvan afgeleid begrip centraal staat en deze begrippen in artikel 3.1 reeds uitvoerig worden omschreven. Het toepassingsgebied van diverse Hoofdstukken wordt *ad hoc* omschreven, in sommige gevallen aan de hand van nog andere, eveneens uitdrukkelijk in artikel 1 te definiëren begrippen. Verder wordt de toepasselijkheid van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in ruime mate gedetermineerd door het toepassingsgebied van erin getransponeerde internationale verdragen en door de expliciete IPR-bepalingen. Een afzonderlijke bepaling over het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek lijkt vooralsnog nauwelijks of geen toegevoegde waarde hebben en zou de tekst nodeloos verzwaren.

3.35. De voorgestelde definitie van het begrip schip is nieuw en gedeeltelijk geïnspireerd door de definitie van het begrip schip in de Belgische Scheepsregistratiewet⁷⁸. Ook de definities in Boek 8 NBW⁷⁹ werden in aanmerking genomen. Zoals gezien zijn andere buitenlandse wetgevingen ter zake minder gesofisticeerd en/of duidelijk en bieden zij daarom minder bruikbare grondstof. Aangezien de voorgestelde definitie eerder breed is, komt zij meteen tegemoet aan de tijdens de eerste consultatie door diverse respondenten geuite wens om aan te sluiten bij brede definities in internationale verdragen zoals het MARPOL-Verdrag⁸⁰.

3.36. In lijn met de twee vermelde voorbeeldwetten wordt de term schip verkozen boven de term vaartuig. Voor een aantal tuigen die doelbewust onder de definitie worden gebracht, zoals een drijvende kraan, komt de aanduiding als “schip” misschien enigszins geforceerd over. De term “vaartuig” is ongetwijfeld algemener, ofschoon taalkundig evenmin perfect geschikt. De hier beoogde tuigen hebben immers niet alle de gewoonlijke bestemming om te *varen*. In het Nederlandse spraakgebruik en in het Nederlandstalige zeerecht is de term *watertuig*, die adequater zou zijn, echter niet ingeburgerd⁸¹. Na rijpe overweging werd aan het woord schip vastgehouden omwille van de terminologische consistentie van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het wetboek draagt het opschrift Scheepvaartwetboek en hanteert diverse met het onderdeel “scheeps-“

⁷⁷ Zie daaromtrent reeds Blauwboek 2, nr. 2.4.

⁷⁸ Zie *supra*, nr. 3.14.

⁷⁹ Zie *supra*, nr. 3.27.

⁸⁰ Voor de definitie van het schip in het MARPOL-Verdrag, zie *supra*, nr. 3.19.

⁸¹ Invoering van deze term werd recent bepleit (Van Leuven, K.A., *o.c.*, 47). De term komt niet voor in Van Dale.

samengestelde termen, zoals scheepseigenaar, scheepsvoorrecht, sloopshypotheek en scheepsmede-eigendom, die niet kunnen worden vervangen door een samenstelling met “-vaartuig”.

3.37. Een schip is blijkens de definitie steeds een “tuig”, zodat boomstronken of levende wezens niet in aanmerking komen. Het woord tuig is overgenomen uit de Scheepsregistratiewet. Gelet op dit gebruik van het woord tuig is het overbodig om uit de definitie in Boek 8 NBW de woorden “blijkens zijn constructie” over te nemen, die er in wezen dezelfde onderscheidende functie hebben.

3.38. In de voorgestelde definitie wordt het centrale criterium van de geschiktheid tot gebruik als “middel van verkeer” uit de Scheepsregistratiewet hernomen. Het is passender dan het ruimere drijf criterium uit Boek 8 NBW.

Zo is een vlottende navigatieboei een schip in de zin van Boek 8 NBW, maar geen schip in de zin van de Scheepsregistratiewet. Het lijkt weinig zinvol om navigatieboeien in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek als schepen te beschouwen. Dergelijke boeien vormen eerder een onderdeel van de verkeersinfrastructuur dan dat zij zelf een middel van verkeer uitmaken. Aanwending van het verkeersmiddel criterium biedt precies de oplossing. Dit criterium leidt er bijv. ook toe dat een van boord geslagen container niet als een schip kan worden beschouwd. Dergelijke container is (of was) misschien een middel van vervoer, maar geen middel van verkeer. Meer in het algemeen moet de hoedanigheid van schip worden ontzegd aan direct in het water drijvende lading die wordt voortgesleept (zoals ook bouwblokken van een in aanbouw zijnd schip)⁸².

Zoals hieronder uitgelegd betekent dit alles niet dat het drijf criterium wordt opgegeven. Het drijven of gedreven hebben is een aanvullend vereiste.

3.39. Ofschoon de parlementaire voorbereiding van de Scheepsregistratiewet uitwijst dat het deelnemen aan het scheepvaartverkeer als criterium te onderscheiden is van de functionele bestemming van het tuig (vervoeren, oceanografisch onderzoek, enz.)⁸³, wordt het “middel van verkeer”-criterium hier nader omschreven.

De reden is dat een aantal doorgaans stationair gebezigde tuigen die in het wetboek thuishoren, zoals woonboten en lichtschepen, volgens het gewoon spraakgebruik slechts zeer ondergeschikt of helemaal niet deelnemen aan het “verkeer”, zodat het verkeerscriterium taalkundige verwarring kan veroorzaken.

In de voorgestelde omschrijving wordt het begrip “verkeer te water” gebruikt, dat vervolgens nader wordt gedefinieerd.

In deze nadere definitie wordt duidelijk gemaakt dat ook stationaire of immobiele tuigen blijven deelnemen aan het verkeer.

⁸² Vgl. hierover Stevens Bva, 69, nr. 142.

⁸³ *Parl.St.*, Kamer, 1989-90, nr. 1207/1, 10.

In het algemeen geldt dat stationeren, zoals het aanmeren en het aangemeerd zijn, en het ankeren en het voor anker liggen, mede als vormen van verkeer te water gelden.

Een passagiersschip dat dient als congresruimte, hotel of restaurant, en dat daartoe een vaste ligplaats inneemt, blijft een schip. Een lichtschip dat op een bepaalde plaats is verankerd, blijft een schip, want het kan steeds verplaatst of vervangen worden. Een opgelegd schip⁸⁴ en een schip in herstelling dat op het water dan wel op een scheepshelling of in een droogdok ligt⁸⁵, blijven eveneens schepen. Hetzelfde geldt voor een schip dat wordt verbouwd, ook wanneer het zodanig wordt uiteengenomen dat het tijdelijk niet meer kan drijven, zoals in het geval van een zgn. jumboïsering, waarbij een schip in tweeën wordt gezaagd om er een verlengstuk in in te bouwen. Dergelijke schepen behouden overigens ook in publiekrechtelijk opzicht hun individualiteit. Bovendien ware het onlogisch om onafgewerkte, pas van stapel gelopen vaartuigen als schepen te beschouwen⁸⁶, terwijl bestaande vaartuigen die alleen maar worden aangepast, dit statuut te ontnemen. Er moet dus worden aangenomen dat een schip in ombouw blijft voldoen aan alle in het voorgestelde artikel 3.1, 1° vermelde criteria, ook wanneer het tijdelijk niet aan het verkeer kan deelnemen of tijdelijk niet meer drijft⁸⁷.

3.40. Vaste tuigen die blijvend met het land of de bodem zijn verbonden, worden, zoals in de Scheepsregistratiewet, uitgesloten⁸⁸.

Te denken valt aan op hun exploitatieplaats aangekomen en definitief verankerde of afgezonken boorplatforms⁸⁹, drijvende windmolens die met kabels in de zeebodem verankerd zijn⁹⁰, aan de aan de kaai bevestigde vlotsteigers of roro-pontons (linkspans), die nadat ze naar hun bestemming zijn gesleept, definitief in de haveninfrastructuur worden geïntegreerd⁹¹ en aan vaartuigen die met stangen of andere vaste verbindingen aan de dijk, het jaagpad of de kaai zijn bevestigd. Drijvende caissons of bouwelementen voor bijv. een brug die naar een bouwplaats worden gesleept zijn – voor zover ze al zijn te beschouwen als middel van verkeer te water – geen schepen zodra ze op hun bestemming zijn vastgemaakt en m.a.w. in het bouwwerk zijn geïntegreerd. Analoge criteria moeten worden toegepast t.a.v. drijvende droogdokken⁹²,

⁸⁴ Vgl. Falkanger-Bull-Brautaset, 47. Een langdurig of zelfs definitief opgelegd schip blijft in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek ook een vaartuig.

⁸⁵ Vgl. onder het huidige recht Gent, 25 oktober 2000, *EVR* 2000, 765.

⁸⁶ Zie *infra*, nr. 3.42.

⁸⁷ Ter vergelijking: art. 829 van het Chileense Wetboek van Koophandel luidt:

La nave conserva su identidad, aun cuando los materiales que la forman o su nombre sean sucesivamente cambiados.

⁸⁸ Vaste tuigen zijn overigens ook niet meer roerend in de zin van art. 531 B.W. (Fuzier-Herman, E., *Code civil annoté*, I, Parijs, 1935, 640, Art. 531, nr. 3).

⁸⁹ Wat betreft boorplatforms etc. kan richting worden gevonden in de volgende definitie van een “Offshore Unit” in het Canadese voorstel voor een ‘Convention on offshore units, artificial islands and related structures used in the exploration for and exploitation of petroleum and seabed mineral resources’ uit 2001:

““Offshore Unit” shall mean any structure of whatever nature when not permanently fixed into the sea bed which

(i) is capable of moving or being moved while floating in or on water, whether or not attached to the sea bed during operations, and

(ii) is used or intended for use in Economic Activities; and

(iii) includes units used or intended for use in the accommodation of personnel and equipment related to the activities described in this paragraph” (nadruk toegevoegd). In het publiekrechtelijke MARPOL-Verdrag worden vaste én drijvende platformen als schepen beschouwd (zie *supra*, nr. 3.19).

⁹⁰ Zie de experimentele Hywind beschreven op www.statoil.com.

⁹¹ Vgl. onder de huidige wet reeds Beroepscommissie Oorlogsschade Antwerpen, 27 december 1957, *JPA* 1959, 62.

⁹² Vgl. hierover Kh. Brugge, 6 oktober 2009, GARDEC SDS NV / REDERIJ MARCO NV, A/07/01518, onuitg.

woonschepen en andere drijvende woongelegenheden, drijvende hotels, restaurants en gevangenissen, stationaire tanklichten en bunkervaartuigen e.d.m.

In principe kan ervan worden uitgegaan dat een tuig dat louter is aangemeerd met behulp van kabels, touwen, meerpalen en/of dukdalven, zodat het op eenvoudige wijze kan worden losgemaakt, een schip blijft, terwijl een vaste inbouw van het tuig of andere aanhechting ervan aan de wal of de bodem in de zin van de wetsbepaling een vast tuig maakt, dat niet meer als schip kan worden beschouwd⁹³. Het feit dat het tuig een vaste plaats inneemt of die slechts hoogst zelden verlaat, is geen relevant element.

Specifiek wat FPSO⁹⁴s, FSO⁹⁵s en FSU⁹⁶s betreft moet worden opgemerkt dat er zowel permanent aangemeerde als deconnecteerbare varianten van deze offshore-tuigen bestaan. Soms betreft het omgebouwde tankschepen. De mogelijkheid om deze tuigen los te maken biedt o.m. het voordeel dat kan worden geanticipeerd op orkanen. Er is geen aanleiding om in het licht van de karakteristieken van deze tuigen van de systematiek van de hier voorgestelde bepalingen af te wijken. Deconnecteerbare FPSO's e.d. zullen in de regel als schepen moeten worden beschouwd. Of de vasthechting aan de zeebodem voldoende permanent is om van een vast tuig te kunnen spreken, is een feitenkwestie. Op grond van het hieronder toegelichte artikel 3.3 kan de Koning ook als vast tuig te kwalificeren FPSO's etc. echter met schepen gelijk stellen, zodat bijv. financiering aan de hand van een scheepshypotheek mogelijk wordt. Dergelijke gelijkstelling kan overigens ook gebeuren voor andere tuigen zoals vast bevestigde woonschepen.

3.41. De definitie van schip uit de Scheepsregistratiewet wordt voorts verengd door te eisen dat het moet gaan om een verkeersmiddel dat kan worden gebruikt op *openbare* wateren. Hierdoor krijgt het beruchte Nederlandse schoolvoorbeeld van de door Boek 8 NBW beheerste badend in België geen kans.

Het begrip openbare wateren wordt afzonderlijk gedefinieerd. De bedoeling is om vaartuigen die worden gebezigd in private vijvers of andere afgesloten waterbekkens te weren. Te denken valt aan plezier- of dienstvaartuigen gebezigd in of op van het openbaar waterwegennet afgesloten stuwweren, bouwwallen, groeven, zeilvijvers, roeibanen, zwembaden, recreatieparken of kermisattracties. Steeds geldt het “openbaar” karakter van de wateren als hoofdonderscheidingscriterium. Zo is het denkbaar dat een van het waterwegennet afgesloten en bestuursrechtelijk als onbevaarbare waterloop beschouwd water toch een openbaar water in de zin van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is, inz. wanneer de beherende overheid dit water, desgevallend⁹⁷ onder vigeur van een publiekrechtelijke – inz. gemeentelijke – reglementering, openstelt voor publiek gebruik, of dergelijk gebruik gedooft. Te denken valt aan door commerciële rondvaartboten gebezigde binnenwateren in historische stadscentra en het Kanaal Brugge-Damme, waarop wordt gevaren in een gesloten circuit. Privaatrechtelijk beheerde

⁹³ In het specifieke, in België alicht niet voorkomende geval van de schipdeur van een droogdok, moet dit tuig eveneens als een vast tuig worden beschouwd. Het tuig komt weliswaar los wanneer het dok wordt geopend, maar eens terug gesloten, zit het vast in de stenen infrastructuur. Een betonnen woon- of winkelconstructie die met stangen en bouten star aan de wal is vastgemaakt, en die eventueel toch nog kan worden losgemaakt, is geen schip.

⁹⁴ Floating Production, Storage and Offloading Unit.

⁹⁵ Floating Storage and Offloading Unit.

⁹⁶ Floating Storage Unit.

⁹⁷ De voorgestelde wettekst beoogt de gelding van een specifieke of uitdrukkelijke publiekrechtelijke normering niet als eis voorop te stellen om van een openbaar water te kunnen spreken.

en niet aan enige publiekrechtelijke normering onderworpen zeilvijvers en meren zijn geen openbaar water. Uiteraard zullen zich randgevallen kunnen voordoen.

Openbare wateren kunnen zowel tot de binnenwateren behoren als tot de territoriale zee, de exclusieve economische zone, de volle zee of andere desgevallend volkenrechtelijk onderscheiden mariene rechtsgebieden.

Wanneer een baggerschip zich tijdelijk buiten de openbare wateren begeeft, bijv. om een in aanleg zijnd havendok uit te graven, verliest het zijn karakter van schip niet. Het statuut van schip behoudt de voorrang. Hetzelfde geldt wanneer een zeiljacht geschikt om op zee of rivieren te varen, wordt gebruikt op een afgesloten private zeilvijver. Dat dergelijk jacht het statuut van schip behoudt, betekent echter nog niet dat het integrale Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is om alle voorvallen waarin dat vaartuig in een niet-openbaar water betrokken raakt. Het is belangrijk voor ogen te houden dat het openbaar water-criterium slechts een component is van de voorgestelde wettelijke definitie van het begrip schip, maar als dusdanig niet het territoriale toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek determineert. Overigens belet niets dat de rechter voorvallen op niet-openbare wateren, ook deze waarin andere tuigen dan schepen betrokken zijn, beoordeelt op basis van een analogische toepassing van bepaalde in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regels.

3.42. Het drijf criterium is o.m. behulpzaam om te bepalen wanneer het schip ontstaat.

Een schip in aanbouw dat het bouwdok of de helling nog niet verlaten heeft, is nog geen schip geworden. Een schip in aanbouw dat van stapel is gelopen en te water ligt met het oog op afbouw, is wel reeds een schip⁹⁸. Het criterium van de stapelloop of het verlaten van het droge bouwdok belet niet dat het schip in aanbouw, ingevolge een bijzondere bepaling in het wetboek, en in lijn met de huidige Zeewet, reeds eerder vatbaar is voor hypotheekering (zie het hieronder toegelichte artikel 3.61).

Van de definitie in de Scheepsregistratiewet wordt enigszins afgeweken door niet letterlijk de basiscomponent “drijvend tuig” op te nemen. Deze laatste omschrijving doet een probleem rijzen m.b.t. aan de grond gelopen of op het droge gevallen schepen, waarvan de – niet noodzakelijk abnormale of ongewilde – tijdelijke positie niet tot een verandering van het juridisch statuut mag leiden. Om dit probleem te ondervangen wordt, naar analogie met Boek 8 NBW, de omschrijving “dat drijft of heeft gedreven” gehanteerd.

Op te merken valt dat drijven onder water kan gebeuren; dit is ook de zienswijze van de Nederlandse wetgever⁹⁹ en de Franse rechtsleer¹⁰⁰. Onderzeeërs zijn dus schepen. Een tuig dat zich op de zeebodem verplaatst zonder die bodem te verlaten, drijft niet en is dus geen schip¹⁰¹.

Het verkeer te water waarvoor het schip geschikt moet zijn, betreft overigens verkeer in, over of onder water. Ingevolge de voorgestelde definitie zijn draagvleugelboten (*hydrofoils*, waaronder

⁹⁸ Vgl. Beckert-Breuer, 154, nr. 416; Falkanger-Bull-Brautaset, 46; Herber, 85; Japikse, 11-12; Rabe, 16, nr. 8; Wüstendörfer, 39.

⁹⁹ PG Boek 8 NBW, 27.

¹⁰⁰ Bonassies-Scapel, 114-115, nr. 148.

¹⁰¹ In die zin Bonassies-Scapel, 115, nr. 148.

jetfoils, of in het Frans *hydroglisseurs*) en luchtkussenvaartuigen¹⁰² (*hovercrafts* of *aéroglosses*) wel degelijk als schepen te beschouwen. Deze tuigen verplaatsen goederen of passagiers van oever tot oever terwijl ze op het water steun vinden, en staan dan ook nader tot het schip dan tot het luchtvaartuig. Ook deze oplossing, die aansluit bij de hieronder besproken Belgische publiekrechtelijke luchtvaartwetgeving, strookt met o.m. de Franse¹⁰³ en Nederlandse¹⁰⁴ zienswijze. Om duidelijk te maken dat luchtkussenvaartuigen schepen zijn en geen luchtvaartuigen, wordt dit uitdrukkelijk in de hier voorgestelde wettekst bevestigd aan de hand van een begripsomschrijving die o.m. strookt met deze in Boek 8 NBW¹⁰⁵. Aangezien de luchtkussenvaartuigen ook zonder deze explicitering aan de wettelijke definitie zouden voldoen, is het niet wenselijk ze louter met schepen *gelijk te stellen*. Voor draagvleugelboten, die met behulp van ski-achtige elementen steeds contact houden met het water, is dergelijke explicitering overbodig; dat deze tuigen aan de definitie van het schip voldoen kan geen enkele twijfel opwekken. Op te merken valt dat luchtkussenvaartuigen uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van het Passagiersverdrag 1974 worden gesloten¹⁰⁶.

3.43. Watervliegtuigen daarentegen worden uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van het wetboek gesloten. Ook in andere landen als Frankrijk en Nederland worden deze tuigen buiten het zeerecht gehouden. In principe is een watervliegtuig nochtans een tuig dat met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing drijft of gedreven heeft en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water. Watervliegtuigen zijn in de eerste plaats echter luchtvaartuigen¹⁰⁷. Zij komen maar met het water in contact naar aanleiding van het opstijgen, landen, taxiën en stationeren. Ter vergelijking: een luchtvaartuig wordt geen voertuig voor wegvervoer omdat het bij opstijgen, landen, taxiën en stationeren op wielen steunt. Bovendien worden watervliegtuigen reeds door bestaande andere wetgevingen als luchtvaartuigen beschouwd. Zo valt te wijzen op de publiekrechtelijke¹⁰⁸ Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart¹⁰⁹. Deze wet verstaat onder luchtvaartuig “alle toestellen die in de dampkring kunnen gehouden worden ten gevolge van de reactiekrachten welke de lucht er op uitoefent” (art. 1, tweede lid). In diverse uitvoeringsbesluiten wordt het luchtvaartuig op een vergelijkbare wijze gedefinieerd als “ieder toestel dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent met uitzondering van deze krachten op het

¹⁰² Ofschoon gelet op de context van het Belgisch Scheepvaartwetboek de term *luchtkussenvaartuig* wordt gehanteerd, worden zeegaande *hovercrafts* in sommige literatuur ook aangeduid als *luchtkussenvoertuig*. De betrokken technologie is niet alleen bruikbaar voor verplaatsing over water, zodat *luchtkussenvaartuig* hier alleszins een meer adequate term is.

¹⁰³ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 115, nr. 149; Rodière-du Pontavice, 41, nr. 31; vgl. Rodière LN, 8-10, nr. 7.

¹⁰⁴ Art. 8:1.1 NBW; Japikse, 48-49, nr. 89.

¹⁰⁵ Art. 3a.1 Boek 8 NBW; Japikse, 48, nr. 89. Op te merken valt dat *luchtkussenvoertuigen* uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van het LLMC-Verdrag zijn gesloten (art. 15.5 (a)).

¹⁰⁶ Art. 1.3.

¹⁰⁷ Vgl., wat Noorwegen betreft, Falkanger-Bull-Brautaset, 44.

¹⁰⁸ Bij de voorbereiding van de wet werd de mogelijkheid overwogen om hoofdstuk I van het ontwerp uit te breiden door er bepalingen in op te nemen tot regeling van vraagstukken van privaatrechtelijke aard, zoals het statuut van het luchtvaartuig als rechtsobject, beslaglegging op luchtvaartuigen, het rechtskundig regime van het vervoer per luchtvaartuig en de aansprakelijkheid van de exploitant, evenals die van de vervoerder. Dit gebeurde echter niet omdat bleek dat die kwesties onvoldoende rijp waren om ze in een voorlopige wetgeving te kunnen behandelen. Bovendien was men ervan overtuigd dat de materie internationaal nog niet op punt stond (*Parl.St.*, Kamer, 1934-35, nr. 54, 3).

¹⁰⁹ W. 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart (*B.S.* 26 juli 1937).

aardoppervlak”¹¹⁰. Deze begripsomschrijvingen, welke overigens beoogden luchtkussenvaartuigen uit te sluiten¹¹¹, zijn in de hier voorgestelde wettekst gebruikt als basis voor de omschrijving van het begrip watervliegtuig en sluiten o.m. aan bij de definitie van het luchtvaartuig in Boek 8 NBW¹¹².

Bij de uitsluiting van watervliegtuigen moet worden aangetekend dat deze tuigen heden wel zijn onderworpen aan bepaalde verkeersreglementeringen voor de scheepvaart. Zo definieert het Zeeaanvaringsreglement het vaartuig als “elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing *en watervliegtuigen*, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water”¹¹³ en wordt een schip of boot in het Algemeen Scheepvaartpolitiereglement identiek omschreven als “elk vaartuig met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing *en een watervliegtuig*, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water” (cursiveringen toegevoegd)¹¹⁴. Dergelijke omschrijvingen strekken ertoe om watervliegtuigen te onderwerpen aan de verkeersregels voor de scheepvaart. Op internationaal niveau kan bijv. melding worden gemaakt van het Aanvullend Protocol bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, dat “vaartuig” definieert als “ieder soort tuig dat kan varen, daaronder begrepen een tuig zonder diepgang en een watervliegtuig, dat wordt gebruikt of kan worden gebruikt als vervoermiddel op het water, met uitzondering van een oorlogsbodem, een escorteschip of een ander vaartuig dat toebehoort aan een regering of dat door haar wordt uitgebaat, voorzover het uitsluitend wordt gebruikt voor een openbare niet - commerciële dienst”¹¹⁵. Deze specifieke uitbreidingen tonen aan dat het voor bepaalde specifieke aangelegenheden toch nodig kan zijn om watervliegtuigen aan het zeerecht te onderwerpen. M.b.t. de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde privaatrechtelijke materies is dergelijke eventuele uitbreiding steeds mogelijk via een Koninklijk Besluit genomen op basis van het voorgestelde artikel 3.3. Dergelijke uitbreiding zou bijv. kunnen worden onderzocht met het oog op de toepassing van het aanvaringsrecht. Het ware verkieslijk daarbij rechtsvergelijkende gegevens in aanmerking te nemen.

3.44. Om analoge redenen worden amfibievoertuigen uit de definitie van het schip gesloten. In de regel is een amfibievoertuig blijkens zijn primaire bestemming en voorkomen eerder een wegvoertuig. Het te water gaan is in die zin maar ondergeschikt. Ook hier geldt echter dat een eventuele uitbreiding bij Koninklijk Besluit van het toepassingsgebied van sommige deelregelingen – bijv. het aanvaringsrecht – zou kunnen worden overwogen. Amfibievoertuigen

¹¹⁰ Art. 1 K.B. 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen (BS 1 december 1994); Art. 1 § 1 K.B. 4 maart 2008 tot regeling van burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen (BS 9 mei 2008).

¹¹¹ Naveau, J. en Godfroid, M., *Précis de droit aérien*, Brussel, Bruylant, 1988, 172, nr. 117.

¹¹² Art. 3a.1 Boek 8 NBW; Japikse, 46-49, nrs. 86-90.

¹¹³ Art. 3, a) Zeeaanvaringsreglement.

¹¹⁴ Art. 1.01, a) Algemeen politiereglement 24 september 2006 voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk, B.S. 3 oktober 2006. In het Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde is het begrip schip vergelijkbaar gedefinieerd als “een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing *en een watervliegtuig* gebruikt, of in staat om te worden gebruikt als middel van verplaatsing te water” (cursivering toegevoegd) (art. 2 K.B. 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, BS 17 oktober 1992; vgl. ook nog art. 3, 1° K.B. 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, BS 1 september 1981).

¹¹⁵ Art. 3, d) Aanvullend Protocol tegen de smokkel van migranten over land, over de zee en in de lucht, bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, gedaan te New York op 15 november 2000, waarmee ingestemd bij W. 24 juni 2004 (B.S. 13 oktober 2004).

zijn overigens nu reeds onderworpen aan de publiekrechtelijke reglementering m.b.t. het verkeer te water¹¹⁶.

3.45. In de voorgestelde definitie wordt geen enkel belang gehecht aan scheepsbouwkundige karakteristieken zoals de aan- of afwezigheid van eigen voortstuwingsmiddelen (bijv. motorschip tegenover duwbak), de aard van die eventuele middelen (motor, zeil, roeispanten, enz.), de afmetingen en de tonnage (waterverplaatsing, inhoud of laadvermogen) en het aanwezig zijn van een dek of een holte. Opblaasboten, reddingsvlotten, jetski's, zeilplanken, andere aan de definitie beantwoordende tuigen voor strandvermaak enz. zijn schepen in de zin van het wetboek. Deze zienswijze sluit niet alleen aan bij Franse rechtspraak¹¹⁷ en bij de geldende verkeersreglementering ter zee¹¹⁸, maar ook, en vooral, bij de realiteit dat deze tuigen even goed deelnemen aan het verkeer te water als andere tuigen, en bij de algemene doelstelling van het wetboek om ook de pleziervaart er onder thuis te brengen. De in de rechtsleer aangehaalde bezwaren dat zeilplanken speeltuigen zijn, en geen schepen, en dat deze tuigen niet zijn blootgesteld aan de gevaren van de zee¹¹⁹, kunnen geenszins overtuigen. De tuigen varen wel degelijk en de gebruikers zijn daadwerkelijk aan het zeegevaar blootgesteld, misschien zelfs meer dan een professioneel zeeman aan boord van een hoogtechnologisch koopvaardijschip. Het bezwaar dat de onderverping van zeilplanken e.d. aan het zeerecht rechtsonzekerheid teweegbrengt omdat niet duidelijk is of alle regels van het zeerecht er wel toepassing kunnen op vinden¹²⁰, is evenmin geldig, want n.a.v. de alhier ondernomen nieuwe codificatie kan de wetgever precies expliciet verduidelijken welke regels eventueel géén toepassing kunnen vinden. Wat betreft reddingsboten van zee- en binnenschepen e.d. moet worden verduidelijkt dat deze geen individueel bestaan kennen naarmate ze onderdeel vormen van het scheepstoebehoren. Ze worden alleen schepen in de zin van het wetboek zodra ze uit het scheepstoebehoren worden losgemaakt en zelf aan het verkeer te water beginnen deel te nemen.

3.46. De functionele bestemming van het schip (goederenvervoer, passagiersvervoer, toeristische rondvaarten, slepen, vissen, berging, baggeren, loodsen, havenbehandelingen waaronder laden en lossen, wonen¹²¹, militaire activiteiten, brandweer, wetenschappelijk onderzoek, medische zorgen, politietoezicht, douanetoezicht, redden van mensenlevens, voorkoming en bestrijding van milieuverontreiniging, offshore-bevoorrading, ophalen, bewerken, stockeren en overladen op zee van olie, gas en andere delfstoffen (dit zijn de activiteiten van de reeds vermelde FPSO's etc.), museale activiteiten, horeca-diensten, recreatie, ondersteuning van overheidsdiensten, enz.) is evenmin relevant.

3.47. Anders dan in de Zeewet, is ook het al dan niet voorhanden zijn van winstoogmerk zonder belang¹²². Pleziervaartuigen zijn dus schepen in de zin van het wetboek, ongeacht of ze recreatief

¹¹⁶ Art. 6.02.1 van het Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren bepaalt:

In dit hoofdstuk worden onder een klein schip ook verstaan: een sleep of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande, evenals een amfibievoertuig.

¹¹⁷ Zie *supra*, nr. 3.25.

¹¹⁸ Zie o.m. art. 37bis, 39 en 44 van het Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust.

¹¹⁹ Van der Mensbrugghe, Y., "De zeilplank: strandtuig of vaartuig", in LA Tricot, (531), 535.

¹²⁰ Van der Mensbrugghe, Y., "De zeilplank: strandtuig of vaartuig", *o.c.*, 536.

¹²¹ Een pleziervaartuig dat *de facto* hoofdzakelijk of uitsluitend wordt gebruikt als tweede verblijf of appartement blijft een vaartuig in de zin van het wetboek.

¹²² Zie reeds Blauwboek 1, 180, nr. 1.217.

of commercieel worden gebruikt. Varend erfgoed dat voldoet aan de definitie valt in principe eveneens onder het wetboek, ongeacht of het met winst oogmerk wordt geëxploiteerd. Een afzonderlijke definitie van varend erfgoed of historische schepen is onnodig gebleken. Overheidsvaartuigen zijn eveneens schepen, maar de toepasselijkheid van het wetboek wordt afzonderlijk geregeld in Hoofdstuk 6 van Titel 2¹²³.

3.48. In de voorgestelde bepalingen is geen afzonderlijke definitie van het wrak opgenomen. Evenmin is bepaald wanneer een tuig zijn hoedanigheid van schip verliest. Twee richtsnoeren kunnen evenwel behulpzaam zijn. Vooreerst zal een tuig zijn hoedanigheid van schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek verliezen zodra één van de essentiële in de wettelijke definitie opgenomen elementen niet meer voorhanden is. Hierbij valt vooral te denken aan het niet meer geschikt zijn is om te dienen als middel van verkeer te water. Een schip dat naar de bodem van de zee is gezonken en niet kan worden opgehaald, is uiteraard geen schip meer. Hetzelfde geldt voor een door aanvaring, brand, explosie of een andere oorzaak beschadigd schip dat de wettelijk vereiste karakteristieken niet meer bezit en niet meer voor herstelling tot schip vatbaar is¹²⁴. Een schip dat wordt gesloopt of verschroot verliest eveneens zijn karakter van schip. Het precieze ogenblik waarop dit gebeurt kan niet in de wet worden gedefinieerd. Het ligt echter in de rede om de doorhaling van de registratie of de teboekstelling mee als criterium in aanmerking te nemen¹²⁵. Een tweede richtsnoer is dat een tijdelijke degradatie of verandering van het schip niet volstaat om het die juridische kwalificatie te ontfangen. Deze zienswijze geldt reeds onder het huidige recht¹²⁶. Het karakter van een zaak mag m.a.w. niet van ogenblik tot ogenblik wijzigen door nu eens wel en dan weer niet onder de definitie te vallen¹²⁷.

3.49. Zoals de hier voorgestelde bepaling duidelijk aangeeft, gelden de definities slechts voor de toepassing van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Ze doen m.a.w. geen afbreuk aan de definities opgenomen in andere regelgeving. In dat opzicht wordt de techniek hernomen die wordt gebezigd in de huidige Zeewet.

¹²³ Zie daarover Blauwboek 2.

¹²⁴ Vgl., m.b.t. een schip met brandschade, Cass., 27 februari 2009, www.cass.be en voorts Section 10 van het Noors Maritiem Wetboek betreffende 'Ships beyond Repair':

A ship shall be regarded as beyond repair

1) *when it cannot be repaired, either where it is or at a place to which it can be moved,*

2) *when it is not worth repairing because its value when damaged together with the anticipated cost of moving and repair will exceed its estimated value when repaired.*

[...]

Zie hierover Falkanger-Bull-Brautaset, 46-47.

¹²⁵ Art. 4 Scheepsregistratiewet bepaalt:

De registratie wordt doorgehaald :

a) *op verzoek van degene die in het register als eigenaar vermeld staat;*

b) *op aangifte van de eigenaar of ambtsshalve :*

1° *als het zeeschip is vergaan, gesloopt of blijvend ongeschikt is om te drijven;*

2° *als van het zeeschip geen tijding werd ontvangen gedurende zes maanden te rekenen van de dag van het laatste uitvaren of van de dag waarop de laatste berichten werden ontvangen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;*

3° *als het zeeschip door zeeroovers of vijanden is genomen;*

4° *als het zeeschip of de eigenaar, de reder of de exploitant ervan niet meer voldoen aan de voorwaarden bepaald in uitvoering van artikel 3, § 1, van deze wet.*

¹²⁶ R.P.D.B., v° Navire, nr. 12.

¹²⁷ Vgl. Japikse, 11, nr. 17 en de verwijzingen aldaar.

3.50. T.a.v. de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerde verdragen geldt het principe dat de algemene, hier toegelichte definities eveneens van toepassing zijn, tenzij in de mate dat zij zouden leiden tot een *verenging* van het toepassingsgebied van de verdragsregeling die niet met de vereiste verdragsautonome interpretatie verenigbaar is¹²⁸.

3.51. Volledigheidshalve dient gewezen op het feit dat andere regelgeving begripsbepalingen bevat die hetzij direct naar de definities van de Zeewet verwijzen, hetzij er onrechtstreeks door zijn geïnspireerd¹²⁹. Ofschoon eerstgenoemde bepalingen, waaronder inz. het Vlaams Loodsdecreet is te vermelden¹³⁰, ook na opheffing van de artikelen 1 en 271 Zeewet best worden geïnterpreteerd in lijn met de betekenis van die laatste wetbepalingen, verdient het de voorkeur om bedoelde definities aan te passen. De wettelijke definities die alleen redactioneel geïnspireerd zijn door deze van de Zeewet, blijven voorlopig alleszins onveranderd gelden.

B.2. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN ZEESCHIP, ZEEWATEREN EN BINNENSCHIP]

A) WETTEKST

3.52.

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

8° “zeeschip”: elk schip dat beschikt of dient te beschikken over een zeebrief, een veiligheidscertificaat of enige andere officiële akte waaruit blijkt dat het schip geschikt is om te worden gebruikt op de zeewateren, alsmede elk schip dat blijkens zijn constructie bestemd is om op de zeewateren te worden gebruikt of dat op enig voor de betrokken aangelegenheid relevant tijdstip feitelijk op de zeewateren wordt gebruikt;

9° “zeewateren”: alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;

10° “binnenschip”: elk schip dat geen zeeschip is;

¹²⁸ Vgl. omtrent Boek 8 NBW Japikse, 43, nr. 77; zie nader art. 2.14 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

¹²⁹ Zie nader Van Hooydonk, E., “Estuaire schepen, zee- en binnenwateren en onbevoegde geprivatiseerde loodsen”, noot onder Gent, 18 september 1997, *AJT* 2000-01, (82), 84-85, nr. 3.

¹³⁰ Art. 2, 1° van het Loodsdecreet luidt:

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder:

1° “vaartuigen”:

a. de vaartuigen omschreven in artikel I van boek II van het Wetboek van Koophandel;

b. de vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen met bestemming naar of komend uit zee;

c. de andere uitdrukkelijk bij besluit van de Vlaamse regering aangeduide vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen”.

B) TOELICHTING

3.53. Binnen de categorie van de schepen wordt een onderscheid gemaakt tussen zeeschepen en binnenschepen. Deze begrippen worden volledig nieuw gedefinieerd. De voorgestelde definities houden rekening met enkele recente technologische, economische en regelgevende evoluties.

3.54. Vooreerst dient te worden vastgesteld dat de motivering van de aanvankelijk in de Zeewet 1908 opgenomen wettelijke gelijkstelling van binnen de driemijszone varende vaartuigen met binnenschepen, achterhaald is. Hiervoor zijn er drie redenen.

Ten eerste was de *ratio legis* van deze gelijkstelling volgens de rechtsleer¹³¹ te vermijden dat dergelijke kleine zeeschepen zouden worden onderworpen aan zwaardere verplichtingen i.v.m. de bemanning en de kwalificaties van de gezagvoerder. Deze *ratio* is in de context van het Belgisch Scheepvaartwetboek irrelevant aangezien dit wetboek geen verplichtingen en dus ook geen lasten inzake bemanning oplegt.

Ten tweede blijkt bij nadere studie van de parlementaire voorbereiding van de Zeewet van 1908 overigens dat het onderscheid mede werd ingevoerd in het licht van het verschillende teboekstellingsregime en om de toepassing op kleine kustvaartuigen uit te sluiten van de wetsbepalingen over bevrachting en bodemerij¹³². Ook deze overwegingen zijn niet meer relevant, omdat het Belgisch Scheepvaartwetboek geen wijzigingen aanbrengt aan de registratie- en teboekstellingsregels, omdat het vervoer – althans ten dele – is onderworpen aan een door internationale verdragen opgelegde regeling, en omdat de bodemerij uit het wetboek wordt geschrapt.

Ten derde is het vorenstaande des te meer waar nu de Belgische territoriale zee bij Wet van 6 oktober 1987¹³³ op een breedte van 12 zeemijl werd gebracht.

De conclusie is dat de *ratio* van de in de Zeewet doorgevoerde assimilatie van kustvaartuigen met binnenschepen heden niet meer relevant is.

3.55. Tijdens de eerste consultatie wees de BVZ op de vaagheid van het in de Zeewet met het oog op de onderscheiding van zeeschepen en binnenschepen gehanteerde criterium van het gewoonlijk gebruik op zee.

Inz. gelet op de opkomst van kruiplijncoasters en estuaire binnenschepen is het in de artikelen 1 en 271 van de Zeewet gebezigde criterium van het “gewoonlijk” varen “ter zee” dan wel “in de binnenwateren” inderdaad erg moeilijk te hanteren, zoniet wereldvreemd.

De feitelijke (voortdurende, hoofdzakelijke of regelmatige) vaart op zee of blootstelling aan het zeegevaar als *primair* wettelijk criterium om zeeschepen te onderscheiden van binnenschepen, dat zoals gezien ook wordt gehanteerd in andere landen¹³⁴, brengt rechtsonzekerheid en bewijsproblemen met zich en is dan ook weinig geschikt. Treffend is de in de Belgische rechtsleer

¹³¹ Zie o.m. Libert, H. in De Weerd I, 1, nr. 1.

¹³² Zie o.m. *Parl.Hand.*, 22 november 1907, 68-69, 28 november 1907, 114-115 en 12 december 1907, 243-245.

¹³³ BS 22 oktober 1987.

¹³⁴ Zie en vgl. bijv. *supra*, nr. 3.22.

verdedigde opvatting dat het criterium van de hoofdzakelijke bestemming betekent dat van een zeeschip sprake is “dès que le navire navigue *régulièrement et sérieusement* en mer¹³⁵” (cursivering toegevoegd). In het oude Nederlandse recht werden dergelijke criteria scherp afgewezen: “niemand toch is in staat te zeggen”, zo schreef Cleveringa terecht, “bij het hoeveelste gebruik ter zee het karakter van zeeschip dan zou worden verkregen”¹³⁶. Dit gaat dan nog voorbij aan de vraag hoe een tegenpartij ooit het bewijs van de werkelijk uitgevoerde maritieme en andere reizen en hun onderlinge verhouding zou kunnen vergaren. De rechtsonzekerheid wordt ten top gedreven wanneer men het statuut van zee- dan wel binnenschip laat variëren met de marktomstandigheden waarin de exploitant moet opereren. Die kunnen er immers toe leiden dat een schip dat tijdelijk in de binnenwateren wordt ingezet of er wordt opgelegd *ipso facto* zijn karakter van zeeschip verliest¹³⁷.

3.56. In het hier voorgestelde wetboek wordt uitgegaan van de principiële voorrang van het zeerecht. De specifieke begrippen en regelen van het zeerecht zijn geïnspireerd door de notie van het zeegevaar. Naar een klassieke, in diverse rechtsstelsels gedeelde opvatting, is de essentie van het zeeschip dat het, anders dan het binnenschip, aan maritieme risico's is blootgesteld¹³⁸. De achterliggende notie van het zeegevaar wettigt dat alle schepen die met dat gevaar worden geconfronteerd, als zeeschepen worden beschouwd en aan het zeerecht worden onderworpen. Daarenboven moeten alle vaartuigen die zich op zee begeven in principe dezelfde vaarregels in acht nemen. Ook hun feitelijk vaargedrag moet m.a.w. aan dezelfde normen voldoen.

3.57. Een bijkomende reden om het zeerecht voorrang te geven is dat een belangrijk deel van de Belgische binnenwateren tot diep landinwaarts een maritiem karakter heeft. Dit geldt o.m. voor de Beneden-Zeeschelde, die een hydraulisch regime heeft dat wordt gekenmerkt door sterke getijdenstromingen, de overgang van zout naar zoet water en wisselende nautische condities, en waar een verkeersreglementering geldt die nauw aansluit bij het Zeescheepvaartreglement¹³⁹. Ook in internationale¹⁴⁰ en Europese¹⁴¹ context wordt de Schelde als een zeewater beschouwd. Het

¹³⁵ R.P.D.B., v° Navire, nr. 9.

¹³⁶ Cleveringa, 54-55.

¹³⁷ In die zin nochtans Van Aerde ZOBB, 15, nr. 10.

¹³⁸ Vgl. in dezelfde zin, m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid, Stevens Bva, 66-67, nr. 135.

¹³⁹ Zie K.B. 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde (BS 17 oktober 1992, zoals gewijzigd).

¹⁴⁰ Het Belgisch-Nederlands Scheidingsverdrag van 1839 hanteert m.b.t. de Schelde consistent de term “zeegaten”. Deze terminologie is in overeenstemming met de typische karakteristieken van de stroom zoals ze werden beschreven door prof. Ch. de Visscher:

*Pour apprécier exactement le régime instauré en 1839 et comprendre les raisons qui en justifient la révision, il est indispensable d'avoir nettement présentes à l'esprit les particularités très frappantes qui caractérisent la navigation sur l'Escaut. On peut les résumer dans les trois propositions suivantes: au point de vue économique, la navigation sur l'Escaut en aval d'Anvers est essentiellement une navigation maritime d'intérêt belge; [...]. La navigation scaldéenne est donc essentiellement une navigation maritime qui s'effectue en transit à travers le territoire hollandais; elle est essentiellement en provenance ou à destination des ports belges et avant tout d'Anvers (De Visscher, Ch., *Le droit international des communications*, Gent/Parijs, Buyens/Arthur Rousseau, 1924, 55).*

In zijn rechtshistorisch overzicht van het Scheldestatuut karakteriseert S.T. Bindoff de Schelde eveneens uitdrukkelijk als “a highway of maritime navigation” (Bindoff, S.T., *The Scheldt Question to 1839*, Londen, George Allen & Unwin, 1945, 3).

¹⁴¹ In de Bijlage bij Verordening (EEG) nr. 281/71 van de Commissie van 9 februari 1971 tot vaststelling van de lijst van waterwegen van maritieme aard, bedoeld in artikel 3, sub e), van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970 (Pb. 10 februari 1971, L 33/11) worden zowel de “Beneden-Zeeschelde/Escaut maritime inférieur” in België als de “Westerschelde” in Nederland opgenomen op de lijst van waterwegen van maritieme aard. Hierbij

Kanaal Gent-Terneuzen, het Boudewijnkanaal, het Kanaal Brugge-Oostende en zelfs het Albertkanaal kennen, hoewel zij in hydraulisch opzicht geen maritiem regime hebben, een druk zeescheepvaartverkeer. Hoewel er in het raam van de voorgestelde definities niet voor werd geopteerd om deze wateren als zeewateren aan te merken¹⁴², wettigt deze penetratie van het Belgische binnenwaterennet door de zeescheepvaart des te meer de voorrang van het zeerecht. Voor een goed begrip: dit betekent niet dat een rondvaartboot die vaart tussen Antwerpen en het Deurganckdok, Lillo of Doel als een zeeschip moet worden beschouwd omdat hij zich op de Beneden-Zeeschelde in een min of meer maritieme omgeving bevindt. Opdat dergelijke boot een zeeschip is, moet hij aan de in de wettekst opgenomen criteria voldoen. Wanneer de boot zulks doet, maar in feite op de Schelde opereert, blijft hij echter een zeeschip.

3.58. Om de afbakening zo helder mogelijk te maken, en om discussies over de aard van het schip tot een minimum te beperken, verwijst de hier voorgestelde definitie van het zeeschip, enigszins naar analogie met het Duitse, Franse en Nederlandse recht¹⁴³, vooreerst naar de administratieve realiteit. In de overgrote meerderheid van de gevallen zal de geschiktheid van een schip om op zee te varen eenvoudig kunnen worden afgeleid uit de officiële scheepsdocumenten (zeebrief, vlaggebrief, veiligheidslicenties¹⁴⁴). Ook de opname in het Belgisch register van zeeschepen kan logischerwijze als beslissend worden beschouwd¹⁴⁵. Er is echter geen reden om het administratief statuut van het schip alleen in aanmerking te nemen wat Belgische schepen betreft: hetzelfde criterium geldt even goed voor buitenlandse schepen¹⁴⁶. Zowel voor Belgische als buitenlandse schepen volstaat het dus dat één officieel scheepsdocument het maritiem

valt aan te stippen dat de Europese Commissie de typische en in het Belgisch bestuursrecht klassieke terminologie "Beneden-Zeeschelde" en "Escaut maritime inférieur" overneemt. Voornoemde Verordening (EEG) nr. 281/71 was de nadere uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de invoering van een boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (*Pb.*, 15 juni 1970, L 130/4). Deze laatste Verordening beoogt de lidstaten op te leggen een boekhouding bij te houden voor het beheer van spoorwegen, landwegen en binnenscheepvaartwegen, waarvan, overeenkomstig artikel 3, e) van de Verordening nr. 1108/70, "waterwegen van maritieme aard" worden uitgesloten. Luidens dezelfde bepaling moet de Commissie bij het opstellen van de lijst van waterwegen van maritieme aard o.m. rekening houden met "het verkeersaandeel van de binnenscheepvaart op de waterwegen van maritieme aard". Het feit dat de Europese Commissie in Verordening nr. 281/71 o.m. de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde heeft aangeduid als waterwegen van maritieme aard, toont dan ook aan dat de Commissie erkent dat op deze waterwegen de zeescheepvaart overwegend is. De Verordening nr. 1108/70 zelf beschouwt de Schelde overigens evenzo uitdrukkelijk als maritieme vaarweg:

- in artikel 8.7 wordt over de Belgische Schelde letterlijk gesproken als over "het zeebekken van de Schelde"; in de Engelse versie is sprake van "the maritime basin of the Scheldt", in de Franse van "le bassin maritime de l'Escaut", in het Duits van de "Scheldemündung", in het Spaans van "la cuenca marítima del Escalda", in het Italiaans van het "bacino marittimo della Schelda", enz., wat nogmaals aantoont dat de Europese regelgever de Schelde speciaal als een maritiem bekken beschouwt;

- in bijlage III C bij de Verordening wordt gewag gemaakt van gegevens over sleepboten die de aan de Verordening onderworpen binnenscheepvaartwegen gebruiken; hiermee wordt impliciet erkend dat over sleepboten actief op waterwegen van maritieme aard geen gegevens over het gebruik moeten worden bijgehouden, omdat deze het regime van de *maritieme* waterwegen volgen.

¹⁴² Vgl. art. 4 Boek 8 NBW.

¹⁴³ In dezelfde zin ook de stelling van G. Berlingieri aangehaald in Antapassis, A., "Brève analyse de certaines règles tirées de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes", *DMF* 2009, (322), 325.

¹⁴⁴ Over de veiligheidseisen, zie inz. Beckert-Breuer, 155-156, nr. 420.

¹⁴⁵ Vgl. Japikse, 38, nr. 66 en 41, nr. 73. Aangetekend dient evenwel dat de registratie als zeeschip in België gebeurt op basis van de zeemeetbrief, afgegeven door de FOD Mobiliteit en Vervoer. De initiële kwalificatie van het schip gebeurt in feite daar.

¹⁴⁶ Anders in Nederland: zie Japikse, 43, nr. 78.

karakter van het schip uitwijst om dat schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek als zeeschip te beschouwen¹⁴⁷. Hierdoor vindt het privaatrechtelijk zeerecht beter aansluiting bij het publiekrechtelijk zeerecht en wordt verwarring beperkt. Onrechtstreeks wordt primauteit toegekend aan de definities in het publiekrechtelijke zeerecht van de vlagstaat van het schip. Het feit dat de bepaling van het juridisch statuut van het schip daardoor voor een deel kan afhangen van een door de eigenaar of exploitant zelf te maken keuze¹⁴⁸, is geen bezwaar, wel sterk integendeel. Zodra deze voor een bepaalde aangelegenheid, binnen het geldende publiekrechtelijke kader, zelf opteert voor een maritiem statuut, wettigt dit, gelet op de voorrang van het zeerecht, de kwalificatie van het schip als zeeschip in het raam van de privaatrechtelijke bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Wie een schip koopt of bouwt dat volgens de *lex registrationis* een zeeschip is, of wie vrijwillig opteert voor de exploitatie van een schip als zeeschip, moet daarvan m.a.w. de consequentie aanvaarden dat dat schip ook voor de toepassing van de privaatrechtelijke regelingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek als een zeeschip zal worden beschouwd. Wanneer een schip – zoals het regelmatig voorkomt – zowel een zeemeetbrief als een binnenvaartmeetbrief heeft, geldt eveneens de voorrang van het statuut als zeeschip.

3.59. Wanneer het maritiem karakter niet blijkt uit de scheepsdocumenten, kan het nog altijd worden afgeleid uit de feitelijke bestemming om op zee te worden gebruikt, die moet blijken uit de constructie, of uit het gewoonlijk feitelijk gebruik op zee.

Dit aanvullend criterium, dat doorgaans alleen in randgevallen zal worden angewend, is enigszins geïnspireerd door Boek 8 NBW¹⁴⁹, maar wijkt er toch betekenisvol van af. Door een objectief verband te leggen met de constructie van het schip wordt het bewijs vergemakkelijkt. De bouwspecificaties en -plannen kunnen eventueel opheldering brengen, en verschaffen ook derden enige zekerheid. Wanneer een schip blijkens zijn constructie bestemd is om op zee te worden gebruikt, is het niet van belang of dit schip daadwerkelijk op zee wordt gebruikt.

Anders dan in het Nederlandse wetboek, wordt evenmin geëist dat dergelijk schip uitsluitend of hoofdzakelijk voor gebruik in zee is bestemd. In dit opzicht wordt andermaal voorrang aan het zeerecht gegeven. Hierin volgt de voorgestelde tekst het voorontwerp van Nederlands wetboek¹⁵⁰ en de oude Duitse zienswijze van Prützmann en Rabe¹⁵¹.

Het laatste subcriterium is dat van het feitelijke gebruik in zee. Wanneer de hoedanigheid van zeeschip noch uit de scheepsdocumenten, noch uit de constructie kan worden afgeleid, kan zij nog altijd volgen uit het feitelijke gebruik. Het criterium is of het schip op enig voor de betrokken aangelegenheid (bijv. de rechtssituatie of het geschil) relevant tijdstip feitelijk op de zeewateren werd gebruikt. Een schip dat op zee in een voorval is betrokken, zal, behoudens afwijkende bepaling, dus principieel aan het zeerecht onderworpen zijn. Omgekeerd zal een schip dat blijkens zijn documenten of zijn constructie een zeeschip is, conform de hierboven toegelichte

¹⁴⁷ Dit blijkt uit het tweede “of” in de definitie. Vgl., omtrent een werk- of hefplatform waarvoor een internationale meetbrief is afgegeven, Kh. Antwerpen, 26 februari 1997, *RHA* 1998, 314.

¹⁴⁸ Vgl. de debatten hierover bij de voorbereiding van de Zeewet 1908: *Parl.Hand.*, Kamer, 28 november 1907, inz. 114.

¹⁴⁹ Zie PG Boek 8 NBW, 46.

¹⁵⁰ PG Boek 8 BNW, 46.

¹⁵¹ Zie Herber, 86.

criteria dit statuut behouden wanneer het zich op de binnenwateren begeeft en daar in een voorval betrokken is.

3.60. Het begrip zeewateren is eenvoudig omschreven als alle wateren aan de zeezijde van de basislijn. Het gaat inz. om de territoriale zee, de exclusieve economische zone en de volle zee. Hierbij is het irrelevant welke Staat over de zeewateren soevereiniteit of soevereine rechten uitoefent.

3.61. In de voorgestelde definities van zeeschip en binnenschip spelen elementen als de tonnage, de afmetingen, de aard van de voortstuwing en de functionele bestemming geen enkele rol. Een drijvende fabriek of een drijvende stad kan een zeeschip zijn, net zoals een zeescooter, een surfplank of een opblaasboot.

3.62. Conform het bovenstaande worden kruiplijncoasters die beschikken over een zeebrief maar zich eveneens als binnenschip kunnen voordoen en vaak de binnenwateren bevaren, in de context van het Belgisch Scheepvaartwetboek als zeeschip beschouwd.

Dezelfde regel dient te gelden voor estuaire schepen, d.w.z. binnenschepen die in een beperkt deel van de kustwateren varen en daartoe speciaal zijn aangepast, o.a. door een verhoging van de uitwatering van het schip en een versterking van de boeg. Dergelijke schepen verbinden de Belgische kusthavens met de andere havens en het Europese waterwegennet en zijn thans onderworpen aan een specifieke reglementering die bepaalde onderdelen van de publiekrechtelijke maritieme regelgeving toepasselijk verklaart¹⁵². Volgens bepaalde rechtsleer zijn deze schepen ook zeeschepen in de zin van de Zeewet¹⁵³. In het raam van de Scheepsregistratiewet werden “fluvio-maritieme” schepen “zonder enige twijfel” als zeeschepen aangemerkt¹⁵⁴. In de rechtspraak werd wisselend geoordeeld over de vraag of estuaire schepen zeegaande vaartuigen zijn in de zin van CLC 1992¹⁵⁵; ze werden als binnenschepen beschouwd in het raam van de regeling van het bewarend scheepsbeslag¹⁵⁶. Deze discrepantie onderlijnt des te meer de nood aan een wetgevende verduidelijking (die evenwel geen afbreuk kan doen aan de verdragsautonome interpretatie van de in de relevante verdragen gehanteerde begrippen). De uitbreiding die de binnenvaart, op basis van een vrijwillige keuze door de betrokken scheepsexploitanten, middels deze schepen neemt in de richting van de zee dient logischerwijze te worden vertaald door de estuaire schepen ook in het privaatrechtelijk zeerecht principieel als zeeschepen te behandelen.

Op het tijdens de eerste consultatie door het havenbestuur van Zeebrugge geformuleerde verzoek om de estuaire schepen toch als binnenschepen te beschouwen, wordt niet ingegaan. Ten

¹⁵² K.B. 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (BS 16 maart 2007).

¹⁵³ Libert, H. in De Weerd I, 4, nr. 4; vgl. nochtans Van Aerde ZOB, 14, nr. 10

¹⁵⁴ Van de Velde, J., “De Wet van 21 december 1990 betreffende de Registratie van Zeeschepen”, *EV/R* 1991, (485), 504.

¹⁵⁵ Kh. Antwerpen, 24 juni 2009, NV RO-ROCO c.s. / SAPPHERE SHIPPING SA c.s., A/08/00941 en A/08/01564, onuitg., hervormd door Antwerpen, 31 januari 2011, SAPPHERE SHIPPING SA c.s. / AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF met rechtspersoonlijkheid HAVEN OOSTENDE, 2009/AR/2208, onuitg.

¹⁵⁶ Beslagr. Antwerpen, 1 oktober 2009, SAPPHERE SHIPPING SA / RO-ROCO NV, 09-4733-A, onuitg.; in dezelfde zaak Antwerpen, 31 januari 2011, BELGISCHE STAAT / SAPPHERE SHIPPING SA, 2009/AR/2199, onuitg.

eerste zou dit de systematiek van Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn begripsomschrijvingenapparaat in het gedrang brengen. Ten tweede schaadt de kwalificatie van estuaire schepen als zeeschepen in geen enkel opzicht de competitieve positie van de exploitanten van die schepen en van de havens die zij aanlopen. Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek heeft immers geen betrekking op de publiekrechtelijke exploitatienormering, maar enkel op het privaatrechtelijke regime. Het spreekt voor zich dat het statuut van estuaire schepen in het raam van de veiligheids- en bemanningsnormering grondig zal worden bezien in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht, en dat in dat verband terdege met de mogelijke impact op de havens rekening zal worden gehouden. De toepassing van bepaalde privaatrechtelijke, in Boek 3 geïntegreerde regelingen, zoals deze i.v.m. de vervoerovereenkomst, is overigens gedetermineerd door internationale verdragen, waaraan de nationale wetgever niet kan tornen. Andere in Boek 3 opgenomen regelingen maken tussen zeeschepen en binnenschepen geen of nauwelijks een onderscheid, zodat zij wat de economische exploitatievoorwaarden betreft neutraal zijn¹⁵⁷. Ten derde werd de kwalificatie als zeeschip van de schepen die gewoonlijk in de territoriale zee varen tijdens de eerste consultatie ondersteund door andere organisaties als FEBELFIN en KBRV. Ten vierde vindt de genomen optie rechtsvergelijkende steun: ook in Frankrijk worden fluvio-maritieme schepen als zeeschepen beschouwd¹⁵⁸.

In dezelfde logica behouden zeesleepboten die – eventueel tijdelijk – worden ingezet op de Beneden-Zeeschelde eveneens hun karakter van zeeschip.

3.63. Zoals hierboven reeds aangegeven, en zoals tijdens de eerste consultatie werd bevestigd door BVZ, FEBELFIN, KBRV, KBZ-KBMA-BZB en HvB-A, is er geen enkele reden om baggerschepen, zoals de Zeewet nochtans doet, per definitie als binnenschepen te beschouwen. In de Proeve van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden baggerschepen ingedeeld in zeeschepen en binnenschepen volgens de gewone criteria.

B.3. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIIP SCHEEPSBESTANDDEEL]

A) WETTEKST

3.64.

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

11° “scheepsbestanddeel”: al hetgeen onderdeel van een schip uitmaakt, in het bijzonder:
a) de romp, de opbouw, de masten, het roer en de overige stuurinrichting;
b) de bijzaken die zodanig met een schip worden verbonden dat zij daarvan niet kunnen worden afgescheiden zonder dat aan hen of aan het schip beschadiging van betekenis wordt toegebracht;

¹⁵⁷ Behoudens de regeling m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid (zie Blauwboek 4).

¹⁵⁸ Vialard, 238, nr. 277, inz. vn. 2 aldaar.

c) de definitief ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingsstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen;

B) TOELICHTING

3.65. Zoals vermeld¹⁵⁹ ontbreekt in de Zeewet een algemene definitie van de begrippen scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren. I.v.m. maritieme voorrechten geldt wel een specifieke, aan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 ontleende maar terminologisch discutabele¹⁶⁰ definitie van het toebehoren van schip en vracht (“[l]es accessoires du navire et du fret”) (art. 23, § 2), en voorts bepaalt de Zeewet dat de scheepshypothek zich in principe uitstrekt tot “tuig en takelage, machines en ander toebehoren” (in het Frans: “agrès, appareils, machines et autres accessoires”¹⁶¹) (art. 27). In Boek I van het Wetboek van Koophandel wordt “elke koop of verkoop van tuig en takelage en bevoorrading” (“Tout achat ou vente d'agrès, appareils et avitaillements”) als een daad van koophandel aangemerkt.

Een precieze omlijning van de begrippen scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren is ook voor andere kwesties van het hoogste belang. Te denken valt aan o.m. het voorwerp van een scheepsverkoop, natrekking, de vraag of een aanvaring heeft plaatsgehad, het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag en clausules van eigendomsvoorbehoud bij bouw- en herstellingswerken (in het licht van de relevante verdragsregelingen, onder voorbehoud van een verdragsautonome interpretatie).

De Belgische rechtsleer heeft gepoogd opheldering te brengen. Zo definieert Delwaide het scheepstoebehoren als “de zaken die geen deel uitmaken van het schip doch die niet van het schip kunnen weggenomen worden zonder een normale zeevaart onmogelijk te maken”. Hieronder vallen volgens hem de bedden en het beddegoed van de bemanning, maar niet de bunkers en het proviand¹⁶². Geïnspireerd door Nederlandse rechtspraak schrijft Den Haerynck o.m. dat men van een scheepsbestanddeel kan spreken wanneer het schip, bij gebrek hieraan, onvoltooid of onvolledig is. Aldus is de motor van het schip een scheepsbestanddeel; het feit dat de bijzaak zonder beschadiging van de hoofdzaak (het schip) kan worden losgemaakt, belet niet dat zij toch een wezenlijk bestanddeel van het schip is. Volgens dezelfde auteur bestaat er weinig discussie over dat bijv. ankers, ankerkettingen, radar, radioapparatuur, reddingssloepen e.d. als scheepsbestanddeel worden gekwalificeerd. Hij noteert echter dat over andere zaken zoals mondvoorraad en scheepsbrandstof in rechtspraak en/of rechtsleer discussie bestaat¹⁶³. In de rechtspraak werd in algemene zin geoordeeld dat schepen bestaan uit “de romp of het casco, de

¹⁵⁹ Zie *supra*, nr. 3.16.

¹⁶⁰ Zie *infra*, nr. 3.448.

¹⁶¹ Merk op dat “agrès” volgens hedendaagse woordenboeken takelage betekent zodat de Nederlandse woordvolgorde anders is dan de Franse. In oudere Franse rechtsleer werd “agrès” breder verstaan als

les différents objets qui forment l'appareil indispensable pour mettre un vaisseau en état de naviguer, tels que la chaloupe, le canot, [...] les mâts, les voiles, les cordages, les ancres, etc., qui ne font pas cependant partie intégrante du navire, et peuvent en être détachés sans fracture : il faudrait aussi comprendre dans les agrès, les canons destinés à l'armement du navire et disposés pour son usage habituel (Alauzet, I., *Commentaire du code de commerce et de la législation commerciale*, III, Parijs, Cosse et Marchal, 1857, 6, nr. 1051; Pardessus, J.-M., *Cours de droit commercial*, II, Brussel, Hauman et C^e, 1842, 3-4, nr. 599; voor een hedendaagse interpretatie, zie Houtciffeff, D., *Droit commercial*, Parijs, Sirey, 2008, 82, nr. 197).

¹⁶² Delwaide SB, 10-11, nr. 8.

¹⁶³ Den Haerynck, W., “Beslag op “bunkers””, in LA Libert, (89), 91-92.

opbouw, het tuig en de uitrusting, de voortstuwingsmiddelen en stuurinrichting, en de inventaris, zijnde het geheel der aanwezige voorwerpen”¹⁶⁴.

Het moge duidelijk zijn dat een wettelijke verfijning wenselijk is. Naast het belang van de problematiek, de heersende rechtsonzekerheid en de technologische veroudering van wettelijke termen als “tuig en takelage” kunnen ter ondersteuning ook buitenlandse voorbeelden worden aangehaald. Duitsland en Nederland kennen een uitdrukkelijke wettelijke regeling met duidelijke onderscheidingscriteria, welke gebaseerd is op en vervolgens verder ontwikkeld werd in een gesofisticeerde rechtspraak en rechtsleer, die, ofschoon uiteraard niet alle twijfelgevallen worden uitgesloten, het bedrijfsleven en de rechtspraktijk een goed houvast schijnt te bieden. Het Franse zeerecht¹⁶⁵, waaruit het huidige Belgische op het besproken punt is voortgesproten, lijkt minder verfijnd en is voor deze materie dan ook minder bruikbaar als referentiepunt. Bij gebrek aan wettelijke regeling kan het Engelse recht hier eveneens buiten beschouwing blijven.

Bij de redactie van de wettekst moet een belangenevenwicht voor ogen worden gehouden. De scheepseigenaar en de schuldeiser hebben enerzijds belang bij een zo breed mogelijke opvatting van het begrip scheepsbestanddeel, want deze versterkt de functie van het schip als financieringszekerheid en verhaalsobject. Anderzijds laat een engere opvatting een flexibeler exploitatie toe, alsook gebruikmaking door schuldeisers van specifieke zekerheidsmechanismen m.b.t. bepaalde onderdelen.

3.66. De hier voorgestelde begripsomschrijvingen zijn in eerste instantie gebaseerd op Boek 8 NBW, de voorbereiding ervan¹⁶⁶ en de commentaren erop¹⁶⁷. Dienovereenkomstig wordt een onderscheid gemaakt tussen scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en de zaken die geen van beide zijn. In het Duitse recht wordt hetzelfde onderscheid gemaakt, maar wordt nog een bijkomend onderscheid gemaakt tussen wezenlijke en niet-wezenlijke scheepsbestanddelen. Op deze laatste soort zaken kunnen derden nog steeds eigen rechten laten gelden, zoals een eigendomsvoorbehoud¹⁶⁸. Omwille van de eenvoud en de hanteerbaarheid van de wettekst en gelet op de voorgestelde specifieke regeling omtrent de inschrijving van rechten op scheepstoebehoren (art. 3.11) welke overigens eveneens aan het Nederlands recht wordt ontleend, is de bedoelde bijkomende onderscheiding uit het Duitse recht niet naar de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek getransponeerd.

3.67. In de voorgestelde definitie worden de scheepsbestanddelen vooreerst gedefinieerd aan de hand van een algemene omschrijving waarbij onder a) enkele ook in het buitenland¹⁶⁹ boven elke twijfel verheven basisonderdelen expliciet worden vermeld (de romp, de opbouw, waaronder de brug, de masten, het roer en de overige stuurinrichting¹⁷⁰).

¹⁶⁴ Antwerpen, 5 mei 2008, *RHA* 2008, 134.

¹⁶⁵ Zie o.m. Rodière LN, 24-26, nr. 16.

¹⁶⁶ PG Boek 8 NBW, 25 e.v.

¹⁶⁷ Japikse, 13-37, nrs. 21-63; zie ook Wiersma, H.W., “Scheepstoebehoren en scheepsbestanddelen volgens boek 8 BW en volgens het overgangsrecht”, *WPNR*, 1992, 819-829.

¹⁶⁸ Zie Rabe, 33-34, nrs. 1-8.

¹⁶⁹ Zie bijv. Aeby-Deceuninck HBAR, 10, nr. 2 en vgl. bijv. Rabe, 34, nr. 6 en ook Athanassopoulou, V., *Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge*, Tübingen, Mohr Siebeck, 2005, 6.

¹⁷⁰ Dienovereenkomstig is ook een demonteerbaar stuurwiel een scheepsbestanddeel. Onder “opbouw” vallen ook de bemanningsruimten. Het alternatieve onderscheidingscriterium van wat nodig is om het schip zeewaardig te

3.68. Voorts is onder b) een definitie van met het schip verbonden bijzaken opgenomen. De algemene regeling omtrent onderdelen en bijzaken is ontleend aan het ook op schepen toepasselijke Boek 3 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek (art. 4). Het impliceert bijv. dat stalen platen bij verwerking in het casco bestanddelen van het schip worden. Ook de reling en een in het dek ingebouwd zwembad zijn als scheepsbestanddelen te beschouwen.

3.69. De aanduiding als scheepsbestanddelen van “de definitief ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelings- en -inrichtingen en andere werktuigen” onder c) berust op een vereenvoudiging van de corresponderende Nederlandse wettekst (art. 1.3 Boek 8 NBW¹⁷¹) en op de uit informele gesprekken met Belgische experts gebleken wenselijkheid van een expliciete vermelding van tuigen en inrichtingen nodig voor de behandeling van de lading en analoge werktuigen. Hierbij werd o.m. gedacht aan luikdeksels, vaste lieren, laadbomen en dekkranen, aan koelinstallaties en aan tanks resp. beunen, pijpleidingen, kranen, pompen resp. zuiginstallaties van tank- en baggerschepen. Onder de wettekst vallen o.m. ook motoren ter opwekking van elektriciteit en verwarmings- en air conditioning-installaties.

Wat betreft deze tuigen en inrichtingen geldt een specifieke eis van definitieve inbouw, die wat deze tuigen betreft geldt als *lex specialis* en voorrang heeft op de meer algemene criteria. Dat later nog werkzaamheden moet worden uitgevoerd, zoals het aanhangen van de schroefas en het aansluiten van de leidingen, is niet relevant. Tijdelijke verwijdering met het oog op onderhoud of reparatie ontnemt de voortbewegingswerktuigen hun statuut van scheepsbestanddeel niet. Het in artikel 3.51 geregelde retentierecht van de scheepshersteller zal zich ook bij tijdelijke verwijdering van boord over deze scheepsbestanddelen blijven uitstrekken. In overeenstemming met de gehanteerde criteria is een los aangehangen buitenboordmotor daarentegen geen scheepsbestanddeel; een vast aangebouwde buitenboordmotor wel. Een (inz. door een bevrachter) aan boord gebrachte spreader met het oog op containerbehandeling in bepaalde aanloophavens wordt geen scheepsbestanddeel. Naar verluidt doen zich ook situaties voor waarbij gespecialiseerde ladingtanks van binnenschepen bij verkoop eigendom blijven van industriebedrijven. Dit voorbeeld wettigt een flexibele interpretatie van de voorgestelde bepaling.

maken is niet geschikt omdat bijv. mondvoorraad daar ook onder valt, terwijl hij duidelijk geen scheepsbestanddeel is.

¹⁷¹ *Voortbewegingswerktuigen en andere machinerieën worden bestanddeel van het schip op het ogenblik dat, na hun inbouw, hun bevestiging daaraan zodanig is als deze ook na voltooiing van het schip zal zijn.*

B.4. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIP SCHEEPSTOEBEHOREN]

A) WETTEKST

3.70.

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

12° “scheepstoebehoren”: de zich aan boord bevindende, voor het normale gebruik van het schip nodige of nuttige verbruiksgoederen, alsmede de zaken, met uitsluiting van scheepsbestanddelen, die aan boord zijn gebracht om het schip duurzaam te dienen, in het bijzonder wanneer:

- a) hun aanwezigheid aan boord is opgelegd door of krachtens de wet; of**
- b) zij door hun vorm als zodanig zijn te herkennen; of**
- c) zij nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip;**

B) TOELICHTING

3.71. De definitie van het scheepstoebehoren is slechts in beperkte mate geïnspireerd door Boek 8 NBW¹⁷². De voorgestelde tekst is abstracter, eenvoudiger en ruimer geformuleerd.

3.72. Vooreerst wordt er in de voorgestelde tekst voor geopteerd om de verbruiksgoederen, zoals de scheepsbrandstoffen (bunkers), de levensmiddelen, de scheepsapotheek en de garnering, het statuut van scheepstoebehoren te geven.

Hiermee wordt afgeweken van het Nederlandse recht¹⁷³ en wordt een in de Belgische rechtsleer woedende controverse¹⁷⁴ beslecht. De visie dat bedoelde verbruiksgoederen wel degelijk scheepstoebehoren zijn, geldt in Duitsland¹⁷⁵ en, wat betreft de brandstoffen, ook in Frankrijk¹⁷⁶.

Het zou sowieso bevreemdend zijn om – zoals hieronder verantwoord – een scheepsservies, washanden in de passagiershutten of een scheepscinemaprojector als scheepstoebehoren te beschouwen, maar scheepsbrandstoffen, levensmiddelen en geneesmiddelen niet. Een motorschip zonder brandstoffen kan nu eenmaal onmogelijk varen.

Bovendien moet ook hier rekening worden gehouden met de publiekrechtelijke reglementering. I.v.m. de voeding van bemanning en opvarenden zijn door en krachtens het Zeevaartinspectiereglement diverse strafrechtelijk gesanctioneerde normen opgelegd¹⁷⁷. Het ware dan ook artificieel om verbruiksgoederen uit het scheepstoebehoren te sluiten.

¹⁷² Zie daarover *supra*, nr. 3.27.

¹⁷³ Japikse, 19, nr. 32.

¹⁷⁴ Zie o.m. Delwaide SB, 11, nr. 8; Den Haerynck, W., “Beslag op “bunkers””, *o.c.*, 92; R.P.D.B., v° Navire, nr. 16

¹⁷⁵ Herber, 88; Rabe, 35, nr. 15.

¹⁷⁶ Zie Cass. fr., 13 januari 1998, DMF 1998, 823; Ndende, M., “La problématique de saisie des soutes: La restauration de l'autorité du droit maritime”, DMF 1998, 771-787.

¹⁷⁷ Zie o.m. art. 141 en 143.

In de elders te ontvouwen voorstellen betreffende het procesrechtelijk scheepvaartrecht zal nader worden ingegaan op de wenselijkheid van een specifieke wettelijke regeling betreffende het beslag op bunkers volgens het gemeen recht¹⁷⁸.

3.73. Wat betreft andere zaken dan verbruiksgoederen ligt in de voorgestelde definitie van het scheepstoebehoren de nadruk op de voorwaarde van het bestemd zijn om het schip duurzaam te dienen. Het criterium van het door de vorm als zodanig zijn te herkennen is, anders dan in Boek 8 NBW, geen cumulatief te vervullen voorwaarde, maar slechts een bijkomende indicatie. Daaraan worden nog twee andere mogelijke indicaties toegevoegd: de aanwezigheid aan boord die is opgelegd door of krachtens de wet, en het nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip. De verwijzing naar wettelijke vereisten legt een verband met het Zeevaartinspectiereglement, dat in detail bepaalt welke uitrusting aan boord moet zijn. Deze laatste indicatie biedt echter niet altijd uitsluitel. Het Zeevaartinspectiereglement zelf reglementeert ook de aanwezigheid van zgn. niet-voorgeschreven uitrusting¹⁷⁹ en in het algemeen is er geen reden om de kwalificatie scheepstoebehoren te weigeren voor nuttige, inz. de veiligheid van het varen ten goede komende zaken waarin een scheepseigenaar onverplicht investeert. Samengenomen leiden het criterium en de drie indicaties tot een eerder ruime opvatting van het begrip scheepstoebehoren.

3.74. Als voorbeelden van wat normaal tot het scheepstoebehoren is te rekenen kunnen worden aangehaald: ankers, reddingsboten¹⁸⁰, reddingsboeien, sleeptrossen, meerdraden, eenvoudig te ontkoppelen boordlichten, vistuig, zeilen, wegeringlatten, luikafdekkingsmateriaal (voor zover geen scheepsbestanddeel geworden), zomede sjor-, vastzettings- en ander stuwgerei; tevens scheepslogboeken¹⁸¹. Niet echter (onder meer): lege rederijcontainers en uiteraard de lading zelf; deze zaken zijn niet bestemd om het schip duurzaam te dienen doch om met het schip van de ene naar de andere plaats overgebracht te worden. Om dezelfde reden kunnen ook lichters aan boord van een LASH-schip normaal niet als scheepstoebehoren worden beschouwd. Hutinventaris op passagiersschepen die een naam of een logo draagt, of speciaal aan het schip of de hut is aangepast, en dus een speciaal herkenbare vorm als scheepstoebehoren heeft, zal zeker tot dat scheepstoebehoren worden gerekend¹⁸², maar hetzelfde geldt voor hutinventaris zonder speciale vorm of speciaal uitzicht. Beddegoed en eetgerei zijn immers altijd noodzakelijk om het schip operationeel te maken¹⁸³. De uitrusting van een cinemazaal aan boord van een cruiseschip valt ook onder het scheepstoebehoren, net zoals een los televisie- of videotoestel voor de bemanning.

3.75. Voor het intreden van het statuut als scheepstoebehoren is een eerste aanwezigheid aan boord vereist. Een tijdelijke verwijdering van boord wijzigt de kwalificatie als scheepstoebehoren echter niet; de status van scheepstoebehoren eindigt pas doordat het voorwerp zijn bestemming om het schip duurzaam te dienen verliest of, in het geval van verbruiksgoederen, wordt verbruikt.

¹⁷⁸ Zie Blauwboek 10.

¹⁷⁹ Art. 89.

¹⁸⁰ Vgl. § 478 HGB en daarover Rabe, 35-36, nr. 18.

¹⁸¹ Deze laatste worden in de praktijk overigens meestal uitgesloten uit de verkoop van het schip. Luidens art. 8 van SALEFORM 1993 mag de verkoper de logboeken houden maar heeft de koper het recht om er kopies van te nemen.

¹⁸² Zie over dit alles inz. Japikse, 19, nr. 32 en de verwijzingen aldaar.

¹⁸³ In die zin Falkanger-Bull-Brautaset, 47.

3.76. Anders dan in Boek 8 NBW, worden navigatie- en communicatiemiddelen – waaromtrent vaak clausules van eigendomsvoorbehoud worden toegepast – niet als een aparte categorie scheepstoebehoren aangeduid. Concreet gaat het bijv. om radio-, fax-, radar- en kompasapparatuur, welke zaken krachtens het Zeevaartinspectiereglement overigens eveneens verplicht aan boord moeten zijn¹⁸⁴ en alleen daarom al als scheepstoebehoren moeten worden beschouwd. Onder Boek 8 NBW worden de navigatie- en communicatiemiddelen pas scheepstoebehoren vanaf de materiële verbinding met het schip, zodat het louter aan boord brengen niet volstaat. Dergelijke onderscheiding lijkt onnodig, omdat het eigendomsstatuut van al het scheepstoebehoren overeenkomstig artikel 3.11 sowieso contractueel kan worden bepaald. Het Nederlandse verbindingscriterium lijkt bovendien te eng, omdat sommige niet met het schip verbonden navigatie- en communicatiemiddelen, die evident noodzakelijk zijn om veilig of zelfs in overeenstemming met de reeds aangehaalde publiekrechtelijke reglementering te kunnen varen, anders buiten de definitie van het scheepstoebehoren zouden vallen. Het gaat bijv. om sextanten, die ook in Duitsland tot het scheepstoebehoren worden gerekend¹⁸⁵, en om zeekaarten, waarvan de aanwezigheid aan boord eveneens door het Zeevaartinspectiereglement wordt opgelegd¹⁸⁶.

Navigatie- en communicatiemiddelen welke niet van het schip kunnen worden afgescheiden, zonder dat beschadiging van betekenis aan hen of aan het schip wordt toegebracht, zijn alleszins te beschouwen als scheepsbestanddelen. Navigatie- en communicatiemiddelen die voldoen aan de definitie van scheepstoebehoren en die tegelijk onder de onder het 11^o bedoelde categorie van “de definitief ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingsstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen” zouden vallen, moeten als scheepstoebehoren worden beschouwd, want de desbetreffende definitie geldt in dit verband als *lex specialis*¹⁸⁷. Tijdelijk, bijv. met oog op proeven aan boord gebrachte navigatie- en communicatiemiddelen zijn noch scheepsbestanddeel, noch scheepstoebehoren. Dit volgt uit het eerder besproken algemene criterium van het aan boord gebracht zijn om het schip duurzaam te dienen.

3.77. In de voorgestelde tekst is afgezien van de invoering van een additionele indicatie i.v.m. de inschrijving van zaken in de scheepsinventaris, zoals die voorkomt in de Duitse wetgeving¹⁸⁸. Navraag leerde dat het begrip scheepsinventaris niet eenduidig is en dat de desbetreffende indicatie in de praktijk weinig praktisch nut zou opleveren, voor zover zij al geen misbruiken in de hand zou kunnen werken.

3.73. De hier voorgestelde definitie van scheepstoebehoren (en overigens ook die van scheepsbestanddelen) geldt, behoudens afwijking neergelegd in specifieke bepalingen, voor de toepassing van het gehele Belgisch Scheepvaartwetboek, ook van de bepalingen over scheepsvoorrechten en scheepshypotheek. Hiermee wordt een eenvoudiger toestand gecreëerd dan in de Nederlandse wetgeving, welke voor die twee materies, ingevolge de implementatie van het Eerste Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965, een afwijkende omschrijving hanteert¹⁸⁹.

¹⁸⁴ Zie art. 79 e.v. Zeevaartinspectiereglement.

¹⁸⁵ Rabe, 34, nr. 10.

¹⁸⁶ Zie inz. art. 78.

¹⁸⁷ Vgl. omtrent dit laatste Japikse, 29, nr. 52.

¹⁸⁸ § 478 HGB en daaromtrent Rabe, 36, nr. 19.

¹⁸⁹ Zie Japikse, 20-21, nr. 34.

3.78. Zaken die noch scheepsbestanddeel, noch sloopstoebehoren zijn, zijn losse zaken, die in het raam van de Proeve van Belgisch Sloopvaartwetboek geen bijzonder statuut hebben.

B.5. ARTIKEL 3.2. SCHEEPSBESTANDDELEN EN SCHEEPSTOEBEHOREN VAN SCHEPEN IN AANBOUW

A) WETTEKST

3.79.

Artikel 3.2. Scheepsbestanddelen en sloopstoebehoren van schepen in aanbouw

De begripsomschrijvingen bedoeld in artikel 3.1, 11° en 12° gelden eveneens ten aanzien van schepen in aanbouw.

B) TOELICHTING

3.80. De voorgestelde bepaling betreft de gelding van de definities van scheepsbestanddeel en sloopstoebehoren t.a.v. schepen in aanbouw en correspondeert met een uitdrukkelijke bepaling in Boek 8 NBW (artt. 1.6).

Het is niet noodzakelijk te specificeren dat de begripsomschrijvingen ook gelden t.a.v. schepen in ombouw of in herstelling, aangezien deze schepen reeds bestaan en per veronderstelling blijven voldoen aan de definitie van het sloop in de Proeve van Belgisch Sloopvaartwetboek, zodat de definities van scheepsbestanddelen en sloopstoebehoren automatisch van toepassing zijn.

B.6. ARTIKEL 3.3. AFWIJKINGEN

A) WETTEKST

3.81.

Artikel 3.3. Afwijkingen

De Koning kan:

1° zaken, die overeenkomstig § 1 niet zijn te beschouwen als schepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als schepen aanmerken;

2° schepen die overeenkomstig § 1 niet zijn te beschouwen als zeeschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als zeeschepen aanmerken;

3° schepen die overeenkomstig § 1 niet zijn te beschouwen als binnenschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als binnenschepen aanmerken;

4° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor door Hem aangeduide schepen, zeeschepen of binnenschepen buiten toepassing verklaren;

5° de scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren van alle of bepaalde schepen, zeeschepen, binnenschepen of schepen in aanbouw nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van door Hem aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven.

B) TOELICHTING

3.82. Zoals in de Scheepsregistratiewet¹⁹⁰, in Boek 8 NBW¹⁹¹ en in de Engelse *Merchant Shipping Act 1995*¹⁹² wordt de uitvoerende macht de bevoegdheid toegekend om de wettelijke definities, en meteen het toepassingsgebied van de wettelijke regeling, bij Koninklijk Besluit aan te passen.

Dit is noodzakelijk om vijf redenen.

Vooreerst is het onmogelijk in het wetboek de ultieme grens te trekken tussen tuigen die nog net schip, zeeschip of binnenschip zijn, en tuigen die dat net niet meer zijn. De hier toegelichte bepaling is een vangnet voor bijzondere, concrete toestanden¹⁹³.

Ten tweede kan de aard van de materie eisen dat voor bepaalde soorten schepen afwijkende regelen worden ingevoerd. Dit is in het huidige zeerecht bijv. reeds het geval m.b.t. de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (zie art. 273, § 1, 1° en § 2 van de Zeewet).

Ten derde kan het noodzakelijk zijn om afwijkende definities of uitzonderingen in te voeren met het oog op de correcte implementatie van internationale verdragen, waarvan er sommige specifieke begrippen, definities of toepassingsferen kennen. In dit verband moet eraan worden herinnerd dat de verplichting tot verdragsautonome interpretatie in het wetboek is geëxpliciteerd¹⁹⁴.

Ten vierde is de afwijkingsmogelijkheid noodzakelijk om te kunnen inspelen op technologische ontwikkelingen. De scheepstechniek is in voortdurende evolutie en vaak duiken onverwachte ontwikkelingen op (zoals recent het hergebruik van windpropulsie in de koopvaardij). Om die reden is het ook wenselijk om in de mogelijkheid te voorzien de begrippen scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van aan te duiden bepalingen, afwijkend te omschrijven.

Ten vijfde kan de afwijkingsmogelijkheid nuttig zijn om hiaten in de regelgeving op te vangen. Zo valt te denken aan de recent door de Scheepshypotheekbewaarder gesuggereerde vestiging van scheepshypotheek op windmolenparken in zee¹⁹⁵.

¹⁹⁰ Art. 1, § 2.

¹⁹¹ Art. 1.2, 2.2 en 3.2. Van deze mogelijkheid werd echter nog geen gebruik gemaakt (Japikse, 13, nr. 20, 40, nr. 70 en 52, nr. 96).

¹⁹² Section 311.

¹⁹³ Vgl., omtrent de Scheepsregistratiewet, *Parl.St.*, Kamer, 1989-90, nr. 1207/1, 12.

¹⁹⁴ Zie art. 2.14 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

¹⁹⁵ Zie De Latte, G., "Is vestiging van hypotheek mogelijk op windmolenparken op zee?", *RHLA* 2009, 1-16.

3.83. De in de voorgestelde bepaling bedoelde afwijkingen en preciseringen zullen in de praktijk doorgaans betrekking hebben op algemeen te omschrijven categorieën. Op voorwaarde dat het gelijkheidsbeginsel in acht wordt genomen kunnen ook afwijkingen of preciseringen worden ingevoerd m.b.t. welbepaalde, geïndividualiseerde schepen of andere zaken.

B.7. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN SCHEPENREGISTER, ZEESCHEPENREGISTER, BINNENSCHEPENREGISTER EN BELGISCH SCHEEPSREGISTER]

A) WETTEKST

3.84.

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

13° “schepenregister”: het zeeschepenregister of het binnenschepenregister, naargelang het geval;

14° “zeeschepenregister”: het register der zeeschepen bedoeld in [...];

15° “binnenschepenregister”: het register der binnenschepen bedoeld in [...];

16° “Belgisch Scheepsregister”: de overheid bedoeld in [...];

B) TOELICHTING

3.85. De begripsomschrijvingen opgenomen in de hier voorgestelde bepaling spreken voor zich en vergen slechts luttel toelichting. Er mag worden verwacht dat zij ook dienstig zullen zijn bij de redactie van het publiekrechtelijke Boek 2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, zodat zij uiteindelijk een plaats zullen vinden in de algemene bepalingen van Boek 1. De in de definities onder het 14° en 15° op te nemen verwijzingen zijn verwijzingen naar de relevante, in Boek 2 op te nemen publiekrechtelijke bepalingen (onder de vigerende wetgeving gaat het om het register der zeeschepen bedoeld in de Scheepsregistratiewet en om het register der binnenschepen bedoeld in artikel 272*bis* van de Zeewet).

In het algemeen beoogt de voorgestelde, maximaal vereenvoudigde terminologie gebruiksvriendelijk te zijn voor de scheepvaart- en havenwereld en de rechtsbeoefenaar, en tegelijk internationaal herkenbaar en attractief te zijn.

3.86. De uitdrukking “het register van teboekstelling der binnenschepen” komt als dusdanig niet voor in het huidige artikel 272*bis* van de Zeewet, maar wel in het desbetreffende uitvoeringsbesluit, m.n. het Koninklijk Besluit van 5 september 1908 tot regeling van het houden van het register van toeboekstelling en de vorm der inschrijvingen inzake hypotheek op de

binnenschepen¹⁹⁶. Eerder bepleitte de Scheepshypotheekbewaarder een naamswijziging, weliswaar tot “register der binnenschepen”¹⁹⁷. De meer eenvoudige en attractieve term “binnenschepenregister” verdient evenwel de voorkeur.

3.87. De nieuwe benaming Belgisch Scheepsregister wordt voorgesteld om, in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek, de overheid aan te duiden die is belast met het houden van de schepenregisters en de openbaarmaking van rechten op schepen. Onder de Zeewet betreft het de “bewaarder van de scheepshypotheken”.

Ofschoon de benaming “bewaarder der scheepshypotheken” is ingeburgerd, dringt zich, binnen de terminologie van het Belgisch Scheepvaartwetboek, een naamswijziging op.

De eerste reden hiervoor is dat de bestaande benaming een vlag is die de lading niet dekt. Zij suggereert dat de betrokken instantie zich alleen bezighoudt met de inschrijving van scheepshypotheken of hoogstens ook met andere kwesties i.v.m. de publiciteit van zakelijke rechten op schepen. In realiteit is het takenpakket van de Scheepshypotheekbewaarder veel ruimer en is hij m.n. ook belast met de publiekrechtelijke registratie en teboekstelling van schepen. Deze taak is in zekere zin nog meer fundamenteel dan de privaatrechtelijke, want registratie of teboekstelling gaat de openbaarmaking van zakelijke rechten vooraf en is er zelfs een voorwaarde toe. De nieuw voorgestelde benaming reflecteert dus beter de werkelijkheid en de essentie van de bevoegdheden van de betrokken instantie.

Ten tweede bezigt de Scheepshypotheekbewaarder ook nu reeds een analoge terminologie in zijn eigen externe communicatie. op de website met het illustratieve adres www.shipregistration.be kan men o.m. lezen:

The Belgian ship mortgage registry, also called "ship registry" or "registry", is established at B-2000 Antwerp, Frankrijklei 73 [...].

*The business of the ship registry is to register ships under Belgian flag, to record property interests and other rights in rem in ships as well as mortgages, arrests and other charges against ships, and to issue certificates related to these registrations and entries*¹⁹⁸.

Ten derde wordt analoge terminologie gebezigd door vele buitenlandse vlagstaten (bijv. Duitsland, Engeland, Nederland en Noorwegen).

Ten vierde ondersteunt de verankering en herkenbaarheid van de betrokken instantie in het Belgisch Scheepvaartwetboek als *lex specialis* het autonome voortbestaan van de instantie in het licht van mogelijke pogingen om haar te integreren in de reguliere overheidsadministratie, inz. de FOD Financiën.

Ten vijfde is de invoering van de nieuwe benaming mogelijk zelfs een eerste stap naar de reeds eerder gesuggereerde¹⁹⁹ verzelfstandiging van het Belgische vlagstaatbeheer, welke de slagkracht van de organisatie en de competitiviteit van België als vlagstaat zou kunnen versterken. In dit

¹⁹⁶ BS 25 september 1908, zoals gewijzigd.

¹⁹⁷ De Latte TRS, 67, nr. 151.

¹⁹⁸ Niet-cursief lettertype duidt op vet in het origineel.

¹⁹⁹ Zie Van Hooydonk SVSMS, 230-234, nrs. 179-180.

verband moet worden genoteerd dat de term “bewaarder” (zelfs wanneer men die term zou gelijkstellen met het gangbare Engelse “registrar”) naar buitenuit weinig slagkrachtig overkomt.

Het statuut van het Belgisch Scheepsregister zal nader worden onderzocht en uitgewerkt in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht en de redactie van Boek 2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Daarbij zal eventueel een keuze worden gemaakt voor een verzelfstandiging van het vlagstaatbeheer. In dat verband zal uiteraard omzichtig moeten worden omgesprongen met een verandering van het huidige, bijzondere statuut van de Scheepshypotheekbewaarder als een hypotheekbewaarder, dat o.m. wordt gekenmerkt door een eigen regime que aansprakelijkheid en financiën. Of de kenmerken van het huidige statuut van het Scheepshypotheekbewaarder worden ingepast in een verzelfstandiging van het vlagstaatbeheer zal nader moeten worden bestudeerd. De hier voorgestelde begripsbepalingen hebben vanuit dit perspectief slechts een voorlopig karakter. Niet valt uit te sluiten dat uiteindelijk wordt geopteerd voor een dubbele terminologie, waarbij het Belgisch Scheepsregister als overheid (desgevallend afzonderlijke rechtspersoon) wordt onderscheiden van de bewaarder van de schepenregisters als individuele, het Belgisch Scheepsregister leidende functionaris met een bijzonder persoonlijk rechtsstatuut.

3. STATUUT VAN HET SCHIP

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

3.88. Aan het zakenrechtelijk statuut – in de enge zin – van het schip wordt in de Zeewet één artikel gewijd, dat luidt:

Artikel 2

Zeeschepen zijn roerende goederen. Zij zijn echter niet onderworpen aan de regel dat met betrekking tot roerende goederen het bezit als titel geldt.

Ingevolge artikel 272 van de Zeewet geldt deze bepaling ook voor binnenschepen.

Wat betreft het roerend karakter van vaartuigen bepaalt het Burgerlijk Wetboek:

Artikel 531

Vaartuigen, ponten, schepen, molens en badinrichtingen op vaartuigen, en in het algemeen alle nijverheidsinrichtingen die niet door palen bevestigd zijn en van het huis geen deel uitmaken, zijn roerend; beslag op sommige van die voorwerpen kan nochtans, uit hoofde van hun belangrijkheid, onderworpen worden aan bijzondere vormen, zoals in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering nader bepaald zal worden.

Het WIPR ten slotte bevat de volgende bepaling:

Artikel 89. Recht toepasselijk op transportmiddelen

De rechten op een luchtvaartuig, schip, boot of enig ander transportmiddel dat is ingeschreven in een openbaar register, worden beheerst door het recht van de Staat op wiens grondgebied de inschrijving heeft plaatsgevonden.

A.2. BEOORDELING

3.89. Gelet op het summiere karakter van de huidige Belgische wetgeving is het niet nodig in dit onderdeel een uitvoerige algemene kritiek uit te werken. Omtrent het zakenrechtelijk statuut in enge zin van schepen bestaat overigens geen enkel internationaal eenmakingsverdrag²⁰⁰. De materie wordt m.a.w. volledig overgelaten aan de nationale wetgevers. De meeste van die wetgevers hebben het statuut van vaartuigen verder uitgewerkt dan ten onzent is gebeurd. Zoals nader toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking van de voorgestelde nieuwe bepalingen, zijn deze bepalingen gedeeltelijk door buitenlandse voorbeelden geïnspireerd. Ook dient waar nuttig overgegaan tot een codificatie of bijsturing van beschikbare Belgische rechtspraak. Revolutionaire

²⁰⁰ Behoudens het voor België niet bindende Eerste Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965 (zie hieronder *infra*, nrs. 3.263-265).

wijzigingen dringen zich in deze materie echter niet op. Dat was ook de algemene teneur van de reacties tijdens de eerste publieke consultatie.

3.90. Toch is het nuttig hier reeds de aandacht te vestigen op het relatief ongereguleerd karakter van het zakenrechtelijk statuut van schepen in het Belgisch recht.

Zoals zo dadelijk wordt uitgelegd²⁰¹, gelden in België geen beperkingen op het vlak van de soorten zakelijke rechten die op schepen kunnen worden gevestigd.

Ten tweede kan de eigendom van schepen in België, anders dan in andere landen, ook bij onderhandse akte worden overgedragen, en geldt geen verplichting om een officiële, openbaar te maken leveringsakte op te stellen.

Op beide vlakken wijkt het Belgisch recht af van het Nederlandse, waar de overdracht van een schip bij authentieke akte moet gebeuren en, daar een schip een registergoed is, ook een notariële leveringsakte moet worden opgesteld én publiek gemaakt²⁰².

In België moet een koopovereenkomst m.b.t. een schip, in overeenstemming met het gemeen recht (art. 1583 B.W.), niet eens op schrift worden gesteld. In Frankrijk geldt dergelijke verplichting wél. Duitsland aanvaardt eveneens de overdracht van een schip *solo consensu*, maar kent dan weer een positief openbaarheidstelsel. Hierin ligt een derde verschil tussen Belgisch en buitenlands recht. In het Duitse systeem worden openbaar gemaakte gegevens over de zakelijke rechten op schepen geacht de juridische waarheid te reflecteren. In België volgt uit de openbaarmaking van akten betreffende rechten op schepen alleen de tegenstelbaarheid van die akten aan derden, maar wordt er geen garantie door gegeven i.v.m. het werkelijke zakenrechtelijke statuut van het schip.

Een vierde, met al het vorige samenhangende verschilpunt is dat het Belgisch recht i.v.m. zakenrechtelijke rechten op schepen geen specifieke bewijsregels kent.

Een vijfde en laatste onderscheid is dat België geen specifieke regels kent over de verkrijgende verjaring m.b.t. schepen. Zoals in Frankrijk wordt in theorie alleen de dertigjarige verkrijgende verjaring aanvaard.

Het algemene beeld is dat het Belgisch recht m.b.t. het zakenrechtelijk statuut van schepen, zoals vermeld, relatief ongereguleerd is. Deze toestand biedt contractpartijen en andere belanghebbenden maximale flexibiliteit, en is op zich dus niet te verwerpen. Anderzijds kan niet worden ontkend dat hij af en toe leidt tot rechtsonzekerheid. Inz. m.b.t. binnenschepen rijzen wel eens eigendomsbetwistingen en de gebrekkige redactie van onderhandse overeenkomsten met betrekking tot dergelijke schepen is een vaak gehoorde klacht²⁰³. Een wetgevende verduidelijking is dus wenselijk. Ook het feit dat het Belgisch Scheepvaartwetboek mede zal gelden voor niet-professioneel aangewende, zelfs historische vaartuigen, wettigt een verduidelijking, want precies m.b.t. dergelijke – vaak door particulieren of vzw's beheerde – vaartuigen zijn eigendomsbetwistingen niet uit te sluiten.

²⁰¹ Zie *infra*, nr. 3.142.

²⁰² Art. 3:89 NBW.

²⁰³ Aeby-Deceuninck RN, 22, nr. 36; Aeby-Deceuninck HBAR, 28-29, nr. 25.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de essentie van het huidige onreglementeerde systeem behouden, maar beogen enkele specifieke maatregelen een vergroting van de rechtszekerheid:

- zoals hierboven bepleit, dient, in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht de eventuele invoering te worden onderzocht van de verplichte teboekstelling van beroeps- of bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen, waardoor het eigendomsstatuut van alle binnenschepen officieel ak worden gedocumenteerd;
- tegelijk dient de facultatieve teboekstelling van niet-commerciële schepen te worden ingevoerd;
- ofschoon de onderhandse overdracht van schepen mogelijk blijft, wordt de handgift, conform de huidige rechtsleer, uitdrukkelijk uitgesloten;
- de wettekst erkent uitdrukkelijk de mogelijkheid om feitelijke vermoedens omtrent het eigendomsstatuut te putten uit de publiekrechtelijke scheepsdocumentatie;
- ter verdere aanmoediging van de opstelling van authentieke overdrachtsakten m.b.t. binnenschepen (en meteen van de teboekstelling van niet-commerciële schepen) wordt een bijzondere vorm van verkrijgende verjaring ingevoerd voor uit authentieke of door tussenkomst van een advocaat opgestelde akten blijken de zakelijke rechten op schepen die gedurende vijftien jaren zijn ingeschreven in een scheepsregister en gepaard gaan met bezit te goeder trouw;
- hoewel dit niet direct op het eigendomsstatuut betrekking heeft, wordt ook wettelijke verduidelijking voorgesteld m.b.t. de onroerendmaking van schepen;
- om het statuut van woonschepen te verbeteren wordt de vestiging van een recht van bewoning op schepen mogelijk gemaakt.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 3.4. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

3.91.

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Zakenrechtelijk statuut

Artikel 3.4. Internationale toepassing

§ 1. De rechten op een schip worden beheerst door:

- 1° het recht van de Staat van het register van oorsprong van het in een rompbevrachtingsregister ingeschreven schip;**
- 2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, het recht van de Staat waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is;**
- 3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, het recht van de Staat waar de thuishaven van het schip gelegen is;**

4° bij gebreke van een thuishaven, het recht van de Staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, het recht van de Staat waar het schip zich bevindt.

§ 2. De rechten op een schip in aanbouw worden beheerst door het recht van de Staat waar het schip is geregistreerd of teboekgesteld en, bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar het schip wordt gebouwd.

§ 3. Het in het vorige paragrafen bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het schip wordt ingeroepen.

De verwerving en het verlies van rechten op een schip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

§ 4. Het in de vorige paragrafen bedoelde recht bepaalt in het bijzonder:

1° of het schip roerend of onroerend is;

2° wat een bestanddeel en een toebehoren van het schip is;

3° welke rechten op een schip kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

4° op welke wijze die rechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

5° de titularissen van die rechten;

6° de beschikbaarheid van die rechten;

7° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die rechten.

§ 5. De paragrafen 3, 4 en 5 zijn van overeenkomstige toepassing op rechten op schepen in aanbouw.

B) TOELICHTING

3.92. De voorgestelde bepaling voert omtrent het zakenrechtelijk statuut van schepen een duidelijke IPR-verwijzingsregel in. In de Zeewet komt dergelijke regel niet voor²⁰⁴. De desbetreffende, hierboven reeds aangehaalde²⁰⁵ bepaling die momenteel is opgenomen in het WIPR schenkt, om hieronder uiteengezette redenen²⁰⁶, geen bevrediging, en wordt wat schepen betreft opgeheven via een bepaling op te nemen in de Invoeringswet. De hier voorgestelde bepaling komt in de plaats en past in de algemene doelstelling om de IPR-regels betreffende het scheepvaartrecht zoveel mogelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren²⁰⁷. Het opschrift “Internationale toepassing”, dat doorheen het wetboek wordt gebruikt als algemeen referentiepunt, duidt in dit geval meer precies op “Toepasselijk recht”.

3.93. Inhoudelijk is de regeling gedeeltelijk geïnspireerd door de Duitse en de Nederlandse wetgeving.

²⁰⁴ Behoudens, voor een randaspect, in art. 22 Zeewet: zie *infra*, nr. 3.234.

²⁰⁵ Zie *supra*, nr. 3.88.

²⁰⁶ Zie *infra*, nr. 3.248.

²⁰⁷ Over de opname van IPR-regels in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in het algemeen, zie Blauwboek 1, 185-195, nrs. 1.225-1.236.

In Duitsland bepaalt het *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche* (EGBGB):

Art 45. Transportmittel

(1) *Rechte an Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen unterliegen dem Recht des Herkunftsstaats. Das ist*

[...]

2. *bei Wasserfahrzeugen der Staat der Registereintragung, sonst des Heimathafens oder des Heimatsorts, [...].*

Art 46. Wesentlich engere Verbindung

Besteht mit dem Recht eines Staates eine wesentlich engere Verbindung als mit dem Recht, das nach den Artikeln 43 bis 45 maßgebend wäre, so ist jenes Recht anzuwenden.

Deze bepalingen zijn in de plaats gekomen van de – inhoudelijk gelijkaardige – regeling in het *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* (SchRG). Het uitgangspunt is dat het zakenrechtelijk statuut wordt beheerst door de *lex registrationis*. Dit statuut wordt dus geregeld onafhankelijk van de door het schip bevangen jurisdicties. Eigendomsoverdracht door gedwongen verkoop blijft echter geregeld door de *lex fori*. In geval van rompbevrachtingsregistratie worden de rechten op het schip beheerst door het recht van de eigendomsregistratie (m.a.w. het recht van het register van oorsprong of *underlying register*). De in het aangehaalde artikel 46 bedoelde afwijking is relevant omdat het gebruik van niet-geregistreerde vaartuigen met een buitenlandse thuishaven in de praktijk vaak een nauwere band met Duitsland blijkt te hebben²⁰⁸.

In Nederland bepaalt de Wet van 25 februari 2008, houdende regeling van het conflictenrecht betreffende het goederenrechtelijke regime met betrekking tot zaken, vorderingsrechten, aandelen en giraal overdraagbare effecten (Wet conflictenrecht goederenrecht):

Artikel 2

1. *Behoudens voor zover in het tweede en het derde lid anders is bepaald, wordt het goederenrechtelijke regime met betrekking tot een zaak beheerst door het recht van de staat op welks grondgebied de zaak zich bevindt.*

2. *Behoudens artikel 3 van de Wet van 18 maart 1993, Stb. 168, houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht, wordt het goederenrechtelijke regime met betrekking tot teboekstaande schepen beheerst door het recht van de staat waar het schip teboekstaat.*

[...]

4. *Het in de vorige leden bedoelde recht bepaalt in het bijzonder:*

a. *of een zaak roerend of onroerend is;*

b. *wat een bestanddeel van een zaak is;*

c. *of een zaak vatbaar is voor overdracht van de eigendom ervan of vestiging van een recht erop;*

d. *welke vereisten aan een overdracht of vestiging worden gesteld;*

e. *welke rechten op een zaak kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van deze rechten zijn;*

f. *op welke wijze die rechten ontstaan, zich wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is.*

²⁰⁸ Nöll, 353-354, nrs. 58-64.

5. Voor de toepassing van het vorige lid is, wat betreft de verkrijging, de vestiging, de overgang, de wijziging of het tenietgaan van rechten op een zaak, bepalend het tijdstip waarop de daarvoor noodzakelijke rechtsfeiten geschieden.

6. De voorgaande leden zijn van overeenkomstige toepassing in het geval van overdracht en van vestiging van rechten op zakelijke rechten.

Deze regeling kwam in de plaats van artikel 2 van de Wet van 18 maart 1993 houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht²⁰⁹. Het nog steeds geldende artikel 3.1 van die laatste wet bepaalt:

Indien in Nederland in geval van faillissement of van gerechtelijke uitwinning de opbrengst van een teboekstaand schip gerechtelijk moet worden verdeeld, wordt de vraag of, en zo ja, tot welke omvang, een daarbij geldend gemaakte vordering bestaat, beantwoord naar het recht dat die vordering beheerst.

Volgens de bij het perse gaan hangende voorstellen zouden de aangehaalde bepalingen vrijwel ongewijzigd worden overgenomen in het nieuwe Boek 10 van het Burgerlijk Wetboek.

De daaropvolgende, hieronder besproken²¹⁰ leden van het artikel betreffen het IPR inzake scheepsvoorrechten.

De Nederlandse regeling strookt met artikel 10 van het Eerste Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965, dat Nederland ook in zijn wetgeving heeft getransponeerd om het statuut van zeeschepen te regelen²¹¹. Bedoeld artikel 10 luidt:

Les règles relatives aux droits réels visés au présent chapitre sont déterminées par la législation du pays d'immatriculation, à l'exception de celles qui sont fixées par le présent Protocole et de celles qui s'appliquent au transfert de propriété, ou à l'extinction d'autres droits réels, à la suite d'une exécution forcée.

M.b.t. niet-teboekstaande schepen wordt in Nederland, anders dan in Duitsland, teruggevallen op de gemeenrechtelijke IPR-regel die verwijst naar de *lex rei sitae*²¹². De besproken Nederlandse verwijzingsregels betreffen alleen het zakenrechtelijk statuut van het schip, en niet de eraan gerelateerde verbintenissenrechtelijke kwesties²¹³.

3.94. In de hier voorgestelde § 1 is een cascadesysteem van aanknopingen opgenomen.

In § 1, 1^o wordt vooreerst uitdrukkelijk bepaald dat in geval van rompbevrachtingsregistratie de wet van het register van oorsprong blijft gelden. Deze regel berust op ruime internationale eensgezindheid. De regel werd o.m. vooropgesteld door de ICC²¹⁴. Hij wordt evident

²⁰⁹ Zie daarover Van der Velde, 46-48.

²¹⁰ Zie *infra*, nr. 3.300.

²¹¹ Zie daaromtrent nader *infra*, nr. 3.299.

²¹² Zie nader Van der Velde, 56-57.

²¹³ Zie o.m. Boonk, 77-78; Japikse, 30.

²¹⁴ Zie inz. Nöll, 353-354, nr. 62 en de verwijzingen aldaar.

gerechtvaardigd doordat de eigenaar van het schip in een nauwere relatie staat tot het zakenrechtelijk statuut en zakenrechtelijke betwistingen dan de rompbevrachter²¹⁵.

De voorgestelde explicitering werd gesuggereerd in het Groenboek en ondersteund door BVZ, HvB-A en KBZ-KBMA-BZB. KBRV achtte de precisering niet noodzakelijk maar schaarde zich wel achter de voorgestelde inhoudelijke oplossing. Er mag dan ook van worden uitgegaan dat de voorgestelde regel door de betrokken sectoren wordt ondersteund.

3.95. In § 1, 2° wordt, in feite als hoofdbeginsel, verwezen naar de *lex registrationis*. Deze regel, die wordt hernomen uit het WIPR, strookt niet alleen met de besproken Duitse en Nederlandse wetgeving, maar is internationaal algemeen verbreid²¹⁶. Reeds tijdens de eerste internationale zeerechtcongressen te Antwerpen en Brussel in 1885 resp. 1888 werd de regel gepropageerd²¹⁷.

De reden waarom vrijwel alle landen teruggrijpen naar de *lex registrationis* is uiteraard dat deze regel alle belanghebbenden maximale stabiliteit en dus rechtszekerheid biedt, omdat het toepasselijke recht niet wijzigt met het zich verplaatsen van het schip. Bovendien is het logisch dat kwesties zoals de eigendom van een schip worden geregeld door het recht dat de eigenaar zelf door de keuze voor registratie van het schip in een bepaalde vlagstaat zelf heeft gekozen.

Onder de landen die de verwijzingsregel ondertussen hebben opgenomen in een wetsbepaling kunnen louter ter illustratie nog Italië, Kroatië en China worden vermeld.

Artikel 6 van de *Codice della navigazione* bepaalt:

Articolo 6 – Legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia su navi ed aeromobili
La proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonché le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

Het Kroatisch Maritiem Wetboek bepaalt o.m.:

Art. 991

According to the law of the ship's nationality, the following shall be assessed:

[...]

(2) *The proprietary rights in the ship;*

[...]

Article 992

Croatian law shall be applied to the proprietary rights and interests in the ship under construction in the Republic of Croatia.

²¹⁵ Boonk, 86-87; Van der Velde, 55-56.

²¹⁶ Vgl. ook nog Rodière LN, 128, nr. 99.

²¹⁷ Zie o.m. van der Velde, 43-44. Het Brussels congres was ter zake wel explicieter, zij het dat het principe ook daar blijkbaar niet werd vooropgesteld m.b.t. het zakenrechtelijk statuut *in globo*, maar eerder m.b.t. deelspecten ervan (zie nader de desbetreffende resolutie in *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888)*. *Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 407-408).

Artikel 270 van het Chinees Maritiem Wetboek luidt:

The law of the flag State of the ship shall apply to the acquisition, transfer and extinction of the ownership of the ship.

Verder bepaalt de Zwitserse *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953*:

Art. 37. Propriété et autres droits réels

1 Sauf disposition contraire de la présente loi la législation fédérale sur le registre des bateaux s'applique à la propriété ainsi qu'aux autres droits réels sur les navires suisses.

De laatst aangehaalde voorbeeldwetten vallen in vergelijking met de hier voorgestelde regeling op door hun eerder summier karakter. Met het oog op maximale rechtszekerheid en in het licht van in andere landen gerezen interpretatieproblemen wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek, in navolging van Duitsland en Nederland, geopteerd voor een uitvoeriger regeling, zonder daarbij evenwel te vervallen in nodeloos detaillisme of rigiditeit.

De wettekst vermeldt zowel de term registratie als de term teboekstelling. De reden is dat de terminologie internationaal uiteenloopt. In België is teboekstelling het voor binnenschepen bestaande equivalent van de registratie waarvan de zeeschepen het voorwerp zijn. In Nederland worden de termen registratie en teboekstelling blijkbaar door elkaar gebruikt, en dit m.b.t. zowel de publiekrechtelijke registratie als de privaatrechtelijke inschrijving van zakelijke rechten op zee- en binnenschepen²¹⁸. De hier toegelichte wettekst beoogt te verwijzen naar het recht van de staat waar de publiekrechtelijke registratie of teboekstelling geschiedde, hoe die ook in het nationaal recht wordt aangeduid.

3.96. In § 1, 3^o van de voorgestelde bepaling wordt een regel vastgesteld voor niet geregistreerde en niet teboekgestelde schepen. Het aanknopingspunt is hier de thuishaven van het schip. Dit begrip moet ruim worden opgevat: het kan gaan om een officiële, verplicht bepaalde thuishaven, maar ook om een feitelijk door de eigenaar of exploitant op of i.v.m. zijn vaartuig gebezigde thuishaven of ligplaats zonder specifieke juridische betekenis. Het kan bijv. ook gaan om de op de scheepsromp aangebrachte plaats waar de jachtclub is gevestigd waartoe de eigenaar behoort. De reden waarom het begrip breed wordt opgevat is dat de nationale wetgevingen ter zake aanzienlijke verschillen kunnen vertonen.

3.97. Als nog meer ondergeschikte oplossing verwijst § 1, 4^o naar het recht van de staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de staat waar het schip zich ten tijde van het ontstaan van het betrokken recht bevond. De eerstbedoelde regel is een preciezere formulering van het in de besproken Duitse wetgeving gehuldigde principe. De tweede regel grijpt terug naar het gemeenrechtelijk IPR m.b.t. roerende zaken, dat verwijst naar de *lex rei sitae*.

²¹⁸ De website www.kadaster.nl vermeldt bijv.:

Naast een openbaar register voor onroerende zaken heeft het Kadaster ook een openbaar register voor schepen. In dit register wordt de eigendom van een schip geregistreerd. Registratie (teboekstelling) biedt een betere bescherming van de eigendom van het schip in het rechtsverkeer.

3.98. In § 2 wordt een specifieke regel ingevoerd voor schepen in aanbouw. Ingeval een schip in aanbouw is geregistreerd of teboekgesteld, geldt de *lex registrationis*. Bij ontstentenis van registratie of teboekstelling wordt teruggegrepen naar het recht van de staat waar het schip wordt gebouwd (vgl. het Kroatisch Maritiem Wetboek). Indien bouwwerkzaamheden tegelijkertijd plaatsvinden in verschillende landen, heeft – bij gebreke van registratie of teboekstelling – het recht van de plaats van kiellegging de voorrang. Ingeval het schip in aanbouw van het ene land naar het andere wordt verplaatst, en de *lex registrationis* geen oplossing biedt, verandert ook het toepasselijke recht.

3.99. De in § 3 en § 4 opgenomen regels zijn in min of meer geïnspireerd door de algemene regeling van het WIPR en/of de besproken Nederlandse wetgeving.

De formulering van § 3 is inz. geïnspireerd door artikel 87, § 1 WIPR. Het uitgangspunt dient te zijn dat rechtsgeldig tot stand gekomen rechten op een schip blijven bestaan bij verandering van registratie of teboekstelling.

In § 4 wordt gespecificeerd welke kwesties door het aangewezen recht worden beheerst. De formulering berust op een combinatie van de besproken Nederlandse wetgeving en de algemene regeling van artikel 94 van het WIPR. De opgegeven lijst van aangelegenheden is exemplatief. De openbaarmaking van rechten wordt uitdrukkelijk vermeld in navolging van o.m. de hierboven aangehaalde Italiaanse wetgeving.

Een bepaling als in artikel 2.6 van de Nederlandse Wet conflictenrecht goederenrecht is na rijp beraad niet opgenomen. De hier voorgestelde regeling betreft mede afgeleide zakelijke rechten.

3.100. In het algemeen weze opgemerkt dat het besproken artikel alleen het zakenrechtelijk statuut van het schip bepaalt, en bijv. geen afbreuk doet aan het IPR betreffende de verbintenissen en overeenkomsten waardoor rechten op schepen in het leven worden geroepen, worden gewijzigd of teniet worden gedaan (bijv. bouw- en koopovereenkomsten).

3.101. De voorgestelde bepaling regelt evenmin welk recht toepasselijk is op scheepszekerheidsrechten zoals een scheepsretentierecht, een scheepsvoorrecht en een scheepshypotheek. Deze kwestie wordt geregeld in artikel 3.32, dat deel uitmaakt van het hieronder toegelichte Hoofdstuk over scheepszekerheidsrechten.

3.102. Er is geen aanleiding gebleken om bepaalde in dit Hoofdstuk opgenomen regelen buiten toepassing te verklaren t.a.v. overheidsschepen of bepaalde ondercategorieën daarvan. In dit verband weze herinnerd aan (1) de thans reeds geldende toepasselijkheid van Titel I van de Zeewet op “de zeeschepen die niet of niet gewoonlijk gebruikt worden voor winstgevende verrichtingen” (art. 1, § 3 Scheepsregistratiewet) en (2) de algemene doelstelling om het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal op overheidsschepen van toepassing te verklaren²¹⁹. In de mate dat de hier voorgestelde bepalingen verwijzen naar publiekrechtelijke regelen, zal wel rekening moeten worden gehouden met het eigen toepassingsgebied van die laatste, waar bepaalde overheidsschepen buiten kunnen vallen.

²¹⁹ Zie Blauwboek 1, 142-147, nrs. 1.164-173.

B.2. ARTIKEL 3.5. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

3.103.

Artikel 3.5. Andere regelgeving

Zijn niet van toepassing op schepen:

1° artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek;

2° de artikelen 87 en 89 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

B) TOELICHTING

3.104. Het hierboven aangehaalde artikel 531 B.W.²²⁰, dat beoogt het roerend karakter te bevestigen van eerder stationair gebezigde vaartuigen, kan, in lijn met de algemene optie om de verhouding tussen het Belgisch Scheepvaartwetboek en overige wetgeving te verduidelijken²²¹, en in het licht van het hieronder toegelichte artikel 3.7, t.a.v. alle schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek buiten toepassing worden verklaard. Een opheffing is echter niet aan de orde, daar voormeld artikel ook op andere zaken dan schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is²²². Verder wordt geen wijziging gebracht aan de mogelijkheid dat buiten openbare wateren – bijv. op een private vijver of gracht – gebruikte veren of roeiboten een onroerend karakter krijgen.

3.105. Het is wenselijk om in artikel 531 B.W. een kruisverwijzing naar het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te brengen. Dit kan gebeuren via de Invoeringswet.

3.106. Op de relatie tot het Wetboek van Internationaal Privaatrecht wordt hieronder teruggekomen²²³. Uit de voorgestelde bepaling volgt dat artikel 94 WIPR evenmin van toepassing is, maar het is onnodig dat in de wettekst te bevestigen. Artikel 94 WIPR betreft immers uitdrukkelijk alleen het recht dat krachtens het WIPR zelf van toepassing is.

B.3. ARTIKEL 3.6. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

3.107.

Artikel 3.6. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van dit Hoofdstuk zijn nietig.

²²⁰ Zie *supra*, nr. 3.88.

²²¹ Zie Blauwboek 1, 142-146, nrs. 1.164-1.170.

²²² Over de bepaling, zie reeds Blauwboek 1, 145, nr. 1.166 en de verwijzingen aldaar.

²²³ Zie o.m. *supra*, nr. 3.92 en *infra*, nr. 3.248.

B) TOELICHTING

3.108. Het hier voorgestelde Hoofdstuk betreft de fundamenteën van het zakenrechtelijk statuut van het schip en mede de rechtspositie van derden in dat verband. Met het oog op de rechtszekerheid en de wetgevingstechnische consistentie met andere Hoofdstukken wordt in het voorgestelde artikel uitdrukkelijk bepaald dat contractuele afwijkingen niet mogelijk zijn.

B.4. ARTIKEL 3.7. ROEREND GOED

A) WETTEKST

3.109.

Artikel 3.7. Roerend goed

Schepen zijn roerende goederen.

Zij worden alleen onroerend door incorporatie wanneer zij daardoor een vast tuig worden.

Zij worden niet onroerend door bestemming.

B) TOELICHTING

3.110. De in artikel 2 van de Zeewet opgenomen regel dat zeeschepen roerende goederen zijn, is een reeds in de *Ordonnance de la marine*²²⁴ en de *Code de commerce*²²⁵ bevestigde evidentie en behoeft nauwelijks nadere kritiek²²⁶. Ingevolge artikel 272 van de Zeewet geldt de regel ook voor binnenschepen. In het eerste lid van de hier voorgestelde bepaling wordt hij herhaald. Dat schepen roerende goederen zijn, wordt als even vanzelfsprekend aangenomen in andere landen zoals Frankrijk, waar de wetgever de bijzondere vermelding van het principe zelfs uit de maritieme wetgeving schrapt²²⁷, en Nederland, waar evenmin een specifieke wetsbepaling geldt²²⁸. Tijdens de eerste publieke consultatie aan de hand van het Groenboek (Vraag 22) pleitte niemand voor een wijziging van de huidige regel.

3.111. Het tweede lid van de voorgestelde bepaling betreft de vraag of een schip onroerend kan worden door incorporatie. De hypothese kan niet worden uitgesloten, want het is materieel perfect mogelijk dat een schip vast met een onroerend goed wordt verbonden. Het verliest *ipso facto* echter zijn karakter van schip, zoals dat begrip is gedefinieerd in artikel 2, want het is niet

²²⁴ Boek II, Titel X, Art. 1. Voor nadere rechtshistorische gegevens, waaruit blijkt dat in sommige streken eertijds een andere visie gold, zie o.m. Delwaide, L., "De inpandgeving van de handelszaak en het scheepskrediet", in LA Tricot, (175), 207-208, nr. 43; Desjardins I, 119-121, nr. 56; Gaurier, D. en Hesse, Ph.-J., "L'incertain statut mobilier du navire: faut-il réinventer les cateux ?", in *Annuaire de droit maritime et aéro-spatial*, X, 1989, Parijs / Nantes, A. Pédone / Centre de droit maritime et aérien, 1989, 151-166 ; Jacobs I, 22-23, nr. 2.

²²⁵ Art. 190.

²²⁶ Voor een recent overzicht van het gemeen recht inzake het onderscheid tussen roerende en onroerende goederen, zie Tillemann, B., "De notie roerend en onroerend goed", in Lecocq, P., Tillemann, B. en Verbeke, A. (eds.), *Zakenrecht / Droit des biens*, Brugge, die Keure, 2005, 1-42; zie voorts o.m. Dekkers-Dirix, 10-32, nrs. 19-75; Hansenne, J., *Les biens*, Luik, Ed. Collection Scientifique de la Faculté de Droit de Liège, 1996, 59-134, nrs. 46-113.

²²⁷ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 120, nr. 156; Rodière LN, 23-24, nr. 14; Rodière-du Pontavice, 73-74, nr. 66.

²²⁸ Zie o.m. Cleveringa, 82-84; Piccardt-Korthals Altes, 7.

meer geschikt voor verkeer te water²²⁹ en het wordt bovendien een – uitdrukkelijk door de definitie uitgesloten – vast tuig. Een voorbeeld is een historisch schip dat wordt tentoongesteld op een vaste positie aan de wal. Het in het onroerend goed geïncorporeerde schip wordt daardoor onroerend, en het verlaat meteen het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dezelfde regel kan worden toegepast op boorplatforms en aanverwante tuigen (FSPO's, FSO's, FSU's), waarvoor tijdens de eerste publieke consultatie bijzondere aandacht werd gevraagd door de KBRV. Hierboven werd reeds verduidelijkt onder welke voorwaarden deze tuigen als schepen worden beschouwd²³⁰. Wanneer ze permanent met de zeebodem zijn verbonden, zijn ze, in lijn met de in de ontwerpverdragen voorbereid door het CMI²³¹, geen schepen (of, naargelang de terminologie, vaartuigen) meer. Zij vallen dan niet meer onder de in dit wetboek gevestigde regel dat schepen roerende goederen zijn.

De vraag naar de mogelijkheid van een onroerendmaking door incorporatie van schepen wordt dus grotendeels beantwoord door de definitie van het schip in artikel 2. Toch is daaromtrent nog een bijkomende wetgevende precisering wenselijk gebleken. Op basis van een jurisprudentiële casuïstiek wordt in het gemeen recht immers aangenomen dat goederen die kunnen worden verplaatst maar bedoeld zijn om op min of meer blijvende wijze ter plaatse te blijven staan, als onroerende goederen worden beschouwd; daarbij is o.m. aandacht uitgegaan naar het statuut van stacaravans²³² en rollende walkranen in de havengebieden²³³. De analogie met drijvende droogdokken, woonboten, drijvende hotels, restaurants, terrassen, theaterzalen en andere voor min of meer permanent gebruik of één bepaalde locatie bestemde drijvende tuigen is duidelijk. Om deze problematiek te regelen bepaalt het tweede lid van het hier voorgestelde artikel dat schepen alleen onroerend door incorporatie kunnen worden wanneer deze laatste met zich brengt dat zij een vast tuig worden en derhalve het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek verlaten. Hierboven werd verduidelijkt dat er alleen van een vast tuig sprake is wanneer er een vaste materiële verbondenheid tot stand wordt gebracht, en niet wanneer er slechts sprake is van een min of meer permanent aanmeren²³⁴. Ingevolge de voorgestelde regels blijven bijv. met trossen aangemeerde droogdokken of woonboten in de zin van dit wetboek schepen, en meteen roerende goederen. Een door kabels bestuurd veer is ook een schip²³⁵.

3.112. Het komt nuttig voor in het Belgisch Scheepvaartwetboek een nieuwe, bijkomende bepaling op te nemen die vermijdt dat schepen onroerend worden door bestemming²³⁶. Ofschoon in de rechtspraak werd geoordeeld dat baggervvaartuigen, ponten en boten die daadwerkelijk bestemd zijn voor de dienst van een steengroeve, onroerend door bestemming kunnen worden²³⁷, en ook wegvoertuigen regelmatig dit statuut wordt aangemeten²³⁸, verdient het

²²⁹ Vgl., omtrent de Scheepsregistratiewet, *Parl.St.*, Kamer, 1989-90, nr. 1207/1, 11-12. Aan de gedane vaststelling wordt geen afbreuk gedaan doordat (tijdelijk) stationeren een vorm van verkeer is.

²³⁰ Zie *supra*, nr. 3.40.

²³¹ Zie eveneens *supra*, nr. 3.40.

²³² Zie Tillemans, B., "De notie roerend en onroerend goed", in Lecocq, P., Tillemans, B. en Verbeke, A. (eds.), *Zakenrecht / Droit des biens*, Brugge, die Keure, 2005, (1), 6-7, nr. 10.

²³³ Zie Cass., 11 februari 2008, *RW* 2008-09, 456, met noot Sagaert, V., "Onroerendmaking door incorporatie: over het verschil tussen beweegbaarheid en verplaatsbaarheid", *TBO* 2008, 118, met noot Muylle, M., "Over het statuut der goederen: de rolkraan gewikt, gewogen en onroerend uit de aard bevonden"; Kokelienberg, J., "Onroerend uit zijn aard: de beperkingen van de notie beperkt", *TBBR* 2009, 337-347.

²³⁴ Zie nogmaals *supra*, nr. 3.40.

²³⁵ Over dit laatste, zie Dekkers-Dirix, 25, nr. 56, vn. 35.

²³⁶ Zie reeds Groenboek, 37.

²³⁷ Rb. Hoei, 1 september 1971, *Jur.Liège*, 1971-72, 100.

de voorkeur deze hypothese voor de schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek bij wet uit te sluiten. De mogelijkheid van een onroerendmaking door bestemming creëert immers alleen maar verwarring en rechtsonzekerheid en dreigt de consistentie van het statuut van het schip te schaden. Het is precies een hoofdbedoeling van het voorgestelde Belgisch Scheepvaartwetboek om zoveel mogelijk vaartuigen een uniform statuut te verlenen. De onroerendmaking door bestemming kan allerhande onvermoede discussies doen oplaaien, bijv. over het statuut van havensleepboten en andere varende of drijvende havenwerktuigen, die bestemd zijn om de exploitatie van de (uit haar aard onroerende) haveninfrastructuur te ondersteunen. Een gelijkaardige problematiek zou zich bijv. kunnen voordoen m.b.t. bij een scheepswerf horende vlotkranen en drijvende droogdokken of bij een bunkerstation horende, al dan niet stationaire tanklichters. Zolang deze vaartuigen voldoen aan de in artikel 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek vastgestelde definitie van het schip, moeten ze beschouwd worden en blijven als roerende goederen.

3.113. Overigens valt eraan te herinneren dat reeds de Scheepsregistratiewet, die Titel I van de Zeewet van toepassing verklaarde op andere vaartuigen dan zee- en binnenschepen in de zin van die wet, beoogde om o.m. drijvend aannemersmaterieel hypothekeerbaar te maken²³⁹. Indien schepen onroerend zouden kunnen worden door bestemming, zouden zij het voorwerp kunnen uitmaken van een gemeenrechtelijke hypotheek, en derhalve niet meer vatbaar zijn voor scheepshypotheek. Ook dit zou indruisen tegen de optie om alle schepen die aan de wettelijke begripsomschrijving beantwoorden, hetzelfde juridisch, i.h.b. zakenrechtelijk statuut te verlenen.

3.114. Wat betreft drijvend aannemersmaterieel dat niet wordt gebruikt op openbare wateren, valt nogmaals te verwijzen naar de definitie van het schip in artikel 2: dergelijk materieel valt niet onder de schepen bedoeld in dit wetboek, en dus ook niet onder de hier voorgestelde regel over het roerend karakter.

3.115. De in artikel 2 van de Zeewet opgenomen uitzondering i.v.m. de rechtsgevolgen van het bezit van schepen is hier overgenomen in het afzonderlijke artikel 3.8. De in artikel 25, eerste lid van de Zeewet opgenomen uitzonderingsbepaling waardoor schepen hypothekeerbaar worden verklaard, is geplaatst in het voorgestelde artikel 3.54.

B.5. ARTIKEL 3.8. VERKRIJGING VAN EIGENDOM

A) WETTEKST

3.116.

Artikel 3.8. Verrijging van eigendom

§ 1. De eigendom van een schip wordt verkregen:

1° behoudens de afwijkingen bepaald in § 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;

2° door abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en op andere wijzen van eigendomsverrijging geregeld door of krachtens bijzondere wetten.

²³⁸ Zie Tillemans, B.; "De notie roerend en onroerend goed", in Lecocq, P., Tillemans, B. en Verbeke, A. (eds.), *Zakenrecht / Droit des biens*, Brugge, die Keure, 2005, (1), 15-16, nr. 28.

²³⁹ *Parl.St.*, Kamer, 1989-90, nr. 1207/1, 12-13.

§ 2. Een geregistreerd of teboekstaand schip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.

§ 3. Met betrekking tot een geregistreerd of teboekstaand schip geldt het bezit niet als titel.

De bezitter van een schip verkrijgt een zakelijk recht op een schip op voorwaarde dat:

1° hij het schip te goeder trouw bezit gedurende vijftien jaar;

2° het schip gedurende dezelfde tijd geregistreerd of teboekgesteld is; en

3° het recht blijkt uit een authentieke of door een advocaat als raadsman mede-ondertekende onderhandse akte die gedurende dezelfde tijd ingeschreven in een schepenregister en onbetwist is.

In alle andere gevallen verkrijgt de bezitter van een schip slechts rechten op dat schip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.

B) TOELICHTING

3.117. De eerste twee paragrafen van de voorgestelde bepaling bevestigen en verhelderen huidige zienswijzen. Vooreerst gelden m.b.t. schepen in principe de gemeenrechtelijke wijzen van eigendomsverkrijging (het 'landrecht'²⁴⁰). Daarnaast kent het zeerecht, zoals bevestigd in klassieke rechtsleer²⁴¹, enkele specifieke wijzen van eigendomsverkrijging, waaronder het abandonnement, de prijsmaking en de verbeurdverklaring. Het abandonnement zal nader worden bezien in het raam van de herziening van het zeeverzekeringsrecht²⁴². De prijsmaking is momenteel geregeld door de Wet van 26 augustus 1919²⁴³ en zal worden bestudeerd in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht. Hetzelfde geldt m.b.t. de verbeurdverklaring, die heden o.m. is geregeld in de Scheepsregistratiewet²⁴⁴. De brede formulering van § 1, 2° beoogt de aandacht te vestigen op eventueel nog in nog andere specifieke wetgevingen voorkomende mechanismen van eigendomsverwerving. N.a.v. de voorbereiding van Boek 2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kan de redactie van de hier besproken bepaling verder worden verfijnd.

3.118. Als uitzondering op de toepasselijkheid van het gemeen landrecht bepaalt § 2 dat de overdracht van de eigendom van een schip onmogelijk is via handgift. Dit is ook de visie van de huidige rechtsleer²⁴⁵, maar zij vindt tot op heden geen steun in een wetsbepaling. In lijn met de algemene doelstelling om de rechtszekerheid omtrent de eigendom van schepen te vergroten, is het aangewezen de handgift, althans voor registreerde en teboekstaande schepen, bij wet uit te sluiten.

²⁴⁰ Over de verhouding tussen het scheepvaartrecht en het landrecht, zie o.m. art. 2.14, § 2 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

²⁴¹ Zie bijv. Smeesters-Winkelmolen I, 22-24, nrs. 7 en 10.

²⁴² Zie Blauwboek 9.

²⁴³ BS 1-2 september 1919; gewijzigd bij W. 17 augustus 1920 (BS 12 september 1920); zie nader Delwaide SB, 309-311, nr. 272.

²⁴⁴ Zie art. 14 Scheepsregistratiewet alsook het van vóór die wet daterende grondige overzicht van extra-civielrechtelijke vormen van scheepsbeslag (welke weliswaar niet alle tot eigendomsverkrijging leiden) in Delwaide SB, 301 e.v., nrs. 266 e.v.

²⁴⁵ De Decker, 8, nr. 6; De Smet, I, 29, nr. 18.

3.119. Luidens artikel 2, tweede zin van de Zeewet zijn zeeschepen niet onderworpen aan de regel dat met betrekking tot roerende goederen het bezit als titel geldt. Deze regel werd in de Zeewet ingeschreven bij de herziening in 1908. Tijdens de parlementaire voorbereiding werd de regel voorgesteld als vanzelfsprekend²⁴⁶. Hij geldt sedert lang ook in het Franse recht. De Belgische rechtsleer blijft echter bijzonder vaag over de precieze bedoeling en draagwijdte ervan. Een verklaring wordt gezocht in de grote waarde van schepen, die ertoe leidt dat bij eigendomsoverdracht in de regel een geschrift wordt opgesteld, en in de openbaarmaking van rechten op schepen, die een bescherming van de verkrijger *a non domino* overbodig maakt²⁴⁷. Ook het bestaan van een volgrecht op schepen zou niet met de gelding van het bezit als titel zijn te verenigen²⁴⁸. In de schaarse rechtspraak werd uit artikel 2 Zeewet afgeleid dat het voeren van een binnenschip niet impliceert dat men er eigenaar van is; daar het bezit niet als titel geldt, moet degene die een binnenschip voert, het bewijs leveren er eigenaar van te zijn; de aankoop van een binnenschip kan aan de koper niet de eigendom hebben overgedragen dan wanneer hij bewijst dat de verkoper het zelf had verworven, daar de verkoop van andermans zaak ingevolge artikel 1599 B.W. nietig is²⁴⁹. De meeste zeerechtelijke rechtsleer leidt uit de besproken regel af dat de eigendom van schepen wel kan worden verkregen door dertigjarige bezit²⁵⁰, maar in de zakenrechtelijke literatuur wordt ook wel eens gesteld dat schepen helemaal niet vatbaar zijn voor verkrijgende verjaring²⁵¹. Deze laatste zienswijze is duidelijk verkeerd, want n.a.v. de voorbereiding van de Wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen werd de mogelijkheid van dertigjarige verjaring uitdrukkelijk bevestigd²⁵². Desalniettemin is uitdrukkelijke opheldering door de wetgever wenselijk. Een reden te meer is dat het door de Zeewet buiten toepassing verklaarde artikel 2279 B.W. zelf eerder onduidelijk is opgesteld.

3.120. Voor een goed begrip van de uitsluiting van de regel dat het bezit als titel geldt is het nuttig terug te grijpen naar het Franse recht. Maatgevend in dat verband was een cassatiearrest van 18 januari 1870 en de verhelderende noot die daarbij werd geschreven door J.-E. Labbé²⁵³. Het Hof overwoog dat een schip, hoewel het roerend is uit zijn aard, wat betreft de beslagmaatregelen, toewijzingen en verkopen waarvan het het voorwerp kan zijn, onderworpen is aan bijzondere regelen, die in deze aangelegenheid de toepassing uitsluiten van het principe dat het bezit als titel geldt. In vermelde noot wordt uitgelegd dat roerende goederen zo vaak en snel worden verhandeld, en dat zij in de regel zo weinig zijn geïndividualiseerd, dat de eigendomsoverdracht gewoonlijk niet wordt neergelegd in een geschrift. De koper van een roerend goed wordt ertoe genoopt er maar van uit te gaan dat de verkoper zelf eigenaar is, anders zou het handelsverkeer stilvallen. Wanneer de koper zich achteraf blijkt te hebben vergist, kan alleen de werkelijke eigenaar een verwijt worden gemaakt, want die had zijn zaak maar aan een meer betrouwbaar persoon moeten toevertrouwen. Daarom wordt de goede trouw van de koper van roerende

²⁴⁶ Zie inz. *Parl.St.*, Kamer, 1904-05, nr. 60, 5; *Parl.St.*, Kamer, 1904-05, nr. 174, 8.

²⁴⁷ Smeesters-Winkelmolen I, 14, nr. 3.

²⁴⁸ Zie Delwaide, L., "De inpandgeving van de handelszaak en het scheepskrediet", in LA Tricot, (175), 207, nr. 44.

²⁴⁹ Kh. Antwerpen, 3 februari 1923, *JPA* 1923, 144; vgl. Kh. Antwerpen, 17 maart 1920, *Pas.* 1920, III, 128.

²⁵⁰ Aeby-Deceuninck RN, 22, nr. 34; Aeby-Deceuninck HBAR, 10, nr. 3 en 19, nr. 14; Goemans, B. in Huybrechts, M. e.a., "Belgium", in IEL Transport Law (January 1994), 53, nr. 54 en 54, nr. 56; Smeesters-Winkelmolen I, 23, nr. 9.

²⁵¹ Derine, R., Van Neste, F. en Vandenbergh, H., *Zakenrecht*, I.B, Antwerpen/Amsterdam, Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij, 1974, 990, nr. 668.

²⁵² *Parl.St.*, Senaat, 1963-64, nr. 336, 7-8; zie ook *Parl.St.*, Senaat, 1953-54, nr. 155, 8.

²⁵³ Cass. fr., 18 januari 1870, *Recueil Sirey*, 1870, 145, met noot J.-E. Labbé, *Recueil Dalloz*, 1870, 127.

goederen door artikel 2279 B.W., luidens welk het bezit als titel geldt, beschermd. Voor schepen gaat deze redenering echter niet op. Hoewel schepen roerende goederen zijn, hebben ze doorgaans een grote waarde en zijn erop betrekking hebbende eigendomsoverdrachten eerder zeldzaam. Het is gebruikelijk om de overdracht op schrift te stellen. Het toenmalige Franse recht legde reeds de verplichting op om een geschrift op te stellen, en de kapitein moest de eigendomsakte zelfs aan boord hebben. De koper kon zich dus behoorlijk en meteen op eigen risico informeren over de werkelijke eigendomssituatie; vergiste hij zich en kocht hij van een niet-eigenaar, dan moest hij niet anders worden behandeld dan de koper te goeder trouw van een onroerend goed. Daarbij komt nog dat de bezitter te goeder trouw zelfs het voortbestaan van met volgrecht beklede bevoorrechte schuldvorderingen op het schip moet dulden; *a fortiori* kan hij de eigendomsaanspraak van de werkelijke eigenaar niet negeren. Sinds voormeld cassatierarrest wordt in Frankrijk, buiten elke specifieke wettekst, doch gesteund door het huidige wettelijke systeem van “francisation” en openbaarmaking van zakelijke rechten, algemeen aangenomen dat m.b.t. schepen het bezit niet als titel geldt; over de vraag of m.b.t. schepen, in toepassing van artikel 2262 B.W., de gemeenrechtelijke dertigjarige verkrijgende verjaring kan spelen, dan wel, op basis van een analogische toepassing van artikel 2265 B.W., een tien- of twintigjarige verjaring, bestond controverse, met dien verstande dat de *theoretisch* beste oplossing – meteen deze overgenomen in België – die van de dertigjarige verjaring was; het woord theoretisch verdient nadruk gelet op de beperkte gemiddelde levensduur van schepen²⁵⁴. Gezaghebbende auteurs als Ripert²⁵⁵ en in hun navolging Remond-Gouilloud²⁵⁶ en Rodière²⁵⁷ achtten verkrijgende verjaring van schepen echter geheel onmogelijk. Aan de scepsis omtrent de levensduur van schepen voegden zij het argument toe dat het in de praktijk ondenkbaar is dat een bezitter gedurende dertig jaren een bezit zonder gebreken uitoefent terwijl de scheepsdocumenten en andere gegevens hem onvermijdelijk over het werkelijke eigendomsstatuut zullen inlichten. Waar alle oude en recente Franse commentatoren het echter over blijken eens te zijn, is dat verkrijgende verjaring van schepen een hoogst uitzonderlijke (zoniet onrealistische) hypothese is.

3.121. Bedoelde Franse rechtsleer vestigde al vroeg de aandacht op andere wetgevingen (zoals de Italiaanse en de Spaanse) die verkrijgende verjaring van schepen onderwierpen aan kortere termijnen.

Heden ten dage valt ook Nederland in deze categorie van landen in te delen. Artikel 201 Boek 8 NBW bepaalt m.n.:

Eigendom, hypotheek en vruchtgebruik op een teboekstaand zeeschip worden door een bezitter te goeder trouw verkregen door een onafgebroken bezit van vijf jaren.

Deze regel geldt alleen voor teboekstaande zeeschepen, en wordt in artikel 791 van het wetboek herhaald voor teboekstaande binnenschepen. T.a.v. niet-teboekstaande schepen geldt het gemeen recht: de verkrijger te goeder trouw die om baat verkregen heeft wordt derhalve beschermd tegen de beschikkingsonbevoegdheid van de vervreemder²⁵⁸. In het oude Nederlandse recht werd

²⁵⁴ Zie hierover inz. Danjon I, 257-265, nrs. 163-167; Desjardins I, 121-122, nr. 57; zie voorts Bonassies-Scapel, 120-121, nr. 157; Vialard, 282, nr. 329.

²⁵⁵ Ripert I, 331-335, nrs. 362-365.

²⁵⁶ Remond-Gouilloud, 80, nr. 103.

²⁵⁷ Rodière LN, 129-130, nr. 101.

²⁵⁸ Oostwouder, 27. Dit is gesteund op art. 3:86 NBW, waarvan het eerste lid luidt:

eigendomsverkrijging door verjaring t.a.v. ingeschreven schepen meestal geheel uitgesloten²⁵⁹. Bij de voorbereiding van de nieuwe bepalingen werd overwogen dat indien de vereiste termijn te kort zou zijn gesteld, de praktijk zich zou kunnen vestigen dat men van het opmaken en overschrijven van een akte afziet in de gedachte, dat de eigendomsovergang toch spoedig plaats vindt²⁶⁰.

Tijdens de eerste publieke consultatie werd de overname in België van de huidige Nederlandse regel verworpen door BVZ, maar niet door HvB-A. Andere respondenten gingen niet op de desbetreffend in het Groenboek gestelde vraag in.

3.122. Een interessante, zij het in de praktijk blijkbaar evenmin erg frequent toegepaste²⁶¹ regeling geldt in Duitsland. § 5 van het *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* (SchRG) bepaalt:

Wer als Eigentümer eines Schiffs im Schiffsregister eingetragen ist, ohne daß er das Eigentum erlangt hat, erwirbt das Eigentum, wenn die Eintragung zehn Jahre bestanden und er während dieser Zeit das Schiff in Eigenbesitz gehabt hat. Die zehnjährige Frist wird in derselben Weise berechnet wie die Frist für die Ersitzung einer beweglichen Sache. Der Lauf der Frist ist gehemmt, solange ein Widerspruch gegen die Richtigkeit der Eintragung im Schiffsregister eingetragen ist.

De tienjarige termijn wordt verklaard door de relatief geringere levensduur van schepen. Goede trouw is niet noodzakelijk. Anderzijds is een verkrijgende verjaring tegen de vermeldingen van het scheepsregister in niet mogelijk. De regeling geldt ook alleen voor eigendom, niet voor beperkte zakelijke rechten²⁶². Voor boekbare, maar niet teboekgestelde schepen geldt de gemeenrechtelijke verjaring voor roerende goederen²⁶³. I.v.m. het Duitse recht moet wel worden opgemerkt dat het een positief stelsel van openbaarmaking van rechten kent, dat beoogt te allen tijde juridisch juiste informatie te verstrekken²⁶⁴.

3.123. Uit voorgaande rechtsvergelijkende notities kan worden besloten dat er alleszins geen aanleiding is om in België af te stappen van de regel dat het bezit van schepen niet als titel geldt. De verkrijger en inz. de derde-verkrijger worden voldoende beschermd door de publiciteit rond de zakelijke rechten op schepen en moeten maar van de beschikbare informatie gebruik maken. Daarom wordt de niet-gelding van de gemeenrechtelijke regel dat het bezit van roerende goederen geldt als titel bevestigd in het eerste lid van § 3 van de voorgestelde bepaling. Met het oog op de samenhang van de regeling wordt deze aan de Zeewet ontleende formulering behouden; er is m.a.w. niet geopteerd voor een buitentoepassingverklaring in het raam van artikel 3.5.

Ondanks onbevoegdheid van de vervreemder is een overdracht overeenkomstig artikel 90, 91 of 93 van een roerende zaak, niet-registergoed, of een recht aan toonder of order geldig, indien de overdracht anders dan om niet geschiedt en de verkrijger te goeder trouw is.

²⁵⁹ Zie Cleveringa, 88; Muller, A.P., *Scheepshypotheek*, Amsterdam, H.J. Paris, 1923, 165-166; Piccardt-Korthals Altes, 85; Van Opstall, S.N., *Scheepshypotheek*, Leiden, L. van Nifterik, 1932, 70.

²⁶⁰ PG Boek 8 NBW, 734.

²⁶¹ Rabe, 28, nr. 20.

²⁶² Nöll, § 5, 362, nrs. 1-2; Rabe, 28, nr. 20.

²⁶³ Nöll, § 6, 363, nr. 4.

²⁶⁴ Zie *infra*, nr. 3.135.

3.124. Ongeacht de scepsis in de Franse literatuur moet bij nadere overweging worden vastgesteld dat de invoering van een korte verkrijgende verjaring m.b.t. sommige soorten schepen toch van belang kan zijn. Dit geldt inz. binnenschepen, die niet zelden zeer lang in de vaart blijven, of na verloop van tijd worden herbestemd voor andere, stationaire of recreatieve functies. Het eigendomsstatuut van binnenschepen is bovendien gebrekkig gedocumenteerd ingevolge de niet-gelding van een teboekstellingsverplichting en van een verplichting om authentieke akten op te stellen, en allerhande persoonlijke, vaak familiale wederwaardigheden. Ook m.b.t. niet-commerciële vaartuigen (bijv. varend erfgoed) – welke principieel aan het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen – is de kwestie van belang.

In dit licht wordt er voor geopteerd om in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek toch een specifieke nieuwe regeling op te nemen, die het evenwicht tracht te bewaren tussen de belangen van de werkelijke eigenaar en deze van de verkrijger *a non domino* die te goeder trouw is. Deze regeling moedigt meteen de opstelling aan van authentieke of minstens door een advocaat nagekeken akten alsook, waar daartoe geen verplichting geldt, van registratie of teboekstelling. Hij kan dus ook bijdragen tot de versterking van de waarde, de bruikbaarheid en de betrouwbaarheid van het gehele registratie-, teboekstellings- en inschrijvingssysteem.

Concreet wordt in het tweede lid van § 3, rekening houdend met het Duitse en Nederlandse recht, en voor alle zakelijke rechten, een bijzondere vorm van verkrijgende verjaring ingevoerd ten gunste van de bezitter te goeder trouw die zich kan beroepen op een gedurende vijftien jaren onbetwiste inschrijving in een schepenregister van een authentieke of door een advocaat als raadsman mede-ondertekende onderhandse akte waaruit het recht blijkt. De voorgestelde regel ligt in de lijn van de in het volgende artikel voorgestelde bijzondere bewijsregel. Bovendien maant hij eigenaars aan om actie te ondernemen wanneer een niet-eigenaar het bezit uitoefent en zijn ogenschijnlijk recht heeft laten inschrijven. De voorgestelde verjaringsregel beoogt m.a.w. om betwistingen over het eigendomsstatuut zo spoedig mogelijk uit te sluiten en om ter zake de rechtszekerheid te vergroten. Op te merken valt echter dat de loutere inschrijving niet volstaat om de verjaring te doen intreden: de inschrijving moet steeds gepaard gaan met een feitelijk bezit te goeder trouw gedurende dezelfde tijd, dit bezit mag geen gebreken vertonen en er mag inz. geen betwisting zijn, welk vereiste uitdrukkelijk wordt vermeld. Het is dus niet de inschrijving alleen die aanleiding geeft tot verkrijgende verjaring²⁶⁵: vereist is een bezit te goeder trouw dat bijzonder gekwalificeerd moet zijn doordat het gepaard gaat met een inschrijving. In die zin is de regel enigszins vergelijkbaar met die van artikel 2265 B.W., waarin de verkrijgende verjaring van onroerende goederen wordt onderworpen aan korte termijnen op voorwaarde dat de bezitter beschikt over een wettige titel; dit laatste vereist naar algemene opvatting dat de overdrachtstitel overgeschreven is²⁶⁶. Deze vergelijkbaarheid betekent evenwel niet dat de voorgestelde bepaling geheel in de zin van laatstvermeld specifiek artikel moet worden uitgelegd, want zij is mede geïnspireerd door de hierboven besproken Duitse en Nederlandse zeerechtelijke voorbeelden. Wat betreft het begrip bezit, de goede trouw, de bezitsgebreken, de berekening van de termijn, de stuiting en de schorsing en andere relevante aspecten geldt wel het gemeen recht (zie inz. art. 2228 e.v. B.W. en de desbetreffende rechtspraak en rechtsleer). Dienovereenkomstig wordt de

²⁶⁵ Vgl. Gent, 13 december 1937, *Ann. Not.*, 1939, 279.

²⁶⁶ Zie o.m. Brussel, 23 november 1965, *Pas.* 1966, II, 281, *Rev.Prat.Not.*, 1968, 342; De Page-Dekkers VII, 1156, nr. 1295; Lecocq, P., “De la prescription acquisitive abrégée: autour et alentour du juste titre”, noot onder Cass., 7 september 2001, *RCJB*, 2003, (428), 446, nr. 13; Van Neste, F., *Zakenrecht*, I, Brussel, E. Story-Scientia, 1990, 343, nr. 186.

goede trouw vermoed. Voor de toepassing van de voorgestelde bepaling moet voorts geen onderscheid worden gemaakt tussen de in een authentieke akte opgenomen gegevens die met authenticiteit bekleed zijn, en de andere. De bepaling beoogt primair om de opstelling van authentieke of juridisch grondig voorbereide akten aan te moedigen, omdat die sowieso meer waarborgen bieden.

3.125. Het laatste lid van § 3 ten slotte verwijst voor alle andere gevallen naar de gemeenrechtelijke dertigjarige verjaring geregeld in artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek. Deze laatste regel zal de rechtsgevolgen bepalen van het bezit van schepen die niet zijn geregistreerd of teboekgesteld, voor schepen waaromtrent geen akte is ingeschreven, voor bezitters die niet te goeder trouw zijn, enz. Deze residuaire regel, welke eventueel van nut kan zijn om het eigendomsstatuut vast te leggen van oude, inz. historische vaartuigen, beslecht een controverse onder het huidige recht²⁶⁷ en moedigt, in combinatie met de kortere verkrijgende verjaringsregel neergelegd in het vorige lid, een ordentelijke openbaarmaking van – bij voorkeur authentieke of anderszins behoorlijk opgestelde – akten aan.

B.6. ARTIKEL 3.9. BEWIJS VAN EIGENDOM

A) WETTEKST

3.126.

Artikel 3.9. Bewijs van eigendom

Onverminderd de tegenstelbaarheid van overeenkomstig artikel 3.77 in een schepenregister ingeschreven akten en vonnissen, kan de rechter uit ter uitvoering van de artikelen [...] in een schepenregister opgenomen vermeldingen en uit door een overheid verstrekte documenten betreffende een schip in alle gevallen feitelijke vermoedens omtrent de eigendom van dat schip afleiden.

B) TOELICHTING

3.127. De Zeewet bepaalt niet met welke middelen het eigendomsrecht op een schip kan worden bewezen, en wat de bewijswaarde van ter zake relevante akten is. De wet treft in artikel 8 alleen een regeling voor het aan derden tegenstelbaar maken van rechten op schepen door hun inschrijving in een schepenregister. I.v.m. de bewijswaarde van de akten betreffende het eigendomsrecht geldt derhalve het gemeen recht. Terwijl KBRV een specifieke wettelijke regeling van het bewijs van de eigendom van zeeschepen tijdens de eerste publieke consultatie onnodig achtte, werd de in het Groenboek geformuleerde suggestie van een wettelijke verduidelijking door BVZ en HvB-A niet afgewezen. FEBELFIN deelde mee dat de ervaring van de banken is dat qua eigendomsrecht de meeste rechtsmachten (ook de Belgische) terugvallen op de inschrijving in het scheepsregister. Dat betekent dat wanneer een schip eenmaal in het scheepsregister is geregistreerd, derden erop mogen vertrouwen dat die informatie correct is. Dit sluit volgens FEBELFIN aan bij het gekende openbaarmakingssysteem inzake een hypotheek op onroerende goederen. FEBELFIN meent dat eventuele problemen in eerste instantie moeten

²⁶⁷ Zie *supra*, nr. 3.119.

worden opgelost op het niveau van de Scheepshypotheekbewaarder, en dat alleszins moet worden aangesloten bij de internationale praktijk.

3.128. Uit de gepubliceerde rechtspraak blijkt dat het eigendomsrecht op zee- zowel als binnenschepen wel eens het voorwerp van betwisting is, en dat een wettelijke verduidelijking derhalve wenselijk is. Het Hof van Cassatie besliste dat het niet ingeschreven zijn van de akte van verkoop van een binnenschip alleen tot gevolg heeft dat de overdracht niet aan derden kan worden tegengeworpen, maar niet meebrengt dat derden de verkoper, op wiens naam het schip nog is ingeschreven, als eigenaar moeten erkennen²⁶⁸. Feitenrechters oordeelden anderzijds dat de teboekstelling van een binnenschip een louter administratieve verplichting is zonder de minste juridische uitwerking, daar waar een inschrijving van een akte van verkoop in de registers van de scheepshypotheekbewaarder wel degelijk een bewijs zou opleveren²⁶⁹. In dezelfde zin werd kort en goed beslist dat de inschrijving op het scheepshypotheekkantoor de eigendom bewijst ten overstaan van derden²⁷⁰. Daartegenover werd ook geoordeeld dat de inschrijving van een bouwovereenkomst deze tegenstelbaar maakt aan derden, maar ze niet tot een titel van eigendom maakt²⁷¹. De gegevens afkomstig uit Lloyd's Register of Shipping bieden evenmin een afdoende garantie van juistheid²⁷².

3.129. Met het oog op een verbetering van de huidige situatie kunnen een zestal alternatieve wetgevende scenario's worden onderscheiden.

In een nulscenario wordt geen wetgevende ingreep verricht maar wordt het probleem overgelaten aan de evolutie van de rechtspraak. Zoals zonet gebleken is de huidige rechtspraak niet eenduidig en kan niet worden voorspeld wanneer via jurisprudentiële weg een voldoende mate van rechtszekerheid zal worden bereikt. Dit scenario is dus te verwerpen.

Een tweede alternatief is om een verplichting tot teboekstelling van binnenschepen en een mogelijkheid van teboekstelling van niet-beroeps- of bedrijfsmatige gebruikte vaartuigen in te voeren. Dergelijke ingreep zou de waarde van het scheepsdocumentair systeem reeds aanzienlijk verhogen. Hij zou echter niet bijdragen tot meer rechtszekerheid rond het statuut van thans reeds geregistreerde en teboekstaande schepen en evenmin duidelijkheid brengen rond de bewijswaarde van openbaar gemaakte gegevens en scheepsdocumenten.

Ten derde zou de gesuggereerde uitbreiding van het teboekstellingssysteem kunnen gepaard gaan met de uitsluiting van de inschrijving van andere akten dan authentieke akten en door een advocaat als raadsman mede-ondertekende onderhandse akten. Dit zou de juridische accuraatheid en betrouwbaarheid van de in te schrijven onderhandse akten versterken en de mogelijkheid bieden om een beroep te doen op gespecialiseerde, aan vrij te onderhandelen marktvoorwaarden optredende raadslieden, naast de notarissen (in wier rangen de zee- en binnenvaartrechtelijke expertise eerder zeldzaam is). Een bijkomende reden om de juridische kwaliteit van de akten te verhogen is dat het Belgisch Scheepvaartwetboek ook zal gelden voor niet-commerciële

²⁶⁸ Cass., 6 maart 1979, *AC* 1978-79, 790; vgl. m.b.t. onroerende goederen bijv. Brussel, 23 november 1965, *Pas.* 1966, II, 281.

²⁶⁹ Kh. Gent, 6 december 1977, *RHA* 1977-78, 473.

²⁷⁰ Beslagr. Dendermonde, 20 september 1992, *EVR* 1993, 561.

²⁷¹ Gent, 2 december 1959, *Pas.* 1961, II, 131.

²⁷² Antwerpen, 15 januari 2001, *EVR* 2001, 22 en *RHA* 2001, 22.

vaartuigen (waaronder overheidsvaartuigen, pleziervaartuigen en varende erfgoed). Er moet worden vermeden dat de gemiddelde kwaliteit van de openbaar gemaakte gegevens dientengevolge daalt. Er moet integendeel worden gestreefd naar een kwalitatief en geprofessionaliseerd scheepsbeheer.

Een vierde alternatief bestaat erin via een uitdrukkelijke wetsbepaling een bijzondere bewijswaarde te hechten aan de vermeldingen in de registers van zeeschepen en van binnenschepen en/of in de door de overheid verplicht verstrekte scheepsdocumenten. In dit verband doen zich drie subvarianten voor. De invoering van een onweerlegbaar wettelijk vermoeden is uiteraard niet gewenst. De keuze tussen een weerlegbaar wettelijk vermoeden en de bevestiging dat de rechter uit de betrokken gegevens feitelijke vermoedens kan afleiden, is echter niet gemakkelijk te maken. Een andere vraag is of het vermoeden mede moet spelen t.a.v. de gegevens voortkomend uit zakenrechtelijke inschrijvingen in de schepenregisters.

Ten vijfde kan worden overwogen om het stelsel van de openbaarmaking van rechten op schepen grondig te hervormen in de richting van het semi-positieve Nederlandse, of het positieve Duitse systeem. Anders dan het Belgische stelsel, waarin de Scheepshypotheekbewaarder “passief” zorgt voor de openbaarmaking van hem door partijen aangeboden gegevens, en er geen enkele garantie van juistheid bestaat, zijn het Nederlandse en vooral het Duitse systeem, zoals hieronder wordt uiteengezet²⁷³, er nadrukkelijk op gericht juiste en volledige juridische informatie over de rechten op schepen te genereren. Een verandering in die richting zou zeer ingrijpende gevolgen hebben, werd tijdens de eerste consultatie door niemand gevraagd, zou afwijken van het gemeenrechtelijke Belgische regime van onroerende goederen, een eerder rigide, bureaucratisch stelsel vestigen en zou alleszins een uitgewerkte overgangsregeling veronderstellen. Van bedoelde revolutionaire wijziging is voorlopig afgezien; voor de verdere toekomst is ze echter niet uit te sluiten²⁷⁴.

Na afweging van de voor- en nadelen van deze scenario's wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geopteerd voor een combinatie van het tweede, het derde en het vierde scenario. In het raam van de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht zal teboekstelling van beroeps- of bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen worden veralgemeend, en zullen ook niet-beroeps- en niet-bedrijfsmatig gebruikte schepen voor teboekstelling in aanmerking komen; voorts wordt de raadpleging van een advocaat enigszins aangemoedigd (zie art. 3.8, § 3, tweede lid, 3^o en art. 3.59) en krijgen de ter uitvoering van de publiekrechtelijke wetgeving in een schepenregister en publiekrechtelijke scheepsdocumenten opgenomen vermeldingen een beperkte bijzondere bewijswaarde (zie het alhier toegelichte art. 3.9).

3.130. Op het eerste gezicht zou men kunnen denken dat de invoering van een bijzondere bewijswaarde voorbijgaat aan het reeds aangestipte gegeven dat de Scheepshypotheekbewaarder bij de inschrijving van akten betreffende zakelijke rechten slechts een passieve rol vervult en aan het traditioneel negatief karakter van het Belgische stelsel van de openbaarheid van rechten op schepen²⁷⁵: de openbaarmaking van akten betreffende zakelijke rechten gebeurt inderdaad zonder dat de Scheepshypotheekbewaarder het daadwerkelijke bestaan van die rechten controleert en

²⁷³ Zie *infra*, nr. 3.135.

²⁷⁴ Te onderzoeken is in dit verband de historische inspiratie van het befaamde Australische Torrens-systeem voor grondoverdrachten door de maritieme wetgeving.

²⁷⁵ Zie daarover De Latte ZRHS, 56, nr. 146.

beoogt alleen de tegenstelbaarheid aan derden van de desbetreffende akten te verwezenlijken, zonder absolute zekerheid over de eigendomssituatie of de andere rechten te verschaffen.

Door de voorgestelde bepaling worden deze principes echter geenszins verstoord. Er is afgezien van de optie om een algemeen, zij het weerlegbaar wettelijk vermoeden in het leven te roepen dat het werkelijke eigendomsstatuut datgene is dat uit de scheepsregisters en eventueel de officiële scheepsdocumenten naar voren komt. Na uitvoerig overleg met de Scheepshypotheekbewaarder werd slechts een afgezwakte, minimale variant behouden, waarbij wordt geëxpliciteerd dat de rechter uit “publiekrechtelijke” vermeldingen in de schepenregisters en uit officiële scheepsdocumenten desgevallend feitelijke vermoedens kan afleiden. Hierdoor wordt geen afbreuk gedaan aan de gangbare regeling m.b.t. de tegenstelbaarheid van ingeschreven akten en vonnissen (zie art. 3.77). De “zakenrechtelijke” inschrijvingen (inclusief de desbetreffende “hypothecaire” getuigschriften) zorgen alleen voor publiciteit van akten en vonnissen maar leggen als dusdanig niet het juridisch statuut van het schip vast. Dit klassieke principe blijft behouden. Het hier voorgestelde artikel 3.9 impliceert slechts dat de rechter ter bepaling van het eigendomsstatuut van het schip rekening kan houden met allerhande door de overheid, ter uitvoering van de wet, verzamelde of geattesteerde gegevens betreffende dat statuut, maar dat daaruit geen wettelijke (weerlegbare laat staan onweerlegbare) vermoedens kunnen worden afgeleid²⁷⁶. De in het voorgestelde wetsartikel opgenomen verwijzingen naar andere artikelen betreft de in het publiekrechtelijke Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen bepalingen die de publiekrechtelijke registratie en teboekstelling van schepen betreffen.

3.131. De voorgestelde regeling kan vooreerst nader worden verantwoord doordat het eigenaarschap zowel tijdens de publiekrechtelijke registratie van het schip als n.a.v. de privaatrechtelijke openbaarmaking van zakelijke rechten bijzondere aandacht krijgt.

De registratie gebeurt op aanvraag van de eigenaar²⁷⁷ of van een speciaal door de eigenaar gemachtigde exploitant²⁷⁸, en het zeeschepenregister²⁷⁹, de zeebrief²⁸⁰ zowel als de meetbrief²⁸¹ vermelden wie eigenaar is. Bij de aanvraag tot registratie moet o.m. worden gevoegd de akte van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik, als het een onderhandse, of een uitgifte, als het een authentieke akte is; een dubbel van de onderhandse akte of een kopie van de authentieke akte moet worden bijgevoegd en blijft ten kantore van de bewaarder berusten²⁸². Bovendien moet een verklaring van een notaris worden bijgevoegd waarin deze bevestigt dat de aanvrager de door de het Scheepsregistratiebesluit gestelde voorwaarden

²⁷⁶ De vermelding “in alle gevallen” beoogt een interpretatie te vermijden volgens welke feitelijke vermoedens alleen in aanmerking kunnen worden genomen “in de gevallen waarin de wet het bewijs door getuigen toelaat” (art. 1353 B.W.).

²⁷⁷ Art. 16, § 1 en 19 Scheepsregistratiebesluit.

²⁷⁸ Zie art. 17 en 19 Scheepsregistratiebesluit. Dergelijke machtiging wordt vastgesteld hetzij in een maatschappelijke akte van vennootschap bekendgemaakt in de bijlage tot het Belgisch Staatsblad, hetzij in een bijzondere akte opgemaakt door een notaris. Die akte vermeldt voor elk van de betrokken personen, de naam en nationaliteit, het adres van de woon- of hoofdverblijfplaats dan wel van de werkelijke zetel (art. 18).

²⁷⁹ Luidens art. 13, 13° Scheepsregistratiebesluit vermeldt het zeeschepenregister “de naam, het adres van de woon- of hoofdverblijfplaats dan wel de benaming en het adres van de werkelijke zetel van de eigenaar”.

²⁸⁰ Bijlage III Scheepsregistratiebesluit.

²⁸¹ Zie de modellen in Bijlage bij K.B. 7 mei 1984 ter uitvoering van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting (*BS* 17 juli 1984) en art. 68, tweede lid, 4° Algemeen Scheepvaartreglement.

²⁸² Art. 21, 3° Scheepsregistratiebesluit.

vervult²⁸³, alsmede, in voorkomend geval, de nodige machtiging door de eigenaar van het schip²⁸⁴ en een verklaring van de overheid van het land waar het zeeschip laatst was geregistreerd, betreffende zijn hypothecaire toestand, met aanduiding van de laatste eigenaar²⁸⁵.

Het Scheepsregistratiebesluit belast de Scheepshypothekbewaarder en de maritieme overheid n.a.v. de publiekrechtelijke formaliteiten uitdrukkelijk met een (weliswaar beperkte) controleopdracht. Zo moeten de eigenaar, de exploitant en de rompbevrachter steeds op het eerste verzoek, hetzij aan de bewaarder hetzij aan de gemachtigde ambtenaar de inlichtingen mededelen die de een of de ander noodzakelijk oordeelt om de volledigheid of de rechtmatigheid van de aanvraag tot registratie of van de aanvraag tot inschrijving in het rompbevrachtingsregister te kunnen vaststellen²⁸⁶. Als de aanvraag onrechtmatig of onvolledig is, of zodra één van de bij te voegen stukken ontbreekt, dan wel niet in overeenstemming is met de aanvraag of met een ander bij te voegen stuk, wordt zij geweigerd; de met redenen omklede weigering wordt op de aanvraag vermeld²⁸⁷. Akten betreffende de eigendomsoverdracht van een zeeschip of pleziervaartuig worden alleen ingeschreven dan samen met een in tweevoud opgemaakte aangifte van wijziging betreffende de eigenaar van het schip²⁸⁸.

Uit dit alles kan worden besloten dat ter gelegenheid van de publiekrechtelijke registratieformaliteiten en de aflevering van zeebrieven en meetbrieven een zeer volledige en van overheidswege toch redelijk grondig, weze het dan eerder formeel, gecontroleerde documentatie betreffende het eigendomsstatuut wordt aangelegd, welke bovendien publiek toegankelijk is.

Daarbij komt dat de privaatrechtelijke inschrijving van akten betreffende zakelijke rechten op schepen, hoe passief zij ook moge gebeuren, en hoe negatief het informatiestelsel ook moge zijn, onder de hoede van dezelfde Scheepshypothekbewaarder is geplaatst. Deze openbaarmaking van akten betreffende zakelijke rechten heeft, niettegenstaande de passiviteit van de bewaarder en de negatieve uitwerking, tot doel om betwisting over het eigendomsstatuut zoveel als mogelijk te voorkomen. De publiciteit van de rechten op schepen verklaart overigens mede waarom m.b.t. schepen het bezit niet als titel geldt²⁸⁹.

De door de Scheepshypothekbewaarder op aanvraag afgeleverde getuigschriften bevatten normaliter altijd een beschrijving van het schip en een aanduiding van de laatst gekende eigenaar²⁹⁰. Er bestaan getuigschriften die speciaal de laatst ingeschreven eigendomstitel vermelden²⁹¹.

De slotsom is dat, hoewel de schepenregisters en de scheepsdocumenten geen absolute zekerheid bieden, de erin opgenomen vermeldingen omtrent het eigendomsstatuut minstens een feitelijk vermoeden wettigen dat het werkelijke statuut ermee in overeenstemming is. De bij de

²⁸³ Art. 21, 4° Scheepsregistratiebesluit.

²⁸⁴ Art. 21, 5° Scheepsregistratiebesluit.

²⁸⁵ Art. 21, 8° Scheepsregistratiebesluit.

²⁸⁶ Art. 5 Scheepsregistratiebesluit.

²⁸⁷ Art. 6 Scheepsregistratiebesluit.

²⁸⁸ De Latte, G., "Hypothèques maritimes et fluviales", *Notamus* 2008/3, punt 4.2, met verwijzing naar art. 7 Scheepsregistratiebesluit.

²⁸⁹ Zie *supra*, nr. 3.120.

²⁹⁰ De Latte TRS, 77, nr. 176.

²⁹¹ De Latte TRS, 78, nr. 177.

Scheepshypotheekbewaarder geconcentreerde informatie over de eigendom is nu eenmaal de meest objectieve, gecontroleerde en actuele informatie die beschikbaar is, en dit alleen rechtvaardigt dat de ter uitvoering van de wet verzamelde informatie bron van een feitelijk vermoeden wordt.

3.132. Een tweede reden waarom de erkenning van een dergelijk beperkt vermoeden verantwoord is, ligt in het enkele feit dat de bedoelde officiële eigendomsvermeldingen in de praktijk nooit of vrijwel nooit aanleiding tot betwisting geven. De praktijk wijst m.a.w. uit dat deze vermeldingen in de regel correct zijn, en zelden worden aangevochten. De beschreven situatie is m.a.w. meestal juist. Waarschijnlijk is dit mede te verklaren doordat de zakenrechtelijke transacties m.b.t. schepen, vergeleken met deze betreffende vastgoed, eerder beperkt in aantal en relatief eenvoudig qua inhoud zijn²⁹².

3.133. Een derde verantwoording ligt in de reeds besproken feitenrechtspraak waarin vermoedens werden aangenomen²⁹³: de regel codificeert m.a.w. – en op een bescheiden wijze – een bestaande jurisprudentiële zienswijze. Hierbij kan worden vermeld dat rechtspraak en rechtsleer m.b.t. de eigendom van onroerende goederen ook een feitelijke indicatie zoniet een vermoeden putten uit de gegevens van het kadaster²⁹⁴. Aangezien de gegevens in de schepenregisters waarschijnlijk betrouwbaarder zijn, is een speciale wettelijke regeling in dat verband des te meer verantwoord.

3.134. Een vierde argument om het belang van de schepenregisters en de scheepsdocumenten te onderlijnen, is de hierboven²⁹⁵ als mogelijke complementaire maatregel vermelde invoering van de verplichting tot teboekstelling van beroeps- of bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen en van de mogelijkheid tot teboekstelling van niet-beroeps- of niet-bedrijfsmatig gebruikte zee- en binnenschepen. De verruiming van de registratie en de teboekstelling vergroot nog het feitelijke gezag van de in de registers opgenomen vermeldingen. Ook de hier voorgestelde regel verbetert de publieke documentatie over schepen.

3.135. Ten vijfde worden in diverse andere rechtsstelsels analoge vermoedens erkend.

Het al vermelde Duitse *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* (SchiffsRG) bevat ter zake de meest expliciete regeling. Deze wet bepaalt o.m.:

§ 15

(1) *Es wird vermutet, daß Eigentümer des Schiffs ist, wer als Eigentümer im Schiffsregister eingetragen ist.*

(2) *Ist im Schiffsregister für jemanden eine Schiffshypothek oder ein Recht an einer solchen oder ein Nießbrauch eingetragen, so wird vermutet, daß ihm das Recht zusteht.*

(3) *Ist ein eingetragenes Recht (Absatz 1, 2) gelöscht, so wird vermutet, daß es nicht mehr besteht.*

²⁹² Vgl., voor Nederland, Mijnsen, F.H.J. en De Haan, P., *Algemeen goederenrecht*, Deventer, Kluwer, 2006, 461, nr. 417.

²⁹³ Zie *supra*, nr. 3.128.

²⁹⁴ Zie en vgl. hierover o.m. Cass., 17 september 1987, *RW* 1987-88, 777; Cass., 7 september 2001, *AC* 2001, 1393, *Pas.* 2001, 1342, *JLMB*, 2003, 433, *RCJB*, 2003, 425, met noot P. Lecocq, *Rev.Not.B.*, 2002, 119, *T.Not.*, 2002, 755, met noot S. Devos; Gent, 13 december 1937, *Ann. Not.*, 1939, 279 (kort); Hansenne, J., *Les biens*, I, Luik, Ed. Collection Scientifique de la Faculté de Droit de Liège, 1996, 602, nr. 641; Verhaegen, G., “De kadastrale gegevens als beschrijving in de eigendomstitel”, *T.Not.*, 1960, 225-234.

²⁹⁵ Zie *supra*, nr. 3.129.

§ 16

(1) *Zugunsten dessen, der das Eigentum an einem Schiff, eine Schiffshypothek oder ein Recht an einer solchen oder einen Nießbrauch an einem Schiff durch Rechtsgeschäft erwirbt, gilt der Inhalt des Schiffsregisters, soweit er diese Rechte betrifft, als richtig, es sei denn, daß ein Widerspruch gegen die Richtigkeit eingetragen oder die Unrichtigkeit dem Erwerber bekannt ist. Ist der Berechtigte in der Verfügung über ein im Schiffsregister eingetragenes Recht (Satz 1) zugunsten einer bestimmten Person beschränkt, so ist die Beschränkung dem Erwerber gegenüber nur wirksam, wenn sie aus dem Schiffsregister ersichtlich oder dem Erwerber bekannt ist.*

(2) *Ist zum Erwerb des Rechts die Eintragung erforderlich, so ist für die Kenntnis des Erwerbers die Zeit der Stellung des Antrags auf Eintragung oder, wenn die Einigung erst später zustande kommt, die Zeit der Einigung maßgebend.*

Zoals ook Scheepshypotheekbewaarder De Latte opmerkt, is het Duitse systeem van openbaarmaking van rechten op schepen i.t.t. het Belgische positief²⁹⁶. Desalniettemin is het door § 15 SchiffsRG gevestigde vermoeden slechts een weerlegbaar vermoeden²⁹⁷. De aangehaalde § 16 roept een fictie in het leven ten gunste van de verkrijger van de eigendom van een schip, een scheepshypotheek of een *Nießbrauch* op een schip: te zijnen aanzien geldt de inhoud van het scheepsregister als correct, tenzij een betwisting is ingeschreven of hij van de onjuistheid op de hoogte is²⁹⁸.

In Engeland wordt aangenomen dat de registratie van een schip in het scheepsregister geen beslissend bewijs van de eigendom oplevert, maar wel “*prima facie* evidence of the registered owner being the real owner”. De bewijslast wordt verschoven naar hij die beweert de werkelijke eigenaar te zijn. De rechtbank kan vaststellen wie gerechtigd is tot registratie²⁹⁹.

Ook in Frankrijk neemt het merendeel van de auteurs aan dat de vermeldingen in de “*acte de francisation*” een vermoeden opleveren, maar dat de werkelijke eigenaar het tegenbewijs kan leveren³⁰⁰. In de rechtspraak werd beslist dat de eigendom van een schip wordt bewezen door “*la fiche matricule des douanes*”³⁰¹. Terwijl de wetgeving alleen bepaalt dat openbaarmaking leidt tot tegenstelbaarheid van akten, oordeelde het Franse Hof van Cassatie dat de vermeldingen op bedoelde “*fiche matricule des douanes*” en deze op de *acte de francisation* een weerlegbaar vermoeden opleveren, en dus door elke belanghebbende kunnen worden aangevochten³⁰².

In Nederland worden de in de openbare registers teboekstaande zee- en binnenschepen door de wet aangemerkt als registergoederen³⁰³. Registergoederen zijn goederen voor welke overdracht inschrijving in daartoe bestemde registers noodzakelijk is³⁰⁴. De wet biedt de mogelijkheid tot inschrijving van alle rechtshandelingen en alle andere rechtsfeiten die voor de rechtstoestand van

²⁹⁶ De Latte TRS, 132, nr. 280, vn. 315.

²⁹⁷ Nöll, 389, § 15, nr. 1.

²⁹⁸ Nöll, 390, § 16, nr. 2.

²⁹⁹ Mandaraka-Sheppard, 299; vgl. Chorley-Giles, 26; Hill, 1.

³⁰⁰ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 144-145, nr. 187; vgl. Remond-Gouilloud, 90-91, nr. 118; Vialard, 292-293, nr. 345.

³⁰¹ Cass. fr., 6 mei 2003, DMF 2003, 1095 (samenvatting die weliswaar niet lijkt te stroken met het arrest op www.legifrance.gouv.fr, daar de bewijsregel alleen door het beroepshof werd vooropgesteld).

³⁰² Cass. fr., 11 december 2007, DMF 2008, 27, met heldere en goedkeurende noot P. Bonassies.

³⁰³ Art. 8:199 en 8:790 NBW.

³⁰⁴ Art. 3:10 NBW.

het registergoed van belang zijn³⁰⁵. De openbare registers zijn privaatrechtelijk van aard: zij vormen een verzameling ingeschreven akten. Bij de inschrijving handelt de bewaarder van de openbare registers lijdelijk, maar dit is niet het geval m.b.t. de publiekrechtelijke registraties³⁰⁶. De lijdelijkheid betekent dat de bewaarder niet bevoegd is een onderzoek in te stellen naar de juistheid van de feiten, die in de hem aangeboden stukken zijn vermeld, zoals de geldigheid van de titel die aan de levering ten grondslag ligt. Hij moet dus steeds tot inschrijving overgaan als de stukken aan de wettelijke vereisten voldoen³⁰⁷. In bepaalde gevallen kan de inschrijving nochtans worden geweigerd³⁰⁸. Het Nederlandse registerstelsel is geen positief stelsel waarin derden te goeder trouw zodanig worden beschermd, dat de overheid instaat voor de juistheid van de gepubliceerde informatie. Publicatie van een feit in de openbare registers heeft wel ten gevolge dat de rechthebbende op een registergoed daarop steeds een beroep kan doen tegenover anderen die onder bijzondere titel rechten op dat goed verkrijgen. De wet bepaalt dat het beroep van een verkrijger van een registergoed op goede trouw niet wordt aanvaard, “wanneer dit beroep insluit een beroep op onbekendheid met feiten die door raadpleging van de registers zouden zijn gekend”³⁰⁹. Dit betekent dat een verkrijger zich minstens de moeite moet getroosten van een onderzoek in de openbare registers. De achterliggende gedachte is, dat de verkrijger, die de registers niet voldoende raadpleegt, de nadelige gevolgen aan zichzelf heeft te wijten omdat een dergelijk onderzoek steeds van hem kan worden gevergd³¹⁰. Deze regel geldt echter niet voor de gegevens die kenbaar zijn uit de publiekrechtelijke registratie³¹¹. Voorts bepaalt de wet dat indien op het tijdstip waarop een rechtshandeling tot verkrijging van een recht op een registergoed onder bijzondere titel in de registers wordt ingeschreven, een eveneens voor inschrijving in de registers vatbaar feit niet met betrekking tot dat registergoed ingeschreven was, dit feit aan de verkrijger niet kan worden tegengeworpen, tenzij hij het kende³¹². De verkrijger wordt derhalve beschermd tegen onvolledigheid van de registers, behalve wanneer hij het niet-ingeschreven feit kende³¹³. Derden worden ook nog op andere wijzen beschermd. Indien op het tijdstip waarop een rechtshandeling ter verkrijging van een recht op een registergoed onder bijzondere titel wordt ingeschreven, een feit met betrekking tot dat registergoed in de registers was ingeschreven krachtens een authentieke akte waarin het feit door een ambtenaar met kracht van authenticiteit werd vastgesteld, kan de onjuistheid van dit feit aan de verkrijger niet worden tegengeworpen, tenzij hij deze onjuistheid kende of door raadpleging van de registers de mogelijkheid daarvan had kunnen kennen³¹⁴. Indien op het tijdstip waarop een rechtshandeling ter verkrijging van een recht op een registergoed onder bijzondere titel wordt ingeschreven, met betrekking tot dat registergoed een onjuist feit in de registers ingeschreven was, kan de onjuistheid van dit feit door hem die redelijkerwijze voor overeenstemming van de registers met de werkelijkheid had kunnen zorgdragen, aan de verkrijger niet worden tegengeworpen, tenzij deze de onjuistheid kende of door raadpleging van de registers de mogelijkheid daarvan had kunnen kennen³¹⁵. Het is dus

³⁰⁵ Zie nader art. 3:17 NBW.

³⁰⁶ Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, Deventer, Kluwer, 2006, 32, nr. 49; Mijnsen, F.H.J. en De Haan, P., *Algemeen goederenrecht*, Deventer, Kluwer, 2006, 398, nr. 363.

³⁰⁷ Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht, o.c.*, 35, nr. 56.

³⁰⁸ Zie art. 3:20 NBW.

³⁰⁹ Art. 3:23 NBW.

³¹⁰ Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht, o.c.*, 44, nr. 67.

³¹¹ Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht, o.c.*, 46, nr. 70.

³¹² Art. 3:24 NBW.

³¹³ Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht, o.c.*, 47, nr. 73.

³¹⁴ Art. 3:25 NBW.

³¹⁵ Art. 3:26 NBW.

geenszins zo, dat een verkrijger steeds mag vertrouwen op de juistheid van de ingeschreven feiten. Aan degene, die op een onjuist feit vertrouwt, wordt slechts bescherming geboden voor zover het betreft ófwel een in een authentieke akte met kracht van authenticiteit vastgesteld feit ófwel een feit dat redelijkerwijs door de rechthebbende gerectificeerd had kunnen worden. Deze beperkte bescherming blijft in overeenstemming met het negatief karakter van het Nederlandse registerstelsel, hoewel door het huidige recht aan degenen die erop vertrouwen meer bescherming wordt geboden³¹⁶. De wet regelt ook nog een procedure van rechtsuitwijzing, waarin degene die beweert enig recht op een registergoed te hebben, een vonnis kan uitlokken waarin dat recht wordt bevestigd, wat kan leiden tot een inschrijving met positieve werking³¹⁷. Gezaghebbende commentatoren menen dat het registerstelsel van het NBW een semi-positief stelsel is, omdat de volledigheid, juistheid en geldigheid van de inschrijvingen daarin goeddeels worden gegarandeerd, zowel tegenover derden-verkrijgers als tegenover degenen die daardoor buiten eigen toedoen rechten verliezen. Dit is in de hand gewerkt doordat de inschrijving van rechtsfeiten in de openbare registers zo volledig mogelijk is gemaakt³¹⁸.

Ook in andere rechtsstelsels werd of wordt met vermoedens gewerkt. In Canada werd bijv. aangenomen dat de teboekstelling van een schip *prima facie* bewijs oplevert van de eigendomstitel, en dat het tegenbewijs mogelijk is³¹⁹. In Chili geldt een weerlegbaar wettelijk vermoeden van rechtmatig bezit³²⁰.

Uit dit rechtsvergelijkend overzicht kan worden besloten dat, ongeacht het actief dan wel passief optreden van het scheepsregister of de hypotheekbewaarder, en ongeacht het negatief dan wel positief karakter van het openbaarheidsregime, vermeldingen omtrent scheepseigendom in de buurlanden in wezen een weerlegbaar vermoeden in het leven roepen. Samen met de andere, hierboven reeds vermelde maatregelen ter versterking van de waarde van het documentatiesysteem, wettigt dit minstens de wettelijke bekrachtiging van een beperkt feitelijk vermoeden in België. Door dergelijk feitelijk vermoeden wordt de bewijslast evenwel niet verschoven: wie wil opkomen tegen het eigenaarschap dat blijkt uit een “publiekrechtelijke” schepenregister, moet zelf niet het bewijs aanbrengen dat hij de werkelijke eigenaar is. Er lijkt alleszins geen aanleiding om de bewijswaarde in het Belgisch Scheepvaartwetboek te reglementeren met dezelfde mate van detail als in het Nederlandse wetboek. Een eenvoudiger regel is wenselijk ten einde de rechter flexibiliteit te verschaffen.

3.136. De invoering van een feitelijk vermoeden is ten zesde en ten slotte ook een aanmoediging voor de betrokken partijen om aan de regeling van het eigendomsstatuut van schepen maximale zorg te besteden, en meteen om akten zo vlug mogelijk te laten inschrijven en om ervoor te zorgen dat wijzigingen steeds en zo spoedig mogelijk openbaar worden gemaakt.

3.137. Zoals aangegeven betreft het voorgestelde feitelijke vermoeden de “publiekrechtelijke” gegevens in de schepenregisters (met uitsluiting van de zakenrechtelijke inschrijvingen) en deze in

³¹⁶ Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, o.c., 52, nr. 79.

³¹⁷ Zie art. 3:27 NBW en daaromtrent o.m. Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, o.c., 54, nr. 83.

³¹⁸ Mijnsen, F.H.J. en De Haan, P., *Algemeen goederenrecht*, o.c., 407, nr. 370.

³¹⁹ Zie Braën, A., *Le droit maritime au Québec*, Montreal, Wilson & Lafleur Itée, 1992, 180-181, nr. 468.

³²⁰ Art. 13, tweede lid van de *Ley de Navegación* bepaalt:

Se presumirá poseedor regular de la nave la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure inscrita en el Registro de Matrícula respectivo, salvo prueba en contrario.

Voor commentaar, zie Cornejo Fuller, 75-77.

door de overheid af te geven documenten, inz. scheepsdocumenten, waaronder i.h.b. de zeebrief en de meetbrief zijn te vermelden. Door de Scheepshypotheekbewaarder afgegeven hypothecaire of “zakenrechtelijke” getuigsschriften worden niet bedoeld. Dat belet niet dat zij in aanmerking kunnen worden genomen; zij leveren echter niet het hier ingevoerde feitelijk vermoeden op. Het voorgestelde artikel interfereert dus niet met het regime van de openbaarheid van zakelijke rechten op schepen. Het betreft alleen de bewijswaarde van “publiekrechtelijke” gegevens en documenten betreffende schepen.

3.138. Door de invoering van het feitelijk vermoeden wordt niets gewijzigd in het statuut, de taak of de aansprakelijkheid van de scheepshypotheekbewaarder. Deze blijft een passieve rol vervullen en garandeert niet de juistheid van de openbaar gemaakte akten en andere gegevens. Zijn aansprakelijkheid i.v.m. de “zakenrechtelijke” inschrijvingen wordt thans beheerst door de regels vervat in de Hypotheekwet³²¹, die zijn geïntegreerd in het hieronder voorgestelde artikel 3.92.

Evenmin wordt iets gewijzigd aan de aansprakelijkheid van de overheid die scheepsdocumenten aflevert. Mocht dergelijk document een fout bevatten, zal die in de regel overigens terug te brengen zijn tot een foutieve aangifte door de aanvrager van het document. De overheid staat zelf dus geenszins garant voor de juistheid van de gegevens die haar door de belanghebbenden met het oog op de opmaak van scheepsdocumenten zijn meegedeeld.

Om te vermijden dat de nieuwe regeling wordt misbruikt met frauduleuze doeleinden zal n.a.v. de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht voorts een specifieke strafbaarstelling worden ingevoerd voor het wetens en willens voorleggen van foutieve informatie.

3.139. Volledigheidshalve weze bevestigd dat er geen aanleiding is om de in de Zeewet 1879 opgenomen maar later afgeschafte verplichting om koopovereenkomsten m.b.t. schepen op schrift te stellen³²², opnieuw in te voeren. Hier moet de principiële flexibiliteit die voortvloeit uit het relatief ongereguleerd karakter van het zakenrechtelijk statuut van Belgische schepen worden behouden. Uit de nieuwe regeling m.b.t. de openbaarmaking en de bewijswaarde van akten volgt uiteraard wel een nadrukkelijke aansporing om overeenkomsten op schrift te stellen.

3.140. Overigens doet de hier voorgestelde bijzondere bewijsregel op zich geen afbreuk aan de gemeenrechtelijke bewijsregels, die de bewijswaarde determineren van authentieke en onderhandse akten betreffende schepen. De voorgestelde regel versterkt wel de positie van degene die zich kan beroepen op de in de schepenregisters of de scheepsdocumenten opgenomen “publiekrechtelijke” vermeldingen.

³²¹ Art. 128-130 Hyp.W., toepasselijk krachtens art. 45, tweede lid Zeewet.

³²² Zie daarover o.m. Smeesters-Winkelmolen I, 31, nr. 15. Eertijds werd het opstellen van een authentieke of onderhandse akte verplicht gesteld door het Algemeen reglement betreffende de met het zegel gelijkgestelde taksen (art. 40).

B.7. ARTIKEL 3.10. BEPERKTE ZAKELIJKE RECHTEN OP SCHEPEN

A) WETTEKST

3.141.

Artikel 3.10. Beperkte zakelijke rechten op schepen

§ 1. Op schepen kunnen alle beperkte zakelijke rechten worden gevestigd die naar gemeen recht kunnen worden gevestigd op roerende goederen. Bovendien kan op schepen een recht van bewoning worden gevestigd.

§ 2. Artikel 3.9 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten op schepen van overeenkomstige toepassing.

B) TOELICHTING

3.142. Zoals al aangegeven regelt de Zeewet niets i.v.m. de zakelijke rechten die op zee- en binnenschepen kunnen worden gevestigd. Ter zake geldt m.a.w. het gemeen recht m.b.t. roerende goederen. Onrechtstreeks bevestigt de Zeewet in artikel 272*bis*, § 3 en § 4, 2° wel dat minstens op binnenschepen een vruchtgebruik kan worden gevestigd³²³.

Er is geen aanleiding om in het Belgisch Scheepvaartwetboek t.a.v. de mogelijk op schepen te vestigen rechten beperkingen in te voeren. In sommige andere landen gelden nochtans beperkende regelen. Zo bepaalt artikel 197 Boek 8 NBW:

*De enige zakelijke rechten, waarvan een in de openbare registers teboekstaand zeeschip het voorwerp kan zijn, zijn de eigendom, de hypotheek, het vruchtgebruik en de in artikel 211 en artikel 217 eerste lid onder b genoemde voorrechten*³²⁴.

Deze regel is overgenomen uit het Eerste Protocol bij het Verdrag Binnenschepen 1965³²⁵ en beoogt de vestiging van een pandrecht op teboekstaande schepen uit te sluiten. De vraag of schepen het voorwerp kunnen uitmaken van een pandrecht, behoeft ook in België wetgevende

³²³ Deze bepalingen luiden:

§ 3. Indien verscheidene natuurlijke personen of rechtspersonen op het schip rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte aard en hoegrootheid van die rechten en geeft zij voor ieder van die personen de in § 2 genoemde gegevens op.

§ 4. Bij de aangifte moeten de volgende stukken worden gevoegd:

1° het nationaliteitsbewijs van ieder van de personen en de statuten van ieder van de handelsvennootschappen die eigenaar of medeëigenaar zijn;

2° de akte van vestiging, overdracht of aanwijzing van de rechten van eigendom of vruchtgebruik, als het een onderhandse, of een uitgifte als het een authentieke akte is. Een dubbel van de onderhandse of een voor eensluidend verklaard afschrift van de authentieke akte moet worden bijgevoegd en blijft ten kantore van de hypotheekbewaarder berusten (nadruk toegevoegd).

³²⁴ Omtrent de Nederlandse regeling van de scheepsvoorrechten, zie *infra*, nr. 3.296.

³²⁵ Art. 3 van het Protocol luidt:

Les seuls droits réels dont un bateau peut faire l'objet sont la propriété, l'usufruit, l'hypothèque et le privilège, les Parties contractantes restant libres, toutefois, d'attacher un effet de droit réel à la saisie conservatoire.

opheldering. Deze wordt verstrekt in het hoofdstuk van het Belgisch Scheepvaartwetboek over zakelijke zekerheidsrechten op schepen (art. 3.35).

Buiten die specifieke kwestie blijven ook onder het Belgisch Scheepvaartwetboek alle mogelijkheden die het gemeen recht biedt openstaan, waaronder, zoals in Duitsland³²⁶, Frankrijk³²⁷ en Nederland, het vruchtgebruik en, daar het naar gemeen recht ook op roerende goederen kan worden gevestigd, het recht van gebruik (art. 625 e.v. B.W.). Ten einde het statuut van woonschepen te verbeteren wordt door een in § 1, tweede lid opgenomen uitdrukkelijke wetsbepaling de vestiging van een recht van bewoning (zie andermaal art. 625 e.v. B.W.) mogelijk gemaakt. Naar gemeen recht kan het recht van bewoning alleen worden gevestigd op onroerende goederen³²⁸. In Frankrijk werd de mogelijkheid van een recht van bewoning bepleit door Rodière³²⁹. De voorgestelde maatregel breidt de thans reeds bestaande flexibiliteit nog verder uit³³⁰.

3.143. In § 2 wordt terugverwezen naar het hierboven uitvoerig toegelichte feitelijke vermoeden van eigendom geregeld in artikel 3.9. Er is geen reden waarom dergelijk vermoeden niet evenzo zou kunnen spelen ten gunste van de houder van een beperkt zakelijk recht op een schip.

3.144. Het hier toegelichte artikel betreft alleen de vestiging van zakelijke rechten. I.v.m. bevrachtingsovereenkomsten wordt verwezen naar Titel 5 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek³³¹. M.b.t. leasing van schepen zijn vooralsnog geen bijzondere wetsbepalingen noodzakelijk gebleken; tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek werden hieromtrent geen desiderata opgetekend, de bekende rechtspraak reveleerde geen bijzondere knelpunten en ook in het buitenland bestaat weinig of geen specifieke wetgeving³³².

B.8. ARTIKEL 3.11. RECHTEN OP SCHEEPSBESTANDELEN EN SCHEEPSTOEBEHOREN

A) WETTEKST

3.145.

Artikel 3.11. Rechten op scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren

De rechten op een schip strekken zich uit tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren.

³²⁶ Weliswaar slechts onder de strikte voorwaarde bepaald in § 9 SchiffsRG; zie daarover Nöll, § 9, 384, nrs. 1-6; Rabe, 29-30, nr. 33.

³²⁷ Bonassies-Scapel, 173, nr. 229.

³²⁸ Derine, R., Van Neste, F. en Vandenbergh, H., *Zakenrecht*, II.A, Gent, E. Story-Scientia, 1984, 565, nr. 912.

³²⁹ Rodière LN, 115, nr. 89.

³³⁰ Op te merken valt dat goederen die het voorwerp uitmaken van een recht van gebruik (blijkbaar inbegrepen bewoning) onbeslagbaar worden geacht (zie o.m. Derine, R. e.a., *Zakenrecht*, o.c., II.A, 568, nr. 912). In de mate dat de gemeenrechtelijke onbeslagbaarheid, wat een zeeschip betreft, zou indruisen tegen het Scheepsbeslagverdrag 1952 en de erop berustende nationale wetgeving, moeten deze laatste regelingen uiteraard voorgaan.

³³¹ Zie Blauwboek 6.

³³² Voor rechtsleer, zie Cachard, O., “Les garanties du financement des navires: crédit réel et crédit personnel”, in Cachard, O. en Henry, X., *Mélanges en honneur du professeur Gilles Goubeaux*, Parijs, L.G.D.J., 2009, 55-70.

B) TOELICHTING

3.146. De voorgestelde bepaling definieert het zakenrechtelijk statuut van de in artikel 3.1, 11° resp. 12° omschreven scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren. Zoals hierboven uitgelegd³³³, wordt dit statuut in de Zeewet nauwelijks behandeld. De nieuwe bepaling maakt een teruggrijpen naar de niet op het scheepvaartbedrijf toegesneden gemeenrechtelijke regelen m.b.t. de natrekking betreffende roerende zaken, welke vervat liggen in het Burgerlijk Wetboek (art. 551 en 565-577) in principe overbodig.

Inhoudelijk is de regel ten dele geïnspireerd door het Nederlandse recht. Onder dat recht wordt gesteld dat zodra een zaak bestanddeel van het schip wordt, een leverancier of verhuurder de eigendom ervan verliest en deze overgaat op de eigenaar van het schip³³⁴. Afwijkende bedingen zijn m.b.t. scheepsbestanddelen niet mogelijk. De scheepsbestanddelen kunnen dus niet het voorwerp uitmaken van afzonderlijke rechten³³⁵.

In Nederland is opgemerkt dat de wet niet uitdrukkelijk de goederenrechtelijke positie van de scheepsbestanddelen bepaalt³³⁶. De hier voorgestelde bepaling doet dat wel: wie een zakenrechtelijk recht of een recht met zakenrechtelijke werking heeft op een schip als dusdanig, heeft dat recht ook op alle scheepsbestanddelen. Deze regeling strookt met een in het rechtsverkeer gangbare opvatting en met de gemeenrechtelijke regelen inzake natrekking, en biedt scheepseigenaars en meteen hun schuldeisers rechtszekerheid.

3.147. Ook wat betreft het scheepstoebehoren is de bepaling enigszins geïnspireerd door Boek 8 NBW, waarvan artikel 1.5, eerste zin bepaalt:

*Behoudens afwijkende bedingen wordt het scheepstoebehoren tot het schip gerekend*³³⁷.

Niet alleen in Nederland, maar bijv. ook in Duitsland³³⁸ is de eigenaar van scheepstoebehoren niet noodzakelijk de eigenaar als het schip. Een afwijkend beding over de eigendom van scheepstoebehoren – dat vaak een hoge waarde heeft – kan bijv. bestaan in of voortvloeien uit eigendomsvoorbehoud, een huurovereenkomst, een vruchtgebruik of een bezitloos pandrecht, of nog, uit een verkoop van het schip zonder de aan boord zijnde scheepsbrandstoffen³³⁹. In de rechtsleer is opgemerkt dat de zonet aangehaalde Nederlandse wetsbepaling gebrekkig is omdat zij niet de goederenrechtelijke positie van het scheepstoebehoren bepaalt, en dat zij op dat vlak zou moeten worden aangevuld³⁴⁰. Zoals m.b.t. de scheepsbestanddelen bepaalt de hier voorgestelde regeling wel degelijk mede het zakenrechtelijk statuut van het scheepstoebehoren. Wie een recht heeft op het schip als dusdanig, heeft dat recht, behoudens afwijkend beding, ook op het scheepstoebehoren. Op grond van het hieronder toegelichte artikel 3.77 kan een afwijkend beding aan derden tegenstelbaar worden gemaakt door inschrijving in het register van zeeschepen of in het register van binnenschepen. Op het specifieke geval van het beslag op bunkers zal

³³³ Zie *supra*, nrs. 3.16 en 3.65.

³³⁴ Vgl. omtrent dit laatste Japikse, 28, nr. 52.

³³⁵ Vgl. voor Duitsland Rabe, 33, nrs. 2-3.

³³⁶ Van der Velde, 28.

³³⁷ Zie nader Japikse, 24-26, nrs. 44-48.

³³⁸ Rabe, 36, nr. 20.

³³⁹ Zie o.m. PG Boek 8 NBW, 40.

³⁴⁰ Van der Velde, 28.

worden ingegaan bij de voorstelling van de bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende het scheepsbeslag³⁴¹.

³⁴¹ Zie Blauwboek 10.

4. SCHEEPSBOUW

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

3.148. De Zeewet bevat geen bepalingen over scheepsbouw- en scheepsherstellingsovereenkomsten. Hij regelt wel de vestiging van hypotheek op zee- en binnenschepen in aanbouw (art. 26) en de teboekstelling van binnenschepen in aanbouw (art. 272bis, § 5). De Scheepsregistratiewet en het Scheepsregistratiebesluit regelen de registratie van zeeschepen in aanbouw³⁴².

A.2. BEOORDELING

3.149. In België worden momenteel geen grote zeeschepen meer gebouwd. Bij de bouw van zeeschepen worden in de praktijk internationaal gestandaardiseerde scheepsbouwcontracten gebruikt³⁴³. Heden ten dage is het Belgisch recht voor de zeescheepsbouwsector dan ook van relatief weinig belang. Voor de in België nog wel voorkomende bouw van binnenschepen en pleziervaartuigen worden voor zover bekend geen sectorale standaardcontracten gebruikt.

3.150. De ontstentenis van specifieke Belgische wetsbepalingen over het scheepsbouwcontract is vanuit internationaal perspectief niet zo bijzonder. Er zijn weinig landen die een specifieke wettelijke regeling omtrent het scheepsbouwcontract kennen³⁴⁴. Frankrijk is met zijn *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer*, waarvan het tweede hoofdstuk getiteld “Construction de navires” vijf bondige maar vrij lucide bepalingen omvat, één van de weinige voorbeelden. Ook de Italiaanse *Codice della navigazione* bevat een afzonderlijke titel over scheepsbouw, met zowel publiek- als privaatrechtelijke bepalingen (art. 232-244).

3.151. Een internationaal verdrag over scheepsbouwcontracten ontbreekt helemaal. Het Verdrag van Brussel betreffende de registratie van rechten op schepen in aanbouw van 27 mei 1967 (hieronder: ‘Scheepsbouwverdrag 1967’) regelt niet de rechten en plichten van de contractpartijen, maar alleen de openbaarmaking van de rechten op het schip. Initiatieven van het CMI om rond het scheepsbouwcontract uniform recht tot stand te brengen, kenden geen resultaat, maar wel werd interessant rechtsvergelijkend onderzoek uitgevoerd³⁴⁵. Het Weens Koopverdrag³⁴⁶, dat overeenkomsten tot levering van te vervaardigen of voort te brengen roerende zaken met koopovereenkomsten gelijkstelt (art. 3, 1)), is niet van toepassing op de koop

³⁴² Zie inz. de toelichting bij art. 3.61.

³⁴³ Voor een bespreking, zie Clarke, M.A., *Shipbuilding Contracts*, Londen, LLP, 1992, 265 p.

³⁴⁴ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 126.

³⁴⁵ Zie de hierboven aangehaalde, m.m.v. het CMI gepubliceerde studie van Clarke; voorts Rodière LN, 85, nr. 67 en de verwijzingen aldaar.

³⁴⁶ VN-Verdrag van Wenen van 11 april 1980 inzake Internationale Koopovereenkomsten betreffende Roerende Zaken, waarmee ingestemd bij W. 4 september 1996 (BS 1 juli 1997).

van zeeschepen, binnenvaartschepen, luchtkussenvaartuigen of luchtvaartuigen (art. 2, e)). Allicht is het Verdrag evenmin van toepassing op de koop van pleziervaartuigen³⁴⁷.

3.152. Internationaal werd de uitwerking van een elementair suppletief wettelijk regime voor scheepsbouwcontracten aanbevolen³⁴⁸.

3.153. Ofschoon de nood aan een Belgische wettelijke regeling omtrent het scheepsbouwcontract beperkt kan lijken, wordt toch voorgesteld om enkele suppletiefrechtelijke principesbepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. Dit gebeurt in de eerste plaats omdat het toepassingsgebied van het nieuwe wetboek zich ook uitstrekt tot de niet-commerciële scheepvaart. Om elders uiteengezette redenen³⁴⁹ worden ook woonboten, pleziervaartuigen, historische vaartuigen en overheidsvaartuigen onder het regime van het wetboek gebracht. Het komt regelmatig voor dat bij desbetreffende, vaak kleinschalige en/of eenmalige bouw- en herstellingswerkzaamheden niet wordt teruggevallen op gestandaardiseerde contractsbepalingen, en zelfs dat de contractuele afspraken, soms met niet-professionele dienstverleners, in beperkte mate of op gebrekkige wijze op schrift worden gesteld. Enkele wettelijke vangnetbepalingen zijn des te nuttiger nu het gemeen recht inzake koop en aanneming niet is toegesneden op de hier behandelde typische feitelijke en juridische problematiek. Dat de toepassing van het gemeen recht aanleiding geeft tot betwistingen, duidt op rechtsonzekerheid. In theorie kunnen de voorgestelde bepalingen ook van nut zijn voor meer grootschalige en/of professionele bouw- en herstellingswerkzaamheden, maar in de praktijk zal dit eerder zelden het geval zijn.

3.154. De hieronder voorgestelde bepalingen zijn gedeeltelijk geïnspireerd door de bondige maar heldere en grotendeels suppletieve Franse wetgeving, die thema's behandelt die ook in de Belgische rechtsleer aan de orde werden gesteld en die sowieso goed aansluit bij het Belgische contractenrecht. De tweede belangrijke inspiratiebron is het internationaal gekende AWES-standaardcontract van de Association of European Shipbuilders and Shiprepairers (thans Community of European Shipyards' Associations (CESA)). Dit gedetailleerde contract – hieronder aangeduid als 'AWES-contract' – werd bestudeerd om na te gaan welke typische kwesties een regeling behoeven³⁵⁰. Voor sommige aspecten werd een nadere vergelijking gemaakt met andere teksten, zoals het standaardcontract van The Japanese Shipowners' Association (SAJ). Het feit dat deze sectorvoorwaarden werden gebruikt als algemene inspiratiebron, betekent uiteraard niet dat met het oog op de redactie van de wetsbepalingen niet werd overgegaan tot een nadere belangenafweging. Voorts werd nog kennis genomen van de tekst van de algemene contractvoorwaarden van de Flanders Maritime Equipment Association (FLAMEA), de Nederlandse Vereniging van Ondernemingen in de Bedrijfstak Waterrecreatie (HISWA) en de Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI).

3.155. Er werd doelbewust van afgezien om in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek bepalingen op te nemen die in gelijkaardig detail zijn uitgewerkt als in de vermelde

³⁴⁷ Het Verdrag is immers ook niet van toepassing op

de koop van roerende zaken, gekocht voor persoonlijk gebruik of voor gebruik in gezin of huishouding, tenzij de verkoper te eniger tijd voor of bij het sluiten van de overeenkomst niet wist of had behoren te weten dat de zaken voor zodanig gebruik werden gekocht (art. 2, a)).

³⁴⁸ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 126-127.

³⁴⁹ Zie reeds Blauwboek 1, 180, nr. 1.217.

³⁵⁰ De gebruikte versie is die uit 2004.

standaardvoorwaarden van AWES en SAJ. De hier voorgestelde wetteksten beogen partijen en de rechter een eenvoudig hanteerbaar instrument aan te reiken om principiële problemen een oplossing te geven welke aansluit bij de in de betrokken sector gangbare afspraken. De meeste gevallen waarin een suppletieve wettelijke regeling nuttig zijn, betreffen eerder eenvoudige projecten, want voor complexe en kostbare werkzaamheden zullen meestal wel gedetailleerde contractuele afspraken worden uitgewerkt. Een wettelijke detailregeling ware des te minder verantwoord nu de internationaal gebezigde standaardovereenkomsten vaak worden geactualiseerd. Een bondige wettelijke regeling die alleen de principes vastlegt kan de tand des tijds allicht beter doorstaan.

3.156. In aanvulling op de hieronder toegelichte suppletieve contractbepalingen moet m.b.t. de betrokken activiteiten worden gewezen op de opname in het wetboek van regelingen over de hypotheek op schepen in aanbouw (art. 3.61) en het retentierecht van de scheepsbouwers en scheepsherstellers (art. 3.51) en op de overwegingen in dit verslag omtrent de positie van scheepsbouwers en -herstellers inzake scheepsvoorrechten³⁵¹.

3.157. In de hieronder voorgestelde bepalingen wordt niets geregeld over de vorm van de scheepsbouwovereenkomst. In artikel 5 van de voormelde Franse *Loi n° 67-5* wordt nochtans, zij het uitsluitend *ad probationem*, uitdrukkelijk opschriftstelling geëist, wat betreft wijzigingen van het initiële contract zelfs op straffe van nietigheid³⁵². De *ratio* is dat de opdrachtgever moet worden beschermd tegen kunstmatige prijsverhogingen. Een vergelijkbare regel geldt voor aannemingsovereenkomsten (art. 1793 B.W.). De regel wordt in Frankrijk nuttig geacht op het gebied van de pleziervaart³⁵³. Om vier redenen wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek van dergelijke vormvereisten afgezien. Ten eerste wordt het scheepsbouwcontract in de praktijk bijna altijd – gesofisticeerd of rudimentair – op schrift gesteld. Zelfs in de niet-professionele scheepvaart is een mondelinge scheepsbouwovereenkomst nauwelijks denkbaar. Het voorschrift zou op zich dus weinig baat opleveren. Ten tweede werd er ook m.b.t. de gewone koop-verkoop van schepen voor geopteerd om geen vormvoorschriften op leggen; daaromtrent wordt verwezen naar de uiteenzetting hierboven³⁵⁴. Het ware onlogisch om voor scheepsbouw een schriftelijke overeenkomst te eisen, en voor koop-verkoop niet. Ten derde blijkt de Franse wetgeving in de praktijk aanleiding te geven tot controverses, vooral wat betreft de sanctionering van het vormvoorschrift³⁵⁵. Ten vierde is de Franse regel opgesteld in een tijd waarin de consumentenwetgeving nog veel minder ontwikkeld was. Heden ten dage worden niet-professionele opdrachtgevers reeds verregaand beschermd door de algemene consumentenwetgeving, waarnaar onderstaande bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek overigens uitdrukkelijk verwijzen.

³⁵¹ Zie *infra*, nrs. 3.366-3.369.

³⁵² Vgl. art. 237 van de *Codice della Navigazione*, dat bepaalt dat het scheepsbouwcontract, zijn wijzigingen en de opzegging ervan op schrift moeten worden gesteld op straffe van nietigheid.

³⁵³ Bonassies-Scapel, 161, nr. 211.

³⁵⁴ Zie *supra*, nr. 3.139.

³⁵⁵ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 160-161, nr. 210; Remond-Gouilloud, 82, nr. 104; Rodière LN, 85-87, nr. 69; Rodière-du Pontavice, 77, nr. 70 en 81-82, nr. 73; Vialard, 275-276, nr. 320.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN SCHEEPSBOUWOVEREENKOMST, SCHEEPSOMBOUWOVEREENKOMST, SCHEEPSHERSTELLINGSOVEREENKOMST EN SCHEEPSUITRUSTINGSOVEREENKOMST]

A) WETTEKST

3.158.

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

17° “scheepsbouwovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met het bouwen van een schip;

18° “scheepsombouwovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met het afbouwen, verbouwen of aanpassen van een schip of scheepsbestanddelen;

19° “scheepsherstellingsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met het herstellen van een schip, scheepsbestanddelen of scheepstoebehoren, met uitzondering van verbruiksgoederen;

20° “scheepsuitrustingsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met de levering en de inbouw of plaatsing van scheepsbestanddelen of scheepstoebehoren, met uitzondering van verbruiksgoederen;

B) TOELICHTING

3.159. De definities onder 17°, 18°, 19° en 20° zijn noodzakelijk met het oog op de toepassing van het desbetreffende afzonderlijke Hoofdstuk 2 van Titel 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, waarin het rechtsregime van de bedoelde overeenkomsten op suppletieve wijze wordt geregeld, en van de regeling m.b.t. de scheepsretentierechten (art. 3.51-3.52). Dergelijke begripsomschrijvingen komen niet voor in de corresponderende, hierboven reeds

vermelde Franse wetgeving over scheepsbouwcontracten³⁵⁶ maar zijn wenselijk teneinde het toepassingsgebied van de bedoelde bepalingen te preciseren. Moge de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van vier onderscheiden begrippen in wetgevingstechnisch opzicht enigszins belastend lijken, met het oog op de specificering van het toepassingsgebied van de relevante materiële bepalingen is zij, zoals hieronder nog zal blijken, onontbeerlijk.

3.160. Bij de vaststelling van de juiste kwalificatie kan de vuistregel worden gehanteerd dat een scheepsbouwovereenkomst betrekking heeft op een nieuw schip, en een scheepsombouwovereenkomst, een scheepsherstellingsovereenkomst en een scheepsuitrustingsovereenkomst op een bestaand schip. Het feit dat een globale scheepsbouwovereenkomst ook de opdracht tot uitrusting van het schip omvat, impliceert niet dat er sprake is van twee afzonderlijke overeenkomsten: de globale kwalificatie als scheepsbouwovereenkomst heeft voorrang.

3.161. In de praktijk wordt de bouw van een schip wel eens uitgesplitst in een opdracht om het casco te bouwen, en een tweede opdracht om het casco af te werken en uit te rusten, m.a.w. om het schip af te bouwen. Deze opdrachten worden niet zelden gegeven aan werven op verschillende plaatsen, zelfs in verschillende continenten. Op de opdracht om een louter casco te bouwen kan de rechter waar zinvol de regels m.b.t. de scheepsbouwovereenkomst toepassen. De opdracht om het casco af te bouwen is in principe een scheepsombouwovereenkomst. Ook hier kan en moet de rechter met de aangereikte definities omspringen op een zinvolle, zo nodig flexibele manier, daar de wettekst niet kan anticiperen op alle mogelijke contractuele en feitelijke nuances.

3.162. De begrippen scheepstoebehoren en scheepsbestanddelen zijn gedefinieerd onder het hierboven toegelichte artikel 3.1, 11° en 12°.

Op te merken valt dat de scheepsbestanddelen o.m. definitief ingebouwde werktuigen omvatten. In de zin van de hier toegelichte definities van de scheepsombouw-, de scheepsherstellings- en de scheepsuitrustingsovereenkomsten is het feit dat de inbouw nog moet gebeuren, geen bezwaar om van scheepsbestanddelen te spreken. Een overeenkomst om een nieuwe scheepsmotor in te bouwen is dus een scheepsuitrustingsovereenkomst, ook al is de motor, die per definitie nog niet definitief is ingebouwd in de zin van artikel 1, 11°, slechts een toekomstig scheepsbestanddeel.

Voorts moet worden aangenomen dat een scheepsuitrustingsovereenkomst ook betrekking kan hebben op de vervanging van scheepsbestanddelen of scheepstoebehoren.

In de voorgestelde definities van de scheepsherstellings- en scheepsuitrustingsovereenkomsten worden verbruiksgoederen uitgezonderd. De bedoeling is om te vermijden dat de wel eens voorkomende vervanging van brandstoffen en andere verbruiksgoederen onder de bedoelde suppletieve rechtsregeling zou vallen.

3.163. Indien een overeenkomst tegelijk beantwoordt aan de omschrijving van de scheepsombouwovereenkomst en de scheepsherstellingsovereenkomst, heeft deze laatste kwalificatie voorrang. Telkens zich het specifieke geval voordoet van een schade (inbegrepen

³⁵⁶ Zie *supra*, nr. 3.150.

averij, defect of slijtage) die moet worden hersteld, gaat het m.a.w. om een scheepsherstellovereenkomst, ook wanneer bij die gelegenheid aanpassingen aan het schip worden aangebracht.

Een scheepsombouwovereenkomst betreft in de regel een vrijwillig investeringsproject, dat in economisch opzicht nader staat tot de scheepsbouwovereenkomst dan tot de scheepsherstellovereenkomst.

De scheepsuitrustingsovereenkomst is als afzonderlijke categorie gedefinieerd omdat het in de regel om beperkte projecten gaat, die doorgaans geen, beperktere of tijdelijke ingrepen aan het casco vergen. Hieronder valt bijv. het vervangen van een scheepsmotor. Deze meer courante activiteiten blijven in het Belgisch Scheepvaartwetboek grotendeels ongeregeld. De scheepsuitrustingsovereenkomst kan verschijnen als een specifieke vorm van een scheepsherstellovereenkomst. De specifieke kwalificatie als scheepsuitrustingsovereenkomst heeft dan voorrang.

3.164. De voorgestelde wettekst identificeert de scheepsonderhoudsovereenkomst doelbewust niet als een afzonderlijk contractstype. De reden is dat onderhoudsopdrachten vaak niet het gehele schip betreffen, maar bepaalde scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren of andere zaken, zodat een uniform wettelijk regime moeilijk is te ontwerpen. Niets belet dat de rechter, waar zinvol, bepaalde wetbepalingen bij analogie toepast.

Hetzelfde geldt t.a.v. overeenkomsten voor de sloop van schepen, die, ofschoon zij ook in België regelmatig voorkomen, evenmin een afzonderlijke wettelijke regeling vergen.

Een overeenkomst voor de renovatie van een schip kan, inz. wanneer een ingreep aan het casco gebeurt, een scheepsombouwovereenkomst zijn. Wanneer de overeenkomst hoofdzakelijk interieurrenovatie betreft, kan het gaan om een scheepsuitrustingsovereenkomst.

3.165. De toegelichte definities van de scheepsbouw-, scheepsombouw-, de scheepsherstellings- en scheepsuitrustingsovereenkomsten doelen op de hoofdovereenkomsten tussen, enerzijds, een scheepseigenaar, een reder, een beheerder of een gebruiker van het schip (bijv. ook een bewoner), en, anderzijds, zijn (hoofd)opdrachtnemer, in de regel een scheeps(herstellings)werf, een aannemer, een leverancier of een andere dienstverlener (welke in de voorgestelde wettekst allen zonder onderscheid als “scheepswerf” worden aangeduid). Wanneer deze hoofdopdrachtnemer (“scheepswerf”) zelf een beroep doet op een andere werf, aannemer, een leverancier of een andere dienstverlener, gaat het niet om een overeenkomst in de zin van de hier besproken definities.

De omstandigheid dat de scheepseigenaar of reder nog eigenaar of reder van het betrokken schip moet worden, of dat hij zelfs nog geen enkel ander schip heeft of beheert, is geen beletsel om hem in de zin van de toegelichte definitie als een opdrachtgever te beschouwen.

Het is overbodig in de wettekst te vermelden dat de opdrachtgever ook kan handelen door tussenkomst van een vertegenwoordiger (bijv. de kapitein of de scheepsagent).

B.2. ARTIKEL 3.12. MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

3.166.

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Artikel 3.12. Materiële toepassing

De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn van toepassing op de scheepsbouwovereenkomst en de scheepsombouwovereenkomst.

Op de scheepsherstellingsovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst zijn zij uitsluitend van toepassing in de mate dat dit uitdrukkelijk wordt bepaald.

B) TOELICHTING

3.167. Ten einde niet in elke bepaling het toepassingsgebied te moeten specificeren, gebeurt dit in één algemeen artikel. De begrippen scheepsbouwovereenkomst, scheepsombouwovereenkomst, scheepsherstellingsovereenkomst en scheepsuitrustingsovereenkomst zijn gedefinieerd in artikel 3.1, 17° tot 20°. De in dit Hoofdstuk opgenomen bepalingen zijn luidens artikel 3.12 alleen van toepassing op de scheepsbouwovereenkomst en de scheepsombouwovereenkomst en op de in dat kader handelende opdrachtgevers en opdrachtnemers (“scheepswerven”). Uitzonderingen zijn verderop uitdrukkelijk in de wettekst aangeduid. De scheepsherstellingsovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst vallen alleen onder dit Hoofdstuk in de mate dat dit uitdrukkelijk is bepaald.

3.168. Er wordt niet uitdrukkelijk bepaald dat dit Hoofdstuk niet van toepassing is op de eventuele bouw of herstelling van schepen voor eigen rekening, waarvan ook sprake is in de reglementering van de registratie van zeeschepen³⁵⁷. In het Franse recht wordt de bouw van schepen met eigen materialen en personeel aangeduid als “la construction par économie”. In de praktijk komt dit, althans in de commerciële scheepvaart, weinig voor (tenzij wanneer een scheepswerf op eigen initiatief of risico projecten opstart, om de onderneming gaande te houden). Deze werkwijze zou sowieso niet voldoen aan de begripsomschrijvingen opgenomen in artikel 3.1, 17°-20°. Derhalve is het overbodig in de wettekst uitdrukkelijk te bepalen dat deze situatie niet onder dit Hoofdstuk valt.

3.169. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden geen bepalingen opgenomen omtrent de loutere koop van schepen. Daarom bestaan ook in het buitenland nauwelijks of geen specifieke wettelijke bepalingen³⁵⁸. Naast het gemeen burgerlijk recht kan op de koop van schepen eventueel de wetgeving inzake handelspraktijken of deze inzake de koop van consumptiegoederen van toepassing zijn (zie ook het voorgestelde artikel 3.13). De in dit Hoofdstuk opgenomen bepalingen zijn alleszins *niet* van toepassing op koopovereenkomsten die *niet* beantwoorden aan de in artikel 3.1 gegeven definities van de scheepsbouw-, scheepsombouw-

³⁵⁷ Zie de toelichting bij art. 3.61 hieronder.

³⁵⁸ Vgl., voor Frankrijk, Bonassies-Scapel, 169-173, nrs. 223-229; zie reeds Blauwboek 1, 195, nr. 1.238.

en scheepsherstellingsovereenkomsten. Zij gelden m.a.w. niet voor de loutere koop-verkoop van een vooraf door of in opdracht van de verkoper door zijn opdrachtnemer geproduceerd schip, zoals de koop-verkoop van een seriejacht³⁵⁹.

3.170. Evenmin wordt expliciet in de voorgestelde wettekst bepaald dat het Hoofdstuk niet geldt voor de overeenkomst tussen een hoofdopdrachtnemer bij een scheepsbouwovereenkomst, een scheepsombouwovereenkomst, een scheepsherstellingsovereenkomst of een scheepsuitrustingsovereenkomst en de (onder)leverancier, (onder)aannemer of andere dienstverlener waarop hij een beroep doet. Deze uitsluiting volgt immers reeds uit de begripsomschrijvingen in artikel 3.1. Zij strookt met de interpretatie die wordt gegeven aan de corresponderende bepalingen van de Franse *Loi* n° 67-5³⁶⁰.

3.171. Het voorgestelde Hoofdstuk bevat geen specifieke IPR-bepalingen. Ter zake speelt de Rome I-Verordening³⁶¹.

3.172. Het voorgestelde Hoofdstuk is mede van toepassing op overheidsschepen. Wettelijke uitzonderingen zijn niet nodig gebleken. Contractuele afwijkingen zijn uiteraard ook in verband met overheidsschepen mogelijk.

B.3. ARTIKEL 3.13. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

3.173.

Artikel 3.13. Andere regelgeving

De bepalingen van dit Hoofdstuk doen in het bijzonder geen afbreuk aan:

1° de Wet van 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor produkten met gebreken;

2° de Wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming;

3° de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de verkopen aan consumenten.

B) TOELICHTING

3.174. In de Algemene Bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is uitdrukkelijk bepaald dat de erin opgenomen bepalingen geen afbreuk doen aan de consumentenwetgeving (zie art. 2.3).

De hier voorgestelde bepaling bevat in wezen slechts een, specificatie van die algemene regel. Inz. zullen de in dit Hoofdstuk opgenomen bepalingen in voorkomend geval worden aangevuld met of, in geval van onverenigbaarheid, moeten wijken voor dwingendrechtelijke wetgeving betreffende de productenaansprakelijkheid³⁶² en de marktpraktijken en deze vastgesteld ter

³⁵⁹ Vgl. Cass. fr., 13 oktober 1998, *DMF* 1999, 535, noot M. Ndende.

³⁶⁰ Rodière LN, 86, nr. 69.

³⁶¹ Zie en vgl. nader Mankowski, 422-426.

³⁶² Over de toepasbaarheid op scheepsbouw, zie Bonassies-Scapel, 168, nr. 221.

uitvoering van Richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen³⁶³, die ook van toepassing zijn op “overeenkomsten tot levering van te vervaardigen of voort te brengen consumptiegoederen” (art. 1649*bis*, § 3 B.W.), waaronder bijv. overeenkomsten voor de bouw van pleziervaartuigen kunnen vallen.

B.4. ARTIKEL 3.14. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

3.175.

Artikel 3.14. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 3.13 zijn nietig.

B) TOELICHTING

3.176. Zoals eerder toegelicht, zijn de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen in principe van aanvullend recht³⁶⁴. Uiteraard kan contractueel geen afbreuk worden gedaan aan de in artikel 3.13 bedoelde dwingende regelgeving. De besproken Franse wetgeving is eveneens suppletief, behalve op het vlak van de vrijwaring voor verborgen gebreken.

B.5. ARTIKEL 3.15. KWALIFICATIE

A) WETTEKST

3.177.

Artikel 3.15. Kwalificatie

De scheepsbouwovereenkomst is een koop, zelfs wanneer de opdrachtgever een deel van de materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren, plans, tekeningen of technische ontwerpen levert of toezicht houdt op de werf.

De scheepsuitrustingsovereenkomst is eveneens een koop.

De scheepsombouwovereenkomst en de scheepsherstellingsovereenkomst zijn een aanneming.

B) TOELICHTING

3.178. De voorgestelde bepaling, welke niet in de corresponderende Franse wet voorkomt, regelt, op aanvullende wijze, de kwalificatie van de scheepsbouw-, scheepsombouw-, scheepsuitrustings-

³⁶³ *Pb*, 7 juli 1999, L 171/12; W. 1 september 2004 betreffende de bescherming van de consumenten bij verkoop van consumptiegoederen (*B.S.* 21 september 2004).

³⁶⁴ Zie Blauwboek 1, 174-175, nr. 1.208.

en scheepsherstellingsovereenkomsten. Suppletieve wettelijke kwalificaties zijn des te nuttiger nu in het gemeen Belgisch recht onzekerheid bestaat over de algemene criteria voor de afbakening tussen koop en aanneming³⁶⁵. De voorgestelde wetsbepaling komt in de plaats van deze gemeenrechtelijke criteria en beoogt, zonder te vervallen in rigide oplossingen, de desbetreffende controverses zoveel mogelijk te neutraliseren en een minimum aan rechtszekerheid te creëren voor het geval de door partijen gesloten overeenkomst niet helder is.

3.179. De bepaling vermijdt ten eerste verwarring over de kwalificatie van de scheepsbouwovereenkomst. Er wordt voor geopteerd om deze overeenkomst niet als een aannemingsovereenkomst te kwalificeren, maar als een koopovereenkomst betreffende een tot stand te brengen goed. Het behoeft geen betoog dat dit belangrijke consequenties heeft voor het eigendomsstatuut van het schip in aanbouw en de materialen op de werf, het gezag over de werkzaamheden, de positie van partijen bij faillissement, de waarborgverplichtingen, enz. De in de voorgestelde bepaling naar voren geschoven kwalificatie strookt met de visie van de meerderheid van de – eerder schaarse – Belgische rechtspraak en rechtsleer ter zake³⁶⁶. Niemand minder dan De Page verdedigde echter de kwalificatie als aanneming³⁶⁷, en ook in een recente internationale rechtsvergelijkende studie wordt gesuggereerd dat deze kwalificatie in België de meest voorkomende is³⁶⁸. Het is dus nuttig de knoop wetgevend door te hakken, en hierbij wordt de meerderheid gevolgd. Het feit dat de scheepsbouw voor andermans rekening in het Frans een “construction *au forfait* ou *à l’entreprise*” wordt genoemd, belet ook in Frankrijk overigens niet de kwalificatie als koop³⁶⁹. Het Franse recht heeft de Belgische rechtsleer over de kwestie trouwens sterk beïnvloed³⁷⁰. Andere landen waar het scheepsbouwcontract als een koop wordt gekwalificeerd zijn Denemarken, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Zweden; de aannemingskwalificatie wordt geprefereerd in Duitsland, Italië, Japan en Korea³⁷¹. In het AWES-contract wordt duidelijk geopteerd voor de koop. De hier voorgestelde kwalificatie sluit dus ook aan bij de overwegende zienswijze van de Europese zeescheepsbouwsector.

3.180. De formulering van de voorgestelde bepaling leidt ertoe dat alleen wanneer de opdrachtgever van een bouwproject *alle* materialen ter beschikking stelt, het om een aanneming gaat. In de praktijk komt dit echter nauwelijks of niet voor. Het begrip toezicht omvat o.m. de inspecties bedoeld in artikel 3.21.

3.181. De scheepsuitrustingsovereenkomst is in principe een koop. Ter zake geldt het gemeen recht. Behoudens de hier geregelde suppletieve kwalificatie, wordt deze overeenkomst in dit

³⁶⁵ Omtrent dit laatste, zie o.m. Burssens, F., *Aannemingsrecht*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2001, 32-34, nrs. 9-12; Goossens, W., *Aanneming van werk: Het gemeenrechtelijk dienstencontract*, Brugge, die Keure, 2003, 51-107, nrs. 43-118; Tilleman, B., *Bijzondere overeenkomsten. A. Verkoop. Deel 1. Totstandkoming en kwalificatie van de koop*, Antwerpen, E. Story-Scientia, 2001, 310-331, nrs. 799-846.

³⁶⁶ Zie o.m. Gent, 2 december 1959, *Pas.* 1961, II, 131; Arb. Besl., 27 mei 1970, *RHA* 1971, 121; Aeby-Deceuninck RN, 25, nr. 42; De Decker, 7, nr. 6, vn. 20; vooral Smeesters-Winkelmolen I, 18-22, nr. 6; Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 3, nr. 3; zie tenslotte Fransen, W., “L’action directe du sous-entrepreneur d’un chantier naval contre le maître de l’ouvrage, propriétaire du navire en construction”, te verschijnen in LA Huybrechts (2011).

³⁶⁷ De Page IV, inz. 1005-1006, nr. 873; zie voorts bijv. Gent, 22 juli 1904, *Pas.* 1905, II, 290.

³⁶⁸ Clarke, 48, vn. 4.

³⁶⁹ Zie Rodière LN, 85, nr. 69 en 87, nr. 71; voorts o.m. Bonassies-Scapel, 162, nr. 213; Remond-Gouilloud, 81-82, nr. 104; Vialard, 277, nr. 323; zie reeds Marais, G., “De la condition juridique du constructeur de navires”, *RDMC* 1926, (1), 2-3.

³⁷⁰ Zie de bronnen in Smeesters-Winkelmolen I, 18-22, nr. 6 alsook Rodière LN, 90, nr. 71.

³⁷¹ Zie de gegevens in Clarke, 14-16.

Hoofdstuk niet geregeld. De kwalificatie is echter nuttig omdat in de praktijk vrij vaak discussies worden gevoerd over het contract voor de levering en installatie van een scheepsmotor of scheepstoebehoren³⁷².

3.182. Wat betreft de scheepsombouwovereenkomst wordt in de voorgestelde suppletieve kwalificatie de voorrang gegeven aan het aannemingselement. Ook hier gaat het maar om een wettelijk vangnet voor het geval partijen niet zelf een kwalificatie hebben vastgesteld.

3.183. De scheepsherstellingsovereenkomst is in principe een aanneming, ook wanneer de werf materialen of machines levert. Ook deze overeenkomst valt grotendeels buiten het toepassingsgebied van dit Hoofdstuk. Voor zover bekend bestaan overigens geen internationaal gebezigde typecontracten.

3.184. Op te merken valt dat de interpretatieregel vervat in artikel 1602, tweede lid B.W. ingevolge artikel 2.15, § 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet van toepassing is.

B.6. ARTIKEL 3.16. REGISTRATIE, TEBOEKSTELLING EN CLASSIFICATIE

A) WETTEKST

3.185.

Artikel 3.16. Registratie, teboekstelling en classificatie

§ 1. Tenzij de toepasselijke publiekrechtelijke regelgeving anders bepaalt, gebeuren de registratie en de teboekstelling van het schip of het schip in aanbouw door en op kosten van de opdrachtgever.

Alle kosten in verband met de registratie en de teboekstelling zijn te zijnen laste.

§ 2. De classificatiemaatschappij wordt aangeduid in gemeen akkoord tussen de opdrachtgever en de scheepswerf en, bij gebreke van dergelijk akkoord, door de opdrachtgever.

Alle kosten in verband met de classificatie zijn ten laste van de scheepswerf, tenzij de classificatiemaatschappij uitsluitend door de opdrachtgever is aangeduid.

B) TOELICHTING

3.186. De voorgestelde bepaling reflecteert ten dele wat internationaal gangbaar is (vgl. art. 1(c) AWES-contract en art. I SAJ-contract³⁷³).

3.187. De hier voorgestelde regeling m.b.t. de contractuele verantwoordelijkheid voor registratie of teboekstelling geldt onverminderd de publiekrechtelijke regelgeving.

³⁷² Vgl., omtrent de levering en plaatsing van een scheepsmotoronderdeel opterend voor een gemengde kwalificatie, Kh. Oostende, 21 januari 1965, *JPA* 1965, 261.

³⁷³ Vgl. nochtans Clarke, 35.

Het Scheepsregistratiebesluit bepaalt dat een zeeschip dat in aanbouw is voor rekening van derden binnen dertig dagen nadat het bouwcontract is ondertekend, wordt geregistreerd op aanvraag van de bouwer of van degene voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst (art. 22, eerste lid). Het Scheepsregistratiebesluit bepaalt ook dat als de bouwer het zeeschip voor eigen rekening bouwt, hij zelf zijn aanvraag indient binnen dertig dagen nadat hij met de bouw begonnen is, en bij zijn aanvraag een in dubbel opgemaakt en door hemzelf ondertekend geschrift voegt waarbij hij verklaart uitsluitend eigenaar te zijn van dat zeeschip (art. 24, § 1). Die hypothese is hier echter niet relevant omdat er geen scheepsbouwovereenkomst met een opdrachtgever in het spel is.

Voorts bepaalt de Zeewet dat een binnenschip dat in België in aanbouw is, wordt teboekgesteld “op aangifte van de bouwer of door hem voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst” (art. 272*bis*, § 5).

B.7. ARTIKEL 3.17. NORMEN EN SPECIFICATIES

A) WETTEKST

3.188.

Artikel 3.17. Normen en specificaties

§ 1. De scheepswerf moet ervoor zorgen dat het schip, de scheepsbestanddelen en het scheepstoebehoren voldoen aan de door of krachtens de wet en door de classificatiemaatschappij vastgestelde normen en aan de contractuele specificaties.

De in het vorige lid bedoelde normen zijn deze welke op het ogenblik van de sluiting van de overeenkomst gelden voor de wateren waar het schip zal worden gebruikt.

§ 2. Paragraaf 1 is mede van toepassing op de scheepsherstellingsovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst. De verplichting van de scheepswerf bij een dergelijke overeenkomst of bij een scheepsombouwovereenkomst in verband met het voldoen aan de normen en specificaties geldt slechts binnen de perken van diens opdracht.

B) TOELICHTING

3.189. De hier geregelde aangelegenheid is doorgaans het voorwerp van uitdrukkelijke bedingen (zie bijv. art. 1(c) AWES-contract). Soms komt het echter voor dat partijen geen duidelijke afspraken maken over de geldende normen. Dit kan problemen opleveren wanneer de werf is gelegen in een ander land dan dat waar het schip zal worden gebruikt, en de toepasselijke normen van land tot land verschillen. Ook komt het voor de normen tijdens de werkzaamheden worden gewijzigd. De voorgestelde bepaling creëert een vangnet voor het geval het contract hierover het stilzwijgen bewaart of onduidelijk is.

Een situatie waarin de werf geen kennis heeft van de wateren waar het schip zal worden ingezet, zal zich in de praktijk niet te snel voordoen. T.a.v. een gewoon zeegaand vrachtschip zal de werf ervan uit moeten gaan dat het schip internationale zeewateren moet kunnen bevaren. De werf zal zich desnoods speciaal bij de opdrachtgever moeten informeren. Wanneer een

binnenvaartpassagiersschip wordt gebouwd, en de opdrachtgever niet specificeert of wenst te specificeren in welke wateren het schip zal worden geëxploiteerd, mag de werf uiteraard terugvallen op de normen die gelden in het land waar de werf gelegen is, doch steeds rekening houdend met het soort wateren waarvoor het schip blijkens zijn ontwerp geschikt dient te zijn.

3.190. De besproken bepaling kan eveneens gelden voor de scheepsherstellingsovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst, met dien verstande dat een opdrachtnemer bij dergelijke overeenkomst, of bij een scheepsombouwovereenkomst, uiteraard geen verantwoordelijkheid op zich moet nemen voor de toestand van het schip, de scheepsbestanddelen of het scheepstoebehoren buiten de sfeer van zijn specifieke opdracht. Zo draagt de leverancier van een nieuwe scheepsmotor uiteraard geen verantwoordelijkheid voor de structuursterkte of de huiddikte van het schip, of voor de staat van de navigatiehulpmiddelen.

B.8. ARTIKEL 3.18. ONDERAANNEMING

A) WETTEKST

3.191.

Artikel 3.18. Onderaanneming

De scheepswerf heeft het recht om een beroep te doen op andere, door hem aangeduide leveranciers of dienstverleners.

B) TOELICHTING

3.192. De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door het AWES-contract (artt. 1(e) en 2(b)).

B.9. ARTIKEL 3.19. GOEDKEURING VAN ONTWERPEN

A) WETTEKST

3.193.

Artikel 3.19. Goedkeuring van ontwerpen

De scheepswerf legt de door hem opgestelde plans, tekeningen en technische ontwerpen alsook de technische gegevens betreffende de werktuigen ter goedkeuring voor aan de opdrachtgever.

§ 2. De vorige paragraaf is mede van toepassing op de scheepsherstellingsovereenkomst.

B) TOELICHTING

3.194. Ook deze bepaling is een vereenvoudigde formulering van een gangbaar principe (zie bijv. art. 2 (b) AWES-contract). Het is uiteraard niet van toepassing op plans, tekeningen en technische ontwerpen die werden opgesteld door de opdrachtgever zelf, of op de technische

gegevens betreffende de door deze laatste geleverde voortbewegingswerktuigen of andere machineriën.

B.10. ARTIKEL 3.20. WIJZIGINGEN

A) WETTEKST

3.195.

Artikel 3.20. Wijzigingen

§ 1. De opdrachtgever heeft het recht om aan de specificaties wijzigingen aan te brengen. De scheepswerf kan weigeren aan deze wijzigingen gevolg te geven wanneer zulks de uitvoering van zijn andere opdrachten in het gedrang zou brengen.

De scheepswerf kan een in het licht van de wijzigingen redelijk verantwoord voorstel doen voor een aanpassing van de prijs, de opleveringsdatum en andere afspraken. Hij is er slechts toe gehouden aan de wijzigingen gevolg te geven zodra partijen over deze aanpassingen overeenstemming hebben bereikt.

§ 2. De scheepswerf heeft het recht om aan de specificaties wijzigingen aan te brengen op voorwaarde dat zij:

1° minimaal zijn;

2° noodzakelijk zijn met het oog op de organisatie van zijn werk;

3° de prestaties van het schip niet negatief beïnvloeden;

4° niet strijdig zijn met de in artikel 3.17 bedoelde normen;

5° vóór hun uitvoering ter kennisname aan de opdrachtgever worden meegedeeld.

De scheepswerf die zelf wijzigingen aanbrengt heeft geen recht op een meerprijs.

§ 3. Wanneer de in artikel 3.17 bedoelde normen vóór de levering worden gewijzigd, plegen partijen overleg over de eventuele aanpassing van de overeenkomst. Tenzij de opdrachtgever uitdrukkelijk verzoekt om de werken op zijn risico verder te zetten overeenkomstig de oude normen, zal de scheepswerf de gewijzigde normen in acht nemen, en aan de opdrachtgever de daaruit volgende redelijke min- dan wel meerprijs in rekening brengen.

§ 4. De derde paragraaf is van overeenkomstige toepassing op de scheepsherstellingsovereenkomst.

B) TOELICHTING

3.196. De eerste twee paragrafen van de voorgestelde bepaling betreffen door één van de partijen gewenste wijzigingen en parafraseren wat internationaal gangbaar is (zie art. 3 van het AWES-contract).

De derde paragraaf betreft de impact van wijzigingen in de publiekrechtelijke regelgeving of in de classificatienormen, die per definitie tot stand komen buiten toedoen van de partijen. De voorgestelde regeling geeft de opdrachtgever de keuze om – volledig op zijn eigen risico –

genoegen te nemen met een schip dat voldoet aan voorbijgestreefde normen en mogelijk ter plekke zelfs niet wettig in de vaart kan worden gebracht, of om de aanpassing aan de nieuwe normen te aanvaarden, mits hij dan de door de scheepswerf redelijk bepaalde meerprijs op zich neemt (in theorie is ook de hypothese van een minprijs denkbaar). De normale situatie is uiteraard dat het schip wordt aangepast. De werf zal daar dan ook toe overgaan behoudens uitdrukkelijk verzet van de opdrachtgever³⁷⁴.

B.11. ARTIKEL 3.21. INSPECTIES TIJDENS HET WERK

A) WETTEKST

3.197.

Artikel 3.21. Inspecties tijdens het werk

§ 1. De opdrachtgever heeft het recht om tijdens de werkzaamheden inspecties uit te voeren. Daartoe verleent de scheepswerf aan de opdrachtgever toegang tot de werf en stelt hij hem de nodige faciliteiten ter beschikking.

§ 2. De vorige paragraaf is mede van toepassing op de sloopovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst.

B) TOELICHTING

3.198. De voorgestelde bepaling herneemt, in een vereenvoudigde formulering, internationaal gangbare bepalingen (zie bijv. art. 2 AWES-contract). Het uitvoeren van inspecties is voor de opdrachtgever een recht en geen verplichting. De toepasselijkheid op de sloopovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst is evident.

B.12. ARTIKEL 3.22. BESLECHTING VAN TECHNISCHE GESCHILLEN

A) WETTEKST

3.199.

Artikel 3.22. Beslechting van technische geschillen

De met de opvolging van het project belaste classificatiemaatschappij is mede belast met de beslechting van de technische geschillen die zich voordoen tot aan de uitnodiging tot aanvaarding.

³⁷⁴ Vgl. omtrent deze kwestie Clarke, 27-29.

B) TOELICHTING

3.200. De voorgestelde regel is in overeenstemming met internationaal gangbare regelingen (zie art. I.3 SAJ-contract)³⁷⁵. De regel geldt alleen wanneer een classificatiemaatschappij door partijen werd belast met de volledige opvolging van het project. Een classificatiemaatschappij die bijv. slechts wordt betrokken bij één specifiek aspect, of waarvan de rol beperkt is tot een voorafgaande advisering, kan uiteraard maar met technische geschillenbeslechting worden belast na een specifieke opdracht daartoe, gezamenlijk door partijen gegeven. De in de bepaling bedoelde uitnodiging tot aanvaarding is geregeld in artikel 3.24, § 1.

B.13. ARTIKEL 3.23. PROEFVAARTEN

A) WETTEKST

3.201.

Artikel 3.23. Proefvaarten

De scheepswerf houdt op eigen kosten en risico een proefvaart.

De proefvaart heeft tot doel na te gaan of het schip naar behoren functioneert en of het voldoet aan de normen en specificaties.

De scheepswerf kan verschillende proefvaarten houden.

De opdrachtgever heeft het recht om bij elke proefvaart aanwezig te zijn. De scheepswerf nodigt hem daartoe uit.

Indien de proefvaart uitwijst dat het schip niet naar behoren functioneert of niet voldoet aan de normen of de specificaties, voert de scheepswerf op eigen kosten de werken uit die nodig zijn om deze gebreken weg te nemen.

B) TOELICHTING

3.202. De voorgestelde bepaling is eveneens geïnspireerd door gangbare contractsbepalingen (zie o.m. art. 4(a), (b) en (d) AWES-contract). De Franse wetgeving bevestigt eveneens de praktijk van een proefvaart voorafgaand aan de levering (art. 6 van *Loi* n° 67-5). De aanwezigheid bij de proefvaart impliceert voor de opdrachtgever uiteraard het recht om opmerkingen te maken.

³⁷⁵ Zie nader Clarke, 106.

B.14. ARTIKEL 3.24. AANVAARDING

A) WETTEKST

3.203.

Artikel 3.24. Aanvaarding

§ 1. Na de proefvaart en de desgevallend erop volgende werken, nodigt de scheepswerf de opdrachtgever uit om over te gaan tot aanvaarding.

§ 2. Wanneer het schip naar behoren functioneert en voldoet aan de normen en de specificaties, is de opdrachtgever verplicht om het te aanvaarden.

§ 3. De opdrachtgever is eveneens verplicht om het schip te aanvaarden wanneer de afwijkingen van de specificaties, zelfs deze betreffende snelheid, draagvermogen, capaciteit en brandstofverbruik, minimaal zijn en de normale exploitatie van het schip niet in het gedrang brengen. De opdrachtgever heeft echter recht op een passende prijsvermindering of schadevergoeding.

§ 4. Wanneer de opdrachtgever het schip weigert, moet hij de redenen daarvan aan de scheepswerf mee te delen.

§ 5. Onverminderd artikel 3.30, stelt de aanvaarding op voor partijen bindende wijze vast dat het schip naar behoren functioneert en voldoet aan de normen en de specificaties. Zij verplicht partijen om over te gaan tot oplevering.

B) TOELICHTING

3.204. Ook deze regeling is geïnspireerd door internationaal gangbare regelingen (zie art. 4(d) en 5 AWES-contract). Zij voert dienovereenkomstig een specifieke terminologie en procedure in. Typisch wordt na de proefvaart overgegaan tot een aanvaarding (“acceptance”), waardoor de conformiteit van het schip wordt vastgesteld. Pas daarna grijpt de oplevering (“delivery”) plaats, waardoor de eigendom en het risico overgaan, en welke gepaard gaat met de overdracht van alle relevante documenten. Deze laatste, tweede fase is geregeld in artikel 3.25. Terminologisch wordt eveneens aangesloten bij de gangbare internationale standaardcontracten (zie het AWES-contract alsook het SAJ-contract). De in het kooprecht gebruikte term “levering” wordt vervangen door de term “oplevering” uit het aannemingsrecht³⁷⁶. Uiteraard staat het partijen vrij om contractueel alternatieve procedures en termen te hanteren. Ook moet duidelijk zijn dat aanvaarding en zelfs oplevering, indien zij niet worden geformaliseerd, kunnen blijken uit de feitelijke houding van partijen.

3.205. De in § 3 bedoelde toleranties worden normaal in detail beschreven in de overeenkomst³⁷⁷. In de voorgestelde suppletieve wettekst wordt noodgedwongen een meer algemene omschrijving

³⁷⁶ Art. 6 van de Franse Loi n° 67-5 bezigt de term “la recette”.

³⁷⁷ Zie nader Clarke, 135-141.

gegeven, die zal moeten worden ingevuld door de rechter. Het criterium van de normale exploitatie van het schip verwijst naar de doelstellingen ten tijde van het geven van de opdracht en het bepalen van de specificaties. De keuze tussen prijsvermindering of schadevergoeding komt toe aan de opdrachtgever; eventueel kunnen beide worden gecombineerd.

3.206. Paragraaf 4 behoeft geen commentaar.

3.207. De omschrijving van de rechtsgevolgen van de aanvaarding in § 5 is mede geïnspireerd door het SAJ-contract (art. VI.5). De verwijzing naar artikel 3.30 maakt duidelijk dat de aanvaarding geen afbreuk doet aan de vrijwaring voor verborgen gebreken. Conform het gemeen kooprecht heeft de aanvaarding uiteraard wel als gevolg dat er geen sprake meer kan zijn van zichtbare gebreken. De vermelding “op voor partijen bindende wijze” beoogt duidelijk te maken dat de bevoegde overheid vrij blijft om op te treden wanneer zij vaststelt dat het schip niet voldoet aan de toepasselijke veiligheidsreglementering, welke van openbare orde en strafrechtelijk gesanctioneerd is. Ook andere derden blijven vrij om te bewijzen dat het schip in realiteit bijv. niet voldeed aan de toepasselijke classificatienormen.

B.15. ARTIKEL 3.25. OPLEVERING

A) WETTEKST

3.208.

Artikel 3.25. Oplevering

§ 1. De oplevering wordt vastgesteld in een door de opdrachtgever en de scheepswerf ondertekend proces-verbaal.

§ 2. Het schip wordt opgeleverd op de werf.

§ 3. De scheepswerf levert het schip op vrij van alle lasten.

§ 4. Bij de oplevering overhandigt de scheepswerf aan de opdrachtgever alle relevante stukken, waaronder een bouwcertificaat, een verklaring dat het schip of de werken vrij zijn van alle lasten en alle relevante plans en technische documenten.

§ 5. De opdrachtgever moet het schip onmiddellijk bij oplevering in bezit nemen en het met redelijke spoed van de werf verwijderen.

§ 6. De opdrachtgever is ertoe gehouden de overblijvende, met het oog op de proefvaart door de scheepswerf aan boord gebrachte verbruiksgoederen tegen kostprijs van de scheepswerf over te kopen.

B) TOELICHTING

3.209. De voorgestelde principes zijn geïnspireerd door internationaal gangbare regelingen (vgl. art. 6(a) en (b) en 4(f) AWES-contract).

B.16. ARTIKEL 3.26. UITVOERINGSTERMIJN

A) WETTEKST

3.210.

Artikel 3.26. Uitvoeringstermijn

§ 1. In geval van overschrijding van de voor de oplevering overeengekomen tijd, heeft de opdrachtgever recht op schadevergoeding.

§ 2. Tenzij met akkoord van de opdrachtgever, kan de oplevering niet plaatshebben vóór de overeengekomen tijd.

Ingeval het schip klaar is vóór de overeengekomen tijd, heeft de scheepswerf geen recht op een premie.

B) TOELICHTING

3.211. De voorgestelde regeling is geïnspireerd door wat internationaal gangbaar is (vgl. art. 6(c) AWES-contract). De reden waarom in § 2 wordt bepaald dat de opdrachtgever niet kan worden gedwongen om het schip voor de overeengekomen tijd in ontvangst te nemen, is dat hij in de praktijk vaak zal gebonden zijn door met derden gesloten overeenkomsten betreffende de financiering, de bemanning en de exploitatie van het schip. Een voortijdige levering kan die afspraken in het gedrang brengen³⁷⁸. Het is uiteraard mogelijk om in afwijking van § 2, tweede lid wél een recht op een premie af te spreken. In niet-commerciële contracten lijkt dit eerder ongebruikelijk.

B.17. ARTIKEL 3.27. PRIJS

A) WETTEKST

3.212.

Artikel 3.27. Prijs

**Behoudens toepassing van artikel 3.20 is de prijs onveranderlijk.
Hij is verschuldigd bij oplevering.**

³⁷⁸ Zie hierover Clarke, 77.

B) TOELICHTING

3.213. De voorgestelde bepaling is bij uitstek een vangnetbepaling, want, zoals in de toelichting bij het volgende artikel vermeld, zijn in de praktijk andere contractuele regelingen gangbaar. Ingevolge het voorgestelde eerste lid is de prijs onveranderlijk tenzij wanneer artikel 3.20 betreffende wijzigingen van de specificaties toepassing vindt of, uiteraard, wanneer het contract uitdrukkelijke prijsherzieningsclausules (“escalation clauses”) bevat³⁷⁹.

3.214. Wanneer de partijen een gefaseerde betaling beogen, moeten zij die uitdrukkelijk overeengekomen. Het is onmogelijk in een wettekst een op alle situaties toepasbare fasering te omschrijven. Ook in Frankrijk wordt overigens aangenomen dat de prijs, behoudens afwijkend beding, betaalbaar is bij levering³⁸⁰.

B.18. ARTIKEL 3.28. EIGENDOM EN RISICO

A) WETTEKST

3.215.

Artikel 3.28. Eigendom en risico

§ 1. De scheepswerf is eigenaar van het schip of het schip in aanbouw tot aan de oplevering.

§ 2. Tenzij ze ter beschikking zijn gesteld door de opdrachtgever of geleverd door een derde onder eigendomsvoorbehoud, is de scheepswerf eveneens eigenaar van de op de werf aanwezige en met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken, en verblijven ze op de werf op zijn risico.

§ 3. De scheepswerf kan uitsluitend over de in § 1 en 2 bedoelde zaken beschikken en er een hypotheek op vestigen wanneer hij er eigenaar van is en na voorafgaande schriftelijke goedkeuring door de opdrachtgever.

§ 4. De eigendom, het risico, de verantwoordelijkheid voor de veiligheid en het gebruik van het schip en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder tegenover derden gaan naar de opdrachtgever over bij de oplevering.

§ 5. De scheepswerf behoudt na oplevering de intellectuele rechten op de door hem opgestelde specificaties, tekeningen, plans en technische ontwerpen. De opdrachtgever heeft evenwel het recht om deze specificaties, tekeningen, plans en technische ontwerpen te gebruiken in het raam van de normale exploitatie van het schip, inbegrepen eraan uit te voeren werken.

³⁷⁹ Zie daarover nader Clarke, 17-29.

³⁸⁰ Rodière-du Pontavice, 81, nr. 73.

§ 6. De paragrafen 1 en 4 zijn uitsluitend van toepassing op de scheepsbouwovereenkomst.

B) TOELICHTING

3.216. De voorgestelde bepaling bevestigt in wezen internationaal gangbare principes (vgl. art. 8 AWES-contract en het ook op dit punt meer summiere art. 6 van de Franse *Loi* n° 67-5).

3.217. De in § 1 en 4 verankerde eigendomsoverdracht bij oplevering (“delivery”) is niet alleen conform het AWES-contract en bestaand Belgisch recht³⁸¹, maar geldt ook naar het gemeen recht van landen als Canada, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Japan, Korea, Nederland, Portugal, Spanje en het Verenigd Koninkrijk³⁸². Zij belet echter geenszins andersluidende bedingen, i.h.b. een afspraak waarbij de eigendom van het schip in aanbouw op de opdrachtgever overgaat naarmate de bouw vordert en schijven van de koopprijs worden betaald. Dergelijke gefaseerde regeling komt in de praktijk vaak voor, maar vergt, blijkens rechtspraak, ook naar huidig recht een uitdrukkelijk contractueel beding³⁸³. Ook clauses van eigendomsvoorbehoud worden in de sector vaak toegepast, en blijven in principe uiteraard geldig. De regeling van het eigendomsrecht is o.m. van belang om te weten wie bevoegd is om op het schip in aanbouw een hypotheek te vestigen (zie art. 3.61) en voor de positie van partijen bij faillissement. Het is nuttig om aan afwijkende clauses publiciteit te geven door inschrijving in een schepenregister. Aan de vraag naar de eigendomsverhouding tussen bouwer en opdrachtgever in het geval van gefaseerde eigendomsoverdracht wordt hieronder nog aandacht besteed³⁸⁴. In het hieronder toegelichte artikel 3.51 is een bijzonder scheepsretentierecht ingevoerd.

3.218. In § 2 is een duidelijke regeling opgenomen i.v.m. het statuut van de op de werf geïdentificeerde maar nog niet in het schip verwerkte of ingebouwde materialen, machineriën, uitrusting e.d. De desbetreffende regeling is internationaal op uiteenlopende wijze geregeld. De hier verkozen oplossing strookt evenwel met een gangbare zienswijze op het meer specifieke gebied van de hypotheekering van schepen in aanbouw, die o.m. vertaald is in het Scheepsbouwverdrag 1967 (art. 8)³⁸⁵. Eventueel door de opdrachtgever zelf geleverde materialen etc. verblijven op de werf op risico van de opdrachtgever, onverminderd de aansprakelijkheid van de scheepswerf voor het door zijn fout veroorzaakte verlies.

3.219. In overeenstemming met het AWES-contract is in § 3 gestipuleerd dat de werf alleen kan overgaan tot daden van beschikking en hypotheekering na voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de opdrachtgever. Naar verluidt komt dit in de praktijk echter niet vaak voor. De mogelijkheid moet echter worden opengehouden.

3.220. In § 4 is bepaald dat met de eigendom ook het risico, de verantwoordelijkheid voor de veiligheid en het gebruik van het schip en de aansprakelijkheid tegenover derden naar de opdrachtgever overgaan. Wat het eerste punt betreft geldt dus de ter zake internationaal

³⁸¹ Smeesters-Winkelmolen I, 20, nr. 6.

³⁸² Zie de gegevens in Clarke, 48-50 en 56-57 maar ook *ibid.*, 50-52 voor landen met een andere regeling.

³⁸³ Gent, 2 december 1959, *Pas.* 1961, II, 131.

³⁸⁴ Zie *infra*, nr. 3.502.

³⁸⁵ Zie nader Clarke, 52.

gangbare³⁸⁶ regel *res perit domino*. Het tweede punt is geregeld conform het AWES-contract. Het derde maakt een verbinding met de in Titel 3 opgenomen regeling betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Overeenkomstig artikel 3.13 doet dit geen afbreuk aan de wetgeving inzake productenaansprakelijkheid.

3.221. In § 6 is i.h.b. duidelijk gemaakt dat de regel dat de eigendom van het schip overgaat bij levering uiteraard niet geldt bij de verbouwing van een bestaand schip. Hoe de overgang van eigendom, risico etc. in dat verband gebeurt wordt overgelaten aan de contractpartijen en de rechter, die ook kan terugvallen op het gemeen recht.

B.19. ARTIKEL 3.29. VERZEKERING

A) WETTEKST

3.222.

Artikel 3.29. Verzekering

De scheepswerf verzekert het schip of het schip in aanbouw en alle met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken aan de in de scheepsbouwsector gebruikelijke voorwaarden.

De begunstigde van de verzekering is de scheepswerf.

De scheepswerf wendt de ontvangen verzekeringspenningen aan ter herstelling van de aan de verzekerde zaken toegebrachte schade.

B) TOELICHTING

3.223. De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde vertaling van internationaal gangbare afspraken (zie inz. art. 9 AWES-contract)³⁸⁷.

B.20. ARTIKEL 3.30. VRIJWARING VOOR VERBORGEN GEBREKEN

A) WETTEKST

3.224.

Artikel 3.30. Vrijwaring voor verborgen gebreken

§ 1. De scheepswerf vrijwaart de opdrachtgever voor verborgen gebreken, zelfs wanneer deze laatste bij de oplevering geen voorbehoud heeft gemaakt en zelfs wanneer zij zijn veroorzaakt door ontwerpfouten.

§ 2. De scheepswerf wordt vermoed de gebreken van de zaak gekend te hebben.

³⁸⁶ Zie Clarke, 61.

³⁸⁷ Zie nader Clarke, 64-75.

§ 3. De opdrachtgever die tijdens de werkzaamheden inspecties uitvoerde kan geen vordering instellen wegens gebreken die hij bij die gelegenheid heeft vastgesteld of redelijkerwijze had kunnen vaststellen.

§ 4. De vordering tot vrijwaring voor verborgen gebreken verjaart door verloop van twee jaar. Deze termijn begint te lopen vanaf de ontdekking van het verborgen gebrek en, in geval van gerechtelijk deskundigenonderzoek naar de betrokken gebreken, niet vroeger dan de dag nadat het eindverslag ter griffie is neergelegd.

§ 5. In afwijking van artikel 1649*quater*, § 5 van het Burgerlijk Wetboek zijn na het verstrijken van de termijn van twee jaar bedoeld in § 1 van hetzelfde artikel de voorgaande paragrafen van toepassing.

In afwijking van § 4 begint de daar bedoelde termijn van één jaar te lopen na het verstrijken van de termijn van twee jaar bedoeld in artikel 1649*quater*, § 1 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 1649*octies* van het Burgerlijk Wetboek is van overeenkomstige toepassing.

Deze paragraaf is uitsluitend van toepassing op de scheepsbouwovereenkomst.

B) TOELICHTING

3.225. De eerste paragraaf van de voorgestelde bepaling herneemt het principe van artikel 7 en, wat de scheepshersteller betreft, artikel 9 van de Franse *Loi* n° 67-5³⁸⁸. Het hier voorgestelde regime is – ingevolge artikel 3.12 – duidelijkheidshalve uitgebreid tot de scheepsombouwovereenkomsten. Het belet niet dat partijen een contractuele waarborgregeling toevoegen, die bijv. recht geeft op herstellingen gedurende een bepaalde tijd na oplevering.

3.226. Om niet te ver af te wijken van het vigerende Belgische kooprecht, wordt de dualiteit van leveringsverplichting en vrijwaringsplicht i.v.m. verborgen gebreken behouden, ofschoon uiteraard ook een andere oplossing denkbaar is³⁸⁹.

3.227. Uitdrukkelijk is in § 1 gespecificeerd dat de vrijwaring voor verborgen gebreken eveneens verschuldigd is in geval van ontwerpfouten. Deze verduidelijking is wenselijk in het licht van de onduidelijkheid die op internationaal vlak rond de aansprakelijkheid voor ontwerpfouten bestaat³⁹⁰.

3.228. In § 2 wordt de opdrachtgever duidelijkheidshalve aangemerkt als een professionele verkoper, met alle gemeenrechtelijke gevolgen vanden (zie art. 1645 B.W. betreffende de verschuldigde schadevergoeding en de rechtspraak en rechtsleer betreffende de ongeldigheid van exonatiebedingen). Het gaat echter om een weerlegbaar vermoeden. Ook in Frankrijk wordt de scheepsbouwer klassiek als een professionele verkoper beschouwd³⁹¹.

³⁸⁸ Zie daaromtrent uitvoerig Rodière LN, 99-106, nrs. 80-82.

³⁸⁹ Zie hierover o.m. Foriers, P.-A., “Conformité et garantie dans la vente”, in Tilleman, B. en Foriers, P.-A. (eds.), *De koop / La vente*, Brugge, die Keure / la Charte, 2002, (17), 20-21, nr. 2.

³⁹⁰ Zie Clarke, 99-102.

³⁹¹ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 163, nr. 214; Remond-Gouilloud, 83-84, nr. 106.

3.229. De derde paragraaf betreft een internationaal eerder onduidelijke kwestie³⁹² en mildert het aansprakelijkheidsregime ten gunste van de scheepswerf. De bewijslast dat het beschreven geval zich voordoet rust echter op de scheepswerf. De kennis of mogelijkheid tot kennis in hoofde van de opdrachtgever moet worden beoordeeld in het licht van de mate waarin deze laatste inspecties heeft uitgevoerd. Het uitoefenen van dergelijk inspectietoezicht is voor de opdrachtgever een recht, en geen plicht (zie art. 3.21). Wanneer de opdrachtgever verkiest geen inspecties te verrichten, kan hem niet het verwijt worden gemaakt dat hij door wél te inspecteren bepaalde gebreken had kunnen vaststellen.

3.230. De vierde paragraaf is geïnspireerd door artikel 8 en, wat de scheepshersteller betreft, artikel 9 van de Franse *Loi* n° 67-5. Ook hier wordt de regeling uitgebreid tot de scheepsombouwer. De bedoeling is de gemeenrechtelijke “korte tijd” te preciseren waarbinnen luidens artikel 1648 B.W. de vordering tot vrijwaring voor verborgen gebreken moet worden ingesteld, en meer rechtszekerheid te creëren. Conform een algemene optie³⁹³ wordt een termijn van twee jaar vooropgesteld. De regel dat de termijn aanvangt bij de ontdekking van het gebrek is eveneens een verduidelijking ten opzichte van het gemeen kooprecht. De bepaling omtrent het aanvangen van de verjaringstermijn in geval van gerechtelijk deskundigenonderzoek is geïnspireerd door enigszins omstreden Franse rechtspraak³⁹⁴, waaromtrent hier een oplossing wordt gekozen die voordelig is voor de scheepswerf. Wanneer het deskundig verslag geen melding maakt van de betrokken gebreken, of niet uitwijst dat deze de oorzaak van de schade waren, doet de neerlegging de verjaringstermijn niet aanvangen. Zoals in Frankrijk³⁹⁵ is deze termijnregeling van suppletief recht; dit strookt overigens met het gemeen Belgisch kooprecht.

3.231. De laatste paragraaf ent de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen specifieke bepalingen over de vrijwaring voor verborgen gebreken op het regime van de consumentenkoop. De eerder door de wetgever ingevoerde combinatie van de specifieke waarborgregeling bij consumentenkopen en het gemeenrechtelijke waarborgregime, maakt de legistieke uitwerking eerder ingewikkeld. Het principe is nochtans eenvoudig: na afloop van de tweejarige waarborgtermijn voor consumenten, krijgt de opdrachtgever nog een jaar extra om zich op de in dit wetboek enigszins gemoduleerde waarborg voor verborgen gebreken te beroepen. Ingevolge de verwijzing naar artikel 1649*octies* van het Burgerlijk Wetboek is deze regel van dwingend recht. Anderzijds geldt hij enkel voor de scheepsbouwovereenkomst. Ingevolge artikel 3.15 is de scheepsbouwovereenkomst immers geen koop.

³⁹² Zie Clarke, 105-106.

³⁹³ Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

³⁹⁴ Zie daaromtrent Bonassies-Scapel, 165-166, nr. 218; Clarke, 109-110; Remond-Gouilloud, 85, nr. 109; Rodière LN, 107-108, nr. 84; Rodière-du Pontavice, 80, nr. 72.

³⁹⁵ Rodière-du Pontavice, 81, nr. 72.

B.21. ARTIKEL 3.31. VERJARING

A) WETTEKST

3.232.

Artikel 3.31. Verjaring

Onverminderd artikel 3.30, verjaren alle rechtsvorderingen in verband met scheepsbouw-, scheepsombouw-, sloop-, scheepsherstellings- en scheepsuitrustingsovereenkomsten na een termijn van twee jaar na de oplevering.

B) TOELICHTING

3.233. In lijn met een algemene doelstelling van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek³⁹⁶, wordt door het voorgestelde artikel een uniforme verjaringstermijn van twee jaar ingevoerd. De specifieke regels van artikel 3.30 hebben echter voorrang.

³⁹⁶ Zie nogmaals Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

5. SCHEEPSZEKERHEIDSRECHTEN

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

3.234. Titel I van de Zeewet bevat een afzonderlijke titel over maritieme voorrechten en hypotheeken, waarvan de tekst luidt:

Hoofdstuk III – Voorrechten en hypotheeken op zeeschepen

Artikel 19

De voorrang tussen de schuldeisers van een schip vloeit voort uit voorrecht of uit hypotheek. Het voorrecht is verbonden aan de aard van de schuldvordering; het gaat altijd boven hypotheek.

Artikel 20

De schuldeisers die een voorrecht of een ingeschreven hypotheek hebben op een schip, volgen dat schip, in wiens handen het ook overgaat; zij worden gerangschikt en betaald volgens de orde van hun schuldvorderingen of inschrijvingen.

Artikel 21

Indien de derde-bezitter de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet betaalt binnen de betalings- en uitsteltermijnen aan de schuldenaar verleend of de hierna te bepalen formaliteiten om zijn eigendom te zuiveren niet vervult, heeft elke schuldeiser het recht om het bezwaarde schip tegen hem te doen verkopen.

Artikel 22

Verandering van nationaliteit laat de rechten waarmee het schip bezwaard is onverminderd. De omvang van die rechten wordt geregeld door de wet van het land onder welke vlag het schip wettig voer ten tijde van de verandering van nationaliteit.

Afdeling I – Voorrechten op zeeschepen

Artikel 23

§ 1. Bevoorrechte schuldvorderingen op het zeeschip, op de vracht voor de reis tijdens welke zij ontstaan zijn, en op het toebehoren van schip en vracht na de aanvang van de reis verkregen, zijn alleen:

1° de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers gemaakt voor het behoud van het schip of voor de verkoop en de verdeling van de opbrengst; de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, de loodslonen, de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen;

2° de schuldvorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein, van de schepelingen en van de overige personen die aan boord van het schip in dienst zijn;

2°bis de bijdragen, op grond van de arbeidsovereenkomst van de kapitein, het scheepsvolk en de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden, verschuldigd aan de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert;

3° het hulp- en bergloon en de bijdrage van het schip in de gemene averij;

4° de vergoedingen wegens aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede wegens schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, wegens lichamelijk letsel aan passagiers en schepelingen, wegens verlies of beschadiging van lading of bagage;

5° de schuldvorderingen uit overeenkomsten of handelingen die de kapitein krachtens zijn wettelijke bevoegdheden gesloten of verricht heeft buiten de thuishaven en die werkelijk noodzakelijk waren voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis, onverschillig of de kapitein tevens eigenaar is van het schip en of de schuldvordering aan hem dan wel aan leveranciers, herstellers, geldschieters of andere contractanten behoort.

§ 2. Onder het in § 1 bedoelde toebehoren van schip en vracht wordt verstaan:

1° de vergoeding aan de eigenaar verschuldigd wegens niet herstelde stoffelijke schade aan het schip of wegens verlies van vracht;

2° de vergoeding aan de eigenaar verschuldigd voor gemene averij, voor zover deze bestaat hetzij in niet-herstelde stoffelijke schade aan het schip, hetzij in verlies van vracht;

3° het loon aan de eigenaar verschuldigd wegens hulpverlening of berging voor het einde van de reis, na aftrek van de bedragen toegekend aan de kapitein en andere personen in dienst van het schip.

Het passagegeld wordt gelijkgesteld met de vracht.

Als toebehoren van schip of vracht worden niet beschouwd de vergoedingen aan de eigenaar verschuldigd krachtens verzekeringsovereenkomsten, evenmin als de premies, toelagen of andere subsidies van het eigen land.

In afwijking van § 1 strekt het voorrecht ten bate van de personen in dienst van het schip zich uit tot alle vrachten voor alle reizen die in de loop van eenzelfde arbeidsovereenkomst zijn gemaakt.

Artikel 24

§ 1. Schuldvorderingen die op een zelfde reis betrekking hebben, zijn bevoorrecht in de volgorde waarin zij in artikel 23, § 1, gerangschikt zijn. De schuldvorderingen bedoeld onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk en worden naar evenredigheid betaald ingeval de opbrengst ontoereikend is.

Schuldvorderingen als bedoeld onder de nrs 3 en 5 worden in elk van die categorieën bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn.

Schuldvorderingen die betrekking hebben op eenzelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

§ 2. Bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

Schuldvorderingen uit een en dezelfde arbeidsovereenkomst aangegaan voor verscheidene reizen, staan evenwel alle in rang gelijk met de schuldvorderingen van de laatste reis.

§ 3. Bij de verdeling van de opbrengst van de verkoop der bij voorrecht verbonden zaken kunnen de bevoorrechte schuldeisers opkomen voor het totaal bedrag van hun schuldvorderingen, met dien verstande dat daarop geen vermindering wordt toegepast volgens de regels van de aansprakelijkheidsbeperking, maar hun ook geen hoger bedrag wordt uitgekeerd dan krachtens die regels verschuldigd is.

§ 4. Het voorrecht op de vracht kan worden uitgeoefend, zolang de vracht nog verschuldigd is of het bedrag van de vracht zich nog bevindt in handen van de kapitein of de vertegenwoordiger van de eigenaar. Hetzelfde geldt ten aanzien van het voorrecht op het toebehoren.

§ 5. De bepalingen van dit artikel en van artikel 23 zijn van toepassing op een schip geëxploiteerd door een reder die er niet de eigenaar van is of door een bevrachter van het gehele schip, tenzij de eigenaar buiten het bezit gesteld is door een onrechtmatige daad en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw is.

§ 6. Het voorrecht bepaald in bovenstaand artikel 23, 2° bis heeft voorrang boven het voorrecht van de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, bepaald in artikel 19, 4° ter, van de hypotheekwet van 16 december 1851.

Afdeling II – Hypotheek op zeeschepen

Artikel 25

*Zeeschepen kunnen met hypotheek worden bezwaard bij overeenkomst tussen de partijen.
De artikelen 73, 74 en 75 van de wet van 16 december 1851 zijn op die hypotheek van toepassing.*

Artikel 26

*De scheepshypotheek is alleen dan geldig, wanneer zij verleend wordt op een duidelijk aangewezen vaartuig en voor een bepaald bedrag.
Zij kan worden gevestigd op een schip in aanbouw.
Art. 79 en de vijf laatste leden van artikel 80 van de wet van 16 december 1851 zijn erop toepasselijk.*

Artikel 27

Tenzij het tegendeel bedongen is, strekt de scheepshypotheek zich uit tot tuig en takelage, machines en ander toebehoren. Zij strekt zich ook uit tot de vracht.

Artikel 28

De hypotheek waarborgt drie jaar rente in dezelfde rang als de hoofdsom.

Artikel 29

*De hypotheek kan ingeschreven worden zolang zij bestaat.
Bij overlijden van de schuldenaar moet de inschrijving geschieden binnen drie maanden na het openvallen van de erfenis.
De inschrijving kan niet meer genomen worden na inschrijving van de akte van vervreemding of na faillissement van de schuldenaar.
Wanneer het schip de Belgische nationaliteit verliest, kan geen hypotheek meer worden ingeschreven na de doorhaling van de registratie.*

Artikel 30

*De titel van hypotheekvestiging bevat keuze van woonplaats door de schuldeiser ter standplaats van de hypotheekbewaarder.
Deze vermeldt in het register der zeeschepen, benevens het in artikel 13 voorgeschrevene:
1° de voet en de vervaldag van de rente, alsook de termijn van terugbetaling van de hoofdsom;
2° in voorkomend geval het beding van dadelijke uitwinning;
3° de keuze van woonplaats.
Bij gebreke van keuze van woonplaats mogen alle betekeningen en kennisgevingen betreffende de inschrijving aan de procureur des Konings van het arrondissement gedaan worden.
Het is aan degene in wiens voordeel een inschrijving bestaat, of aan zijn vertegenwoordigers, geoorloofd de gekozen woonplaats te veranderen, met inachtneming van de formaliteiten voorgeschreven in artikel 88 van de wet van 16 december 1851.*

Artikel 31

Tussen de hypothecaire schuldeisers onderling wordt de rang bepaald door de dag van de inschrijving en, indien de hypotheeken op dezelfde dag zijn ingeschreven, door het volgnummer van de inschrijving.

Artikel 32

De inschrijving houdt de hypotheek in stand gedurende vijftien jaren te rekenen van de dag der inschrijving. Zij houdt op van kracht te zijn indien de inschrijving niet is vernieuwd voor het verstrijken van de termijn.

De inschrijving wordt vernieuwd op een bij de hypotheekbewaarder in tweevoud ingediend verzoekschrift waarin de te vernieuwen inschrijving nauwkeurig wordt aangewezen; anders geldt zij enkel als eerste inschrijving.

Artikel 33

Wanneer een hypotheekrecht wordt overgedragen bij een onderhandse akte, moet de titel van hypotheekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving, worden vertoond aan de hypotheekbewaarder. Deze maakt daarop melding van de overdracht.

Hetzelfde geldt voor overdracht bij een authentieke akte, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de buitenlandse wet voorgeschreven.

Artikel 34

Ingeval het schip vergaat of onzeewaardig wordt, oefent de schuldeiser zijn rechten uit op de geredde voorwerpen of op de opbrengst ervan, ook al is de schuld nog niet opeisbaar.

In geval van averijregeling betreffende het schip kan de hypotheekaire schuldeiser tussenkomen tot bewaring van zijn rechten; hij kan deze slechts uitoefenen wanneer de gehele vergoeding of een deel ervan niet is of wordt aangewend tot herstelling van het schip.

Artikel 35

De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd, hetzij met toestemming van de belanghebbende partijen, daartoe bevoegd, hetzij krachtens een vonnis in laatste aanleg gewezen of in kracht van gewijsde gegaan, of uitvoerbaar verklaard niettegenstaande verzet of hoger beroep.

De doorhaling of de vermindering wordt door de hypotheekbewaarder gedaan tegen overlegging hetzij van een expeditie der authentieke akte van toestemming, hetzij van de akte in brevet en van een gewaarmerkt afschrift (...), hetzij van de onderhandse akte, hetzij van een expeditie van het vonnis.

Een woordelijk uittreksel uit de authentieke akte is voldoende, wanneer daarin wordt verklaard door de notaris die het heeft afgegeven dat de akte noch voorwaarde noch voorbehoud bevat.

Is het een onderhandse akte, dan worden daarvan twee originelen opgemaakt (...) en de gehele of gedeeltelijke doorhaling wordt alleen gedaan op vertoon van de titel van hypotheekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving. De bewaarder maakt er melding op van de gehele of gedeeltelijke doorhaling van de inschrijving.

De titel van vestiging moet eveneens worden vertoond wanneer het een authentieke akte betreft, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de buitenlandse wet voorgeschreven.

Artikel 36

De vorderingen tot doorhaling en vermindering vallen onder toepassing van de artikelen 94 en 95 van de wet van 16 december 1851.

Afdeling III – Tenietgaan van voorrechten en hypotheeken

Artikel 37

De voorrechten en hypotheeken gaan teniet:

1° door het tenietgaan van de hoofdverbintenis;

2° door de afstand van het voorrecht of van de hypotheek door de schuldeiser;

3° door de gedwongen verkoop van het bezwaarde schip;

4° door de vrijwillige vervreemding van het bezwaarde schip, gevolgd van de vervulling van de hierna voorgeschreven formaliteiten en voorwaarden.

Bovendien gaan de voorrechten, buiten de hiervoren bepaalde gevallen, teniet door verloop van één jaar, met uitzondering van de in artikel 23, § 1, 5°, bedoelde schuldvorderingen wegens leveringen, waarvoor de termijn zes maanden niet mag overschrijden.

Voor de voorrechten tot waarborging van hulp- en bergloon loopt de termijn te rekenen van de dag waarop de verrichtingen geëindigd zijn; voor het voorrecht tot waarborging van vergoedingen wegens aanvaring en andere ongevallen en wegens lichamelijk letsel, van de dag waarop de schade veroorzaakt is; voor het voorrecht ten aanzien van verlies of beschadiging van lading of bagage, van de dag waarop de lading of de bagage is of moest worden afgeleverd; voor herstellingen, leveringen en andere gevallen als bedoeld in artikel 23, § 1, 5°, van de dag waarop de schuldvordering ontstaan is. In alle overige gevallen loopt de termijn te rekenen van de dag waarop de schuldvordering opeisbaar is.

Het recht om voorschotten of betalingen op afrekening te vragen heeft niet ten gevolge dat de in artikel 23, § 1, 2°, bedoelde schuldvorderingen van de aan boord in dienst zijnde personen opeisbaar worden.

Wanneer de eiser het bezwaarde schip niet in beslag heeft kunnen nemen in de territoriale wateren van de Staat waar hij zijn woonplaats of zijn hoofdverblijf heeft, wordt de hiervoren gestelde termijn verlengd tot ten hoogste drie jaar te rekenen van het ontstaan van de schuldvordering.

Artikel 38

De voorrechten gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits:

1° de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 8;

2° de vervreemding tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad, alsmede in een van de bladen van Antwerpen, van Gent en van het arrondissement waarin de thuishaven gelegen is;

3° de schuldeiser binnen een maand na de inschrijving of na de laatste bekendmaking geen verzet betekent aan de vroegere of aan de nieuwe eigenaar.

Het recht van voorrang van de schuldeiser blijft echter bestaan op de koopprijs, zolang deze niet is betaald of verdeeld.

Artikel 39

De hypotheeken gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits de nieuwe eigenaar, binnen zes maanden na de inschrijving van zijn titel of, in geval van vervolging in de loop van die zes maanden, binnen vijftien dagen na de betekening van het bevel dat aan de beslaglegging voorafgaat, aan alle ingeschreven schuldeisers, aan de woonplaats door hen bij de inschrijving gekozen, betekent:

1° een uittreksel uit zijn titel bevattende de dagtekening en de aard van de akten, de aanwijzing van de partijen, de naam, de soort en de tonnenmaat van het schip, de prijs en de lasten die van de prijs deel uitmaken, de waardering van de zaak, indien deze geschonken is of overgedragen anders dan door verkoop;

2° de opgave van de datum van inschrijving van zijn titel;

3° een tabel in drie kolommen, waarvan de eerste de dagtekening van de inschrijvingen bevat, de tweede de naam van de schuldeisers en de derde het bedrag van de ingeschreven schuldvorderingen.

Artikel 40

De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van kennisgeving dat hij de hypothecaire schulden en lasten zal voldoen ten belope van de prijs of van de opgegeven waarde, zonder enige aftrek ten voordele van de verkoper of van wie ook.

Behoudens beding van het tegendeel in de titels van schuldvordering, heeft hij het genot van elke tijdsbepaling en van elk uitstel van betaling, aan de oorspronkelijke schuldenaar verleend, en hij neemt de termijnen in acht die tegen de laatstgenoemde zijn bedongen.

De niet vervallen schuldvorderingen die slechts voor een gedeelte batig zijn gerangschikt, zijn onmiddellijk opeisbaar, ten belope van dit gedeelte ten aanzien van de nieuwe eigenaar, en voor het geheel ten aanzien van de schuldenaar.

Artikel 41

Indien een van de ingeschreven schuldeisers een rechtsvordering tot ontbinding bezit en ze wil instellen, moet hij zulks op straffe van verval verklaren ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet worden vervolgd.

De verklaring moet binnen vijftien dagen na de kennisgeving worden gedaan en binnen tien dagen worden gevolgd door het instellen van de eis tot ontbinding.

Te rekenen van de dag waarop de schuldeiser verklaart dat hij de rechtsvordering tot ontbinding wil instellen, is de zuivering geschorst en zij kan pas worden hervat nadat de schuldeiser afstand heeft gedaan van de rechtsvordering tot ontbinding, of nadat deze vordering is afgewezen.

Artikel 42

Binnen vijftien dagen na de kennisgeving, gedaan op verzoek van de nieuwe eigenaar, kan ieder ingeschreven schuldeiser vorderen dat het schip in openbare veiling verkocht wordt onder de voorwaarden bepaald in artikel 115 van de wet van 16 december 1851.

De artikelen 116, 117, 118, 120, 121 en 122 van de genoemde wet zijn mede van toepassing.

Ingevolge artikel 272 Zeewet zijn de aangehaalde bepalingen, met uitzondering van artikel 23, § 1, 5°, van toepassing op de binnenschepen, en worden de woorden "zeeschip" en "register der zeeschepen", waar zij voorkomen in titel I van de Zeewet, vervangen door de woorden "binnenschip" resp. "register van teboekstelling".

3.235. Momenteel is België gebonden door het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheek op zeeschepen van Brussel van 10 april 1926³⁹⁷ (hieronder 'Scheepsvoorrechtenverdrag 1926'). De aangehaalde 'nationale' bepalingen van de Zeewet hebben dat regime vrijwel letterlijk, zij het niet helemaal volledig, overgenomen met het oog op de regeling van niet onder de verdragsregeling vallende situaties.

3.236. Naast de vermelde bepalingen van de Zeewet en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 moet i.v.m. de materie van de zekerheidsrechten op schepen o.m. rekening worden gehouden met de relevante bepalingen van:

- de Hypotheekwet, die ingevolge de zonet aangehaalde bepalingen gedeeltelijk van toepassing is op scheepshypotheek;

³⁹⁷ Goedgekeurd bij W. 20 november 1928 (BS 1-2 juni 1931). De Zeewet werd aan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 aangepast bij W. 28 november 1928 (BS 11 januari 1929). Enigszins voorbarig had België de Zeewet al in 1908 aangepast aan de toen beschikbare ontwerp-verdragsregeling. In 1928 moest de wetgeving worden aangepast aan de definitieve verdragstekst.

- de Scheepsregistratiewet, waarvan artikel 1, § 3 bepaalt dat Titel I van de Zeewet, met uitzondering van artikel 1, van toepassing is op de zeeschepen die niet of niet gewoonlijk gebruikt worden voor winstgevende verrichtingen;
- het WIPR, dat een IPR-verwijzingsregel m.b.t. het statuut van vaartuigen bevat³⁹⁸, alsook een regeling m.b.t. rechten op schepen ingeval van insolventie³⁹⁹;
- de Wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid inzake zee- en binnenvaart⁴⁰⁰;
- de bepalingen van het het Gerechtelijk Wetboek i.v.m. bewarend en uitvoerend scheepsbeslag (art. 1467-1480 resp. 1545-1589 en 1655-1675)⁴⁰¹.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- INLEIDING

3.237. Enigszins in afwijking van de m.b.t. andere aangelegenheden gevolgde systematiek⁴⁰², wordt met het oog op de kritiek van de huidige Belgische wettelijke regeling van de zekerheidsrechten op schepen een onderscheid gemaakt tussen drie hoofdvragen.

3.238. Vooreerst moet in het licht van de in het geding zijnde belangen een beleidskeuze worden gemaakt tussen (1) één van de vijf beschikbare internationale regelingen inzake maritieme voorrechten en hypotheek, gecombineerd met een gelijkkluidende nationale wettelijke regeling voor ‘nationale’ situaties (m.n. situaties welke niet onder het rechtstreeks werkende verdragsregime vallen), (2) een combinatie van één van de verdragsregelingen met een afwijkende nationale wetgeving voor ‘nationale situaties’ en (3) een volledig nationaal alternatief.

Aangezien de te maken keuze in de eerste plaats afhangt van de Belgische positionering ten opzichte van de beschikbare verdragsregimes, zal de desbetreffende analyse worden gemaakt bij de kritieken in het licht van internationale en Europese regelgeving, andere nationale regelgevingen en de in het geding zijnde belangen hieronder.

De keuze van het ter zake meest geschikte alternatief hangt in de allereerste plaats af van de voorkeur voor een bepaalde selectie en rangorde van de hypotheek primerende voorrechten. De positie van de hypothecaire schuldeiser is immers maar een afgeleide van die van de bevoorrechte schuldeisers. Derhalve zal de meeste aandacht uitgaan naar de regeling van de voorrechten.

3.239. In samenhang hiermee rijst ten tweede de even belangrijke beleidsvraag naar de verkieslijke IPR-verwijzingsregel, m.a.w. naar het internationale geldingsbereik van de sowieso noodzakelijke nationale Belgische regeling. Ook hier dienen zich alternatieven aan. In voorliggend onderdeel zal de huidige Belgische IPR-regeling kritisch tegen het licht worden gehouden. Bij de kritiek in het licht van ander nationaal recht hieronder zal de Belgische regeling

³⁹⁸ Zie nader *infra*, nr. 3.248.

³⁹⁹ Zie nader *infra*, nr. 3.280.

⁴⁰⁰ Zie nader *infra*, nr. 3.558.

⁴⁰¹ Zie nader Blauwboek 10.

⁴⁰² Zie daarover Blauwboek 1, 148-149, nr. 1.178.

rechtsvergelijkend worden gezien. Ten slotte zal de kwestie ook worden gezien in het licht van de betrokken belangen.

3.240. Eens voor de twee vermelde, primaire beleidsaangelegenheden een optie is genomen, moet ten derde worden overgegaan tot een juridisch-technische actualisering van de wetsbepalingen die de diverse zekerheidsrechten op schepen beheersen. Hierbij gaat het ook om een herziening van de wetsbepalingen omtrent de scheepshypothek. Ter zake gelden weinig internationale bepalingen, en eerder rechtsvergelijkend onderzoek toonde aan dat de wetgeving van de meeste landen in wezen vergelijkbaar is⁴⁰³. Deze oefening komt dus eerder neer op een aanpassing van de huidige wetgeving aan de noden van het hedendaagse scheepsexploitatie- en scheepsfinancieringsbedrijf.

Meer algemeen moet hier ook worden gewezen op de wenselijkheid van een algehele formeel-wetgevingstechnische opfrissing van de wetgeving. Zo zijn de thans geldende IPR-regels over verschillende akten verspreid⁴⁰⁴. Een andere, weliswaar minder gewichtige illustratie is dat de relevante bepalingen van de Zeewet op een bevreemdende wijze zijn ingedeeld: zo vallen de artikelen 19 tot en met 22 buiten de indeling van Hoofdstuk III in Afdelingen, want Afdeling I vangt pas aan bij artikel 23.

De gedetailleerde juridisch-technische tekstkritiek en de aanpassing van de Belgische wetgeving aan de hedendaagse noden van scheepsexploitatie en -financiering zullen pas worden uitgewerkt in de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde nieuwe regeling. Ook in dat verband worden waar relevant nog internationale vergelijkingen gemaakt.

- INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

3.241. Wellicht bestaat er geen andere maritieme situatie die zoveel internationale aspecten en aanknopingspunten kan vertonen als deze waarin voorrechten en hypotheek in het geding zijn⁴⁰⁵. Desalniettemin is het internationaal privaatrecht in deze materie slechts fragmentair eengemaakt.

3.242. Voor een goed begrip van de IPR-aspecten dient eraan herinnerd dat de onderscheiden eenmakingsverdragen betreffende de scheepszekerheidsrechten mogen worden geacht rechtstreekse werking te bezitten⁴⁰⁶ en dat situaties die binnen hun internationaal en materieel toepassingsgebied vallen, dus direct door het verdrag worden beheerst, zodat nationale IPR-verwijzingsregels in die mate niet aan de orde zijn⁴⁰⁷. Op het internationaal toepassingsgebied van de eenmakingsverdragen wordt hieronder teruggekomen⁴⁰⁸.

3.243. Voorts bevestigen alle vijf de relevante verdragen zelf het principe dat de scheepshypotheek worden beheerst door de wet van de registratie en dat de procedure wordt

⁴⁰³ Zie de rechtsvergelijkende notities in Rodière LN, 138-140, nr. 110.

⁴⁰⁴ Zie *infra*, nr. 3.248.

⁴⁰⁵ Asser, 76, nr. 1.

⁴⁰⁶ Zie Bonassies, P., "Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités", in Centre de droit maritime et océanique, *Annuaire de droit maritime et océanique*, XXVI – 2008, Nantes / Parijs, Centre de droit maritime et océanique / Pédone, 2008, (473), 479; zie ook reeds Blauwboek 1, 98-99, nr. 1.90.

⁴⁰⁷ Zie in het algemeen Blauwboek 1, 96-98, nr. 1.89.

⁴⁰⁸ Zie *infra*, nrs. 3.254 e.v.

geregeld naar de *lex fori*⁴⁰⁹. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 2) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 2) specificeren dat de onderlinge rang van scheepshypotheeken en hun uitwerking tegenover derden door de wet van de registerstaat worden bepaald. Het laatste verdrag preciseert dat de hypotheek in geval van rompbevrachtingsregistratie geregeld blijft door de wet van het register van oorsprong (art. 16). Het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 is het enige dat een (aanvullende) verdragsrechtelijke verwijzingsregel voor maritieme voorrechten bevat, m.n. een verwijzing naar de wet van inschrijving (art. 18)⁴¹⁰.

Ook de zeerechtcongressen van 1885 en 1888 bevalen toepassing van het recht van de vlagstaat aan⁴¹¹. Voor een keuze tussen alternatieve verdragsregimes is de vraag naar het op maritieme voorrechten toepasselijke recht van eminent belang. Zoals uit de rechtvergelijkende notities hieronder zal blijken, worden ter zake de meest uiteenlopende oplossingen gehanteerd.

3.244. In België wordt blijkbaar algemeen aanvaard dat m.b.t. maritieme voorrechten de wet van de vlagstaat moet worden gevolgd. Dit wordt door een deel van de eerder schaarse bekende rechtspraak⁴¹², daarin gesteund door een min of meer eensgezinde rechtsleer⁴¹³, afgeleid uit artikel 22 van de Zeewet, dat wordt geacht de algemene regel uit te drukken dat zowel voor Belgische als voor buitenlandse schepen, en zowel op maritieme voorrechten als op hypotheeken, uitsluitend de wet van de vlagstaat van toepassing is. In geval van uitvoerend beslag op een schip dat is geregistreerd in een Staat die Partij is bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, dient uiteraard dit verdrag, dat gelijkluidend is aan de Zeewet, rechtstreeks te worden toegepast⁴¹⁴.

3.245. Wat de afweging van beleidsalternatieven door de Belgische rechtsleer betreft, valt inz. te verwijzen naar de vergelijkende studie van mogelijke regimes door P. Goemans uit 1988⁴¹⁵, waarin deze auteur zijn voorkeur uitdrukte voor de wet van de vlagstaat. Deze oplossing genoot

⁴⁰⁹ Art. 1 Scheepsvoorrechtenverdrag 1926; art. 21 Binnenschepenverdrag 1930; art. 1 Scheepsvoorrechtenverdrag 1967; art. 1 Scheepsvoorrechtenverdrag 1993; wat betreft het Binnenschepenverdrag 1965, zie art. 4 van Protocol nr. 2.

⁴¹⁰ Het voorstel om dergelijke regeling op te nemen in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 werd verworpen.

⁴¹¹ Zie X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Larquier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 105-107 en 412-413 resp. Payen, M., *Congrès international de droit commercial. Compte rendu de la session de Bruxelles, 1888*, Brussel, Alliance typographique, 1888, 8 en 24; nader *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Ferdinand Larquier / G. Pedone-Lauriel, 1889, inz. 407.

⁴¹² Gent, 24 februari 2004, *RHA* 2006, 27; Gent, 10 oktober 1986, *RHA* 1986, 141, *EVR* 1987, 561, *TBH (vervoer)*, 1987, 110, met noot Lenaerts, K., "Voorrechten op zeeschepen in het Belgisch Internationaal Privaatrecht" en *TGR* 1986, 67; Kh. Gent, 18 september 2001, *TGR* 2001, 326; *contra* Brussel, 12 mei 1956, *RHA* 1957, 195; Antwerpen, 30 juli 1982, *RHA* 1983-84, 347 alsook de oudere rechtspraak aangehaald in Lepinois, F., *Traité théorique et pratique de la transcription, des privilèges et des hypothèques*, II, Luik, Jacques Godenne, 1893, 556-557, nr. 955.

⁴¹³ Zie o.m. Heyvaert, A., *Belgisch internationaal privaatrecht. Een inleiding*, Gent, Mys & Breesch, 1995, 151, nr. 339; Peeters, I., "Internationaal privaatrecht", in OVH (oktober 1992), 48-51, nrs. 99-105; Rigaux, F. en Fallon, M., *Droit international privé*, Brussel, Larquier, 2005, 683, nr. 13.17; Van Hecke, G. en Lenaerts, K., *Internationaal privaatrecht*, s.l., E. Story-Scientia, 1989, 306, nr. 651; vgl. reeds De Vos, L., *Le problème des conflits de lois*, Brussel, Bruylant, 1946, 277-278, nr. 226bis; zie echter ook L.B., noot bij Antwerpen, 30 juli 1982 en Gent, 10 oktober 1986 (niet weergegeven), *Journal du droit international*, 1989, 760-762.

⁴¹⁴ Voor een voorbeeld, zie Gent, 4 juni 2007, *NjW* 2007, 937, met noot ES, *TBH* 2008, 634, met noot Stevens, F., "Een voorrecht voor loodsgelden?"

⁴¹⁵ Goemans, P., "Privileges maritimes et loi du pavillon", in LA Tricot, 257-271. Vgl., in wezen in dezelfde zin, Antapassis, A.M., "Les privilèges maritimes et le droit international privé hellénique", in LA Roland, 1-36.

volgens hem ook de voorkeur van de meeste nationale wetgevers. Het alternatief van de *lex causae* – de wet die die schuldvordering van een contractant, een schadelijder of de overheid beheerst – is volgens voormelde auteur ongeschikt, omdat het voorrecht ontstaat onafhankelijk van de wil van partijen en vooral omdat het in wezen uitsluitend de positie van derden beïnvloedt, die met die schuldvordering als dusdanig geen uitstaans hebben. Om dezelfde reden kan de *lex causae* ook niet worden gehanteerd als bijkomend criterium bovenop hetzij de *lex fori* of de wet van de vlag. Het alternatief van de *lex fori* heeft het voordeel dat het voor de lokale rechter eenvoudig is om zijn eigen recht toe te passen, dat één enkel recht heel de executieprocedure beheerst, en dat er nooit twijfel kan bestaan over het toepasselijke recht. Het nadeel is dat toepassing van de *lex fori* de positie van de onderscheiden schuldeisers laat afhangen van het toeval, de wil van de scheepseigenaar of de druk uitgeoefend door bepaalde schuldeisers, en leidt tot forum shopping. Bovendien eisen het handelsverkeer en de rechtszekerheid dat alle schuldeisers – i.h.b. contractanten – op voorhand hun positie – en rang – kunnen inschatten, wat alleen kan als van meet af aan vaststaat dat de wet van de vlag zal gelden. Dit criterium sluit bovendien aan bij het algemene IPR inzake het statuut van roerende zaken, want de *lex rei sitae* is voor zaken met een specifiek en openbaar statuut deze van de plaats van registratie. Bovendien eerbiedigt het de soevereiniteit van de staat die de verantwoordelijkheid draagt voor de bepaling van het commerciële, sociale, fiscale en administratieve statuut van het schip. De moeilijkheid dat de wetgever in deze redenering vaak buitenlands recht zal moeten toepassen, kan o.m. worden weggenomen met medewerking van de vereffenaar, die in een procedure van gedwongen tenuitvoerlegging krachtens de wet⁴¹⁶ over de scheepsvoorrechten advies moet verlenen. Bij ontstentenis van wezenlijke band zou, steeds volgens P. Goemans⁴¹⁷, ten slotte toch naar de *lex fori* kunnen worden teruggegrepen.

Het is interessant te noteren dat deze laatste uitweg tijdens het zeerechtcongres van 1885 ook werd verkozen door de Antwerpse rechtbankvoorzitter Smekens, voor het geval waarin de partijen geen voldoende informatie over de wet van de vlagstaat zouden bezorgen⁴¹⁸.

3.246. Voor het huidige Belgische IPR inzake maritieme voorrechten en hypotheek zijn, naast artikel 22 Zeewet, nog enkele andere bepalingen van belang. Hieronder worden de relevante nationale regels overlopen. Specifieke internationale en Europese regels komen later aan bod⁴¹⁹.

3.247. Op het eerste gezicht blijkt een band met de vlag van het schip uit het voorrecht opgenomen in artikel 23, § 1, 2° *bis* van de Zeewet, t.w. dit voor “de bijdragen, op grond van de arbeidsovereenkomst van de kapitein, het scheepsvolk en de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden, verschuldigd aan de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert”⁴²⁰. Indien de

⁴¹⁶ Art. 1663 Ger.W. luidt:

Bij het verstrijken van de termijn voor aangifte van de schuldvorderingen legt de vereffenaar binnen vijftien dagen de lijst van de aangegeven schuldvorderingen ter griffie neer, met vermelding van de hypotheek en voorrechten waarop de schuldeisers zich beroepen.

Hij voegt hierbij zijn advies over de gegrondheid van deze schuldvorderingen en voorrechten en een ontwerp van verdeling of van rangregeling.

⁴¹⁷ Goemans, P., “Privilèges maritimes et loi du pavillon”, in LA Tricot, (257), 270.

⁴¹⁸ X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Amers (1885). Droit maritime - Lettre de change*, Brussel / Parijs, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 106.

⁴¹⁹ Zie *infra*, nrs. 3.251 e.v.

⁴²⁰ Dit voorrecht werd ingevoerd bij K.B. nr. 535 van 31 maart 1987 (BS 16 april 1987).

Belgische wetgever zou zijn uitgegaan van de toepasselijkheid van de *lex fori*, zou dit voorrecht mogelijk niet zijn beperkt tot Belgische sociale zekerheidsbijdragen, die alleen worden geïnd wegens arbeid aan boord van schepen onder Belgische vlag⁴²¹.

3.248. De verwijzing naar de wet van de registratie is expliciet bekrachtigd in het bij Wet van 16 juli 2004⁴²² vastgestelde Wetboek van internationaal privaatrecht (WIPR), waarvan het hierboven al aangehaalde artikel 89⁴²³ het recht toepasselijk op transportmiddelen aanduidt. De bepaling luidt:

De rechten op een luchtvaartuig, schip, boot of enig ander transportmiddel dat is ingeschreven in een openbaar register, worden beheerst door het recht van de Staat op wiens grondgebied de inschrijving heeft plaatsgevonden.

Deze bepaling bevestigt een zienswijze die eerder reeds door de IPR-specialisten werd aangehangen en verhindert dat het zaakstatuut wijzigt telkens het transport de landsgrenzen overschrijdt⁴²⁴. Zij heeft artikel 22 Zeewet laten voortbestaan. De nieuwe bepaling geeft geen definitie van de begrippen schip en boot, en verwijst ter zake niet naar de definities van zeeschip en binnenschip in de Zeewet. Ze specificeert evenmin over welke rechten op een schip of boot het precies gaat. Uit artikel 94, § 2 WIPR⁴²⁵ en de rechtsleer⁴²⁶ kan worden afgeleid dat de bepaling mede het statuut van voorrechten en andere zekerheden regelt en dat zij moet worden geacht te verwijzen naar de registratie op het tijdstip waarop de zekerheid ontstaat⁴²⁷ (al is dit laatste bij lezing van de wettekst geenszins duidelijk en ten gronde evenmin evident). Anders dan gesuggereerd in de hierboven besproken rechtsleer⁴²⁸, maakt deze bepaling geen teruggrijpen naar de *lex fori* mogelijk in geval van afwezigheid van een wezenlijke band (wel wordt, overeenkomstig art. 15, § 2, tweede lid WIPR, Belgisch recht toegepast wanneer het kennelijk onmogelijk is de inhoud van buitenlands recht tijdig vast te stellen). Een legistische onzorgvuldigheid is dat de bepaling verwijst naar “het recht van de Staat op wiens grondgebied de inschrijving heeft plaatsgevonden”. Dit kan in theorie tot problemen leiden ingeval van een online-inschrijving. Een ander hiaat is dat de wet niets regelt m.b.t. het statuut van niet geregistreerde en niet teboekgestelde schepen.

3.249. Specifiek wat betreft de rompbevrachtingsregistratie bepaalt de Scheepsregistratiewet dat de wet van het land waar een Belgisch zeeschip wordt ingeschreven in een rompbevrachtingsregister moet bepalen dat de eigendom van het schip en de hypotheek die het bezwaren, alsmede hun rangregeling en de uitvoeringsmaatregelen, moeten beheerst blijven door

⁴²¹ Zie art. 2 B.W. 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij; vgl. ook art. 30, § 3 en 71 Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

⁴²² BS 27 juli 2004.

⁴²³ Zie *supra*, nr. 3.88.

⁴²⁴ Aldus C. Clijmans in Erauw, J. e.a. (eds.), *Het wetboek internationaal privaatrecht becommentarieerd*, Antwerpen / Oxford-Brussel, Intersentia / Bruylant, 2006, 458.

⁴²⁵ Deze bepaling luidt:

§ 2. *Met het oog op de tegeldemaking van een goed van een schuldenaar, stelt het krachtens deze afdeling toepasselijk recht tevens het bestaan vast van een recht van voorrang en de rangorde, alsook de verdeling van de opbrengst van de tegeldemaking [...].*

⁴²⁶ Wautelet, P., “Actualités su droit des biens en droit international privé”, in Lecocq, P., Tilleman, B. en Verbeke, A. *Zakenrecht / Droit des biens*, Brugge, die Keure, 2005, (387), 399; nr. 16.

⁴²⁷ Rigaux, F. en Fallon, M., *Droit international privé*, Brussel, Larcier, 2005, 683, nr. 13.17.

⁴²⁸ Zie *supra*, nr. 3.245.

de wet van het register van oorsprong⁴²⁹. Hetzelfde geldt *mutatis mutandis* bij inschrijving van een buitenlands schip in het Belgische rompbevrachtingsregister⁴³⁰. De desbetreffende bepalingen regelen niet uitdrukkelijk het lot van de maritieme voorrechten.

3.250. Op de beleidsmatig meest verkieslijke oplossing van het IPR-probleem zal hieronder worden ingegaan. Los daarvan moge nu reeds worden vastgesteld dat het naast elkaar bestaan van de niet op elkaar afgestemde bepalingen van artikel 22 Zeewet, artikel 89 en 94, § 2 WIPR en de bepalingen van de Scheepsregistratiewet wetgevingstechnisch gezien ongelukkig is en inz. de hanteerbaarheid van de wetgeving en de rechtszekerheid schaadt. Zoals hieronder uitgelegd⁴³¹, moet bovendien rekening worden gehouden met de Europese Insolventieverordening en de desbetreffende aanvullende bepalingen van het WIPR.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

- OVERZICHT VAN ALTERNATIEVE RECHTSREGIMES

3.251. Zoals vermeld is de eerste, fundamentele vraag welk internationaal rechtsregime m.b.t. scheepszekerheidsrechten voor België is te verkiezen.

Zoals gezien⁴³² is België momenteel gebonden door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en hebben de huidige ‘nationale’ bepalingen van de Zeewet dat regime vrijwel letterlijk, zij het niet helemaal volledig, overgenomen met het oog op de regeling van niet onder de verdragsregeling vallende situaties.

Vier andere internationale verdragen zijn echter beschikbaar, te weten:

- het Verdrag van Genève van 9 december 1930 nopens de teboekstelling van binnenschepen, de zakelijke rechten op die schepen en andere daarmee samenhangende onderwerpen (hieronder ‘Binnenschepenverdrag 1930’);
- het Verdrag van Genève van 25 januari 1965 inzake inschrijving van binnenschepen (hieronder ‘Binnenschepenverdrag 1965’) en i.h.b. het bijhorende Protocol nr. 1 betreffende rechten in rem op binnenschepen (hieronder ‘Scheepsvoorrechtenprotocol 1965’);
- het Verdrag van Brussel van 27 mei 1967 voor een eenmaking van bepaalde regelen betreffende maritieme voorrechten en hypotheek (hieronder ‘Scheepsvoorrechtenverdrag 1967’);
- het Internationaal Verdrag van Genève van 6 mei 1993 betreffende maritieme voorrechten en hypotheek (hieronder ‘Scheepsvoorrechtenverdrag 1993’).

Zoals aangekondigd zullen deze verdragen hieronder worden geanalyseerd, en dient zich ook nog het alternatief aan van het verlaten van het spoor van de internationale verdragen en het uitwerken van een volledig eigen Belgische regeling (met bijhorende objectieve IPR-verwijzingsregel), die inhoudelijk al dan niet bij één van voormelde verdragsregimes aansluit. Van meet af aan opgemerkt dat bedoelde verdragsregimes vooral de positie van de bevoorrechte schuldeisers trachten te harmoniseren, veeleer dan een uniforme regeling vast te leggen voor scheepshypotheek.

⁴²⁹ Art. 9, c), 5 Scheepsregistratiewet.

⁴³⁰ Art. 10, laatste lid Scheepsregistratiewet.

⁴³¹ Zie *infra*, nr. 3.278-3.280.

⁴³² Zie *supra*, nr. 3.235.

- GERINGE GRAAD VAN INTERNATIONALE HARMONISERING

3.252. De hierboven⁴³³ opgelijste beschikbare internationale verdragen vertonen belangrijke inhoudelijke verschillen en hebben niet alle evenveel succes gehad. In feite moet worden vastgesteld dat in de gehele materie van de maritieme voorrechten en hypothecken tot vandaag geen echte internationale eenmaking is bereikt. Geen enkel van de beschikbare verdragen heeft tot een wereldwijde harmonisering geleid. Dit maakt een Belgische keuze des te moeilijker. Zoals vermeld zijn er overigens nog steeds talrijke landen die een eigen, zuiver nationale regeling volgen, los van de vijf voornoemde verdragsregimes. In 1983 stelde het CMI vast dat er tussen de Staten die geen partij zijn bij het verdrag uit 1926, geen enkele uniformiteit is vast te stellen⁴³⁴. De vijf beschikbare verdragen worden hieronder besproken en vergeleken. Daarna zal nog worden ingegaan op enkele specifieke internationale en Europese IPR-regels.

3.253. Het Verdrag van Kaapstad van 16 november 2001 betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitrustingsmaterieel, dat doorgaans wordt aangeduid als 'CCT 2001', is alleen van toepassing op luchtvaartuigen, rollend spoorwagmaterieel en ruimtetuigen⁴³⁵. Het geldt dus niet voor schepen en kan hier volledig buiten beschouwing blijven.

- HET SCHEEPSVOORRECHTENVERDRAG 1926

3.254. Het door het CMI voorbereide Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 is al bij al nog het meest succesrijke van de vijf beschikbare verdragen. Momenteel zijn iets meer dan twintig staten gebonden⁴³⁶, waaronder, naast België, staten als Argentinië, Brazilië, Frankrijk, Iran, Italië, Luxemburg, Polen, Portugal, Roemenië, Turkije en Zwitserland. Geen enkel van de 10 grootste rederijlanden⁴³⁷ en geen enkele van de 10 grootste vlagstaten is door het verdrag gebonden. Van de 35 grootste rederijlanden zijn er 7 gebonden, waaronder België. Van de 35 grootste vlagstaten is slechts een viertal gebonden, waaronder andermaal België. Van de 10 grootste handelsnaties zijn er 3 gebonden, m.n. België, Frankrijk en Italië. Onder de 25 grootste handelsnaties zijn ook Zwitserland, Polen en Brazilië terug te vinden. De conclusie is dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 een erg klein deel van de scheepvaart- en handelsnaties bekoort. Bij typische handelsnaties heeft het lichtjes meer succes dan bij de typische

⁴³³ Zie *supra*, nr. 3.251.

⁴³⁴ De slotsom van een questionnaire rond het bestaan van maritieme voorrechten luidde:

La diversité des réponses est telle [...] qu'aucune unité se dégage clairement (CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 7).

⁴³⁵ Art. 2.3. Over het Verdrag, zie o.m. Goode, R., "Battening down your security interests : How the shipping industry can benefit from the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment", *L.M.C.L.Q.*, 2000, 161-191; Honnebier, B.P., "De komende UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment en het Aircraft Equipment Protocol", *TVR* 2000, 45-54; Honnebier, B.P., "The European air transport sector requires an international solid regime facilitating aircraft financing: The Cape Town Convention", *TVR* 2007, 151-159; Putzeys, J., "La Convention du Cap 2001 (CCT 2001), le Protocole aéronautique et les hypothèques maritimes", *EV* 2007, 677-687; Sagaert, V., "De UNIDROIT-Convention betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitrustingsmaterieel: een laatste strohalm voor de Belgische luchtvaartindustrie ?", *RW* 2001-02, 1367-1369; Sagaert, V., "De Unidroit-Convention betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitrustingsmaterieel", *OVH*, Afl. 23 (juli 2002), 1-45.

⁴³⁶ <http://www.diplomatie.be/nl/treaties/treatiesdetail.asp?TEXTID=922>.

⁴³⁷ Voor statistische informatie over het relatieve belang van de bedoelde categorieën landen, zie Blauwboek 1, 61 e.v., nrs. 1.45 e.v.

scheepvaartnaties. De landen die onder invloed staan van het Engels zeerecht hebben het verdrag genegeerd. De mate waarin staten die niet gebonden zijn, hun nationale wetgeving op het verdrag hebben afgestemd, werd niet onderzocht; vermoedelijk gaat het om een gering aantal op maritiem vlak minder toonaangevende staten⁴³⁸. Er zijn overigens ook landen die door het Verdrag gebonden zijn, maar in hun nationaal recht een geheel ander regime kennen⁴³⁹. Van de vijf buurlanden zijn alleen Frankrijk en Luxemburg gebonden; de drie andere buurlanden hebben een nationaal regime waarin het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geheel wordt genegeerd. Ten slotte noteerde het CMI dat de uniformiteit tussen de landen die wel bij dit laatste verdrag partij zijn, wordt geschaad door interpretatieverschillen⁴⁴⁰. Al in 1983 moest het CMI vaststellen dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 ongetwijfeld nooit meer een voldoende graad van harmonisering zou kunnen realiseren⁴⁴¹.

3.255. Inhoudelijk vestigt het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 het principe van de wederzijdse erkenning door de Verdragsstaten van regelmatig gevestigde maritieme hypotheek (inbegrepen *mortgages*) (art. 1). Voorts stelt het Verdrag een redelijk lange lijst vast van de maritieme hypotheek primerende voorrechten (art. 2; zie de synoptische vergelijkingstabel hieronder⁴⁴²). Ook een Belgisch auteur als Tricot stelde dat het aantal bevoorrechte vorderingen zo groot is dat de hypothecaire waarborg in veel gevallen volledig wegvalt⁴⁴³. Nochtans beoogde het Verdrag de in de nationale rechtssystemen bestaande voorrechten te reduceren. De Belgische Zeewet van 1879 kende bijvoorbeeld 15 categorieën van voorrechten⁴⁴⁴ (de *Code de commerce* ook reeds elf). De

⁴³⁸ Zie summier Flach, 171 en inz. vn. 178 aldaar; Rodière LN, 170, nr. 137.

⁴³⁹ Aldus Argentinië, waarvan de nationale wetgeving blijktens de antwoorden op een CMI-questionnaire uit de jaren tachtig is geïnspireerd door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 7).

⁴⁴⁰ CMI-document MLM-1926/1967-27 IV-1983, 3.

⁴⁴¹ CMI-document MLM-1926/1967-27 IV-1983, 5.

⁴⁴² Zie *infra*, nr. 3.275.

⁴⁴³ Tricot, L., "Het zeerecht morgen", *RW* 1987-88, (1417), 1418, nr. 3.

⁴⁴⁴ Art. 4 van de Zeewet van 1879 luidde:

Sont privilégiées, dans l'ordre où elles sont rangés, les créances ci-après désignées:

1° *Les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution des prix;*

2° *Les droits de navigation établis conformément à la loi, ainsi que les frais de remorquage;*

3° *Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente;*

4° *Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux;*

5° *Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son entrée dans le port;*

6° *Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime pour le dernier voyage;*

7° *Les loyers et gages du capitaine et autres gens de l'équipage, employés depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage, quel qu'il soit le mode de rémunération de leurs services;*

8° *Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet;*

9° *Les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'oeuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;*

10° *Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage;*

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le navire était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège existe à concurrence seulement de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée;

11° *Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré;*

12° *Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière année quand l'assurance est faite à l'année;*

verdragspartijen wensten door de reductie het lange termijn-scheepskrediet aan te moedigen. Zoals in de twee andere verdragen over maritieme voorrechten en hypotheek komen de hypotheek in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 onmiddellijk na de bedoelde maritieme voorrechten, maar bestaat de mogelijkheid om nog bijkomende nationale voorrechten te creëren die rang nemen na de hypotheek (art. 3). Het Verdrag definieert het toebehoren en de vracht waarop de voorrechten slaan (art. 4). Het regelt de rangorde tussen de voorrechten (art. 5-6) alsook de verhouding tot het recht van de scheepseigenaar op beperking van aansprakelijkheid (art. 7). Het Verdrag bevestigt het aan de maritieme voorrechten verbonden volgrecht (art. 8) en regelt het tenietgaan ervan (art. 9). Ten slotte bevat het bepalingen over de uitoefening van het voorrecht op de vracht (art. 10), de niet-gelding van formaliteiten en bewijsvoorschriften betreffende de voorrechten (art. 11), de scheepsdocumenten waaruit de hypotheek moeten blijken (art. 12) en de gelding van het Verdrag voor schepen geëxploiteerd door een niet-eigenaar (art. 13).

3.256. Het Verdrag wordt toegepast wanneer het bezwaarde schip onder de rechtsmacht valt van een Verdragsluitende Staat, alsmede in de andere bij de wetten van elk land voorziene gevallen (art. 14, eerste lid). Van de in het Verdrag voorziene mogelijkheid om het Verdrag niet toe te passen ten gunste van de onderdanen van een niet-Verdragsstaat (art. 14, tweede lid), wordt in de praktijk blijkbaar nergens gebruik gemaakt⁴⁴⁵. In de omschrijving van het toepassingsgebied van het Verdrag heeft bepaalde Belgische rechtsleer de consecratie gezien van de toepasselijkheid op de maritieme voorrechten en hypotheek van de wet van de vlagstaat⁴⁴⁶. De toepasselijkheid van de wet van de registratie op de hypotheek volgt alleszins uit de tekst van het Verdrag zelf (art. 1). Het Verdrag laat het procesrecht over aan de nationale wet, dus de *lex fori* (art. 16).

3.257. Artikel 15 van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 bepaalt:

*La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public*⁴⁴⁷.

In dit verband moet worden herinnerd aan artikel 1, § 3 van de Belgische Scheepsregistratiewet, dat Titel I van de Zeewet – waarin de regeling van de scheepsvoorrechten en -hypotheek is opgenomen – ook van toepassing verklaart op zeeschepen die niet of niet gewoonlijk worden gebruikt voor winstgevende verrichtingen⁴⁴⁸. Op het eerste gezicht gaat dit voorbij aan de zonet vermelde uitsluitingsbepaling van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926. Deze laatste lijkt echter niet te beletten dat de nationale wetgever het regime vrijwillig tot dergelijke schepen uitbreidt, zoals in de Belgische Scheepsregistratiewet is gebeurd. Het gevolg van de bedoelde uitbreiding schijnt wel te zijn dat *alle* Belgische overheidsschepen vatbaar zijn voor de uitoefening van

13° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage;

14° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage;

15° Les sommes dues au vendeur du navire pour son prix.

⁴⁴⁵ CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 6.

⁴⁴⁶ Zie Goemans, P., "Privileges maritimes et loi du pavillon", in LA Tricot, (257), 268; Smeesters-Winkelmolen I, 125, nr. 88.

⁴⁴⁷ Zie reeds summier Blauwboek 2, nr. 2.282.

⁴⁴⁸ Zie *supra*, nr. 3.236. Het begrip zeeschip is in de Scheepsregistratiewet gedefinieerd als "elk schip gebruikt of geschikt of bestemd om te worden gebruikt op zee" (art. 1, § 1, 4°).

scheepvoorrechten en scheepshypotheke. Allicht moet worden aangenomen dat de uitbreiding opgenomen in de Scheepsregistratiewet alleen geldt voor Belgische overheidsschepen.

Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en de uitbreiding van Titel I van de Zeewet waarin werd voorzien door de Scheepsregistratiewet gelden alleen voor zeeschepen en niet voor binnenschepen. Daaruit volgt dat thans, ingevolge artikel 272 van de Zeewet, commerciële binnenschepen wel aan de nationale regels inzake scheepsvorrechten⁴⁴⁹ en scheepshypotheke⁴⁵⁰. Hierdoor vallen thans allerhande door Belgische overheidssdiensten geëxploiteerde vaartuigen *niet* onder de regeling inzake scheepsvorrechten en scheepshypotheke⁴⁵¹. Dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 uit zichzelf alleen voor zeeschepen geldt, neemt niet weg dat het geschetste Belgische onderscheid tussen commerciële en niet-commerciële binnenschepen in het licht van de besproken nationale gelijkshakeling voor zeeschepen mogelijk aanvechtbaar is op grond van het gelijkheidsbeginsel. Er valt immers moeilijk in te zien welke objectieve verantwoording er bestaat om niet-commerciële zeeschepen enerzijds, en niet-commerciële binnenschepen anderzijds inzake scheepsvorrechten en scheepshypotheke fundamenteel verschillend te behandelen.

3.258. Het Protocol van Ondertekening bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 preciseert dat de Staten vrij blijven om een aantal bepalingen in te voeren strekkende tot bescherming van de belangen van openbare besturen, waaronder een betere rang voor vorderingen van de Schatkist en een administratief retentie- en verkooprecht; ook verklaarde het Protocol geen afbreuk te doen aan de sociale zekerheidsswetgeving. In dit verband valt te herinneren aan de bepaling in de Zeevaartpolitiewet van 27 september 1842⁴⁵² die de zeevaartpolitie opdroeg om zee- en binnenschepen aan te houden van een rederij die boetes of schadevergoeding verschuldigd was⁴⁵³. Deze regeling vestigde ten voordele van de Staat en door hem opgerichte instellingen een administratiefrechtelijk retentierecht dat o.m. kon worden aangewend als zekerheid voor de inning van sociale zekerheidsbijdragen⁴⁵⁴. In het raam van de politiehervorming werd deze wettelijke regeling in 1999 opgeheven⁴⁵⁵. Aan de Dienst Scheepvaartcontrole noch aan de Scheepvaartpolitie werd een gelijkaardige aanhoudingsbevoegdheid toegekend⁴⁵⁶. De havenkapiteins beschikken wel nog over een aanhoudingsbevoegdheid⁴⁵⁷.

3.259. Meer in het algemeen moet worden vastgesteld dat het Verdrag niet integraal in de Belgische Zeewet is overgenomen. Zo is het principe dat de Verdragspartijen de op elkaars schepen gevestigde en openbaar gemaakte hypotheke erkennen (art. 1 Scheepsvorrechtenverdrag 1926), niet in de Zeewet terug te vinden, ongetwijfeld omdat werd

⁴⁴⁹ Met uitzondering van het voorrecht voorzien in artikel 23, § 1, 5° van de Zeewet.

⁴⁵⁰ De Latte TRS, 51, nr. 117.

⁴⁵¹ *Ibid.*, 164, nr. 318.

⁴⁵² W. 27 september 1842 over de politie der zeevaart (*Bull. Off.*, LXXXIV).

⁴⁵³ Zie art. 1, tweede lid, 10° W. 27 september 1842, ingevoegd bij art. 19 W. 5 mei 1936 (*BS* 8 juni 1936).

⁴⁵⁴ Zie hierover Lange, H., "Scheepsretentie vanwege de staat en door hem opgerichte instellingen", in LA Tricot, 371-375.

⁴⁵⁵ Art. 100, 1° W. 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie (*BS* 29 mei 1999).

⁴⁵⁶ Lannoy, G., "Van zeevaartpolitie tot scheepvaartcontrole en scheepvaartpolitie", in Van Hooydonk, E. (ed.), *Actualia zee- en vervoerrecht*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2003, (29), 33.

⁴⁵⁷ Art. 14, voorlaatste lid Havenkapiteinswet.

uitgegaan van de rechtstreekse werking van het verdrag; m.b.t. schepen van niet-Verdragsstaten bestaat echter geen regeling. Evenmin bevat de Zeewet een voorschrift betreffende de aard en de vorm van de scheepsdocumenten waarop de hypotheeken moeten worden vermeld (art. 12 van het Verdrag)⁴⁵⁸.

3.260. Voorts valt op dat België gebruik heeft gemaakt van de door het Verdrag geboden mogelijkheid om de geldingsduur van maritieme voorrechten, wanneer het schip niet in beslag kon worden genomen in de territoriale zee, op drie jaar te brengen (art. 9, laatste lid). Luxemburg heeft deze regel overgenomen⁴⁵⁹, maar Frankrijk, dat ook partij is bij het Verdrag, niet⁴⁶⁰; zoals hieronder nader toegelicht⁴⁶¹, neemt België ter zake een opvallende internationale uitzonderingspositie in.

3.261. Ofschoon het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 al bij al het meest succesrijke verdrag over de materie is, moet, los van de vraag naar de mate waarin het vandaag de Belgische belangen dient, alleszins worden vastgesteld dat het duidelijk getekend is door de tijd. Zo dateert het voorrecht voor vorderingen voortspruitende uit door de kapitein gesloten overeenkomsten uit een periode waarin deze laatste vaak geen contact met de rederij kon opnemen. Ook ontbeert het Verdrag een regeling inzake rompbevrachtingsregistratie. De terminologie is hier en daar verouderd en sluit gebrekkig aan bij het hedendaagse Belgische recht. Zo kent België geen “droits de tonnage” of “droits de phare” en zijn de termen “assistance et sauvetage” voorbijgestreefd door het Bergingsverdrag 1989. Ook wanneer er goede inhoudelijke redenen zouden zijn om de teksten van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 in het Belgisch Scheepvaartwetboek te behouden, zou een letterlijke overname alleszins tot een wetgevingstechnisch minder elegant resultaat leiden.

3.262. Ten slotte dient opgemerkt dat België depositaris van het Verdrag is (zie art. 17 e.v.).

- HET BINNENSCHEPENVERDRAG 1930

3.263. Het Binnenschepenverdrag 1930 omvat o.m. een poging om eengemaakt recht tot stand te brengen rond voorrechten en hypotheeken op binnenschepen. België heeft het Verdrag ondertekend maar nooit geratificeerd. Nederland ratificeerde evenmin, maar paste zijn interne wetgeving wel aan het verdrag aan. Tot ratificatie ging alleen Frankrijk over; diens gevolg trad het verdrag nooit in werking⁴⁶². Om die reden, wegens de relatieve ouderdom van de tekst en gezien de totstandkoming van een nieuw binnenvaartverdrag in 1965, wordt het Binnenschepenverdrag 1930 in principe niet verder in de analyse betrokken. Het moge volstaan erop te wijzen dat de in het Verdrag opgenomen catalogus van scheepsvoorrechten was

⁴⁵⁸ Zie slechts art. 63 van de Zeewet, dat, ondanks de toelichting bij de invoeringswet van 28 november 1928 (*Parl.St.*, Kamer, 1926-27, nr. 332, 2-3), niet aan de verdragstekst voldoet. Naar werd meegedeeld door de Scheepshypotheekbewaarder is de bedoelde staat identiek aan het in art. 45 van de Zeewet bedoelde getuigschrift, waarvan de aard en de vorm evenmin nader zijn geregeld. Volgens de KBRV worden dergelijke scheepsdocumenten in de praktijk niet meer aan boord gehouden. Wel eisen de banken naar verluidt dat een ‘Notice of mortgage’ wordt aangebracht op de brug (zie ook Blauwboek 5, nr. 5.105).

⁴⁵⁹ Art. 54 *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois*.

⁴⁶⁰ Art. 39 *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967*.

⁴⁶¹ Zie *infra*, nr. 3.473.

⁴⁶² Over het Verdrag, zie kort Flach, 173.

geïnspireerd door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926. In dat laatste verband wordt verwezen naar de synopsis hieronder⁴⁶³.

- HET SCHEEPSVOORRECHTENPROTOCOL 1965

3.264. Het Binnenschepenverdrag 1965, dat tot stand kwam dankzij de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, en zijn Eerste Protocol betreffende rechten *in rem* (hier zoals gezegd ook ‘Scheepsvoorrechtenprotocol 1965’ genoemd) zijn bindend voor de volgende negen staten: Frankrijk, Kroatië, Luxemburg, Montenegro, Nederland, Oostenrijk, Servië, Wit-Rusland en Zwitserland. België en Duitsland hebben het verdrag ondertekend maar niet geratificeerd⁴⁶⁴. Nederland, dat geen partij is bij één van de hierboven besproken verdragen heeft het Eerste Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965 ook gebruikt als basis voor zijn wetgeving inzake voorrechten en hypotheek op ~~z~~eeschepen. Een rechtsgeleerde of beleidsgerichte beoordeling van het besproken regime vanuit Belgisch perspectief blijkt niet beschikbaar. Blijkbaar werd in België nooit overwogen om het regime ook voor zeeschepen in te voeren.

3.265. Het Binnenschepenverdrag 1965 zelf regelt de organisatie van de verplichte registratie (“inschrijving” in de Nederlandse vertaling) van binnenschepen. Het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965, dat de Verdragspartijen optioneel kunnen toepassen, betreft zakelijke rechten op binnenschepen. Als zakelijke rechten worden alleen erkend eigendom, vruchtgebruik, hypotheek en voorrecht (art. 3 van het Protocol). De hypotheek moeten worden bekendgemaakt in registers (art. 4) en worden door de Verdragspartijen erkend (art. 5). Het Protocol regelt de rangorde van hypotheek (art. 6), de in te schrijven gegevens (art. 7) en het voorwerp van de hypotheek (art. 9). Het toepasselijke recht is het recht van de wet van registratie (art. 10). Als scheepsvoorrechten erkent het Protocol slechts de kosten van onderhoud na beslag (inbegrepen herstellingen), arbeidsrechtelijke vorderingen voor maximaal 6 maanden, en vorderingen i.v.m. berging of de bijdrage in averij-grosse (art. 11). Staten mogen echter bepalen dat gerechtskosten en wrakkenruimingskosten eerst worden uitbetaald (art. 12). Zij mogen ook andere voorrechten met voorrang op de hypotheek in het leven roepen op voorwaarde dat deze voorrechten worden erkend zowel in de staat van registratie als in de staat waar het voorrecht geldend wordt gemaakt (art. 13); deze voorrechten komen echter na de hierboven vermelde, in het Protocol zelf opgenomen voorrechten (art. 15.1). Het Protocol bepaalt in detail waarop het voorrecht slaat (art. 14) en regelt de onderlinge rangorde (art. 15.2). De voorrechten van het Protocol bestaan ook wanneer het vaartuig werd geëxploiteerd door een niet-eigenaar (art. 16). De voorrechten gaan teniet na één jaar (art. 17). Het op de scheepsvoorrechten aanvullend toepasselijke nationale recht is het recht van de staat van inschrijving van het binnenschip (art. 18). Een Tweede Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965, waardoor Nederland niet gebonden is, regelt het bewarend en uitvoerend beslag op binnenschepen.

3.266. Krachtens artikel 13 van het Binnenschepenverdrag 1965 zijn het Verdrag en zijn Protocols niet van toepassing op de “bateaux affectés exclusivement à l’exercice de la puissance publique”.

⁴⁶³ Zie *infra*, nr. 3.275.

⁴⁶⁴ Over het Verdrag, zie Flach, 10-11.

- HET SCHEEPSVOORRECHTENVERDRAG 1967

3.267. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 werd eveneens voorbereid door het CMI. Het werd opgesteld omdat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 zijn doel om de materie internationaal één te maken, niet had bereikt en bovendien verouderd was, en in de jaren zestig van de vorige eeuw aanleiding gaf tot vrijwel universele onvrede, ook bij de verdragsstaten⁴⁶⁵. Sinds de totstandkoming van laatstgenoemd verdrag was de materie nooit meer op een internationaal forum behandeld⁴⁶⁶. In 1964 verklaarde de Belgische Vereniging voor Zeerecht dat de opstelling van een geheel nieuw verdrag hoogst noodzakelijk was⁴⁶⁷.

3.268. Het hoofdobjectief van het nieuwe verdrag was de facilitering van het lange termijn-krediet voor de bouw en de koop van nieuwe schepen. Waar het regime van 1926, met zijn nog steeds eerder lange lijst van bevoorrechte schuldvorderingen, vooral het korte termijn-krediet en de vlotte exploitatie van het schip voor ogen had, poogden de opstellers van het nieuwe verdrag in te spelen op de sinds WO2 gegroeide nood aan zekerheid voor de financiers van steeds aanzienlijker investeringen in alsmaar grotere vaartuigen. Het voorrecht voor vorderingen i.v.m. overeenkomsten gesloten door de kapitein kon achterwege worden gelaten in het licht van de verbeterde communicatie tussen het schip en de rederij. Hoewel het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 beoogde beter aan te sluiten bij de gewijzigde omstandigheden van het scheepvaartbedrijf, is het, nog meer dan zijn voorganger, een mislukking gebleken. De gebonden staten zijn Denemarken, Noorwegen en Zweden enerzijds, en Marokko en de Syrisch-Arabische Republiek anderzijds. De drie Scandinavische landen zijn de enige Verdragspartijen die behoren tot de 35 grootste rederijlanden. Geen enkele Verdragspartij behoort tot de 25 grootste handelsnaties. Ingevolge de magere respons is het Verdrag nooit in werking getreden. Overigens schijnt geen enkele commentator te verwachten dat dit ooit nog zal gebeuren⁴⁶⁸. België heeft het verdrag destijds ondertekend, maar niet geratificeerd. Duitsland is niet gebonden, maar heeft zijn nationale wetgeving wel aan het verdrag aangepast. De overige buurlanden van België negeren het verdrag volledig. China is een ander land dat zijn regime op het verdrag heeft gebaseerd⁴⁶⁹. Daar het Verdrag niet bijdraagt tot een internationale eenmaking, geen toekomstperspectieven heeft, en België geen aansluiting kan doen vinden bij een internationale tendens, lijkt het bij voorbaat weinig zinvol alsnog een ratificatie door België te overwegen.

3.269. Om die laatste reden, en ook omdat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 inhoudelijk grotendeels is overgenomen in het hieronder besproken Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, wordt hier afgezien van een grondige inhoudelijke bespreking⁴⁷⁰. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 wordt vooral gekenmerkt door een herziening van de lijst van de maritieme voorrechten, die werd doorgevoerd om de positie van de hypothecaire schuldeisers en dus de scheepsfinancieringsbanken te versterken. In de lijst van de maritieme voorrechten, die hieronder

⁴⁶⁵ Asser, 82, nr. 9.

⁴⁶⁶ Asser, 78, nr. 7.

⁴⁶⁷ Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132 en 135.

⁴⁶⁸ Zie bijv. Bonassies-Scapel, 392-393, nr. 565.

⁴⁶⁹ Li-Ingram, 6.

⁴⁷⁰ Voor commentaren, zie Legendre, C., "La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967", *DMF* 1967, 579-601; Simon, P. en Hennebicq, M.-R., "Les privilèges et hypothèques maritimes et l'inscription des droits relatifs aux navires en construction. Conventions de Bruxelles du 27 mai 1967", *RHA* 1968, 3-23.

wordt weergegeven in een synoptische tabel⁴⁷¹, zijn heel wat voorrechten uit het verdrag van 1926 weggelaten, maar toch is deze lijst niet veel korter geworden. Opvallend is dat het Verdrag de ladingbelanghebbenden hun voorrecht voor vorderingen wegens ladingschade ontnemt. Dit punt was tijdens de diplomatieke conferentie controversieel. De schrapping van het voorrecht voor ladingclaims en, in het algemeen, de opwaardering van de scheepshypotheek, werd niet alleen gesteund door typische rederijnaties als Griekenland en het Verenigd Koninkrijk, maar ook door België⁴⁷². De Verenigde Staten en Argentinië, klassieke handelsnaties, protesteerden fel⁴⁷³. Vermeldenswaard is ten slotte dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 een voorrangrecht invoert voor de beslag- en verkoopkosten bij gedwongen verkoop i.p.v. een maritiem voorrecht voor de gerechtskosten.

3.270. Het toepassingsgebied van het Verdrag wordt geregeld in artikel 12 van het Verdrag, dat luidt:

- 1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all sea-going vessels registered in a Contracting State or in a non-Contracting State.*
- 2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.*

- HET SCHEEPSVOORRECHTENVERDRAG 1993

3.271. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993⁴⁷⁴ werd voorbereid door het CMI⁴⁷⁵ en gefinaliseerd door de VN en de IMO en is pas in werking getreden op 5 september 2004. De zestien gebonden staten zijn Albanië, Benin, Ecuador, Estland, Litouwen, Monaco, Nigeria, Oekraïne, Peru, de Russische Federatie, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent and the Grenadines, Spanje, de Syrisch-Arabische Republiek, Tunesië, Vanuatu en Zweden. Van de 35 grootste rederijlanden zijn alleen de Russische Federatie, Spanje en Zweden gebonden, van de 35 grootste vlagstaten alleen de Russische Federatie en Saint Vincent and the Grenadines, en van de 25 grootste handelsnaties alleen de Russische Federatie en Spanje. Het Verdrag bindt geen enkel buurland van België. Het Verdrag werd wel ondertekend door Brazilië, China, Duitsland en Finland, maar deze landen zijn niet definitief gebonden. Tot op heden is ook het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 dus als een mislukking te beschouwen. Doordat enkele landen recent de overstap maakten van de regeling van 1926 naar die van 1993, neemt het geldingsbereik van het door België gevolgde Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 traag maar zeker af.

3.272. Inhoudelijk ligt het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 sterk in de lijn van zijn voorganger uit 1967, waarvan het de basisdoelstellingen deelt. Het nieuwe verdrag regelt de wederzijdse

⁴⁷¹ Zie *infra*, nr. 3.275.

⁴⁷² Royaume de Belgique. Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur, *Conférence Diplomatique de Droit Maritime. Douzième Session (1^{re} phase). Bruxelles 1967*, Brussel, Ad. Goemaere, 1967, 67-71.

⁴⁷³ *Ibid.*, 66-67 en 137-140.

⁴⁷⁴ Voor een uitstekende commentaar, zie Czerwenka, B., "Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypothecken", *Transportrecht*, 1994, 213-227; zie voorts Auchter, G., "La Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes", *DMF* 1993, 595-605 en 675-683; Berlingieri, F., "The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages", *LMCLQ*, 1995, 57-76; Tricot, L., "La Convention de Genève du 6 mai 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes", *RHA* 1993, 323-333.

⁴⁷⁵ Zie inz. Comité Maritime International, *1985 Lisboa I*, s.l., 44 e.v. en *1985 Lisboa II*, Antwerpen, 80 e.v.

erkenning van hypotheek (inbegrepen *mortgages*) op voorwaarde dat zij zijn gevestigd overeenkomstig de wet van het land van registratie en behoorlijk zijn bekendgemaakt (art. 1). De onderlinge rang van scheepshypotheek en hun uitwerking tegenover derden worden bepaald door de wet van de registerstaat, maar de procedurekwesties vallen onder de *lex fori* (art. 2). Het Verdrag legt voorwaarden op i.v.m. de verandering van eigendom of registratie (art. 3).

De lijst van maritieme voorrechten (art. 4.1) is gelijkaardig aan deze van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (zie de synoptische tabel hieronder⁴⁷⁶). Vergeleken met de eerdere regimes valt op dat sociale voorrechten werden opgewaardeerd en nu de eerste plaats innemen, en dat de repatriëringskosten en de sociale zekerheidsschulden, anders dan in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967, daarbij uitdrukkelijk worden vermeld. De vergelijking van de regimes van 1926 en 1993 leert voorts dat de voorrechten voor gerechtskosten, kosten van bewaking en behoud, schade aan havens en waterwegen, ladingschade, de bijdrage in averij-grosse en de schulden buiten de thuishaven aangegaan door de kapitein werden geschrapt. Het voorrecht voor haven- en loodsgelden werd gedegradeerd van de eerste naar de vierde categorie. Het nieuwe verdragsregime behoudt nog wel voorrechten voor personenschade te water of te land, en voor buitencontractuele fysieke schade uitgezonderd schade aan lading, containers en bagage. Het erkent echter geen dergelijke voorrechten voor schade in verband met vervuiling door olie of gevaarlijke of schadelijke stoffen wanneer daarvoor een objectieve aansprakelijkheid en een verplichte verzekering is ingevoerd. Evenmin bestaat een voorrecht voor schadevergoedingsvorderingen uit hoofde van radioactiviteit (art. 4.2). Terugkomend op de nieuwe lijst van de maritieme voorrechten, moet worden aangestipt dat de Verenigde Staten zich andermaal tevergeefs tegen de weglating van het voorrecht wegens ladingclaims hebben verzet, en dat Duitsland meende dat de weglating alleszins moest worden gecompenseerd door een voorrecht toe te kennen met rang na de scheepshypotheek of door de lading, in lijn met de Hamburg Rules, een vorderingsrecht tegen de scheepseigenaar toe te kennen⁴⁷⁷. Ook de scheepsleveranciers verliezen onder het nieuwe Verdrag in principe elk de hypotheek primerend voorrecht. De 'special compensation' onder het Bergingsverdrag 1989 valt buiten het voorrecht voor het hulploon. Belangrijk om te noteren is dat, anders dan onder het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967, vorderingen tegen de tijd- en reisbevrachter niet bevoorrecht zijn. De door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 erkende maritieme voorrechten hebben voorrang op de scheepshypotheek; het Verdrag regelt ook de onderlinge rang van de voorrechten (art. 5). Ook het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 houdt de mogelijkheid open om nationale voorrechten te creëren die rang nemen na de scheepshypotheek. Deze voorrechten hebben echter een korte geldingsduur van zes maanden en moeten blijkbaar niet door de verdragspartijen erkend worden (art. 6)⁴⁷⁸.

Het Verdrag opent de mogelijkheid om aan scheepsbouwers en -herstellers een retentierecht toe te kennen (art. 7), dat ze ook geldend kunnen maken tegenover de hypothecaire schuldeiser.

De voorrechten volgen ook in het nieuwe verdrag het schip (art. 8). De maritieme voorrechten die vóór de hypotheek gaan hebben een geldingsduur van één jaar. Deze termijn kan door de

⁴⁷⁶ Zie *infra*, nr. 3.275.

⁴⁷⁷ Zie Czerwenka, B., "Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheek", *Transportrecht*, 1994, (213), 220.

⁴⁷⁸ Czerwenka, B., "Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheek", *Transportrecht*, 1994, (213), 222.

nationale wetgever niet worden verlengd bij onmogelijkheid van beslag binnen het jaar, en stuiting en schorsing van de termijn zijn niet mogelijk (art. 9). Ook deze wijziging ten opzichte van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 is ten nadele van de bevoorrechte schuldeisers.

Het Verdrag regelt de gevolgen van de overdracht van vorderingen en de subrogatie (art. 10). Anders dan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 bepaalt het Verdrag niet over welke goederen het maritiem voorrecht zich uitstrekt. Het bevestigt evenwel dat het zich niet uitstrekt over de cascoverzekeringsvergoeding. Het Verdrag regelt voorts de bekendmaking en de gevolgen van een gedwongen verkoop (met een voorrangrecht voor de beslag- en verkoopskosten) (art. 11-12) alsmede de tijdelijke omvlagging (art. 16). Hierbij preciseert het dat de hypotheek in geval van rompbevrachtingsregistratie geregeld blijft door de wet van het register van oorsprong.

3.273. Het toepassingsgebied van het Verdrag strekt zich uit tot alle zeeschepen die zijn geregistreerd in een Verdragsstaat of in een niet-Verdragsstaat op voorwaarde dat de schepen van deze laatste onderworpen zijn aan de rechtsmacht van de Verdragsstaat (art. 13.1). Het Verdrag roept geen rechten in het leven tegen vaartuigen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een Staat en uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële regeringsdienst (art. 13.2)⁴⁷⁹.

3.274. In de Belgische rechtsleer werd het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 nog niet grondig onderzocht. Een ladinggezinde commentator wees het alvast af wegens een beweerd doorbreken van de evenwichten tussen schip en lading en tussen voorrechten en hypotheeken, en stelde dat het de economische belangen van België als goederentransitland in hoge mate zou schaden⁴⁸⁰.

⁴⁷⁹ De Engelse tekst luidt:

Article 13 - Scope of application

1. *Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all seagoing vessels registered in a State Party or in a State which is not a State Party, provided that the latter's vessels are subject to the jurisdiction of the State Party.*

2. *Nothing in this Convention shall create any rights in, or enable any rights to be enforced against, any vessel owned or operated by a State and used only on Government non-commercial service.*

⁴⁸⁰ Roland, R., "Opgepast: gevaarlijke bocht!", *Liber amicorum Jozef Van den Heuvel*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999, (315), 326-327.

- SYNOPTISCHE TABEL VAN DE RANGORDE VAN SCHULDVORDERINGEN OP SCHEPEN VOLGENS DE BELGISCHE ZEEWET EN
ONDER DE RELEVANTE VERDRAGEN

3.275.

Regime/ Rang	Belgische Zeewet	Scheepsvoorrechten- verdrag 1926	Scheepsvoorrechten- verdrag 1967	Scheepsvoorrechten- verdrag 1993	Binnenschepenverdrag 1930	Scheepsvoorrechten- protocol 1965
1	Gerechtskosten, behoudskosten, haven- en loodsgelden, bewakings- en behoudskosten in de laatste haven	Eventueel sociale bijdragen, wrakkenruiming, havengelden en schade aan haveninfrastructuur (nationale wetgeving)	Beslag- en verkoopskosten (voorrangsrecht)	Beslag- en verkoopskosten (voorrangsrecht)	Behoudskosten, scheepvaart- en loodsgelden	Eventueel gerechtskosten, bewakingskosten en wrakkenruiming (voorrangsrecht volgens nationale wetgeving)
2	Arbeidsovereenkomsten	Gerechtskosten, behoudskosten, haven- en loodsgelden, bewakings- en behoudskosten in de laatste haven (eventueel in een bepaalde onderlinge rangorde)	Arbeidsovereenkomsten	Arbeidsovereenkomsten inbegrepen repatriëring en sociale bijdragen	Arbeidsovereenkomsten tot 6 maanden	Behoudskosten na beslag inbegrepen herstelling
3	Sociale bijdragen	Arbeidsovereenkomsten	Haven- en loodsgelden	Personenschade te land of te water (niet i.v.m. milieu of radioactiviteit)	Sociale bijdragen tot 3 maanden	Arbeidsovereenkomsten tot 6 maanden
4	Berging en averij-grosse	Berging en averij-grosse	Personenschade te land of te water	Berging	Berging	Berging en averij-grosse
5	Schadevergoeding voorvallen, haveninfrastructuur, personen, lading en bagage	Schadevergoeding voorvallen, haveninfrastructuur, personen, lading en bagage	Buitencontractuele zaakschade	Haven- en loodsgelden	Averij-grosse	Eventueel andere voorrechten (nationale wetgeving die gelijkkluidend moet zijn met die van registratiestaat)
6	Kapiteinsovereenkomsten	Kapiteinsovereenkomsten	Berging, wrakkenruiming en averij-grosse	Buitencontractuele zaakschade (niet lading of bagage en niet i.v.m. milieu of radioactiviteit)	Schadevergoeding aanvaring en voorvallen, personen en zaken, haveninfrastructuur	Hypotheek
7	Hypotheek	Hypotheek	Eventueel scheepsbouw of scheepsherstelling (voorrecht of retentierecht)	Hypotheek	Schadevergoeding schepelingen, lading en bagage	

8		Eventueel voorrechten	andere	Hypotheek	Eventueel voorrechten	andere	Hypotheek	
				Eventueel voorrechten			Eventueel voorrechten	andere

- HET MARITIEM ARBEIDSVERDRAG

3.276. In aanvulling op de reeds besproken scheepvaartrechtelijke verdragen moet worden gewezen op enkele regels vervat in het Maritiem Arbeidsverdrag 2006.

Leidraad B2.2.2.4 (l) bepaalt⁴⁸¹:

voor zover vorderingen van zeevarenden met betrekking tot hun loon en andere aan hen met betrekking tot hun tewerkstelling verschuldigde bedragen niet worden gegarandeerd overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake maritieme panden en hypotheek, 1993, dienen deze vorderingen te worden beschermd in overeenstemming met het Verdrag inzake de bescherming van de werknemersvorderingen in geval van betalingsonmacht van hun werkgever, 1992 (Nr. 173).

Bij laatstgenoemd verdrag, dat geen specifieke bepalingen over scheepsvoorrechten bevat, is België geen partij.

- HET EVO EN DE ROME I-VERORDENING

3.277. Tetley⁴⁸² en in navolging bepaalde Engelse auteurs⁴⁸³, die de in Engeland jurisprudentieel gevestigde toepassing van de *lex fori* op maritieme voorrechten betwisten, hebben geargumenteed dat deze materie moet worden geregeld naar de wet die van toepassing is op de relevante overeenkomst (de *lex contractus*), meer bepaald, conform het EVO, het door partijen gekozen recht dan wel het recht van het land waarmee de overeenkomst het nauwst is verbonden (art. 3-4). De reden is dat de materie zou vallen onder de aan het door het Verdrag aangewezen recht onderworpen “gevolgen van gehele of gedeeltelijke tekortkoming” (art. 10.1.c). De juistheid van deze stelling kan evenwel sterk worden betwijfeld, daar doorgaans wordt aangenomen dat het bestaan en de tegenstelbaarheid aan derden van voorrechten op bepaalde goederen met zakelijke werking, zoals scheepsvoorrechten, worden geregeld met toepassing van de verwijzingsregels betreffende het zakelijk statuut van die goederen, en niet naar de verwijzingsregels betreffende de overeenkomst waarvan die voorrechten het gevolg zijn⁴⁸⁴. Ook in Nederland riep de stelling van Tetley overigens vragen op⁴⁸⁵. Het EVO zal hier dan ook geen verdere aandacht krijgen. Om dezelfde redenen wordt evenmin ingegaan op de Rome I-Verordening, die inmiddels in de plaats van het EVO is gekomen.

- DE EUROPESE INSOLVENTIEVERORDENING

3.278. De Europese Insolventieverordening⁴⁸⁶ heeft op de materie van de maritieme voorrechten en hypotheek een beperkte impact. Wat België betreft geldt de Verordening, krachtens haar

⁴⁸¹ Vertaling uit *Trb.* 2007, nr. 93. Zie voorts Norm A.2.6.2.

⁴⁸² Tetley *ICoL*, 580-581.

⁴⁸³ Mandaraka-Sheppard, 157, 367 en 369.

⁴⁸⁴ Rigaux, F. en Fallon, M., *Droit international privé*, Brussel, Larcier, 2005, 815-816, nr. 14.61; zie ook reeds de stelling van P. Goemans aangehaald *supra*, nr. 3.245.

⁴⁸⁵ Van der Velde, 137, vn. 64.

⁴⁸⁶ Verordening (EG) nr. 1346/2000 van de Raad van 29 mei 2000 betreffende insolventieprocedures, *Pb.* 30 juni 2000, L 160/1. Voor een overzichtelijke commentaar, zie o.m. Mélin, F., *Le règlement communautaire du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité*, Parijs / Brussel, FEC / Bruylant, 2008, 511 p. en, wat betreft schepen, inz. 283-286, nr. 235 en 294-296, nrs. 242-243; zie voorts Dirix, E. en Sagaert, V., “Verhaalsrechten en zekerheidsposities van

deels door de Belgische wetgeving voorbijgestreefde terminologie, voor het faillissement, het gerechtelijk akkoord en de collectieve schuldregeling (*sic*) (art. 2, a) j° Bijlage A).

De rechters van de lidstaat waar het centrum van de voornaamste belangen van de schuldenaar gelegen is, zijn bevoegd de insolventieprocedure te openen. Bij vennootschappen en rechtspersonen wordt, zolang het tegendeel niet is bewezen, het centrum van de voornaamste belangen vermoed de plaats van de statutaire zetel te zijn (art. 3.1). Tenzij de Verordening iets anders bepaalt, worden de insolventieprocedure en de gevolgen daarvan beheerst door het recht van de lidstaat op het grondgebied waarvan de insolventieprocedure wordt geopend (de *lex concursus*) (art. 4.1). Dit recht bepaalt o.m. de regels betreffende de verdeling van de opbrengst van de te gelde gemaakte goederen, de rangindeling van de vorderingen, en de rechten van schuldeisers die krachtens een zakelijk recht of ingevolge verrekening gedeeltelijk zijn voldaan (art. 4.2, i)).

De opening van de insolventieprocedure laat echter onverlet het zakelijke recht van een schuldeiser of van een derde op o.m. lichamelijke roerende goederen, die toebehoren aan de schuldenaar en die zich op het grondgebied van een andere lidstaat bevinden (art. 5.1). Dit recht omvat o.m. het recht om een goed te gelde te maken of te laten maken en te worden voldaan uit de opbrengst van of de inkomsten uit dat goed, in het bijzonder op grond van pand of hypotheek (art. 5.2.a)). Ter zake geldt de *lex rei sitae*. Deze regel geldt inz. voor hypothecaire schuldeisers en schuldeisers met een bijzonder voorrecht⁴⁸⁷.

De gevolgen van de insolventieprocedure voor de rechten van de schuldenaar op een schip of een luchtvaartuig dat aan inschrijving in een openbaar register onderworpen is, worden echter beheerst door het recht van de lidstaat onder het gezag waarvan het register wordt gehouden (art. 11).

Indien de schuldenaar door een na de opening van de insolventieprocedure verrichte handeling onder bezwarende titel beschikt over een schip of een luchtvaartuig dat aan inschrijving in een openbaar register onderworpen is, wordt de rechtsgeldigheid van die handeling beheerst door het recht van de lidstaat op het grondgebied waarvan dit onroerend goed zich bevindt of onder het gezag waarvan dit register wordt gehouden (art. 14).

3.279. Ofschoon de Insolventieverordening dus een voorkeur uitspreekt voor de toepassing van de *lex registrationis* op de rechten op schepen, valt op dat zij deze wet alleen van toepassing verklaart op de gevolgen van de insolventieprocedure voor de rechten van de *schuldenaar* en niet op de rechten van de *schuldeiser*. De maritieme voorrechten en hypotheek worden klaarblijkelijk beheerst door de *lex rei sitae*. Bovendien geldt de verwijzing naar de *lex registrationis* alleen op voorwaarde dat daardoor het recht van een Lidstaat wordt aangewezen⁴⁸⁸.

Volgens Van der Velde moet het belang van de Insolventieverordening voor het zeerecht worden gerelativeerd omdat maritieme voorrechten en hypotheek in de praktijk vooral voorkomen bij

schuldeisers onder de Europese Insolventieverordening”, *TBH* 2001, 580-602; Moss, G., Fletcher, I.F. en Isaacs, S., *The EC Regulation on insolvency proceedings*, Oxford, Oxford University Press, 2009, 464 p.

⁴⁸⁷ Zie o.m. Dirix, E. en Sagaert, V., “Verhaalsrechten en zekerheidsposities van schuldeisers onder de Europese Insolventieverordening”, *TBH* 2001, (580), 584, nr. 11 en voorts 587 e.v., nrs. 21 e.v.

⁴⁸⁸ Dit blijkt uit de bepaling zelf.

uitvoerend beslag op een schip, waarop de Verordening niet van toepassing is. Scheepseigenaars gaan overigens zelden failliet.

Bovendien is de Verordening sowieso maar van toepassing op een insolventieprocedure lastens een gefailleerde die het centrum van zijn voornaamste belangen (meestal zijn zetel) in een Europese Lidstaat heeft⁴⁸⁹.

Met het oog op de bepaling van de verhouding tussen de Insolventieverordening en het Belgisch Scheepvaartwetboek moet ten slotte worden opgemerkt dat de verordening geen renvoi toelaat⁴⁹⁰.

3.280. Het WIPR bevat m.b.t. insolventieprocedures een aanvullende regeling m.b.t. het op rechten op schepen toepasselijke recht (art. 119, § 3, 4^o en § 4, 2^o).

- DE BELGISCH-NEDERLANDSE OVEREENKOMST VAN 28 MAART 1925

3.281. Volledigheidshalve moet worden gewezen op een bepaling in de Overeenkomst tussen België en Nederland betreffende de territoriale rechterlijke bevoegdheid, het faillissement, het gezag en de tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen, van scheidsrechterlijke uitspraken en van authentieke akten, en bijgevoegd protocol, ondertekend te Brussel op 28 maart 1925⁴⁹¹. Artikel 23.3 van deze Overeenkomst bepaalt dat de hypotheek op zee- en binnenschepen en de regelmatig gevestigde privileges ingeval van faillissement worden geregeld naar de wetgeving van diengene der beide Staten, waartoe het schip behoort. Het gemeenschappelijk verslag van de gevolmachtigden maakt duidelijk dat de wet van de vlag bedoeld is⁴⁹². Op te merken valt dat deze Overeenkomst als dusdanig is vervangen door de hieronder besproken Europese Insolventieverordening, binnen de perken van het toepassingsgebied van deze laatste althans⁴⁹³. In de Belgische zeerechtelijke rechtsleer is aan voormelde Overeenkomst blijkbaar geen aandacht besteed; dit is wel het geval in de oudere en de recente Nederlandse literatuur⁴⁹⁴.

- DE BELGISCH-OOSTENRIJKSE OVEREENKOMST VAN 16 JULI 1969

3.282. De Overeenkomst tussen België en Oostenrijk betreffende het faillissement, het akkoord en de opschorting van betaling van 16 juli 1969⁴⁹⁵ bepaalt in artikel 8(3) dat de hypotheeken en voorrechten op zeeschepen, binnenschepen en luchtvaartuigen in het raam van de desbetreffende procedures⁴⁹⁶ onderworpen zijn aan de wet van de Overeenkomstsluitende Staat waarin zij zijn teboekgesteld of ingeschreven. De zeerechtelijke rechtsleer besteedt aan deze regel evenmin aandacht. In de betrekkingen tussen beide landen is ook deze verdragsregeling vervangen door de Insolventieverordening, althans wat betreft het toepassingsgebied van deze laatste⁴⁹⁷.

⁴⁸⁹ Zie Van der Velde, 114-121.

⁴⁹⁰ Zie o.m. Dirix, E. en Sagaert, V., "Zekerheidsrechten en de Europese Insolventieverordening", in OVH, Afl. 25 (juni 2003), 118, nr. 1; zie ook Fletcher, I.F., "Choice of law rules", in Moss, G., Fletcher, I.F. en Isaacs, S., *The EC Regulation on insolvency proceedings*, Oxford, Oxford University Press, 2009, (55), 57, nr. 4.04.

⁴⁹¹ Goedgekeurd bij W. 16 augustus 1926 (BS 27 juli 1929).

⁴⁹² *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1925, nr. 103, 13.

⁴⁹³ Art. 44.1, c) Verordening 1346/2000.

⁴⁹⁴ Boonk, 81; Cleveringa, 133; Van der Velde, 125; Verhoeve, 69-70.

⁴⁹⁵ Goedgekeurd bij W. 15 april 1975 (BS 24 juli 1975).

⁴⁹⁶ Zie de omschrijving van het toepassingsgebied in art. 1(1) van de Overeenkomst.

⁴⁹⁷ Art. 44.1, b) van de Verordening.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- INLEIDING

3.283. De onderstaande rechtsvergelijkende notities over vreemd nationaal recht zijn geconcentreerd op de twee hierboven geschetste fundamentele beleidskwesties: de catalogus van maritieme voorrechten en de toepasselijke IPR-verwijzingsregels. De techniciteit van de buitenlandse rechtsregimes blijft hier derhalve buiten beschouwing.

- DUITSLAND

3.284. Duitsland, dat niet alleen een belangrijk haven- en rederijland is, maar allicht ook de grootste Europese scheepsfinancier, heeft het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 ondertekend, maar het in afwachting van het definitieve standpunt van de andere ondertekenaars niet geratificeerd. In 1972 heeft het deze verdragsregeling wel overgenomen in zijn interne wetgeving. Dienovereenkomstig bepaalt § 754 HGB – dat uitsluitend op handelsschepen van toepassing is – over de maritieme voorrechten het volgende:

(1) Folgende Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;

2. öffentliche Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben sowie Lotsgelder;

3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, die aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;

4. Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; Beiträge des Schiffes und der Fracht zur großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;

5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder.

(2) Absatz 1 Nr. 3 findet keine Anwendung auf Ansprüche, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.

Deze beperkende catalogus sluit o.m. gerechtskosten, behoudskosten, ladingclaims en schulden aangegaan door de kapitein uit. Vergeleken met de Belgische regeling kent de Duitse aanzienlijk minder maritieme voorrechten, en nemen de sociale zekerheidsbijdragen een minder gunstige positie in. Een nuance dringt zich evenwel op wat betreft gedwongen verkoop: de kosten van beslag, van het navolgend onderhoud van het schip en van de verkoop zelf nemen ingevolge andere wetsbepalingen toch voorrang boven de scheepsvoorrechten⁴⁹⁸.

De wet regelt uitdrukkelijk de verhaalbaarheid van de bevoorrechte vorderingen op het schip (art. 755 en 760 HGB)⁴⁹⁹.

⁴⁹⁸ Zie Trappe, J. in Tetley MLAC, 1310.

⁴⁹⁹ Zie Blauwboek 4.

3.285. In de binnenvaart gelden luidens § 102 van het *Binnenschiffahrtsgesetz*⁵⁰⁰ de volgende scheepsvoorrechten:

Die nachstehenden Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

- 1. die öffentlichen Schiffs- und Schiffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;*
- 2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, Gehalts- und Lohnforderungen für die Vergangenheit, jedoch höchstens für den Zeitraum von sechs Monaten, gerechnet von der im Zwangsversteigerungsverfahren erfolgenden Beschlagnahme des Schiffes ab;*
- 3. die Lotsengelder sowie Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;*
- 4. die Forderungen wegen Personenschäden (§ 4 Abs. 2) und wegen Sachschäden (§ 4 Abs. 3), die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind;*
- 5. die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;*
- 6. die Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Schiffseigner.*

Deze voorrechten hebben niet altijd voorrang op sloopshypotheeken⁵⁰¹.

De verhaalbaarheid is eveneens uitdrukkelijk geregeld⁵⁰².

3.286. Het eertijds ook in Duitsland omstreden IPR-probleem is er thans wettelijk geregeld. Artikel 45 van het *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche* (EGBGB) bepaalt sinds 1999 dat rechten op vaartuigen door het recht van de registerstaat (de *lex libri sit*) worden beheerst, en bij gebrek aan registratie door de wet van de thuishaven (voor zeeschepen) of het “Heimortort” (voor binnenschepen)⁵⁰³. Dit recht geldt o.m. voor het bestaan van sloopshypotheeken. Het ontstaan van wettelijke zekerheidsrechten – inz. scheepsvoorrechten – wordt echter geregeld door het recht dat op de vordering toepasselijk is (de *lex causae*). Renvoi door de *lex causae* wordt uitgesloten geacht, maar contractuele rechtskeuze is – onder voorbehoud van de *ordre public*-exceptie – mogelijk, zodat een voorrecht wegens ladingschade toch in Duitsland erkend kan worden. De rangorde tussen verschillende zekerheidsrechten wordt bepaald door de *lex rei sitae* (bij procesvoering in Duitsland de *lex fori*, die het voorrecht wegens ladingschade dan helemaal achteraan zal plaatsen). Het volgens de voorgaande criteria aangewezen recht moet echter wijken voor het recht van de staat waarmee in het betrokken geval een nauwer verband blijkt te bestaan

⁵⁰⁰ *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt* (Binnenschiffahrtsgesetz - BinSchG) (oorspronkelijke versie van 15 juni 1895).

⁵⁰¹ § 109 van het *Binnenschiffahrtsgesetz* luidt:

- (1) Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers hat den Vorrang vor den sonstigen Pfandrechten am Schiff, für die in § 102 unter Nummer 4 bis 6 aufgeführten Forderungen jedoch nur insoweit, als jene Pfandrechte nicht früher entstanden sind.*
- (2) Soweit hiernach die sonstigen Pfandrechte an dem Schiff der Forderung eines Schiffsgläubigers vorgehen, haben sie zugleich den Vorrang vor den dieser Forderung nachstehenden Forderungen anderer Schiffsgläubiger.*
- (3) Erleidet ein Schiffsgläubiger, welchem der Schiffseigner nur mit dem Schiff haftet, dadurch einen Ausfall an seiner Forderung, daß seinem Pfandrecht an dem Schiff das Pfandrecht eines Gläubigers vorgeht, der nicht Schiffsgläubiger ist, so wird der Schiffseigner in Höhe dieses Ausfalls persönlich verpflichtet.*

⁵⁰² Zie Blauwboek 4.

⁵⁰³ Zie reeds *supra*, nr. 3.93.

(zoals wanneer alle relevante buitenlandse wetgevingen in eenzelfde, van het Duitse recht afwijkende rangregeling voorzien)⁵⁰⁴.

3.287. In het Duitse ontwerp van een nieuwe maritieme wet zijn geen fundamentele wijzigingen opgenomen. De enige belangrijke verandering betreft de invoering van een voorrecht voor de tijdbevrachter, dat rang neemt na hypotheek.

De voorgestelde bepalingen luiden:

Fünfter Abschnitt. Schiffsgläubiger

§ 579 Gesicherte Forderungen

(1) Folgende Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

- 1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;*
- 2. öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafenabgaben sowie Lotsgelder;*
- 3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, die aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;*
- 4. Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; Beiträge des Schiffes und der Fracht zur Großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;*
- 5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder;*
- 6. Forderungen des Zeitcharterers gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht.*

(2) Absatz 1 Nummer 3 findet keine Anwendung auf Ansprüche, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.

⁵⁰⁴ Zie Nöll, 381-384, nrs. 66-74 en voorts Herber, 410-412; Rabe, 1076-1077, nrs. 12-14. De integrale tekst van de relevante bepalingen van het EGBGB luidt:

Art. 43 Rechte an einer Sache

- (1) Rechte an einer Sache unterliegen dem Recht des Staates, in dem sich die Sache befindet.*
- (2) Gelangt eine Sache, an der Rechte begründet sind, in einen anderen Staat, so können diese Rechte nicht im Widerspruch zu der Rechtsordnung dieses Staates ausgeübt werden.*
- (3) Ist ein Recht an einer Sache, die in das Inland gelangt, nicht schon vorher erworben worden, so sind für einen solchen Erwerb im Inland Vorgänge in einem anderen Staat wie inländische zu berücksichtigen.*

Art. 45. Transportmittel

- (1) Rechte an Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen unterliegen dem Recht des Herkunftsstaats. Das ist*
 - 1. bei Luftfahrzeugen der Staat ihrer Staatszugehörigkeit,*
 - 2. bei Wasserfahrzeugen der Staat der Registereintragung, sonst des Heimathafens oder des Heimortorts,*
 - 3. bei Schienenfahrzeugen der Staat der Zulassung.*
- (2) Die Entstehung gesetzlicher Sicherungsrechte an diesen Fahrzeugen unterliegt dem Recht, das auf die zu sichernde Forderung anzuwenden ist. Für die Rangfolge mehrerer Sicherungsrechte gilt Artikel 43 Abs. 1.*

Art. 46. Wesentlich engere Verbindung

Besteht mit dem Recht eines Staates eine wesentlich engere Verbindung als mit dem Recht, das nach den Artikeln 43 bis 45 maßgebend wäre, so ist jenes Recht anzuwenden“.

§ 580 Schiffsgläubigerrecht

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.

§ 581 Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts

(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.

(2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der Großen Haverei.

(3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.

§ 582 Erlöschen der Forderung

Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.

§ 583 Zeitablauf

(1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt nach Ablauf eines Jahres seit der Entstehung der Forderung.

(2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das gleiche gilt für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

(3) Ein Zeitraum, während dessen ein Gläubiger rechtlich daran gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befriedigen, wird in die Frist nicht eingerechnet. Eine Hemmung, eine Ablaufhemmung oder ein Neubeginn der Frist aus anderen Gründen findet nicht statt.

§ 584 Befriedigung des Schiffsgläubigers

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.

§ 585 Vorrang des Schiffsgläubigerrechts vor anderen Pfandrechten

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 genannten Forderungen haben Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff. Sie haben Vorrang auch insoweit, als zoll- und steuerpflichtige Sachen nach gesetzlichen Vorschriften als Sicherheit für öffentliche Abgaben dienen.

§ 586 Allgemeine Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte

(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 genannten Forderungen bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 579 aufgeführt sind.

(2) Die Pfandrechte für die in § 579 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.

(3) Beitragsforderungen zur Großen Haverei gelten als im Zeitpunkt des Havereifalls, Forderungen auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.

§ 587 Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte unter derselben Nummer

(1) Von den Pfandrechten für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 3, 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Pfandrechte für die in § 579 Absatz 1 Nummer 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen jedoch Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.

(3) Von den Pfandrechten für die in § 579 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.

De algemene toelichting geeft hierbij de volgende uitleg:

Das Recht der Schiffsgläubigerrechte soll im Wesentlichen nach dem Vorbild des Übereinkommens vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken ausgestaltet bleiben. Dementsprechend werden die Regelungen der §§ 754 bis 764 HGB weitgehend unverändert in den Regelungsvorschlag übernommen. Angesichts dessen, dass der Entwurf erstmals auch den Zeitchartervertrag regelt, soll jedoch abweichend von den vorgenannten Regelungen ein weiteres Schiffsgläubigerrecht eingeführt werden, und zwar ein Schiffsgläubigerrecht des Zeitcharterers für Ansprüche gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht. In Anlehnung an das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken von 1993 soll diesem Schiffsgläubigerrecht jedoch nur der Rang nach den Schiffshypotheken eingeräumt werden⁵⁰⁵.

- ENGELAND

3.288. In het Verenigd Koninkrijk en de landen van het Commonwealth is de pendant van het maritiem voorrecht de *maritime lien*, die eveneens zonder formaliteit of registratie ontstaat samen met de vordering, een recht *in rem* creëert, en een volgrecht impliceert. De materie van de *maritime liens* is nooit in de wet gecodificeerd. Vergeleken met het recht van andere landen erkent de Engelse rechtspraak eerder weinig dergelijke rechten. De *maritime lien* wordt onderscheiden van de *possessory lien* van o.m. de scheepsbouwer of -hersteller, die neerkomt op een retentierecht. Voorts wordt een onderscheid gemaakt tussen *traditional maritime liens* en *statutory rights in rem* (ook “statutory liens” of “arrest liens” genoemd), wettelijke rechten om beslag te leggen op een schip wegens een vordering *in rem*, die na de schepshypotheek worden gerangschikt. Vervolgens zijn

⁵⁰⁵ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, 84.

er ook nog *special legislative rights*, m.n. het recht voor onbetaalde haven- en waterwegbesturen om het schip aan te houden en te laten verkopen. Uit de rechtspraak (die de rangorde in feite discretionair bepaalt) en de (ter zake dan ook eerder weifelende) rechtsleer kan de volgende rangorde worden afgeleid:

1. *Special legislative rights* (dit zijn bijzondere wettelijke rechten i.v.m. havengelden, wrakkenruiming, pollutie en andere publiekrechtelijke materies, welke ook in andere landen worden geregeld buiten de materie van de eigenlijke scheepsvoorrechten om);
2. Gerechtskosten (zoals deze i.v.m. beslag) en kosten *in custodia legis* (dit laatste zijn de kosten gemaakt na beslag ten einde tot de verkoop te komen, analoog aan de kosten tot bewaking en behoud vermeld in artikel 23, § 1, 1^o van de Belgische Zeewet);
3. *Possessory liens*, met dien verstande dat het retentierecht van bijv. de scheepshersteller moet wijken voor *maritime liens* die reeds bestonden toen het schip de werf binnenkwam;
4. Eigenlijke of traditionele *maritime liens*:
 - schade door een schip berokkend (bijv. door aanvaring);
 - berging;
 - lonen van de kapitein en de bemanning, inbegrepen sociale zekerheidsbijdragen;
 - schulden aangegaan door de kapitein;
 - *bottomry* en *respondentia* (in onbruik geraakt);
5. Geregistreerde *mortgages*;
6. *Statutory rights in rem* i.v.m. bunkers, herstellingen, leveringen, slepen, etc.⁵⁰⁶

Op te merken valt dat het Engels recht over het algemeen een gunstiger behandeling toekent aan buitencontractuele schuldeisers, want de bescherming van deze laatste zet aan tot zorg voor de veiligheid van de scheepvaart en de contractuele schuldeisers hebben uiteindelijk uit vrije wil gehandeld⁵⁰⁷. De “*bottomry liens*” hebben alleen nog een academisch belang⁵⁰⁸.

3.289. Wat betreft het internationaal privaatrecht wordt in het Verenigd Koninkrijk resoluut de voorkeur gegeven aan de *lex fori*. In *The Halcyon Isle*⁵⁰⁹ besliste de Privy Council dat de *lex fori* de erkenning zowel als de rangorde van buitenlandse maritieme voorrechten bepaalt. Dit wordt verklaard doordat maritieme voorrechten worden gezien als een procesrechtelijke materie, en niet als een aangelegenheid betreffende de grond van de zaak. De achterliggende bedoeling was allicht om hypothecaire schuldeisers rechtszekerheid te bieden. Tetley suggereert dat de Engelse rechtspraak vooral een gemakkelijke oplossing zocht, en dat het traditionele Engelse *dédain* voor buitenlands recht wel eens kan hebben meegespeeld⁵¹⁰. Dezelfde auteur oefent op de Engelse werkwijze heftige kritiek uit. Hij meent dat de kwalificatie als een procesrechtelijke materie verkeerd is, dat toepassing van de *lex fori* forum shopping uitlokt, dat de gerechtvaardigde verwachtingen van contractuele leveranciers worden gefnuikt, dat de band van het contract met

⁵⁰⁶ Zie o.m. Chorley-Giles, 58-81; Grime, 72-73; Hodges-Hill, 445-523; Tetley, MLAC, 884-890; Tetley, W., “Maritime liens in the conflict of laws”, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/marliensconf.pdf>, 13 (tekst ook gepubliceerd in Nafziger, J.A.R. en Symeonides, S.C. (eds.), *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, Ardsley, N. Y., Transnational Publishers Inc., 2002, 439-457), 11; Tsimplis, M., „Procedures for Enforcement“, in Southampton, (349), 352 en 360-364.

⁵⁰⁷ Zie o.m. Hodges-Hill, 450.

⁵⁰⁸ Hodges-Hill, 478.

⁵⁰⁹ *The Halcyon Isle (Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corporation)* [1981] A.C. 221, [1980] 2 Lloyd's Rep. 325, 1980 AMC 1221 (P.C.).

⁵¹⁰ Tetley, W., “Maritime liens in the conflict of laws”, 13.

het rechtssysteem van het land van dienstverlening wordt miskend en dat een overdreven zorg voor de belangen van grote scheepsfinancieringsbanken aan de dag wordt gelegd. De stelling dat de *lex causae* het bestaan van een *maritime lien* moet bepalen, en de *lex fori* slechts de rangorde, werd ook door anderen verdedigd; zoals aangegeven werd ter ondersteuning ook het EVO aangehaald⁵¹¹.

- FRANKRIJK

3.290. Zoals België is Frankrijk nog steeds partij bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926. In lijn daarmee bepaalt artikel 31 van de *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer*⁵¹² het volgende:

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:

1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix;

2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;

3° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;

4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;

6° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Op te merken valt dat de vorderingen inzake sociale zekerheidsbijdragen volgens de Franse rechtspraak een accessorium zijn van de vorderingen vermeld in de derde zojuist aangehaalde groep⁵¹³.

3.291. M.b.t. de binnenschepen dient eraan herinnerd dat Frankrijk gebonden is door het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965. Artikel 89 van de *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* bepaalt:

Les bateaux de navigation intérieure demeurent affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.

Jouissent d'un privilège qui prime celui des créances visées aux articles 2331 et 2332 du code civil les créances ci-dessous énumérées:

1° Les frais de conservation depuis la saisie, les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage;

⁵¹¹ Zie bijv. Mandaraka-Sheppard, 157; vgl. ook Fawcett, J. en Carruthers, J.M., *Cheshire, North & Fawcett. Private International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2008, 92-94; omtrent het EVO, zie *supra*, nr. 3.277.

⁵¹² Ook hier wordt niet ingegaan op de bepalingen van de nieuwe *Code des transports*.

⁵¹³ Bonassies-Scapel, 394-395, nr. 569.

- 2° a) *Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine ou patron, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord, mais en ce qui concerne les gages pour une durée de six mois au plus;*
 b) *Les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus pour une durée de trois mois au plus;*
 3° *les rémunérations dues pour sauvetages et assistance;*
 4° *Les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation à des navires ou bateaux, à des personnes ou biens autres que les personnes ou biens se trouvant à bord du bateau même, y compris les dommages causés aux ouvrages et installations des ports et des voies navigables, à condition que les faits constitutifs de ces créances soient antérieurs à l'inscription de l'hypothèque.*

3.292. In de IPR-problematiek kiest de Franse rechtspraak de oplossing van de *lex fori*, dus het Franse recht voor zaken gebracht voor een Franse rechtbank. De *lex fori* wordt echter gecombineerd met de *lex causae* doordat geen maritiem voorrecht zal worden toegekend indien ook de *lex causae* (bijv. de wet van het leveringscontract of de wet van de aanvaring) niet een dergelijk voorrecht toekent⁵¹⁴. Auteurs als Bonassies en Scapel juichen deze oplossing toe omdat zij lokale, inz. Franse leveranciers beter beschermt: men kan van deze partijen bezwaarlijk verwachten dat zij de wetgeving kennen van alle schepen die hun haven aanlopen. Bovendien moet een beslaglegger die een beroep doet op het imperium van een lokale rechtbank, aanvaarden dat zijn vordering aan de wet van die rechtbank wordt onderworpen. Ten slotte biedt de *lex fori* het voordeel dat één en dezelfde wet de voorrechten en de ermee verbonden beslaglegging beheerst⁵¹⁵.

- LUXEMBURG

3.293. Ook Luxemburg is partij bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926.

Artikel 40 (2) van de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* bepaalt:

Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:

- a) *Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix: les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;*
 b) *Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;*
 c) *Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;*
 d) *Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;*

⁵¹⁴ Bonassies-Scapel, 405-406, nr. 588, waar, met foutieve datering en paginanummer, wordt verwezen naar Cass. fr. 20 mei 1997, DMF 1997, 891, dat echter het voorrecht van de vervoerder betreft; zie ook Bonassies, P., "Le droit positif français en 1997", DMF 1998, Hors-série n° 2, 83-85, nr. 130; ook Ndende, M. in Beurier, 343-344, nr. 335.51.

⁵¹⁵ Zie nogmaals Bonassies-Scapel, 406, nr. 588.

e) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

De lijst is identiek aan deze opgenomen in artikel 23 van de Belgische Zeewet, met het verschil dat geen voorrecht wordt toegekend voor sociale zekerheidsbijdragen⁵¹⁶.

3.294. Wat de binnenvaart betreft werd hierboven reeds aangehaald dat Luxemburg gebonden is door het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965. De relevante nationale bepalingen zijn opgenomen in artikel 11 van de *Loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale*, dat luidt:

Les bateaux visés aux articles 1er et 2 de la présente loi y compris les objets visés à l'article 19 demeurent affectés par privilège au paiement des dettes suivantes, savoir:

- I. – 1) les frais de justice exposés dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix y compris les frais de garde, excepté ceux exposés en vue d'obtenir un titre exécutoire;*
2) les frais de conservation depuis la saisie, les taxes de navigation, ainsi que les droits de port et de pilotage;
3) a. les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord pour une durée de six mois au plus;
b. les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus, pour une durée de trois mois au plus;
4) les rémunérations dues pour sauvetage et assistance;
5) les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autres accidents de navigation aux bateaux, personnes ou biens, y compris les dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages.
II. – Les autres dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.

Deze laatste vorderingen nemen rang na de hypotheek (art. 12, eerste lid).

3.295. I.v.m. de IPR-problematiek neemt de Luxemburgse wet de tekst over van artikel 22 van de Belgische Zeewet⁵¹⁷. Vermoedelijk zullen Luxemburgse rechters dus de wet van de vlagstaat toepassen.

- NEDERLAND

3.296. Artikel 8:211 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek stelt de maritieme voorrechten op zeeschepen als volgt vast:

Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend zijn, behoudens artikel 210, op een zeeschip bevoorrecht:

⁵¹⁶ Zie daarover Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 107-108, nr. 134.

⁵¹⁷ Art. 39 van de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* luidt:

Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

- a. in geval van beslag: de vorderingen ter zake van kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip;*
- b. de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de kapitein of de andere leden der bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van twaalf maanden verschuldigd;*
- c. de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in avarië-grosse;*
- d. de vorderingen ter zake van havengelden en maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden, met dien verstande dat dit voorrecht vervalt doordat het schip een nieuwe reis aanvangt.*

Hierbij moet echter rekening gehouden met de voorafgaande afhouding van een aantal vorderingen. Artikel 8:210 van het wetboek luidt m.n.:

- 1. In geval van uitwinning van een zeeschip worden de kosten van uitwinning, de kosten van bewaking tijdens deze uitwinning of verkoop, alsmede de kosten van gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst onder de schuldeisers uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*
- 2. In geval van verkoop van een gestrand, onttakeld of gezonken zeeschip, dat de overheid in het openbaar belang heeft doen opruimen, worden de kosten der wrakopruijing uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*
- 3. De in de vorige leden bedoelde vorderingen staan in rang gelijk en worden ponsd-ponsgewijs betaald.*

3.297. I.v.m. binnenschepen bepaalt artikel 8:821 NBW:

Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend zijn, behoudens artikel 820, op een binnenschip bevoorrecht:

- a. in geval van beslag: de vorderingen ter zake van kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip;*
- b. de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de schipper of de andere leden der bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van zes maanden verschuldigd;*
- c. de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in avarië-grosse.*

Naar analogie met het aangehaalde artikel 8:210 bepaalt artikel 8:820:

- 1. In geval van uitwinning van een binnenschip worden de kosten van uitwinning, de kosten van bewaking tijdens deze uitwinning of verkoop, alsmede de kosten van gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst onder de schuldeisers uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*
- 2. In geval van verkoop van een gestrand, onttakeld of gezonken binnenschip, dat de overheid in het openbaar belang heeft doen opruimen, worden de kosten der wrakopruijing uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*
- 3. De in de vorige leden bedoelde vorderingen staan in rang gelijk en worden ponsd-ponsgewijs betaald.*

3.298. Nederland kent ook voorrechten die rang innemen na de scheepshypothek.

Voor de zeeschepen bepaalt artikel 8:217:

1. Boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, doch na de bevoorrechte vorderingen genoemd in artikel 211, na de hypothecaire vorderingen, na de vorderingen genoemd in de artikelen 222 en 832 en na de vordering van de pandhouder, zijn op een zeeschip, waaronder voor de toepassing van dit artikel niet is te verstaan een zeeschip in aanbouw, bij voorrang verhaalbaar:

a. de vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen, die de reder of een rompbewrachter binden en die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, alsmede de vorderingen die tegen een uit hoofde van artikel 461 gelezen met artikel 462 of artikel 943 gelezen met artikel 944 als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt⁵¹⁸. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen;

b. de vorderingen, die uit hoofde van afdeling 1 van titel 6 op de reder rusten⁵¹⁹;

c. de vorderingen, genoemd in artikel 752 voor zover zij op de reder rusten⁵²⁰.

I.v.m. binnenschepen bepaalt artikel 8:827:

1. Boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, doch na de bevoorrechte vorderingen genoemd in artikel 821, na de hypothecaire vorderingen, na de vorderingen genoemd in de artikelen 222 en 832 en na de vordering van de pandhouder, zijn op een binnenschip, waaronder voor de toepassing van dit artikel niet is te verstaan een binnenschip in aanbouw, bij voorrang verhaalbaar:

a. de vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen die de eigenaar, de scheepshuurkoper of een bewrachter binden en die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, alsmede de vorderingen die tegen een uit hoofde van artikel 461 gelezen met artikel 462 of artikel 943 gelezen met artikel 944 als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt⁵²¹. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen;

b. de vorderingen, die uit hoofde van afdeling 1 van titel 6 of afdeling 1 van titel 11 op de eigenaar rusten⁵²²;

c. de vorderingen genoemd in artikel 1062 voor zover zij op de eigenaar rusten⁵²³.

3.299. De Nederlandse regeling i.v.m. de zeeschepen is geïnspireerd door het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965, waardoor Nederland sowieso is gebonden wat betreft de binnenschepen. De Nederlandse wetgever heeft de regeling van de maritieme voorrechten en hypotheek op zeeschepen dus gealigneerd op de regeling voor de binnenschepen⁵²⁴. Vergeleken met het stelsel van de Belgische Zeewet erkent Boek 8 NBW minder voorrechten. Sociale voorrechten zijn beperkt tot deze i.v.m. de arbeidsovereenkomst en beperkt in tijd. Van een

⁵¹⁸ Het betreft in wezen cognossemmentsvervoer.

⁵¹⁹ Het betreft meer bepaald vorderingen i.v.m. aanvaring.

⁵²⁰ Het betreft meer bepaald vorderingen waarvoor beperking van aansprakelijkheid mogelijk is.

⁵²¹ Het betreft in wezen cognossemmentsvervoer.

⁵²² Het betreft meer bepaald vorderingen i.v.m. aanvaring.

⁵²³ Het betreft meer bepaald vorderingen waarvoor beperking van aansprakelijkheid mogelijk is.

⁵²⁴ Zie nader PG Boek 8 NBW, 251. Voor commentaar, zie o.m. Flach, R.J.C., *Scheepsvoorrechten*, Deventer, Kluwer, 2001, 280 p.; Japikse, R.E., "Scheepsvoorrechten (zee)", in Oosterveen, W.J.G. e.a., *Vervoersrecht in Boek 8 BW*, Deventer, W.E.J. Tjeenk Willink, 1997, 151-166.

voorrecht i.v.m. schulden van de kapitein is geen sprake. De positie van vorderingen voor havengelden werd in 2002 verbeterd maar is nog altijd minder gunstig dan in België⁵²⁵. Anders dan in België, komt het ladingschadevoorrecht in Nederland pas na de hypotheek.

Anders dan de Belgische, is de Nederlandse wetgeving inzake voorrechten en hypotheek niet van toepassing op publieke zee- en binnenschepen die uitsluitend bestemd zijn voor de uitoefening van de openbare macht of een niet-commerciële overheidsdienst⁵²⁶.

3.300. De Nederlandse Wet van 18 maart 1993, houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht, bevat een uitdrukkelijke regeling van de IPR-aspecten⁵²⁷. Artikel 3 van de wet luidt:

- 1. Indien in Nederland in geval van faillissement of van gerechtelijke uitwinning de opbrengst van een teboekstaand schip gerechtelijk moet worden verdeeld, wordt de vraag of, en zo ja, tot welke omvang, een daarbij geldend gemaakte vordering bestaat, beantwoord naar het recht dat die vordering beheerst.*
- 2. Of een vordering als bedoeld in het voorgaande lid bevoorrecht is en welke de omvang, de rangorde en de gevolgen van dat voorrecht zijn, wordt beslist naar het recht van de Staat waar het schip ten tijde van de aanvang van het faillissement of de uitwinning teboek stond. Evenwel wordt bij de bepaling van de rangorde van vorderingen slechts aan die vorderingen voorrang toegekend boven door hypotheek gedekte vorderingen, die ook naar Nederlands recht een zodanige voorrang genieten.*
- 3. Aan een vordering die naar het daarop toepasselijke recht niet op het schip bevoorrecht is, wordt geen voorrang toegekend". De relatie tot de Insolventieverordening is in de wet blijkbaar niet nader uitgewerkt⁵²⁸.*

⁵²⁵ Wet van 28 november 2002 tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot een hogere preferentie van havengelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden.

⁵²⁶ Art. 8:230 en 8:840 NBW; zie Blauwboek 2, nr. 2.293.

⁵²⁷ Voordien maakte de Nederlandse rechtspraak blijkbaar toepassing van de lex fori (zie o.m. Völlmar, 41-42, nr. 47).

⁵²⁸ Artikel 3 van de Wet van 18 maart 1993 zal worden gewijzigd bij de invoering van Boek 10 van het Burgerlijk Wetboek. Blijkens het wetsvoorstel (*Kamerstukken II* 2209/10, 32 137, nr. 2, p. 37) zou de bepaling (art. 10:160 NBW) als volgt komen te luiden:

- 1. Indien in Nederland in geval van faillissement of van uitwinning de opbrengst van een teboekstaand schip moet worden verdeeld, wordt de vraag of, en zo ja, tot welke omvang, een daarbij geldend gemaakte vordering bestaat, beantwoord naar het recht dat die vordering beheerst.*
- 2. Of een vordering als bedoeld in het voorgaande lid bevoorrecht is en welke de omvang, de rangorde en de gevolgen van dat voorrecht zijn, wordt beslist naar het recht van de staat waar het schip ten tijde van de aanvang van het faillissement of de uitwinning teboekstond. Evenwel wordt bij de bepaling van de rangorde van vorderingen slechts aan die vorderingen voorrang toegekend boven door hypotheek gedekte vorderingen, die ook naar Nederlands recht een zodanige voorrang genieten.*
- 3. Aan een vordering die naar het daarop toepasselijke recht niet op het schip bevoorrecht is, wordt geen voorrang toegekend.*
- 4. De leden 2 en 3 zijn van overeenkomstige toepassing op de verbaalbaarheid op het schip van een vordering tegen een ander dan de eigenaar van dat schip".*

T.o.v. artikel 3 van de Wet van 18 maart 1993 zijn de woorden "gerechtelijke" en "gerechtelijk" in het eerste lid vervallen om duidelijk te maken dat de verdeling van de opbrengst ook kan plaatsvinden zonder dat sprake is geweest van gerechtelijke uitwinning (bijvoorbeeld indien de hypotheekgever zijn recht van parate executie uitoefent). Daarnaast is een vierde lid toegevoegd om duidelijk te maken dat ook het toepasselijk recht op de verbaalbaarheid van een vordering door de regels van het tweede en derde lid wordt aangewezen. Dit was reeds in de jurisprudentie van de Hoge Raad bepaald (*Hanjin Oakland en Micoperi* 7000, HR 12 september 1997, *NJ* 1998, 687 en 688) (mededeling door W. van der Velde). Bij het ter perse gaan was de wetgevende procedure nog niet afgerond.

Deze regeling komt erop neer dat de gegrondheid van vordering wordt beoordeeld naar de *lex causae*, en dat het bestaan van een maritiem voorrecht wordt onderzocht aan de hand van de *lex registrationis*, met dien verstande dat het voorrecht alleen zal worden erkend onder de dubbele voorwaarde dat het ook naar Nederlands recht én volgens de *lex causae* bestaat. De wetgever verantwoordde deze regeling met de vaststelling dat wanneer het recht van de plaats van executie zou gelden, de rangorde per land van executie zou verschillen, zodat forum shopping in de hand zou worden gewerkt. Aan aanknoping bij het recht van het land van executie zou bovendien een element van toeval worden verbonden. Het recht van het land van teboekstelling heeft als aanknoping het voordeel van één vaste rangorde. Alle schuldeisers kunnen aan de hand van het recht van teboekstelling nagaan of hun vordering bevoorrecht is, of dat voorrecht zakelijke werking heeft, of het zich uitstrekt alleen tot het schip of ook tot het scheepstoebehoren, wat de duur is van dat voorrecht, etc.⁵²⁹

In de rechtsleer klinkt echter kritiek. Boonk verwerpt de wettelijke regeling o.m. omdat de keuze voor het recht van de plaats van teboekstelling negeert dat er bij registratie in vele zgn. goedkope vlag-landen zoals Liberia, Panama, St Vincent, Malta e.d. geen wezenlijke band aanwezig is. De veelal ten behoeve van de registratie in het goedkope vlag-land opgerichte rechtspersoon-scheepseigenaar heeft in dat land vaak niet meer dan een brievenbus en wordt meestal vanuit een ander land bestuurd. Bij afwezigheid van een verbondenheid van het schip en de materiële eigenaar met het land van registratie is er weinig reden om de rangorde door het recht van dat land te laten bepalen. In het geval van rompbevrachtingsregistratie is de band met het oorsprongsregister nog verder te zoeken. Bovendien is deugdelijk advies over de voorrechten en de rangorde in het land van teboekstelling vaak moeilijk te verkrijgen. In goedkope vlag-landen ontbreekt vaak jurisprudentie. In sommige registratielanden worden de verlening van voorrang en/of de rangorde overgelaten aan de rechter, wat de rechtsonzekerheid nog vergroot. Steeds Boonk verwerpt ook de dubbele barrière die in artikel 3.3 van de wet wordt opgeworpen. Deze doet tekort aan de regeling van Boek 8 NBW, die bedoeld was om op internationale situaties van toepassing te zijn. Verder wordt het in dat Boek beoogde evenwicht tussen de belangen van scheepseigenaars, hypotheekhouders en niet-hypothecaire schuldeisers ten nadele van deze laatsten verstoord. Daar het bestaan van een voorrecht ook de beslagmogelijkheid determineert, is het praktisch vaak ondoenbaar om tijdig advies over de toestand in twee andere rechtssystemen in te winnen. Boonk pleit om deze redenen voor het uitsluitend toepassen van de *lex executionis*⁵³⁰. Japikse stelt zelfs dat Nederlandse niet-hypothecaire schuldeisers zich zullen afvragen of een forum elders geen betere perspectieven biedt, en dat het door de wetgever niet gewenste forum shopping zich toch niet laat uitbannen⁵³¹.

De meest grondige evaluatie werd verricht door Van der Velde in haar doctoraatsproefschrift uit 2006⁵³². Zij herinnert eraan dat Nederland vóór de invoering van de wettelijke regeling het bestaan van het voorrecht beoordeelde aan de hand van de *lex causae*, en de rangorde naar de *lex executionis*, en dat de nieuwe wet de *lex registrationis* verkoos omdat deze alle schuldeisers rechtszekerheid biedt en forum shopping tegengaat. Aangezien de *lex executionis* nog steeds een corrigerende werking uitoefent, zullen hypotheekhouders allicht voor het Nederlandse forum

⁵²⁹ Aldus de samenvatting in Boonk, 100.

⁵³⁰ Boonk, 100-103.

⁵³¹ Japikse, R.E., „Scheepsvoorrechten (zee)”, in Oosterveen, W.J.G. e.a., *Vervoersrecht in Boek 8 BW*, Deventer, W.E.J. Tjeenk Willink, 1997, (151), 164.

⁵³² Van der Velde, 113-180; vgl. eerder Cleveringa, 127-135.

gaan shoppen, omdat Nederland minder voorrechten vóór de hypotheek rangschikt dan de landen die de verdragen van 1926, 1967 of 1993 volgen. De pertinentie van deze bedenking wordt bevestigd door de internationale affichering van de strenge aanpak van de bevoorrechte schuldeisers en de daaruit volgende gunstige behandeling van de hypothecaire schuldeisers als een voordeel van het aanvaatten van maritieme executieprocedures in Nederland⁵³³. In haar analyse van de alternatieven komt Van de Velde tot een voorkeur voor de *lex registrationis* boven de *lex executionis*, omdat de eerste inzake het toepasselijke recht de meeste continuïteit verschaft. Zij staat sceptisch tegenover de gelijkschakeling van zeeschepen met binnenschepen, maar is niet onder de indruk van de kritiek op het vaak ontbreken van een wezenlijke band, omdat de keuze van de vlag primair afhangt van andere factoren dan de regeling van de maritieme voorrechten en hypotheek. De eenvoud van de toepassing van de eigen *lex executionis* weegt evenmin op omdat het internationaal privaatrecht nu eenmaal vooronderstelt dat een rechter in bepaalde gevallen vreemd recht moet toepassen. De auteur kant zich tenslotte tegen de wettelijke eis dat voorrechten volgens de *lex registrationis* ook nog eens moeten bevoorrecht zijn volgens de *lex causae*. Deze laatste belangt alleen de schuldeiser en de schuldenaar aan, en derden mogen er niet het slachtoffer van zijn. Bovendien is de *lex causae* niet toepasbaar op de rangorde indien er sprake is van meer vorderingen die door verschillende rechtssystemen worden beheerst.

Ten slotte valt op te merken dat de besproken wettelijke IPR-regeling niet van toepassing is op niet-teboekstaande schepen. Daarvoor geldt de *lex rei sitae*, en bij aanvaring op volle zee de *lex fori*⁵³⁴.

⁵³³ Zo bijv. een bijdrage van Mr. H. van der Houwen van Oordt in *Lloyd's Ship Manager*, mei 2008, 8.

⁵³⁴ Van der Velde, 152.

- SYNOPTISCHE TABEL VAN DE RANGORDE VAN SCHULDVORDERINGEN OP ZEESCHEPEN⁵³⁵ VOLGENS HET RECHT VAN BELGIË EN DAT VAN DE BUURLANDEN

3.301.

Land/ Rang	België	Duitsland	Engeland	Frankrijk	Luxemburg	Nederland
1	Gerechtskosten, behoudskosten, haven- en loodsgelden, bewakings- en behoudskosten in de laatste haven	Beslag, behouds- en verkoopkosten	<i>Special legislative rights</i>	Gerechtskosten	Gerechtskosten, behoudskosten, haven- en loodsgelden, bewakings- en behoudskosten in de laatste haven	Uitwinningskosten, bewakingskosten en wrakkenruiming
2	Arbeidsovereenkomst en	Arbeidsovereenkomsten	Gerechtskosten en kosten <i>in custodia legis</i>	Haven- en loodsgelden, bewakings- en behoudskosten in de laatste haven	Arbeidsovereenkomsten	Behoudskosten na beslag (inbegrepen herstelling)
3	Sociale zekerheid	Haven- en loodsgelden	<i>Possessory liens</i>	Arbeidsovereenkomst en (inbegrepen sociale zekerheid)	Berging en averij-grosse	Arbeidsovereenkomsten tot 12 maanden
4	Berging en averij-grosse	Personenschade en niet-contractuele zaakschade	Schade door een schip berokkend	Berging en averij-grosse	Schadevergoeding voorvallen, haveninfrastructuur, personen, lading en bagage	Berging en averij-grosse
5	Schadevergoeding voorvallen, haveninfrastructuur, personen, lading en bagage	Berging, averij-grosse en wrakkenruiming	Berging	Schadevergoeding voorvallen, haveninfrastructuur, personen, lading en bagage	Kapiteinsovereenkomst en	Haven- en beveiligingskosten
6	Kapiteinsovereenkomsten	Sociale zekerheid	Arbeidsovereenkomsten (inbegrepen sociale zekerheid)	Kapiteinsovereenkomsten	Hypotheek	Hypotheek

⁵³⁵ Met het oog op de overzichtelijkheid is de tabel beperkt tot de regeling van de voorrechten op zeeschepen.

7	Hypotheek	Hypotheek	Kapiteinsovereenkomsten	Hypotheek		Schadevergoeding lading en aanvaring; vorderingen met beperking van aansprakelijkheid
8			Bodemerij			
9			Mortgage			
10			Statutory rights in rem			

- SYNOPTISCH OVERZICHT VAN DE OP MARITIEME⁵³⁶ VOORRECHTEN EN HYPOTHEKEN TOEPASSELIJKE VERWIJZINGSREGELS IN BELGIË EN DE BUURLANDEN⁵³⁷

3.302.

Land/materie	België	Duitsland	Engeland	Frankrijk	Luxemburg	Nederland
Bestaan hypotheek ⁵³⁸	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex loci contractus</i> ⁵³⁹	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex registrationis</i>
Rang hypotheek	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex rei sitae</i> (dikwijls <i>lex fori</i>)	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i>	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex registrationis</i> en <i>lex fori</i>
Bestaan voorrecht	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex causae</i>	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i> en <i>lex causae</i>	<i>Lex registrationis</i> (?)	<i>Lex registrationis</i> , <i>lex fori</i> en <i>lex causae</i>
Rang voorrecht	<i>Lex registrationis</i>	<i>Lex rei sitae</i> (dikwijls <i>lex fori</i>)	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i> (of <i>lex rei sitae</i>)	<i>Lex registrationis</i> (?)	<i>Lex registrationis</i> en <i>lex fori</i>
Procedure	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i>	<i>Lex fori</i>

⁵³⁶ Met het oog op de overzichtelijkheid is de tabel beperkt tot de regeling van de voorrechten op zeeschepen.

⁵³⁷ Waar verschillende aanknopingen worden vermeld, moeten deze in de regel cumulatief worden toegepast.

⁵³⁸ Los van de zuiver contractuele aspecten.

⁵³⁹ Zie inz. *The Colorado*, besproken in Tetley ICOL, 569-570.

3.303. Het is interessant om nog enkele notities toe te voegen over de regeling in toonaangevende handelsnaties en in landen die voor de Belgische reders in aanmerking komen als alternatieve vlagstaat. Hierbij wordt aangegeven of de betrokken landen partij zijn bij één van de hierboven besproken verdragsregimes. Aangezien, zoals hieronder zal blijken, de delicaatste beleidsvraag deze is naar de onderlinge positie van de ladingbelanghebbenden en de scheepsfinanciers, zal de verdere analyse van deze andere rechtsregimes daartoe worden beperkt. Ten slotte worden nog enkele interessante vergelijkingspunten inzake IPR meegegeven⁵⁴⁰.

3.304. In de Verenigde Staten is de materie van de *maritime liens* grotendeels gecodificeerd⁵⁴¹. Het land, dat geen partij is bij één van de verdragsregimes, erkent een bijzonder groot aantal bevoorrechte vorderingen met voorrang boven hypotheek. Ladingclaims zijn bevoorrecht, maar zijn ze van contractuele aard, dan hebben ze alleen voorrang op een *preferred mortgage* wanneer ze eerder zijn ontstaan⁵⁴².

China, na de Verenigde Staten en Duitsland de belangrijkste maritieme handelsnatie, is evenmin partij bij een verdrag inzake maritieme voorrechten en hypotheek, maar het hield bij de redactie van zijn Maritiem Wetboek wel rekening met het toen nog in voorbereiding zijnde Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. Onder artikel 22 van het wetboek zijn buitencontractuele schadeclaims bevoorrecht, maar klaarblijkelijk vallen ladingclaims hier niet onder⁵⁴³.

Japan, de vierde maritieme handelsnatie, is evenmin partij bij één van de verdragen over maritieme voorrechten en hypotheek. Onder het Handelswetboek zijn talrijke vorderingen bevoorrecht boven hypotheek, waaronder, zij het eerder onderaan de lijst, de ladingclaims⁵⁴⁴.

3.305. Hong Kong, dat voor de Belgische reders misschien wel het meest directe alternatief is als vlagstaat, is geen partij bij één van de verdragen over maritieme voorrechten en hypotheek. Het rechtssysteem sluit aan bij het Engelse. Er bestaat geen ladingschadevoorrecht⁵⁴⁵.

Panama, het grootste open register, is ook al niet gebonden door één van de relevante verdragen. De nieuwe *Ley Del Comercio Marítimo* van 6 augustus 2008 vestigt blijkbaar een scheepsvoorrecht voor ladingclaims met rang na de scheepshypotheek, die hoog gerangschikt staat (art. 244).

Liberia volgt evenmin één van de verdragen. Uit de relevante Title 21 van de Liberian Code of Laws uit 1956 blijkt niet van het bestaan van een ladingvoorrecht.

Singapore is evenmin partij bij één van de verdragen. Het rechtssysteem is geïnspireerd door het Engelse, en blijkt geen ladingvoorrecht te erkennen⁵⁴⁶.

3.306. Wat het IPR betreft, hangt de erkenning van een buitenlands maritiem voorrecht in de Verenigde Staten af van een contractueel beding of een buitenlandse aanknopingsfactor, zodat

⁵⁴⁰ Meer rechtsvergelijkende gegevens zijn samengebracht in Tetley, MLAC, 1263-1410.

⁵⁴¹ 46 U.S.C. 313.

⁵⁴² Tetley, MLAC, 715; nader Schoenbaum I, 515-560.

⁵⁴³ Zie Si Yuzho in Tetley, MLAC, 1284-1286.

⁵⁴⁴ Zie Matsumoto, T. in Tetley MLAC, 1327-1328.

⁵⁴⁵ Sze, P.-F., Chiu, S.T.W. en Choy, K., "Hong Kong", in IEL Transport Law (June 1998), 32, nr. 39 en 67, nr. 94.

⁵⁴⁶ Zie Yang Lih Sing en Chan, Chr. M. in Tetley, MLAC, 1365-1366.

vreemde maritieme voorrechten kunnen worden erkend; de rangorde blijft echter steeds bepaald door Amerikaans recht⁵⁴⁷.

De Canadese rechtspraak gaat op het vlak van het IPR in dezelfde zin⁵⁴⁸. Canada rechtvaardigt de ruime erkenning van buitenlandse zekerheidsrechten mede op basis van “international comity”⁵⁴⁹, maar de anomalische effecten van die houding worden er niet ontkend. Penibel is dat buitenlandse, inz. Amerikaanse leveranciers aan schepen bij executie in Canada vóór de hypotheek kunnen komen, terwijl de in samenloop komende Canadese schuldeisers die dezelfde soort dienst verleenden, *na* de hypotheek komen. Er zijn dan ook stemmen opgegaan voor een wetgevende tussenkomst, ofwel door toepassing van de *lex fori* op te leggen, ofwel door de betrokken Canadese schuldeisers ook een maritime lien toe te kennen, zodat het Canadese en het Amerikaanse recht naar elkaar toegroeien⁵⁵⁰.

Dit leidde op 23 juni 2009 tot de totstandkoming van de *Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts*⁵⁵¹, die o.m. bepaalt:

Maritime Lien

Definition of “foreign vessel”

139. (1) In this section, “foreign vessel” has the same meaning as in section 2 of the Canada Shipping Act, 2001.

Maritime lien

(2) A person, carrying on business in Canada, has a maritime lien against a foreign vessel for claims that arise

(a) in respect of goods, materials or services wherever supplied to the foreign vessel for its operation or maintenance, including, without restricting the generality of the foregoing, stevedoring and lighterage; or

(b) out of a contract relating to the repair or equipping of the foreign vessel.

Services requested by owner

(2.1) Subject to section 251 of the Canada Shipping Act, 2001, for the purposes of paragraph (2)(a), with respect to stevedoring or lighterage, the services must have been provided at the request of the owner of the foreign vessel or a person acting on the owner’s behalf.

Exception

(3) A maritime lien against a foreign vessel may be enforced by an action in rem against a foreign vessel unless

(a) the vessel is a warship, coast guard ship or police vessel; or

(b) at the time the claim arises or the action is commenced, the vessel is being used exclusively for non-commercial governmental purposes.

Federal Courts Act

(4) Subsection 43(3) of the Federal Courts Act does not apply to a claim secured by a maritime lien under this section

In de parlementaire stukken werd het wetsvoorstel toegelicht als volgt:

⁵⁴⁷ Jarvis, R.M. in Tetley, MLAC, 1404; Tetley, W., “Maritime liens in the conflict of laws”, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/marliensconf.pdf>, 13 (tekst ook gepubliceerd in Nafziger, J.A.R. en Symeonides, S.C. (eds.), *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, Ardsley, N. Y., Transnational Publishers Inc., 2002, 439-457), 19-23; zie nader Schoenbaum I, 553-556 en ook nog Force, R., “United States”, in IEL Transport Law (July 2001), 72, nr. 104.

⁵⁴⁸ Tetley, ICOL, 548 en 551; Tetley, W., “Maritime liens”, *o.c.*, 23-27.

⁵⁴⁹ Gold-Chircop-Kindred, 271.

⁵⁵⁰ Gold-Chircop-Kindred, 274-275.

⁵⁵¹ Overleg hierover werd gevoerd met Prof. A. Chircop.

Proposed section 139 creates a maritime lien against foreign vessels as security for unpaid invoices to ship suppliers operating in Canada. Departmental sources point out that maritime liens currently exist in Canada with respect to crew wages, collisions, salvage and port charges but not for ship suppliers. They note that this is contrary to the situation in the United States, where legislation specifically grants a US-based ship supplier a maritime lien on a vessel for unpaid bills, thereby giving an advantage to US ship suppliers over their Canadian competitors who may be supplying the same vessel when it calls at a Canadian port. Under the current arrangement, a US lien would be recognized in Canadian courts ahead of any mortgages or similar claims by Canadian ship suppliers, who are treated as unsecured creditors.

Under proposed section 139(2), a person carrying on business in Canada has a maritime lien against a foreign vessel for claims that arise:

in respect of goods, materials or services wherever supplied to a foreign vessel for its operation or maintenance, including stevedoring and lighterage (proposed section 139(2)(a)); or

out of a contract relating to the repair or equipping of a foreign vessel (proposed section 139(2)(b)).

The House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities added proposed section 139(2.1) to the Act. This section provides that, subject to section 251 of the Canada Shipping Act, 2001 (regarding an action in rem for a claim in respect of stevedoring for a bare-boat charterer), for the purposes of section 139(2)(a), with respect to stevedoring or lighterage, the services must have been provided at the request of the owner of the foreign vessel or a person acting on the owner's behalf⁵⁵².

3.307. Hoewel de *lex fori* ook toepassing vindt in andere common law-landen zoals Australië, Nieuw-Zeeland en Singapore, is deze oplossing blijkens een in 1983 door het CMI uitgevoerde bevraging geenszins tot die categorie van landen beperkt, want naast Frankrijk bleken ook Bulgarije en Zweden ze te verkiezen⁵⁵³. Het Chinees Maritiem Wetboek van 1993 verwijst eveneens uitdrukkelijk naar de *lex fori* (art. 272).

Het Griekse Wetboek van Privaat Zeerecht, dat historisch is geïnspireerd door artikel 22 van de Belgische Zeewet⁵⁵⁴, verwijst dan weer naar de wet van de vlag (art. 9). Ook in Slovenië worden maritieme voorrechten volgens de wet van de vlag geregeld⁵⁵⁵. Het Noors Maritiem Wetboek regelt de erkenning van buitenlandse hypotheeken en voorrechten alsook de mate waarin met buitenlandse wetgeving rekening wordt gehouden, waarbij de maritieme voorrechten en hun rangorde in principe door de *lex fori* worden beheerst (art. 74-75)⁵⁵⁶.

De eindeloosheid van mogelijke variaties wordt treffend geïllustreerd doordat de drie rechters van het Israëlische Hooggerechtshof elk een andere oplossing verkozen⁵⁵⁷.

⁵⁵² <http://www2.parl.gc.ca/Content/LOP/LegislativeSummaries/40/2/c7-e.pdf>, 14. Gecursiveerde tekst is vet in het origineel.

⁵⁵³ CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 1.

⁵⁵⁴ Antapassis, A.M., "Les privilèges maritimes et le droit international privé hellénique", in LA Roland, (1), 17.

⁵⁵⁵ Pavliha, M. en Grbec, M., "Maritime law, jurisprudence and the implementation of international conventions into the legal system of the Republic of Slovenia", *IDM* 2001, (1), 7-8.

⁵⁵⁶ Zie ook Falkanger-Bull-Brautaset, 127.

⁵⁵⁷ Tetley, ICOL, 579-580; nader Naschitz, P.G., "Maritime Liens and Mortgages in Israel – Who has First Priority?", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1992, 123-130.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

3.308. De Belgische positie tegenover de verdragen m.b.t. scheepsvoorrechten werd in het Groenboek expliciet aan de orde gesteld (Vragen 31 en 32 en, wat het IPR betreft, ook Vraag 160). KBRV pleitte voor een toetreding tot het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 omdat de positie van de hypothecaire schuldeisers thans wordt verzwakt door talrijke hen ongekende vorderingen en omdat dit de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag schaadt. Wat het IPR betreft zag KBRV geen heil in het integreren van de relevante bepalingen van het WIPR in het nieuwe wetboek en verwees zij voor het overige naar de Scheepsregistratiewet. KBZ-KBMA-BZB zagen wél het nut in van een precisering van het IPR in geval van rompbevrachting. Ook FEBELFIN pleitte voor een overgang naar het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, omdat het aantal maritieme voorrechten die de hypotheek primeren wordt verminderd en omdat de uitdovingsperiode van het voorrecht korter is. Eventuele nieuwe voorrechten moeten volgens FEBELFIN alleszins rang nemen na de hypotheek. HvB-A steunde zowel de overgang naar het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 als de suggestie van een verduidelijking van de IPR-regels. De BVT daarentegen kantte zich tegen een toetreding tot het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, omdat dit het eersterangsvoorrecht uit hoofde van ladingschade zou doen verdwijnen, en omdat de ladingbelanghebbende en de gesubrogeerde verzekeraar die na de hypothecaire schuldeisers zouden komen, geen of quasi geen uitvoeringsmogelijkheid meer zouden hebben. In de schoot van de BVZ bleek verschil van mening. De enen verzetten zich tegen het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 en het opgeven van het voorrecht hoofdens ladingschade, zeker wanneer België ook het Verdrag Scheepsbeslag 1999 zou overnemen. Anderen hernamen de hierboven reeds geschetste argumentatie van de KBRV maar suggereerden een eventuele tussenoplossing waarbij bepaalde principes van het nieuwe verdrag in het wetboek zouden worden opgenomen. BVZ steunde voorts de suggestie van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering bij passagiersvervoer alsmede de toepasselijkheid van de *lex registrationis* en i.h.b. de wet van het register van oorsprong in geval van rompbevrachting, maar zag geen reden om het WIPR in het nieuwe wetboek te herhalen.

- NADERE ALGEMENE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

3.309. De regeling m.b.t. de maritieme voorrechten en hypotheeken bepaalt de onderlinge rang van de schuldeisers van een schip en raakt ongeveer alle belangen die bij de herziening van het zee- en binnenvaartrecht betrokken zijn. Zij beïnvloedt de positie bij samenloop van scheepseigenaars, vervoerders, verzenders en ontvangers van goederen, passagiers, scheepsfinanciers, bemanningsleden, haven- en waterwegbesturen, loodsdiensden, scheepsbouwers en -herstellers, bunkerfirma's, ship chandlers, verzekeraars, enz.

3.310. Een relatief gunstige behandeling van de lange termijn-scheepsfinanciers ten opzichte van andere schuldeisers kan de investering in nieuwe schepen en de nationale vlag versterken. Hierbij dient bedacht dat alle reders daadwerkelijk behoefte aan lange termijn-scheepsfinanciering hebben, dat investeringen in nieuwe schepen soms wordt opgelegd door de regelgever (bijv. i.v.m. dubbelwandige tankers), dat het om aanzienlijke sommen gaat⁵⁵⁸ en dat banken die in de praktijk alleen toestaan indien een eersterangshypotheek wordt verleend tesamen met bijkomende, zoniet op zich betere waarborgen zoals een cessie of verpanding van inkomsten uit verzekeringen of zelfs langdurige bevrachtingen en soms van aandelen. Bij Belgische banken bestond tot aan de kredietcrisis van 2008-2009 een groeiende interesse voor scheepsfinanciering.

⁵⁵⁸ Begin maart 2011 in de grootte-orde van 200 à 2500 mio USD voor een LNG-schip, 55 à 65 mio USD voor een Capesizer en 50 à 55 mio USD voor een middelgroot LPG-schip.

Sinds deze crisis, die ook de algemene economie en de scheepvaartwereld trof, en leidde tot een overcapaciteit en een daling van de waarde van de schepen, is de bancaire financiering van scheepsinvesteringsprojecten moeilijker geworden, en wordt des te meer op de aanwezigheid van sterke zekerheden gelet. In het merendeel van de gevallen treden echter buitenlandse banken als hoofdfinanciers op. Deze branche is vooral geconcentreerd in Duitsland en de Scandinavische landen. Indien de rechten van de bank niet voldoende kunnen worden zekergesteld, kan deze eisen stellen inzake de vlag, door de reder te verplichten of te verbieden onder een bepaalde vlag te varen, of bijkomende zekerheden vragen. Voor reders is de regeling van de maritieme voorrechten en hypotheke ook van belang bij de aankoop van schepen, want ingevolge het aan deze zekerheidsrechten verbonden volgrecht kan een aangekocht schip met allerlei rechten bezwaard zijn. Anderzijds dient de problematiek enigszins te worden gerelativeerd omdat het in de praktijk zelden gebeurt dat tot uitvoerend beslag op Belgische schepen wordt overgegaan. Desalniettemin wordt er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, in lijn met de algemene doelstellingen van de herziening⁵⁵⁹, voor geopteerd om, waar mogelijk zonder andere belangen in het gedrang te brengen, de positie van de lange-termijnscheepsfinanciers en de rederijen, en dus van de Belgische vlag, te versterken.

3.311. Wat betreft de positie van de niet-hypothecaire schuldeisers van het schip moet vooreerst een onderscheid worden gemaakt tussen de belangen van contractuele en die van buitencontractuele schuldeisers. Onder de eerste categorie vallen een aantal ‘commerciële’ schuldeisers (ladingbelanghebbenden en allerlei leveranciers zoals scheepsherstellers, bergers en leveranciers van brandstoffen en proviand) en eerder ‘particuliere’ schuldeisers (passagiers en bemanningsleden). De buitencontractuele schadelijders kunnen te situeren zijn op het water (inz. andere scheepseigenaars) of op het land. Een derde categorie schuldeisers vormen de overheidsbesturen (zoals gerechtelijke instanties en havenbesturen). De toekenning van een maritiem voorrecht aan deze of gene schuldeiser beïnvloedt per definitie de rangorde tussen de niet-hypothecaire schuldeisers onderling, maar bepaalt ook de relatieve positie van de hypothecaire schuldeiser. Uit de voorbereiding en de implementatie van de diverse internationale verdragen blijkt hoe delicaat de belangenafweging wel is, en hoe moeilijk het is om een voor alle belanghebbenden aanvaardbaar compromis te vinden. Het schrijnende gebrek aan internationale harmonisering zegt genoeg.

3.312. Vooraleer nader op de onderscheiden belangen in te gaan, moeten een zevental algemene bedenkingen worden gemaakt.

3.313. Ten eerste werd hierboven reeds herhaaldelijk vastgesteld dat de materie van de maritieme voorrechten en hypotheke internationaal niet is geharmoniseerd. De buurlanden van België hebben alle een andere regeling, zowel ten gronde als op het gebied van het IPR. Wat deze laatste betreft woeden in vele landen bovendien controverses. Tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek bleek vooral een verschil van mening over de wenselijkheid van een overstap van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 naar het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. De discussie kwam in feite neer op een strijd over het aantal vóór de hypothecaire schuldeisers rang nemende voorrechten. Hierbij werden de belangen van de reders en de banken geplaatst tegenover die van de lading en de ladingverzekeraars. Opvallend is wel dat tegen het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 alleen werd aangevoerd dat dit verdrag het ladingschadevoorrecht teniet doet. Andere bezwaren werden niet tegen het verdrag opgeworpen. Gelet op de resultaten van de eerste consultatie en het eerder in het licht gestelde objectief van een versterking van de Belgische positie als vlagstaat lijkt het alleszins een correct vertrekpunt om te streven naar een nieuwe regeling die enerzijds de positie van de lange termijn-financier en dus de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag versterkt, en anderzijds de belangen van België als handels- en havennatie

⁵⁵⁹ Zie Blauwboek 1, 154-155, nr. 1.186.

vrijwaart, door i.h.b. vast te houden aan het bestaande ladingschadevoorrecht. Dergelijke basisoptie leidt onvermijdelijk naar een compromisoplossing waarbij België noch het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, noch het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 of één van de andere verdragsregimes volgt, maar een eigen hybride nationale regeling uitwerkt. In wat volgt zal deze basisoptie nader worden gemotiveerd en uitgewerkt.

3.314. Ten tweede moet in het licht worden gesteld dat er sedert de negentiende eeuw een internationale tendens bestaat om het aantal bevoorrechte schuldvorderingen te beperken. Deze afbouw van de voorrechtencatalogus komt duidelijk tot uiting bij vergelijking van de Zeewet van 1879⁵⁶⁰, het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en het Binnenschepenverdrag 1930, en de Scheepsvoorrechtenverdragen van 1967 en 1993⁵⁶¹. Aangezien de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek beoogt het Belgische scheepvaartrecht te doen aansluiten bij internationale tendensen⁵⁶², is het principieel wenselijk de nieuwe lijst voorrechten uit te werken in eerder beperkende zin, en zeker geen voorrechten te doen herleven die internationaal sedert lang van het toneel zijn verdwenen.

3.315. Ten derde dient eraan herinnerd dat de toekenning van een maritiem voorrecht aan bepaalde ‘commerciële’ contractuele schuldeisers, hoewel zij de positie van de hypothecaire schuldeisers ogenschijnlijk verzwakt, mede in het belang van deze laatsten kan zijn. Ook bij de invoering in de Belgische wetgeving van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 werd opgemerkt dat de bevoorrechting van leveranciers en andere contractanten bijdraagt tot de vlotte exploiteerbaarheid van het schip, en derhalve zowel het belang van de scheepsexploitant dient als dat van de hypothecaire kredietverschaffers⁵⁶³. De scheepshypotheekbank heeft dus ook belang bij een vlot leverancierskrediet; de aanmoediging van het korte termijn-krediet kan m.a.w. het lange termijn-krediet bevorderen⁵⁶⁴. Ook bij de voorbereiding van Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek werd gewezen op het voordeel dat hypothecaire schuldeisers putten uit de bevoorrechting van vorderingen i.v.m. behoudskosten, hulploon en bijdragen in averij-grosse⁵⁶⁵. Tijdens informele gesprekken met experts uit de financiële sector werd het bestaan van dit verband bevestigd.

3.316. Een vierde bedenking is dat een goed evenwicht geenszins uitsluitend afhangt van het aantal en de positie van de maritieme voorrechten tegenover de scheepshypotheek. De IPR-regeling, waarvoor zoals gezien uiteenlopende oplossingen bestaan, is even belangrijk; zij moet en kan worden toegesneden op de feitelijke situatie van de Belgische maritieme sector. Bij nader toezien blijkt de huidige Belgische regeling noch de belangen van het schip en de scheepsfinancieringsbanken, noch deze van de lading en scheepsleveranciers optimaal te dienen. De belangen van de Belgische reders en de banken worden geschaad door de ruime catalogus van de hypotheek primerende voorrechten, die bovendien een lange duur hebben. Ingevolge de gelding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en Belgische en buitenlandse IPR-regels is deze voor reders onaantrekkelijke regeling bovendien in vele gevallen op hen van toepassing, zowel bij executie in België als bij executie in andere landen waar bedoeld verdrag of de wet van de registratie wordt gevolgd. De Belgische of in België procederende schadelijders, waaronder de ladingbelanghebbenden, zijn met de huidige wettelijke regeling maar ogenschijnlijk gebaat, want hun vordering zal in de overgrote meerderheid van de gevallen worden gerealiseerd tegen een buitenlands schip. Volgens de toepasselijke IPR-regel dient de Belgische rechter, als het schip niet

⁵⁶⁰ Zie de lijst van bevoorrechte vorderingen *supra*, nr. 3.256, in vn.

⁵⁶¹ Zie de synoptische tabel *supra*, nr. 3.275.

⁵⁶² Zie o.m. Blauwboek 1, 44, nr. 1.26.

⁵⁶³ Zie inz. *Parl.St.*, Kamer, 1926-27, nr. 332, 1-2; *Parl.St.*, Senaat, 1927-28, nr. 175, 4.

⁵⁶⁴ Vgl. in dezelfde zin o.m. Werner, A.-R., *Traité de droit maritime général*, Genève, Droz, 1964, 332, nr. 479.

⁵⁶⁵ PG Boek 8 NBW, 251.

behoort tot één van de eerder weinige Verdragspartijen bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, niet de Belgische Zeewet toe te passen, maar de *lex registrationis*. In vele gevallen zal de vreemde *lex registrationis* voor de eiser heel wat minder gunstig zijn dan de Belgische Zeewet (inz. wanneer de registerstaat een op Engelse rechtsopvattingen gebaseerde voorrechtencatalogus kent, waarin contractuele schuldeisers in de regel geen voorrecht genieten). Er moet dan ook worden vastgesteld dat de Zeewet, in combinatie met het WIPR, alle Belgische belanghebbenden in de kou laat staan. Hierbij dient wel te worden bedacht dat de toekenning van een maritiem voorrecht slechts ten dele lokale Belgische belangen raakt, zoals deze van havenautoriteiten, loodsdiensten en scheepsbevoorraders, en voor een groot deel deze van buitenlandse procespartijen. Dit laatste is vaak het geval met ladingbelanghebbenden en gesubrogeerde verzekeraars. Buiten kijf staat dat de huidige IPR-regeling onpragmatisch is, omdat de rechter meestal buitenlands recht zal moeten toepassen, vaak van vlagstaten met een ontoegankelijk recht of, wat voorkomt, zelfs zonder zelfs maar minimaal uitgewerkte maritieme wetgeving⁵⁶⁶. Ten slotte komen in België, anders dan in Nederland, eerder weinig dwanguitvoeringen op schepen voor. Forum shoppers laten België blijkbaar links liggen, zodat ook de maritieme advocatuur weinig reden tot juichen heeft.

3.317. Een vijfde bedenking is dat de materie van de voorrechten en hypotheeken nauw verbonden is met diverse andere kwesties. De invoering van een voorrecht is niet het enige middel om de relatieve positie van een schuldeiser te verbeteren. Zo kan ook de toekenning worden overwogen van retentierechten aan leveranciers en dienstverleners en van bepaalde wettelijke bevoegdheden aan belanghebbende overheidsbesturen. Voorts mag niet worden vergeten dat de bevoorrechting van schuldeisers in de huidige stand van de Belgische rechtspraak een directe weerslag heeft op het recht om bewarend beslag te leggen. Met name wordt geoordeeld dat de schuldeiser, wanneer het schip waarop de zeenvordering betrekking heeft, werd overgedragen nadat deze schuldvordering is ontstaan, op dit schip enkel bewarend beslag mag leggen wanneer hij als hypothecaire of bevoorrechte schuldeiser beschikt over een volgrecht op dat schip⁵⁶⁷. In het raam van het Verdrag Scheepsbeslag 1999, waarbij België momenteel geen Partij is, beïnvloedt het bestaan van een maritiem voorrecht de beslagbaarheid nog sterker. Aan de regeling van het bewarend scheepsbeslag zal elders afzonderlijk aandacht worden besteed⁵⁶⁸. Vast staat dat elke wettelijke regeling een evenwicht moet nastreven tussen de gerechtvaardigde bescherming van de pecuniaire belangen van inz. lokale dienstverleners en de aantrekkelijkheid van het forum enerzijds, en de algemene competitieve positie van de Belgische havens anderzijds. Het geheel van beslag- en retentiemogelijkheden mag immers niet ontaarden in een belemmering van de vrije scheepvaart die de havens een kwalijke reputatie bezorgt.

3.318. Een zesde algemene bedenking is dat de belangenafweging kan worden gemaakt aan de hand van uiteenlopende criteria. Bij de voorbereiding van de zeerechthervorming van 1908, waardoor, ten einde de scheepshypotheek aan te moedigen, het aantal bevoorrechte schuldvorderingen werd teruggebracht van vijftien tot vier, werd radicaal gesteld dat geen voorrecht mag worden gegeven aan de schuldeiser die zich kan verzekeren; wie zich niet verzekert moet daar zelf maar de gevolgen van dragen⁵⁶⁹. Opmerkelijk was ook de methodologie die het CMI volgde bij het onderzoek van de herziening van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967: een voorrecht kon volgens het CMI alleen worden verantwoord onder de dubbele voorwaarde dat het de positie van de scheepsfinancier en dus de financierbaarheid van nieuwe

⁵⁶⁶ Alleen wanneer het kennelijk onmogelijk is de inhoud van buitenlands recht tijdig vast te stellen, wordt overeenkomstig art. 15, § 2, tweede lid WIPR wel Belgisch recht toegepast.

⁵⁶⁷ Cass., 27 maart 2003, *EVR* 2003, 326, *NJW*, 2003, 1074, met noot ES; zie Luyten, T., “Maritiem bewarend beslag”, *TBH* 2003, 624-626; vgl. Cass. fr., 4 oktober 2005, *Rev. Crit. DIP*, 2006, 405, met noot Muir Watt, H.

⁵⁶⁸ Zie Blauwboek 10.

⁵⁶⁹ *Parl.St.*, Senaat, 1907-1908, nr. 38, 5.

scheepscapaciteit niet in het gedrang bracht, en dat het bijdroeg tot de veilige en efficiënte exploitatie van het schip. De verschillende schuldvorderingen werden stelselmatig aan deze twee criteria getoetst⁵⁷⁰. Bij de nadere afweging hieronder wordt van het hanteren van dergelijke algemene criteria afgezien, vooral omdat zij erg rigide zijn terwijl de betrokken belangen een grote diversiteit vertonen, maar ook omdat ook rekening moet worden gehouden met bepaalde lokale, havengerelateerde belangen. De systematiek die hieronder wordt gevolgd berust eenvoudig op een indeling van de mogelijk te begunstigen schuldeisers in een zestal grote categorieën: de overheidsbesturen, de bemanning en de passagiers, de ladingbelanghebbenden, de leveranciers en dienstverleners, de buitencontractuele schadelijders en de scheepshypotheekbanken. Voor elk van deze categorieën zullen de in het geding zijnde belangen worden afgewogen.

3.319. De zevende en laatste voorafgaande bedenking betreft de wenselijkheid van een gedifferentieerd regime voor zeeschepen en binnenschepen. De huidige Belgische regelgeving m.b.t. voorrechten maakt tussen deze soorten vaartuigen geen principieel onderscheid. Hoewel dat wetgevingstechnische complicaties veroorzaakte, en de desbetreffende regimes in het wetboek afzonderlijk werden uitgeschreven, heeft ook Nederland er in Boek 8 NBW voor gekozen om de regeling voor zeeschepen en deze voor binnenschepen gelijk te schakelen. In andere landen zoals Duitsland en Zwitserland blijven daarentegen grote verschillen bestaan.

Om verschillende redenen is het verkieslijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek de huidige principiële gelijkenschakeling te behouden en zelfs om ze te perfectioneren.

In de eerste plaats laat deze gelijkenschakeling toe het nieuwe wetboek eenvoudig en overzichtelijk te houden. Voor de gebruiker wordt het wetboek gemakkelijker hanteerbaar.

Ten tweede is in de nadere belangenafweging hieronder nergens gebleken van enige inhoudelijke noodzaak om m.b.t. de op te nemen voorrechten een differentiatie in te bouwen. Het feit dat de bestaande, hierboven besproken verdragsregimes voor binnenschepen niet fundamenteel afwijken van deze voor zeeschepen, en er ten dele zelfs rechtstreeks door zijn geïnspireerd, en dat Nederland er zelfs in is geslaagd een internationaal binnenvaartregime toepasselijk te maken op zeeschepen, ondersteunt deze zienswijze alleen maar.

Ten derde sluit de gelijkenschakeling aan bij de economische en geografische realiteit van het Belgische scheepvaart- en havenbedrijf: grote en kleine zeeschepen varen ten onzent diep landinwaarts, en omgekeerd varen binnenschepen, met inachtneming van de speciale veiligheidsregels voor de estuaire vaart, thans ook op zee. In de realiteit van het scheepvaartverkeer worden zeeschepen en binnenschepen steeds meer met elkaar vermengd. Daarenboven zijn de typische kenmerken van de exploitatie van het zeeschip, die het klassiek onderscheiden van het binnenschip (zeerisico, langdurige onmogelijkheid van communicatie, de reis als afzonderlijke bedrijfseconomische expeditie, exploitatie in rederijverband), gaandeweg verdwenen of vervaagd. Voorts zijn de schuldeisers waarom het in deze materie uiteindelijk vooral gaat, en de belangen die ze vertegenwoordigen, in de zeevaart en in de binnenvaart grotendeels dezelfde: de gerechtelijke overheid, een scheepshersteller, een havenbestuur, een ladingbelanghebbende, een scheepsfinancier, enz.: in aanzienlijke mate leveren de betrokken besturen en ondernemingen prestaties i.v.m. zeeschepen zowel als i.v.m. binnenschepen, zodat de in het geding zijnde economische belangen een homogene regeling voor zee- en binnenvaart wettigen. Een verschillende positie toekennen aan een bemanningslid in de zeevaart tegenover zijn of haar collega in de binnenvaart, of de financier van een zeeschip beter of slechter behandelen dan deze van een binnenschip, zou zelfs ernstige juridische problemen kunnen

⁵⁷⁰ Comité Maritime International, 1985 *Lisboa I*, s.l., 64 e.v.

opleveren in het licht van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Een homogene regeling voor zeeschepen en binnenschepen is dus sterk te verkiezen.

3.320. Uit wat voorafgaat kan tussentijds worden geconcludeerd dat een herwerking van het huidige regime van de maritieme voorrechten en hypotheek wenselijk is. Zoals hierboven al aangegeven, moet in een nieuw stelsel een juist belangenevenwicht worden gezocht, en moet gebruik worden gemaakt van alle instrumenten: regeling ten gronde, IPR-regeling, retentierechten en publiekrechtelijke bevoegdheden. De keuze gaat m.a.w. niet alleen tussen verschillende mogelijke catalogi van maritieme voorrechten. Ook werd vastgesteld dat er geen aanleiding is om een onderscheid te maken tussen zeeschepen en binnenschepen. In wat volgt wordt nader ingegaan op de onderscheiden in het geding zijnde belangen. De wenselijkheid van de invoering van administratieve aanhoudingsbevoegdheden zal verder worden onderzocht in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht.

- DE POSITIE VAN OVERHEIDSBESTUREN

- GERECHTSKOSTEN, PROCEDUREKOSTEN EN KOSTEN *IN CUSTODIA LEGIS*⁵⁷¹

3.321. De allereerste bevoorrechte schuldvordering die het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en het huidige artikel 23 van de Zeewet vermelden, is die voor gerechtskosten. Het gaat echter alleen om de gerechtskosten gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers voor het behoud van het schip of voor de verkoop en de verdeling van de opbrengst. Andere kosten van gerechtelijke aard dan de eigenlijke, aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, welke aan voormelde kwalificatie voldoen zijn eveneens bevoorrecht. Blijkens de rechtspraak vallen onder deze categorie bevoorrechte vorderingen o.m. de beslagkosten van de eerste beslagleggende schuldeisers, verkoopkosten en kosten van gerechtelijk sekwester voor het behoud van het schip in afwachting van verkoop⁵⁷².

3.322. In de Franse rechtsleer werd het voorrecht voor de gerechtskosten “ultra-classique” genoemd⁵⁷³. Desalniettemin rijst met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek de moeilijke vraag naar de juridische kwalificatie als voorrecht, zoals nu, dan wel als voorrangrecht, zoals in de recente verdragen.

3.323. In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en de Zeewet zijn de gerechtskosten in dezelfde categorie bevoorrechte schuldvorderingen geplaatst als de behoudskosten en de haven- en loodsgelden. De formulering van artikel 23, § 1, 1° Zeewet is als volgt:

de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers gemaakt voor het behoud van het schip of voor de verkoop en de verdeling van de opbrengst; de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, de loodslonen, de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen.

De *ratio* van de bevoorrechting ligt uiteraard in het profijt dat alle verhaal zoekende schuldeisers hebben bij de bewaring en het te gelde maken van het verhaalsobject en het openbaar belang dat ermee gediend is wanneer de betaling van deze kosten is verzekerd⁵⁷⁴. Het Protocol bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geeft de Staten echter uitdrukkelijk de mogelijkheid om de

⁵⁷¹ Het begrip kosten *in custodia legis* is ontleend aan het Amerikaanse recht.

⁵⁷² Zie nader Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 8-9, nr. 9.

⁵⁷³ Vialard, 299, nr. 354.

⁵⁷⁴ Flach, 64.

binnen de aangehaalde categorie van bevoorrechte schuldvorderingen een bepaalde volgorde vast te stellen die is ingegeven door de zorg voor de belangen van de Schatkist. België heeft dat niet gedaan, maar Frankrijk wel⁵⁷⁵.

3.324. De opstellers van de latere verdragsregimes hebben zelf een nadere onderscheiding doorgevoerd. In het Binnenschepenverdrag 1930 werd een onderscheid gemaakt tussen het voorrangrecht voor “les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde, mais exception faite des frais encourus en vue d'obtenir un titre exécutoire”, welke worden afgehouden van de verkoopprijs (art. 41(1)), en “les frais de conservation depuis la saisie; les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage”, die de eerste categorie bevoorrechte schuldvorderingen uitmaken, die uit de netto-verkoopprijs zullen voldaan worden (art. 28, I, 1°).

3.325. Het onderscheid tussen een voorrangrecht en een voorrecht werd in alle navolgende verdragsregimes behouden⁵⁷⁶. De formulering was echter altijd anders.

In het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 is een optioneel voorrangrecht opgenomen voor gerechtskosten gemaakt met het oog op de gedwongen verkoop; deze kosten mogen “les frais de garde et les frais de distribution du produit de la vente” omvatten, maar niet “les frais de la procédure d'obtention du titre exécutoire” (art. 12.1); het eerste voorrecht is omschreven als “en cas de saisie, les frais de conservation depuis la saisie, y compris les frais de réparations indispensables à la conservation du bateau” (art. 11.1).

In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 is een voorrangrecht opgenomen voor “[t]he cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds” (art. 11.2); onder de voorrechten figureren alleen algemene schuldvorderingen voor gages en haven- en scheepvaartrechten (art. 4.1(i) en (ii)).

In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 is de formulering nogmaals veranderd. Het voorrangrecht is hier als volgt omschreven:

The costs and expenses arising out of the arrest or seizure and subsequent sale of the vessel shall be paid first out of the proceeds of sale. Such costs and expenses include, inter alia, the costs for the upkeep of the vessel and the crew as well as wages, other sums and costs referred to in article 4, paragraph 1 (a), incurred from the time of arrest or seizure (art. 12.2, eerste twee zinnen).

Onder de maritieme voorrechten komen algemene schuldvorderingen i.v.m. gages en haven- en loodsgelden voor, maar geen specifieke vorderingen i.v.m. de uitwinning (zie art. 4.1(a) en (d)).

3.326. Het statuut van de gerechtskosten en eventueel de behoudskosten na beslag als voorrangrecht is blijkbaar te verklaren doordat men het ongepast vond nog maritieme voorrechten in het leven te roepen op een ogenblik dat de realisatie van de zekerheden al een aanvang heeft genomen en doordat de opbrengst een verzelfstandiging ondergaat die de personificatie van het schip naar de achtergrond dringt⁵⁷⁷. Wat het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 betreft speelde mee dat de Staten geen voorrecht wensten te erkennen voor kosten verschuldigd aan buitenlandse overheidsorganen⁵⁷⁸.

⁵⁷⁵ Zie *supra*, nr. 3.290.

⁵⁷⁶ Zie hierover Flach, 61 e.v.

⁵⁷⁷ Zie Berlingieri 1997, 275; Comité Maritime International, 1985 *Lisboa I*, s.l., 88-89, nr. 34; Flach, 62.

⁵⁷⁸ Flach, 62.

3.327. Alleszins kan worden uit de hierboven verzamelde gegevens worden geconcludeerd dat het voor de initiatiefnemende schuldeiser en de overheid gunstige statuut van de gerechtskosten in alle verdragsregimes en nationale wetgevingen in essentie vergelijkbaar is, en dat er wat België betreft geen enkele aanleiding is deze begunstiging af te schaffen. Het voorrecht bestaat ten andere ook in het gemeen recht (art. 17, 19, 1^o, 21 en 25 Hyp.W.). De belangrijkste *ratio* is daar in wezen dezelfde als in het zeerecht: het zou onredelijk zijn dat de executerende schuldeiser, in de hypothese dat het vermogen van de debiteur ontoereikend blijkt te zijn, zelf alle kosten moet dragen van de uitwinning waardoor de andere schuldeisers ook worden begunstigd⁵⁷⁹. In dit licht schreef ook De Page dat het niet om een echt voorrecht gaat:

*En somme, on le voit, ce privilège n'en est pas un. Il ne s'agit nullement d'un droit de préférence accordé à l'un des créanciers, en raison de la faveur que mériterait sa créance : il s'agit tout simplement d'un moyen expéditif de payer ce qui est dû par tous, d'un règlement commode d'une dette reconnue collective*⁵⁸⁰.

3.328. Het komt dan ook gepast voor in het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te sluiten bij de in alle recente verdragen neergelegde zienswijze dat het om een voorrangsrecht bij verdeling na gedwongen verkoop gaat en niet om een voorrecht op het schip. Zoals gezien wordt deze zienswijze ook gevolgd in Duitsland en in Nederland, en wordt zelfs in Frankrijk, dat alleen eigenlijke scheepsvoorrechten schijnt te kennen, tussen de gerechtskosten en de behouds- en bewakingskosten een onderscheid gemaakt. De invoering van dergelijk onderscheid zou het Belgisch zeerecht trouwens niet alleen doen aansluiten bij een duidelijke internationale tendens, maar ook bij de eerder door gezaghebbende auteurs als De Page verdedigde opvatting⁵⁸¹. Wat het gemeen zekerhedenrecht betreft pleitten recenter ook Dirix en De Corte nadrukkelijk voor een omvorming van het voorrecht van de uitwinningskosten tot een regeling waarbij deze kosten worden afgenomen van de opbrengst, zodat het onderpand van de overige schuldeisers zich alleen uitstrekt tot het netto-bedrag; een voordeel is dat de executiekosten kunnen worden geregeld zonder de vereffening te moeten afwachten⁵⁸².

3.329. Bij de uitwerking van het onderscheid tussen voorrangsrechten en voorrechten in de nieuwe wetgeving rijst de vraag naar de precieze afbakening tussen de schuldvorderingen die onder het voorrangsrecht vallen, en deze die onder een maritiem voorrecht vallen. In Nederlandse rechtsleer werd gesuggereerd om de uitwinningskosten, de kosten tot behoud na beslag en de proceskosten hetzelfde statuut te geven, met een ruime discretionaire bevoegdheid voor de rechter⁵⁸³. Dit zou wetgevingstechnisch uiteraard een eenvoudige oplossing zijn. In de opeenvolgende internationale verdragen is de formulering zoals gezien telkens anders. De regeling van de Zeewet en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 lijdt onder de onduidelijkheid die voortspuit uit het dubbele gebruik, weliswaar binnen dezelfde categorie, van het begrip behoudskosten; dit geeft ook in het buitenland aanleiding tot verwarring⁵⁸⁴. In andere verdragsregimes en nationale wetten wordt een onderscheid gemaakt tussen bewakingskosten en behoudskosten, waarbij de eerste tot een voorrangsrecht aanleiding geven, en de tweede tot een voorrecht. Het onderscheid tussen beide is in de praktijk echter niet altijd gemakkelijk te maken. Bovendien is de *ratio* van de begunstiging van beide soorten kosten gelijklopend, zodat een verschillende behandeling moeilijk lijkt te verantwoorden. Wat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 betreft valt op dat de behouds- en bemanningskosten na beslag zijn opgeschoven naar het

⁵⁷⁹ Dirix-De Corte, 160-161, nr. 540.

⁵⁸⁰ De Page VII.I, 38, nr. 33D; zie ook De Page-Dekkers, VII, 217, nr. 275 en, wat betreft het gemeen recht, 40, nr. 33.

⁵⁸¹ Zie *supra*, nr. 3.327.

⁵⁸² Zie Dirix-De Corte, 151, nr. 228 en voorts 160-161, nr. 240 en 164, nr. 243.

⁵⁸³ Flach, 66.

⁵⁸⁴ Zie o.m. Tetley MLAC, 260.

voorrangsrecht voor de uitwinningskosten. Deze innovatie is toe te juichen: een gelijke begunstiging van alle kosten gemaakt na beslag is inhoudelijk consistent en bovendien eenvoudig toepasbaar.

3.330. Om de bovenstaande redenen wordt ervoor geopteerd om alle in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers na beslag gemaakte kosten het statuut van een voorrangsrecht te geven. Uiteindelijk kent ook de Zeewet, anders dan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 toelaat en de Franse wetgever heeft gedaan, geen verschillende rang toe aan de overheid verschuldigde kosten en andere kosten. Door alle kosten na beslag een homogeen statuut toe te kennen, blijft de huidige Belgische opvatting, althans wat dat aspect betreft, in stand.

De desbetreffende vorderingen zullen dus worden voldaan vóór deze met een voorrecht, en de vereffening moet niet worden afgewacht. De betrokken schuldeisers verkrijgen de meest gunstige positie die denkbaar is, en dit is gerechtvaardigd doordat hun inspanningen de overige schuldeisers van nut zijn geweest. Op de gelding van het principe dat schuldeisers met een voorrangsrecht hun vordering niet moeten aangeven, terwijl een bevoorrechte schuldeiser op zijn voorrecht uitdrukkelijk een beroep moet doen, zal worden ingegaan bij de voorstelling van de nieuwe regeling inzake uitvoerend scheepsbeslag⁵⁸⁵.

3.331. Tegenover de bijzondere begunstiging van de houders van een voorrangsrecht moet wel worden gewezen op het feit dat alleen een eigenlijk scheepsvoorrecht klassiek een volgrecht impliceert. De besproken verdragen waarin de uitwinningskosten het voorwerp uitmaken van een voorrangsrecht, reppen alvast met geen woord over een eventueel aan dergelijk recht verbonden volgrecht⁵⁸⁶. *A contrario* kan uit de uitdrukkelijke vermelding in deze verdragen van het aan de eigenlijke voorrechten verbonden volgrecht worden afgeleid dat het niet de bedoeling was om ook een volgrecht te hechten aan de voorrangsrechten. De commentaren bewaren hierover een opvallend stilzwijgen. Wellicht gingen de opstellers ervan uit dat het overbodig is om aan de voorrangsrechten een volgrecht te verbinden omdat die rechten betrekking hebben op uitwinningskosten en kosten *in custodia legis* welke per definitie worden gemaakt nadat al beslag is gelegd. Dergelijke redenering ziet echter over het hoofd dat het schip – althans in theorie – ook na beslag nog kan worden vervreemd, en dat dergelijke vervreemding tegenstelbaar kan zijn aan de niet-beslagleggende schuldeiser⁵⁸⁷. Het lijkt dus niet zonder zin om aan de voorrangsrechten bij wet een volgrecht te hechten.

3.332. Een tweede reden om aan de voorrangsrechten een volgrecht te verbinden is dat de titularis van een volgrecht, conform de heersende Belgische rechtspraak, ruimere mogelijkheden tot bewarend scheepsbeslag bezit. Om te vermijden dat de mogelijkheid voor de betrokken schuldeisers om, los van elke uitwinning, tot bewarend beslag over te gaan, wordt beknot, is het nuttig om hen in het Belgisch Scheepvaartwetboek uitdrukkelijk een volgrecht toe te kennen. Uiteraard verandert dit niets aan de normale vereisten om bewarend scheepsbeslag te leggen. Ook onder het huidige recht beschikken een aantal bevoorrechte schuldeisers, conform het Verdrag Scheepsbeslag 1952, toch niet over een beslagmogelijkheid⁵⁸⁸.

3.333. De hier i.v.m. de voorrangsrechten genomen optie past in de hieronder verdedigde algemene visie op de positie van dienstverleners en leveranciers aan schepen⁵⁸⁹. Bovendien valt

⁵⁸⁵ Zie Blauwboek 10.

⁵⁸⁶ Vgl. nochtans Cleton, 52 over het zaakgevolg in het Nederlands recht.

⁵⁸⁷ Zie o.m. art. 1479 Ger.W. en daarover Delwaide SB, 233-236, nr. 197; over de beschikkingsonbevoegdheid ingevolge beslag, zie in het algemeen o.m. Dirix-Broeckx, 14-15, nrs. 21-22 en 295-296, nrs. 565-568.

⁵⁸⁸ Zie Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 22, nr. 25.

⁵⁸⁹ Zie *infra*, nrs. 3.260 e.v.

op te merken dat bepaalde schuldeisers, inz. de bemanningsleden, naast hun voorrangsrecht, ook nog over een scheepsvoorrecht blijven beschikken, zodat zij ook uit dien hoofde een volgrecht blijven genieten. Deze oplossing is eveneens in lijn met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993.

- HAVEN-, LOODS- EN SLEEPGELDEN

3.334. In het huidige Belgische regime wordt de positie van de haven- en waterwegbesturen beschermd doordat de Zeewet in de eerste categorie van bevoorrechte schuldvorderingen (art. 23, § 1, 1^o) de tonne-, vuur- en havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen vermeldt. Hierboven werd er reeds op gewezen dat tonnengelden en vuurgelden in het huidige Belgische recht onbekend zijn⁵⁹⁰. De woorden “soortgelijke openbare heffingen en belastingen” geeft aan dat allerhande publiekrechtelijke heffingen bedoeld zijn, inbegrepen havengelden in enge zin, scheepvaartrechten en heden ten dage allicht ook scheepvaartbegeleidingsrechten. De Belgische rechtspraak stelt terecht dat sleepkosten niet bevoorrecht zijn⁵⁹¹. Dit kan *a contrario* worden afgeleid uit het feit dat de loodslonen als enige technisch-nautische dienst uitdrukkelijk worden genoemd in de wettekst en dus wél bevoorrecht zijn. Bovendien dient eraan te worden herinnerd dat België reeds door de Zeewet 1908 het eertijds wél bestaande⁵⁹² voorrecht voor de sleepkosten afschafte. In geen van de internationale regimes bestaat een voorrecht voor sleepkosten, zodat er geen enkele aanleiding is om thans dergelijk voorrecht in te voeren. Om analoge redenen is er geen aanleiding om een voorrecht voor vast- en losmaakkosten in te voeren.

3.335. Volgens bepaalde rechtspraak geldt het voorrecht voor de loodslonen niet voor loodsgelden wegens facultatief loodsen verschuldigd aan een private loodsonderneming⁵⁹³. Deze rechtspraak lijkt moeilijk te verenigen met de authentieke Franse verdragstekst, die spreekt van “les frais de pilotage” zonder meer⁵⁹⁴. De huidige Nederlandse vertaling “loodslonen” is te eng want doet precies vermoeden dat alleen aan privaatrechtelijke loodsdiensten of particuliere loodsen verschuldigde loodsgelden bedoeld zijn. In werkelijkheid doelt de verdragstekst op alle loodskosten, ongeacht hun juridisch statuut of de aard van het loodsen⁵⁹⁵, en inbegrepen de aan het loodswezen verschuldigde kosten die naast of bovenop het eigenlijke loodsgeld worden aangerekend.

3.336. Hoewel de andere zienswijze op grond van de verdragstekst verdedigbaar is, wordt algemeen aangenomen dat de bevoorrechtiging van de loodsgelden beperkt is tot de bedragen verschuldigd sinds het binnenlopen van de laatste haven. Wat betreft de havengelden lijkt dergelijke beperking gelet op de verdragstekst alleszins verkeerd⁵⁹⁶. Ook havengelden

⁵⁹⁰ Zie *supra*, nr. 3.261.

⁵⁹¹ Cass., 20 mei 1983, *AC* 1982-83, 1159, *Pas.* 1983, I, 1055; Gent, 24 februari 2004, *RHA* 2006, 27.

⁵⁹² Zie art. 4, 2^o Zeewet 1879.

⁵⁹³ Arbitr. Uitspr. 28 februari 1935, *JPA* 1935, 221.

⁵⁹⁴ Terecht De Page-Dekkers VII, 217, nr. 275.

⁵⁹⁵ In Frankrijk worden de vorderingen van de privaatrechtelijke loodsondernemingen als bevoorrecht beschouwd (zie o.m. Vialard, 299, nr. 354).

⁵⁹⁶ Voor de havengelden geldt de beperking tot de laatste haven niet, omdat het criterium van de laatste haven duidelijk is gesteld na de laatste puntkomma in art. 2, 1^o van het Verdrag. Voor de loodsgelden wordt de beperking tot de laatste haven zowel in de Belgische rechtspraak en rechtsleer (Gent, 4 juni 2007, *NjW* 2007, 937, met noot ES, *TBH* 2008, 634, met noot Stevens, F., “Een voorrecht voor loodsgelden?”; Smeesters-Winkelmolen I, 56, nr. 38) als in de Franse rechtsleer (Bonassies-Scapel, 394, nr. 568) vooropgesteld. Bedoelde Belgische rechtspraak verwerpt zelfs de loodsgelden tijdens de aanloop naar de laatste haven, en beperkt het voorrecht tot de loodsgelden sinds het binnenlopen van die haven. Het ligt echter in de rede dat de verdragsregeling de kosten van het aanlopen van de laatste haven zelf wenste te bevoorrechten, en niet alleen de havenloodsgelden binnen het gebied van de laatste binnengelopen haven. De Nederlandse commentator Flach past het criterium van de laatste haven toe op de

verschuldigd tijdens eerdere havenaanlopen en reizen zijn bevoorrecht, zelfs wanneer zij verschuldigd zijn aan buitenlandse besturen of dienstverleners.

3.337. In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967, het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 en het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 zijn de vorderingen voor haven- en loodsgelden betekenisvol gedevalueerd (in laatstgenoemde akte zijn zij als dusdanig zelfs weggelaten). In de meeste buurlanden nemen ze eveneens een lagere rang in, maar toch blijft een voorrecht of een voorrangsrecht internationaal gezien wijd verbreid. De opstellers van de verdragsregelingen die het voorrecht erkennen, hebben dit niet van harte gedaan⁵⁹⁷; o.m. speelde mee dat het in de regel toch maar over beperkte bedragen gaat en dat de schrapping de potentiële Verdragspartijen zou mishagen⁵⁹⁸. Opmerkelijk is dat in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 geen enkele beperking tot de laatst aangelopen haven is gestipuleerd. Nederland heeft de in 1991 ingevoerde schrapping van het voorrecht voor havengelden, waardoor het een internationale uitzonderingspositie innam, in 2002 ongedaan gemaakt⁵⁹⁹. Het feit dat de positie van havenbesturen vergelijkbaar is met die van de Schatkist⁶⁰⁰ verklaart dat vorderingen inzake havengelden en vergelijkbare heffingen vrijwel overal een voorrecht of een voorrangsrecht genieten.

Loodsgelden blijven in Nederland in principe onbevoorrecht, om de hypothecaire schuldeisers een zo groot mogelijke zekerheid te geven⁶⁰¹. Onder alle drie de zeerechtelijke verdragen uit 1926, 1967 en 1993 werden ze echter wél bevoorrecht, zij het in een steeds verder afbrokkelende positie. Flach stelt dat over de grondslag van een voorrecht voor loodslonen verschillend kan worden gedacht: een dienst aan het schip die exploitatie mogelijk maakt, het met de beloodsing gemoeide publieke en statelijke belang, het profijt dat de medeschuldeisers hebben bij het dankzij de beloodsing veilig binnenlopen van het schip (behoudsgedachte) en het sociale en humanitaire motief waarbij de loods als onderdeel van de bemanning dan wel als adviseur van de kapitein met deze moet worden gelijkgesteld⁶⁰². Dezelfde auteur, die weinig geporteerd lijkt voor een bevoorrechtiging boven hypotheek, stelt de sociale en humanitaire bedenkingen terecht in vraag: de loods opereert vanaf de wal en is niet blootgesteld aan het zeegevaar. In België zijn de loodsgelden in de regel bovendien verschuldigd aan verzelfstandigde openbare besturen of aan private bedrijven met winstoogmerk, en niet aan de loodsen zelf, zodat sociale en humanitaire motieven irrelevant zijn. Het publieke belang van het loodswezen wordt door Flach in vraag gesteld in het licht van de privatisering van het Nederlandse loodswezen. In België is het loodsen een monopolie van het Vlaams Gewest, behalve in de havens, waar de gedecentraliseerde havenbesturen de loodsdienst meestal concessioneren aan een private onderneming. Het publieke belang komt vooral tot uiting in de gelding van verscherpte loodsplicht of loodsdwang en in de openbare dienst-verplichtingen en beroepsbekwaamheidsregels waaronder ook de concessionarissen van de loodsdienst opereren. Het onderscheid tussen publieke en private loodsdiensten lijkt dan ook weinig relevant: de Vlaamse overheid heeft haar loodsdienst ondergebracht in een zgn. dienst met afzonderlijk beheer, terwijl de private havenloodsdiensten

loodsgelden, maar niet op de scheepvaartrechten (Flach, 150). Alleszins moet worden besloten dat de verdragstekst ruimte laat voor discussie.

⁵⁹⁷ Zie nader Flach, 150 en inz. vn. 98 aldaar.

⁵⁹⁸ Comité Maritime International, *1985 Lisboa I*, s.l., 68-69, nr. 16 ; in dezelfde zin redeneerde in 1964 de BVZ (Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, *XXVIIIth Conference New York*, Antwerpen, CMI, s.d., 132).

⁵⁹⁹ Wet van 28 november 2002 tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot een hogere preferentie van havengelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden (*Stb.* 2002, 578).

⁶⁰⁰ Zie o.m. Vialard, 299, nr. 354.

⁶⁰¹ Zie Flach, 149.

⁶⁰² Flach, 151-152.

functioneren in een strikt door de overheid gereguleerd kader. Bij dit alles moet worden bedacht dat de bevoorrechting ook ten goede kan komen aan de scheepsagent die de loodsgelden aan de loodsdienst heeft voorgeschoten en alsnog tot recuperatie ervan lastens het schip wil overgaan.

3.338. Concluderend kan alleszins worden gesteld dat de huidige Belgische regeling, door zowel haven- en scheepvaartrechten als loodsgelden te bevoorrechten, in lijn ligt met wat internationaal gangbaar is, maar dat de rang die deze vorderingen in België innemen, uitzonderlijk hoog is. Onder de recentere verdragen is de rang die deze vorderingen innemen, betekenisvol verlaagd. Voorts blijkt de aan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 ontleende terminologie van de Zeewet deels verouderd, deels gebrekkig of verwarrend.

3.339. In de geest van de hier voorgestelde herziening moet het voorrecht voor haven- en loodsgelden, indien het behouden blijft, minstens tot realistische proporties worden teruggebracht, en aansluiting vinden bij de geschetste internationale tendenzen. Hierbij dient echter de aandacht te worden gevestigd op het feit dat de haven-, scheepvaart- en loodsgelden in België verschuldigd zijn aan de Gewesten of aan van de Gewesten afhankende gedecentraliseerde besturen. Overeenkomstig rechtspraak van het Arbitragehof⁶⁰³, die werd bevestigd in een consistente adviespraktijk van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State⁶⁰⁴, zijn de Gewesten bevoegd om aan door hen in het leven geroepen schuldvorderingen voorrechten te verbinden⁶⁰⁵. Uit het feit dat verschillende wetgevers bevoegd zijn om voorrechten in te stellen, die moeten kunnen worden ingepast in eenzelfde rangorde, volgt voor het Arbitragehof evenwel dat elke wetgever bij het vaststellen van de rang van het voorrecht dat hij instelt, het belang dat hij door het instellen van het voorrecht beoogt te beschermen, dient af te wegen ten aanzien van de andere belangen die worden beschermd door voorrechten ingesteld door andere wetgevers. De invoering van gewestelijke voorrechten moet m.a.w. de evenredigheidsstoets doorstaan⁶⁰⁶. Dit betekent dat de gewestwetgever het belang dat hij wil beschermen moet afwegen tegen de belangen die worden beschermd door de reeds bestaande voorrechten of hypotheeken⁶⁰⁷ en dat de uitoefening van de federale bevoegdheid op het vlak van het burgerlijk recht (of hier: het scheepvaartrecht) niet onmogelijk mag worden gemaakt of op overdreven wijze worden bemoeilijkt⁶⁰⁸. In de rechtsleer werd eerder geopperd dat de Gewesten en de Gemeenschappen slechts voorrechten kunnen creëren indien ze er een rang aan geven die hetzij op de rang van al de nationale voorrechten volgt hetzij de oude nationale rang behoudt⁶⁰⁹.

Uit deze regelen volgt dat de federale wetgever onbevoegd is om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een voorrecht voor aan de Gewesten of in de sfeer van de

⁶⁰³ Arbitragehof, 22 oktober 1986, nr. 27, *BS* 13 november 1986, *TBP* 1987, 324, noot J. Velaers.

⁶⁰⁴ R.v.St., Afd. Wetg., advies over een ontwerp van decreet houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap, *Parl.St.*, VI.P., 1989-90, nr. 265/1, (25), 29; R.v.St., Afd. Wetg., advies over een voorontwerp van ordonnantie betreffende de gewestbelasting voor 1992, *Parl.St.*, Br.H.R., 1991-92, nr. 183/1, (8), 19; R.v.St., Afd. Wetg., advies over een ontwerp van ordonnantie tot instelling van een belasting op de lozing van afvalwater, *Parl.St.*, Br.H.R., 1995-96, nr. A-61/1, (37), 47; R.v.St., Afd. Wetg., advies over een voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1996, *Parl.St.*, VI.P., 1995-96, nr. 147/1, (73), 113; R.v.St., Afd. Wetg., advies over een ontwerp van voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2007, *Parl.St.*, VI.P., 2006-07, nr. 965/1, (113), 129-130, *TBP*, 2007, 564.

⁶⁰⁵ Zie tevens Byttebier, K., *Voorrechten en hypotheeken in hoofdlijnen*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2005, 258, nr. 228, vn. 863.

⁶⁰⁶ Arbitragehof, 22 oktober 1986, nr. 22, *BS* 13 november 1986, overw. 3.B.3.3.

⁶⁰⁷ R.v.St., Afd. Wetg., advies over een voorontwerp van ordonnantie betreffende de gewestbelasting voor 1992, *St.Br.H.R.*, 1991-92, nr. 183/1, (8), 19.

⁶⁰⁸ R.v.St., Afd. Wetg., advies over een ontwerp van voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2007, *Parl.St.*, VI.P., 2006-07, nr. 965/1, (113), 129-130, *TBP* 2007, 564.

⁶⁰⁹ Velaers, J., "De (impliciete?) bevoegdheid van de Gewesten om voorrechten en "decretale" hypotheeken te creëren", noot onder Arbitragehof, 22 oktober 1986, *TBP* 1987, (326), 328.

gewestbevoegdheden functionerende overheidsbesturen verschuldigde haven-, scheepvaart- en loodsgelden in te schrijven. De bevoegdheid daartoe komt toe aan de onderscheiden gewestelijke wetgevers. De invoering van dergelijke gewestelijke voorrechten moet echter voldoen aan het evenredigheidsprincipe. Dergelijke gewestelijke voorrechten mogen m.n. de geest van het Belgisch Scheepvaartwetboek niet miskennen noch de erin genomen opties rond het algemeen Belgisch scheepvaartbeleid en de positie van de andere bevoorrechte en hypothecaire schuldeisers verstoren. Concreet lijkt de evenredigheid te gebieden dat een eventueel gewestelijk voorrecht voor haven-, scheepvaart- en loodsgelden beperkt blijft tot de gelden verschuldigd voor het aanlopen van de laatste haven. In de regel zal de laatste aanloop leiden naar de Belgische haven van executie. De huidige regeling, die naar de letter van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, de bevoorrechting mogelijk maakt van een in de tijd onbeperkt teruggaand aantal vorderingen, is te verregaand en schaadt nodeloos de positie van andere schuldeisers. Verder gebieden de evenredigheid en de wenselijkheid van een limitatieve aanpak van de bevoorrechting van schuldvorderingen dat deze wordt beperkt tot de *nominatim* aangeduide categorieën heffingen en vergoedingen, en dat de bedoelde eventuele gewestelijke voorrechten hoogstens rang nemen als scheepsvoorrecht, dus niet als voorrangrecht. Een scheepsvoorrecht voor andere soorten gewestelijke heffingen dan de aangehaalde zou ingaan tegen de internationale tendens tot reductie van het bevoorrecht statuut en zou in het licht van de evenredigheid derhalve evenzeer problematisch zijn. Verder moet de evenredigheid worden gezien in het licht van andere instrumenten tot veiligstelling van de financiële belangen van de betrokken gewestelijke overheidsbesturen. Zo valt erop te wijzen dat het Vlaams Loodsdecreet ter waarborging van de betaling van loodsgelden en andere aan de loodsdienst verschuldigde vergoedingen reeds voorziet in een een verregaand administratief retentierecht⁶¹⁰ en in strafsancities⁶¹¹. Wanneer de gewestwetgever ervoor opteert om dergelijke garanties in te voeren, kan het onevenredig voorkomen om ook nog eens een scheepsvoorrecht in te voeren. Tot slot dient herhaald dat het, in geval van bevoorrechting van de loodsgelden, wenselijk is om het voorrecht zowel toe te kennen aan de overheidsloodsdiensten als aan de concessionarissen van de loodsdiensten in de havens, welke laatste eveneens onder de gewestelijke regelingsbevoegdheid vallen. Zelfs moet worden aangenomen dat uitsluitend de gewestwetgever bevoegd is om desgevallend een bevoorrechting te hechten aan vorderingen voor aan zuiver commerciële loodsdiensten verschuldigde bedragen⁶¹². Het is immers verkieslijk elk onderscheid tussen publieke en private loodsdiensten uit te bannen.

3.340. Gelet op al het voorgaande dient in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geen enkel voorrecht voor haven-, scheepvaart- en loodsgeld te worden ingeschreven. Voor de rechtsregeling m.b.t. aan gewestelijke overheidsbesturen verschuldigde gelden is onder de geschetste randvoorwaarden uitsluitend de gewestwetgever bevoegd, en er is geen aanleiding om een voorrecht in te voeren voor aan buitenlandse havenbesturen, loodsdiensten of andere overheden verschuldigde gelden. De belangen van buitenlandse haven- en waterwegbesturen en loodsdiensten zullen in de regel overigens beschermd worden door in hun eigen recht opgenomen instrumenten (aanhouding, beslag, zekerheidsstellingen).

- KOSTEN VAN WRAKKENRUIMING

3.341. Steeds wat betreft de positie van haven- en waterwegbesturen, moet worden ingegaan op de kosten van wrakkenruiming.

⁶¹⁰ Art. 17 Vlaams Loodsdecreet. Daarenboven is i.v.m. loodsdiensten bewarend scheepsbeslag mogelijk (Art. 1468, j) Ger.W.).

⁶¹¹ Art. 20, 5° en 6° Vlaams Loodsdecreet.

⁶¹² De gewestelijke regelingsbevoegdheid inzake de loodsdiensten is in principe alomvattend: zie laatstelijk RvS, Vlaams Gewest, 9 maart 2009, nr. 191.156.

Hoewel het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geenszins een uniform maritiem voorrecht voor wrakkenruimingskosten creëerde, erkent het Protocol bij dit Verdrag uitdrukkelijk de mogelijkheid om de overheid bij nationale wet het recht te geven om het schip, het wrak of de scheepvaart belemmerende voorwerpen terug te houden, te verkopen en zich vóór alle andere schuldeisers uit de opbrengst te voldoen.

In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 was een maritiem voorrecht voor wrakkenruimingskosten opgenomen, maar in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 is het verdwenen. Dit laatste Verdrag bepaalt echter dat de Verdragspartijen in hun nationale wetgeving een voorrangsrecht mogen opnemen, krachtens welk in geval van gedwongen verkoop van een aan de grond gelopen of gezonken schip de kosten van de overheid gemaakt in het belang van de veiligheid van de scheepvaart of milieubescherming, bij voorrang worden betaald uit de opbrengst, vóór de bevoorrechte schuldvorderingen (art. 12.3). Deze regeling werd voorgesteld door Nederland en is geïnspireerd door het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965⁶¹³. Voorrangsrechten of voorrechten i.v.m. wrakkenruiming zullen in principe worden uitgeoefend bij verkoop van wrakken, die per definitie geen schepen meer zijn. Om die reden konden de opstellers van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 het nut van de invoering van een eigenlijk maritiem voorrecht voor wrakkenruiming niet inzien⁶¹⁴. Volgens Flach kan een voorrangs- of voorrecht voor wrakkenruimingskosten eventueel worden gerechtvaardigd onder verwijzing naar het betrokken publieke belang en eventueel naar het belang van de andere schuldeisers bij het behoud van een verhaalsobject⁶¹⁵.

3.342. De Belgische rechtspraak neemt aan dat door de overheid gedragen wrakkenruimingskosten in principe in geen enkele van de in artikel 23, § 1 genoemde categorieën maritieme voorrechten zijn thuis te brengen⁶¹⁶.

De belangen van de Belgische waterweg- en havenbesturen zijn thans echter veiliggesteld in de Wrakkenwet, die de overheid het recht geeft om het geredde vaartuig of de opgehaalde wrakken, lading, tuigen of voorwerpen te verkopen en de kosten af te houden van de opbrengst, en haar een voorrecht toekennen op de verzekeringsvergoedingen⁶¹⁷.

De Wrakkenwet kan toepassing vinden bij risico op verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone of in het geval de veiligheid van de scheepvaart in deze mariene zones in gevaar wordt gebracht; alsdan heeft de eigenaar van een vaartuig dat aan de grond is gelopen of gezonken is, de verplichting zijn wrak, de wrakstukken, de gezonken tuigen, de lading, de aan boord aanwezige schadelijke stoffen of voorwerpen te lichten en uit het mariene milieu te verwijderen, behoudens indien het achterlaten door de overheid is vergund met toepassing van de artikelen 25 en 26 van de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België (art. 13, zesde lid).

Deze laatste wet stelt de bevoegde federale overheid bovendien een specifiek zekerheidsmechanisme ter beschikking. Artikel 24 ervan luidt:

⁶¹³ Zie art. 12.2 van het Protocol en nader Flach, 67 e.v.

⁶¹⁴ Berlingieri 1997, 277.

⁶¹⁵ Zie Flach, 68-69.

⁶¹⁶ Zie inz. Cass., 7 maart 1979, *Pas.* 1979, I, 802, *RHA* 1979-80, 116; Kh. Antwerpen, 11 mei 1965, *RHA* 1966, 127 doch zie ook Antwerpen, 18 februari 1976, *RHA* 1975-76, 225; De Decker, 16, nr. 29.

⁶¹⁷ Zie art. 17 resp. 16 Wrakkenwet.

§ 1. De overheid (met bevoegdheid op zee) kan eisen dat de scheepseigenaar, betrokken bij een scheepvaartongeval met risico's voor verontreiniging in de zeegebieden, een borgsom in de Deposito- en Consignatiekas stort, ten belope van het maximum van de mogelijke aansprakelijkheidslimieten, zoals vastgelegd in internationale verdragen en in de Belgische wetgeving.

§ 2. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid (met bevoegdheid op zee) ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club".

§ 3. Bij weigering tot het storten van een borgsom of het verstrekken van een bankgarantie kan de overheid overgaan tot het vasthouden van het schip.

§ 4. Indien het schip is gezonken, kan de bevoegde rechtbank worden verzocht de borgsom of bankgarantie af te dwingen door in de Belgische havens beslag te leggen op andere schepen van de scheepseigenaar, totdat de borgsom is gestort of totdat aan de garantie is voldaan.

In het licht van de verdragsrechtelijke context, de in de Zeewet vertaalde Belgische opvatting, de bepalingen van de Wrakkenwet en de Wet van 20 januari 1999 en de algemene objectieven van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kan worden besloten dat er geen aanleiding is om een nieuw scheepsvoorrecht i.v.m. wrakkenruiming binnen het federale bevoegdheidsdomein in te voeren. De belangen van de overheid lijken door de vigerende wetgeving immers meer dan voldoende veiliggesteld.

3.343. Voor zover de wrakkenruiming de integriteit en de bruikbaarheid van de scheepvaartwegen beoogt te herstellen, betreft het een gewestmaterie. De gehele (publiek- en privaatrechtelijke) regeling van de rechten en plichten van de vaarweg- en havenbesturen en de vaarweg- en havengebruikers valt onder de bevoegdheid van de gewestelijke wetgevers. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kan ter zake dan ook geen regeling worden opgenomen. Mocht een gewestwetgever desondanks overgaan tot de invoering van nieuwe voorrangrechten of voorrechten, zullen deze regelingen uiteraard moeten voldoen aan de hierboven reeds toegelichte evenredigheidseis. Het komt voor dat een nieuw gewestelijk scheepsvoorrecht wegens wrakkenruiming op dezelfde obstakels zou stuiten als een eventueel federaal initiatief in die zin⁶¹⁸.

3.344. Het hoofdzakelijk publiekrechtelijke Wrakkenruimingsverdrag 2007 wordt niet geïmplementeerd in het privaatrechtelijke Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en bevat overigens geen regeling m.b.t. scheepsvoorrechten.

- VERGOEDING WEGENS SCHADE AAN HAVENS EN WATERWEGEN

3.345. De bevoorrechting van de vordering tot vergoeding van schade aan de infrastructuur van havens en waterwegen wordt hieronder behandeld⁶¹⁹. Hier reeds weze de aandacht gevestigd op het feit dat het eveneens om een gewestmaterie gaat.

- SOCIALE ZEKERHEIDSBIJDRAGEN

3.346. De derde categorie door de Zeewet bevoorrechte schuldvorderingen wordt gevormd door de bijdragen, op grond van de arbeidsovereenkomst van de kapitein, het scheepsvolk en de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden, verschuldigd aan de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert (art. 23, § 1, 2^o bis Zeewet). De invoering van een dergelijk voorrecht werd uitdrukkelijk

⁶¹⁸ Hier wordt voorbijgegaan aan de waarschijnlijke ongrondwettigheid van de huidige Wrakkenwet in de mate dat hij het waterwegen- en havenbeheer regelt.

⁶¹⁹ Zie *infra*, nr. 3.382.

mogelijk gemaakt door het Protocol bij het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 maar is in België pas gerealiseerd in 1987⁶²⁰. Over het algemeen valt op te merken dat er internationaal verschil van mening bestaat over de vraag of vorderingen tot betaling van sociale verzekeringspremies e.d. ja dan neen onder het voorrecht i.v.m. de arbeidsovereenkomst vallen en of een afzonderlijke, uitdrukkelijke bevoorrechting noodzakelijk is⁶²¹. Daarnaast heerst onenigheid over de opportuniteit van de bevoorrechting. De positie van de sociale bijdragen in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 is eerder onduidelijk. Het CMI zag in 1985 geen goede rechtvaardiging voor een bevoorrechting van de werkgeversbijdragen en de bijdragen voor andere personen dan de kapitein en de bemanning⁶²². In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 vormen de sociale bijdragen verschuldigd voor rekening van de kapitein, de bemanning en “other members of the vessel’s complement” met de vorderingen uit arbeidsovereenkomst desalniettemin de hoogste categorie. In het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 komen de sociale bijdragen helemaal *niet* voor, maar de reden is onduidelijk⁶²³. In Nederland en Luxemburg bestaat in de zeevaart alvast geen voorrecht voor de sociale bijdragen; in Luxemburg bestaat merkwaardig genoeg wél een voorrecht op binnenschepen, maar het is in duur beperkt tot drie maanden. In Duitsland, Engeland en Frankrijk zijn de sociale bijdragen wel bevoorrecht, maar, behalve in Frankrijk, in een lagere rang dan in België. Flach stelt nadrukkelijk dat er alleen sprake kan zijn van een voorrecht voor vorderingen i.v.m. sociale zekerheidsbijdragen van de werknemer tegen de werkgever, en niet van een voorrecht voor de vordering tot betaling van werkgeversbijdragen of voor de vordering van de sociale verzekeraar of de betrokken overheidsdienst⁶²⁴. Internationaal is het dus minstens betwist of het voorrecht i.v.m. de sociale zekerheidsbijdragen, zoals thans in België, moet gelden voor vorderingen van de sociale zekerheidsinstanties.

3.347. Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld om de bevoorrechting van sociale bijdragen te schrappen. Vooreerst doet dit de Belgische wetgeving aansluiten bij de recente wetgeving van Luxemburg en Nederland, twee buurlanden waarvan de eerste een concurrerende vlagstaat is. Ook wordt aangesloten bij de visie dat het voorrecht niet kan doelen op vorderingen van de sociale zekerheidsinstanties zelf. Ten tweede kan de overheid met deze afschaffing een belangrijk signaal geven dat het haar menens is met de versterking van de competitieve positie van de Belgische vlag. Ten derde blijkt de bevoorrechting historisch gezien niet essentieel, want zoals uitgelegd werd ze pas in 1987 in België ingevoerd. Ten vierde schaadt de afschaffing in geen enkel opzicht de positie van de zeeman, want niet-betaling van de bijdragen wordt niet gesanctioneerd met een stopzetting van de sociale bescherming van de betrokken werknemers; alleen de reder is voor de betaling aansprakelijk en hij kan overigens straffen oplopen⁶²⁵. Het voorrecht kan dus niet worden gerechtvaardigd onder verwijzing naar sociale motieven. Mocht de werknemer toch enige schade lijden, dan is zijn vordering tot schadevergoeding te begrijpen onder het normale voorrecht van de bemanning. Ten vijfde kan de afschaffing van het voorrecht ten dele worden gecompenseerd door een in de tijd beperkt administratief retentierecht. Dergelijk recht was vroeger toegekend aan de Zeevaartpolitie en werd ook in de rechtsleer beschouwd als een valabel alternatief⁶²⁶. Het schaadt de positie van andere schuldeisers echter minder sterk dan

⁶²⁰ K.B. nr. 535 van 31 maart 1987 tot wijziging van artikel 19, 4^oter van de hypotheekwet van 16 december 1851 en van artikel 23, § 1, en artikel 24 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel (*BS* 16 april 1987); zie nader Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 106-107, nr. 133.

⁶²¹ Zie nader Flach, 97 en inz. 69 aldaar.

⁶²² Comité Maritime International, 1985 *Lisboa I*, s.l., 66-69, nr. 15 en 72-75, nr. 20.

⁶²³ Zie Flach, 100.

⁶²⁴ Zie hierover uitvoerig Flach, 98-101.

⁶²⁵ Zie art. 3, § 5, 12 en 12bis B.W. 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij en ook art. 218 e.v. Sociaal Strafwetboek.

⁶²⁶ Zie de bijdrage van H. Lange aangehaald *supra*, nr. 3.258, in vn.

een voorrecht bij uitwinning. Ten zesde kan de huidige bevoorechting worden bekritiseerd omdat zij niet geldt voor de binnenvaart.

- FISCALE VOORRECHTEN

3.348. Op schepen rusten slechts in beperkte mate fiscale voorrechten⁶²⁷. De hypotheek op schepen zijn van meer belang. In lijn met de voorafgaande beschouwingen en met de internationaal algemeen merkbare reductie van de privileges van de fiscus, en zoals hieronder nader uiteengezet⁶²⁸ wordt er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor geopteerd om alle vormen van fiscale voorrechten en hypotheek op schepen af te schaffen. Dit zal worden gerealiseerd via de Invoeringswet.

- DE POSITIE VAN DE BEMANNING, DE PASSAGIERS EN ANDERE PERSONEN

3.349. In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 kent de huidige Zeewet een bevoorrecht karakter toe aan de schuldvorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein, van de schepelingen en van de overige personen die aan boord van het schip in dienst zijn. Volgens de Belgische rechtspraak vallen hieronder alle vorderingen in de ruime zin van het woord voortkomend uit een arbeidsovereenkomst, zoals opzeggingsvergoedingen, ziektevergoedingen, repatriëringskosten, getrouwheidspremies en dubbele vakantievergoedingen. Het moet wel gaan om vorderingen van de personen genoemd in de wettekst. Twijfel bestaat over de vraag of een voorrecht kan worden ingeroepen door personen die aan boord werkzaam zijn in loondienst van een bedrijf dat aan de eigenaar of bevrachter diensten verhuurt⁶²⁹.

3.350. In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 neemt het voorrecht van de werknemers de allerhoogste rang in (weliswaar na eventuele voorrangrechten). In het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 komt het voorrecht veel lager en is het strikt in de tijd beperkt (tot zes maanden, in Nederland verlengd tot één jaar voor zeeschepen). Het voorrecht is dus algemeen verbreid; het vindt zijn oorsprong in sociale en humanitaire overwegingen en wordt geacht bij te dragen tot de veilige en efficiënte exploitatie van de schepen; de kwetsbaarheid van de positie van de scheepsbemanning wettigt de speciale bescherming via een bijzonder voorrecht op het schip⁶³⁰. Ingevolge de afname van het aantal bemanningsleden is de negatieve impact op de positie van lager gerangschikte schuldeisers doorgaans beperkt.

3.351. Wat de rang betreft vormt het huidige Belgische regime min of meer de mediaan van de toestand in de buurlanden. Er lijken dan ook geen geldige redenen voorhanden te zijn om het huidige Belgische regime op dit punt ingrijpend te wijzigen.

3.352. De huidige rechtspraak die ernaar tendeert alle aan de bemanning verschuldigde bedragen bevoorrecht te achten, kan worden bevestigd. Zoals in de uitdrukkelijke tekst van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 moeten ook repatriëringskosten als bevoorrecht worden beschouwd. Er is wel aanleiding om de na beslag aan de bemanning verschuldigde sommen te bevoorrechten in dezelfde rang als de vorderingen van andere leveranciers. In de praktijk draagt ook de bemanning immers bij tot het behoud van het onderpand, en er is geen reden om de bemanning ter zake minder gunstig te behandelen dan bijv. de leverancier van brandstoffen of etenswaren. Een gelijkaardige zienswijze ligt ten grondslag aan het Scheepsvoorrechtenverdrag

⁶²⁷ Voor een overzicht, zie Engels, 22-24.

⁶²⁸ Zie *infra*, nr. 3.498.

⁶²⁹ Zie nader Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 11, nr. 10.

⁶³⁰ Zie o.m. Comité Maritime International, 1985 *Lisboa I*, s.l., 66-67, nr. 15; Flach, 86-88.

1993 (art. 12.1), zij het dat de betrokken bemanningsvorderingen daar zijn ondergebracht in het voorrangrecht bij gedwongen verkoop. Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek, naar analogie met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, zowel in een scheepsvoorrangrecht als in een scheepsvoorrecht te voorzien.

3.353. De extensie van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 tot andere personen werkzaam aan boord zag concreet op de loodslonen, maar dit is om de hierboven uiteengezette redenen⁶³¹ irrelevant in België.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek dient de kring van bevoorrechte schuldeisers te worden omschreven in lijn met de ruime definitie van het begrip “zeevarende” in het Maritiem Arbeidsverdrag 2006, welke luidt:

elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is (art. II.2)⁶³².

In lijn hiermee wordt het begrip “schepeling” in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gedefinieerd als

elke werknemer verbonden door een scheepsarbeidsovereenkomst (art. 5.1, 2°),

en het begrip “scheepsarbeidsovereenkomst” als

de arbeidsovereenkomst waarbij een werknemer zich ertoe verbindt om arbeid te verrichten aan boord van een schip (art. 5.1, 1°).

Logischerwijze dient ook de bevoorrechting niet te worden beperkt tot de kapitein en de bemanning in dienst van de reder of het schip. Met het oog op wetgevingstechnische consistentie en eenvoud en de gelijke behandeling van werknemers, en mede om misbruiken tegen te gaan, dient ook voor personeel van dienstverleners en uitzendkrachten in brede zin een scheepsvoorrecht te gelden. Het kan gaan om personeel van scheepsherstellers, cateringbedrijven, hotel-, winkel- of reisbureau personeel, ja zelfs om zangers, muzikanten, acteurs en andere kunstenaars in opdracht van derden werkzaam aan boord van cruiseschepen, personeel van uitzendbureau's, eventueel eigen personeel van bemanningsvennootschappen of zgn. *manning agencies*, door een derde aan boord geplaatste radio-officiëren-marconisten of supercargo's of bedienden van een scheepsmotorenfabriek die meevaren om een motor te testen of te inspecteren. Omdat deze personeelsleden zich bevinden in wezenlijk dezelfde economische en sociale omstandigheden als de reguliere scheepsbemanning en omdat zij niet worden aangeworven door van de scheepseigenaar of reder afhangelende of ermee samenwerkende ondernemingen, dienen zij te worden behandeld als de andere schepelingen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden de scheepsvoorrangrechten en de scheepsvoorrechten daarom toegekend voor vorderingen die voortspuiten uit alle “scheepsarbeidsovereenkomsten” met “schepelingen” in de zin van het wetboek⁶³³.

⁶³¹ Zie *supra*, nr. 3.335 en 3.337.

⁶³² Zie reeds Blauwboek 5, nr. 5.26.

⁶³³ In dezelfde zin bijv. het Noorse recht: Falkanger-Bull-Brutaset, 123. De gekozen oplossing sluit niet meer aan bij de mening van Rodière dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 alleen een voorrecht toekende voor vorderingen die voortspuiten uit een beperkend te interpreteren “contrat d'engagement” voor werk aan boord (Rodière LN, 177, nr. 144).

3.354. De bevoorrechting dient ook te spelen wanneer de schuldenaar een werkgever is die niet de scheepseigenaar of de reder is, maar een *crewing* of *manning agency*. Stemmen in die richting gingen in Nederland reeds twintig jaar geleden op⁶³⁴.

3.355. Zgn. *master's disbursements*, die overigens zeldzaam zijn geworden, moeten van het voorrecht worden uitgesloten. De door de kapitein gedane voorschotten kunnen niet worden bevoorrecht onder het mom van een schuldvordering i.v.m. de arbeidsovereenkomst, ook al is de recupereerbaarheid in de arbeidsovereenkomst voorzien⁶³⁵.

3.356. Uitdrukkelijk dient voorts de eis te worden gesteld dat de schuldeisers hebben gewerkt aan boord van het vaartuig waarop het voorrecht wordt uitgeoefend; personeel werkzaam aan boord van andere schepen of aan de wal komt derhalve niet in aanmerking.

3.357. Een maximumtermijn voor loonvorderingen, zoals die bestaat in het Nederlandse recht, voorkwam in de Zeewet van 1908⁶³⁶ en door de BVZ werd bepleit t.g.v. de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967⁶³⁷, moet niet worden ingevoerd aangezien de scheepsarbeidsovereenkomsten, mede ingevolge de gangbare CAO's, sowieso een korte duurtijd hebben en alle voorrechten toch onderworpen zijn aan een vervaltermijn.

3.358. Artikel 71 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 herhaalt dat de schuldvorderingen van de zeeman die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst op het zeeschip bevoorrecht zijn “onder de voorwaarden bepaald in artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel”. Artikel 51 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 bevat een analoge bepaling⁶³⁸.

Het verdient de voorkeur deze kruisverwijzingen in de betrokken arbeidsovereenkomstenwetten te behouden, zij het dat de verwijzing er uiteraard één moet worden naar de relevante bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze wetgevingstechnische optie ligt voor de hand nu bedoelde arbeidsovereenkomstenwetten voorlopig naast het Belgisch Scheepvaartwetboek zullen worden behouden⁶³⁹. Door het behoud van de bepalingen wordt overigens de kans verhoogd dat een buitenlandse rechter het voorrecht zal honoreren⁶⁴⁰.

Opmerkelijk genoeg bevat de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 geen analoge kruisverwijzing naar de Zeewet. Nu is voorgesteld om deze wet op te heffen en in de binnenvaart te vervangen door de Arbeidsovereenkomstenwet 1978⁶⁴¹, dreigt een schending van het gelijkheidsbeginsel. Niet valt in te zien waarom een schepeling in de binnenvaart niet over een scheepsvoorrecht zou mogen beschikken. Het is dus aangewezen daarvoor een regeling te treffen in het raam van de in de Invoeringswet op te nemen wijzigingsbepalingen.

⁶³⁴ Tweede Kamer, 24 april 1991, 73-4114; voorts Claringbould, M.H., “Over voorrechten en verhaalbaarheid”, in van Beelen, A. e.a., *Vergelijkend zeerecht*, Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, (93), 99-100.

⁶³⁵ Zie Flach, 96.

⁶³⁶ Art. 23, 2° van de Zeewet van 1908.

⁶³⁷ Belgian Maritime Law Association, “Reply”, in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

⁶³⁸ Over het analoge regime van art. 88 Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928, zie Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 104-108, nrs. 131-134.

⁶³⁹ Zie art. 5.3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

⁶⁴⁰ Over het bijzonder dwingend recht-statuuut van de Belgische wetgeving m.b.t. de scheepsarbeidsovereenkomsten, zie Blauwboek 5, nr. 5.21-5.22.

⁶⁴¹ Zie Blauwboek 5, nr. 5.44.

3.359. In de vijfde groep maritieme voorrechten vermeldt de Zeewet o.m. de vergoedingen verschuldigd ter zake van lichamelijk letsel aan de passagiers en het scheepsvolk overkomen, alsmede de vergoeding verschuldigd ter zake van verlies of beschadiging van reisgoed. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 hebben de vorderingen tegen de eigenaar ter zake van dood of letsel, te land en te water, in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip, om sociale redenen, een vrij hoge rang toegekend. De kring van bevoorrechte schuldeisers is hierdoor uitgebreid. De opwaardering was het gevolg van de degradatie van de haven- en loodsgelden. Ook werd overwogen dat scheepsfinanciers zich kunnen indekken via een verzekeringsplicht⁶⁴². Er is geen aanleiding gebleken om in deze kwestie t.o.v. de huidige situatie fundamenteel te innoveren. In dit verband wordt verwezen naar de algemene uiteenzetting hieronder omtrent de positie van derde-schadelijders⁶⁴³. Bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 pleitte de BVZ er alvast voor om het voorrecht i.v.m. letselschade aan passagiers te behouden⁶⁴⁴. In het licht van de opmerking van Libert dat vorderingen van de schepelingen ter zake van dood of letsel eveneens voortspruiten uit de arbeidsovereenkomst⁶⁴⁵, kan er echter voor worden geopteerd om het desbetreffende voorrecht samen te smelten met dat ter zake van vorderingen op grond van de arbeidsovereenkomst.

- DE POSITIE VAN DIENSTVERLENERS EN LEVERANCIERS

- BERGERS

3.360. Alle beschikbare verdragsregimes erkennen het maritiem voorrecht i.v.m. berging. Nu eens staat het in rang gelijk met averij-grosse (Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, Scheepsvoorrechtenprotocol 1965, België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland), dan weer met averij-grosse en wrakkenruiming (Scheepsvoorrechtenverdrag 1967, Duitsland), nog een andere keer staat het geïsoleerd in rang (Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, Engeland). Wat het principe betreft, sluit de huidige Belgische regeling goed aan bij een internationaal algemeen gedeelde opvatting. De bevoorrechtiging van vorderingen i.v.m. berging is verantwoord omdat deze activiteit bijdraagt tot het behoud van het onderpand (schip en ook lading) en dus het belang dient van alle schuldeisers, inclusief de scheepsfinancier. Daarenboven is er een publiek belang mee gemoeid: berging draagt o.m. bij tot de veiligheid van de scheepvaart, het behoud van schepen en ladingen, de redding van mensenlevens, de toegankelijkheid van havens en de bescherming van het milieu. Voorts is het risico voor de scheepseigenaar verzekeraar⁶⁴⁶. Ten slotte is er geen reden om de vordering tot hulploon te catalogeren onder de – althans in de klassieke Franse opvatting – minder behartenswaardige buitencontractuele vorderingen⁶⁴⁷, want berging geschiedt thans in de regel op contractuele basis. Op te merken valt dat de Zeewet, in navolging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, nog gewaagt van “hulp- en bergloon”, daar waar het huidige recht, neergelegd in het Bergingsverdrag 1989, alleen nog de term “bergloon” (in de huidige vertaling “hulploon”) kent.

3.361. De formulering van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 maakt duidelijk dat de vordering tot betaling van de bijzondere vergoeding voor milieubeschermingskosten die werd ingesteld

⁶⁴² Comité Maritime International, 1985 *Lisboa I*, s.l., 68-71, nr. 17.

⁶⁴³ Zie *infra*, nrs. 3.377 e.v.

⁶⁴⁴ Belgian Maritime Law Association, “Reply”, in International Maritime Committee, *XXVIIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

⁶⁴⁵ Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij*, Brussel, Larcier, 2001, 105-106, nr. 132.

⁶⁴⁶ Vgl. o.m. Comité Maritime International, 1985 *Lisboa I*, s.l., 72-73, nr. 19; Flach, 106-108; Hodges-Hill, 450.

⁶⁴⁷ Zie daarover Ripert II, 69, nr. 1105.

door het Bergingsverdrag 1989, niet bevoorrecht is⁶⁴⁸. Dit weerspiegelt een algemeen verbreide internationale opvatting⁶⁴⁹. België dient van deze opvatting niet af te wijken. Een eerder enge interpretatie van de bevoorrechting is ook hier wenselijk. Niet alleen speelt de doelstelling om waar mogelijk de positie van de scheepsfinancier te versterken, maar ook dient geattendeerd op de andere waarborgen waarover een berger beschikt. Ingevolge het Bergingsverdrag 1989 beschikt de berger m.n. over het recht om een financiële zekerheid te eisen en over een retentierecht in de haven waar de berger het schip en andere zaken heeft heengebracht (art. 21)⁶⁵⁰. Daarenboven zal het voorrecht in vele gevallen toch niet worden uitgeoefend, omdat het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat een behoorlijke zekerheidsstelling de uitoefening van het voorrecht verhindert (art. 20)⁶⁵¹. In dezelfde context van een restrictieve opvatting van de voorrechten verdient het aanbeveling om, zoals gebeurde in de Zeewet 1879⁶⁵², uitdrukkelijk te bepalen dat het voorrecht enkel geldt voor het hulploon dat verschuldigd wordt tijdens de laatste reis. Uit de aard van de zaak en gelet op de geldende vervaltermijn zal het bijna in alle gevallen om berging tijdens de laatste reis gaan, maar het is wenselijk deze beperking uitdrukkelijk in de wet in te schrijven. Zij sluit aan bij de onderliggende motivering van het voorrecht en strookt bovendien met de belangen van de bergers actief in Belgische wateren en de andere schuldeisers met voorrecht of hypotheek.

3.362. Wat de rang betreft is het wenselijk om, zoals in de meeste verdragsregimes, de voor de hand liggende band met averij-grosse te behouden⁶⁵³. De in 1964 door de BVZ geformuleerde suggestie om berging en averij-grosse, omdat ze te maken hebben met het behoud van het schip, in de hoogste groep te catalogeren⁶⁵⁴, zou België heden in een opvallende internationale uitzonderingspositie plaatsen. In de voorgestelde nieuwe regeling m.b.t. voorrangrechten wordt echter enigermate aan deze suggestie tegemoet gekomen.

- MEDECONTRACTANTEN VAN DE KAPITEIN

3.363. In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 hecht de Zeewet een voorrecht aan “de schuldvorderingen uit overeenkomsten of handelingen die de kapitein krachtens zijn wettelijke bevoegdheden gesloten of verricht heeft buiten de thuishaven en die werkelijk noodzakelijk waren voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis, onverschillig of de kapitein tevens eigenaar is van het schip en of de schuldvordering aan hem dan wel aan leveranciers, herstellende, geldschietende of andere contractanten behoort”. Het gaat om wat in de Engelse literatuur “master’s disbursements” wordt genoemd. In de Zeewet van 1908 was dit voorrecht niet opgenomen; het werd in 1928 toegevoegd om de Zeewet aan te passen aan de definitieve verdragstekst. In het Kamerverslag werd genoteerd dat het voorrecht de positie van de hypothecaire schuldeisers verzwakt maar dat België zich in het belang van de internationale eenmaking bij de verdragsregeling moest neerleggen⁶⁵⁵. De bedoeling van het voorrecht was om het korte termijn-krediet te vergemakkelijken wanneer de kapitein geen beroep kon doen op middelen van de reder. Opdat dit voorrecht kan worden ingeroepen, moeten vier voorwaarden vervuld zijn: (1) het moet gaan om overeenkomsten of handelingen gesloten resp. verricht door de kapitein, niet de scheepseigenaar of de bevrachter; (2) de overeenkomsten of handelingen

⁶⁴⁸ Czerwenka, B., “Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypothecken”, *Transportrecht*, 1994, (213), 220.

⁶⁴⁹ Flach, 112-113.

⁶⁵⁰ Zie Blauwboek 8.

⁶⁵¹ Zie eveneens Blauwboek 8.

⁶⁵² Art. 4, 16° van de Zeewet van 1879.

⁶⁵³ Vgl. Flach, 115.

⁶⁵⁴ Belgian Maritime Law Association, “Reply”, in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

⁶⁵⁵ *Parl.St.*, Kamer, 1927-28, nr. 112, 8.

moeten tot stand komen buiten de thuishaven; (3) de kapitein moet hebben gehandeld op basis van zijn wettelijke bevoegdheden; (4) de overeenkomsten en handelingen moeten werkelijk noodzakelijk zijn geweest voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis. Het voorrecht is toegekend zowel aan de kapitein zelf als aan de betrokken leveranciers of dienstverleners. Rond de uitlegging is een hele casuïstiek tot ontwikkeling gekomen, waaruit vooral een tendens tot restrictieve interpretatie valt te onthouden⁶⁵⁶. Het voorrecht is onderworpen aan een korte vervalt termijn van zes maanden. Ingevolge artikel 272, eerste lid Zeewet bestaat het voorrecht niet op binnenschepen. In de binnenvaart bleek geen enkele praktische noodzaak om het in te voeren⁶⁵⁷. Kennelijk is de reden dat de binnenschipper normaal geen vertegenwoordigingsbevoegdheid bezit⁶⁵⁸.

3.364. De huidige Belgische regeling, die in overeenstemming is met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, dient als voorbijgestreefd te worden beschouwd⁶⁵⁹. Enerzijds komt het in het normale hedendaagse scheepvaartbedrijf nog maar uiterst zelden voor dat een in den vreemde geïsoleerde kapitein op eigen houtje moet contracteren met het oog op leveringen en diensten aan het schip en daarvoor zelf financiering moet zoeken. De communicatie- en informatietechnologie is sinds de totstandkoming van laatstvermeld verdrag spectaculair verbeterd, er bestaan wijd uitgebouwde netwerken van scheepsagenten, er zijn meer lijndiensten dan vroeger, rederijen zijn doorgaans kapitaalkrchtig en banken zijn sterk geïnternationaliseerd; scheepseigenaars kunnen dus overal en op elk tijdstip in eigen naam contracteren en schuldeisers kunnen daarbij de gepaste zekerheden bedingen⁶⁶⁰. De kapiteins zelf zullen trouwens zeer terughoudend zijn om zich persoonlijk te verbinden (ook wanneer zij een voorrecht genieten). De betrokken sommen overstijgen in veel gevallen hun persoonlijke middelen. Leveranciers en dienstverleners zullen er ook voor terugschrikken om krediet te verschaffen met als enige zekerheid de kapitein en het schip⁶⁶¹. Reeds bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 was het voorrecht controversieel, en in de recentere verdragen is het helemaal geschrapt. Wat de buurlanden betreft zijn kapiteinsovereenkomsten alleen in Engeland, Frankrijk en Luxemburg bevoorrecht, en dan nog in een eerder lage rang. Duitsland schrapte het voorrecht in 1973.

3.365. De slotsom van de voorgaande beschouwingen is dat het voorrecht voor de kapiteinsovereenkomsten best wordt geschrapt. Ofschoon het Hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over de gezagvoerders de uitzonderlijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein behoudt (art. 5.9), is het desbetreffende voorrecht alleszins een anachronisme, creëert het door de talrijke eraan verbonden toepassingsvoorwaarden rechtsonzekerheid, is het praktisch zonder nut en ontmoedigt het door zijn behoud in de wettekst geheel nodeloos de scheepsfinanciering. Deze conclusie stemt ten andere overeen met de stellingname van de BVZ n.a.v. de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967⁶⁶². Zoals hieronder toegelicht⁶⁶³, hebben de betrokken

⁶⁵⁶ Zie Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 14-16, nr. 14; zie in restrictieve zin bijv. Brussel, 12 mei 1956, *Jur. Ann.*, 1957, 195; Brussel, 7 november 1963, *Jur. Ann.*, 1964, 226; Brussel, 14 september 1988, *RIW* 1988-89, 858, noot X. en *RHA* 1988, 228; Kh. Antwerpen, 15 januari 1986, *EVR* 1986, 402.

⁶⁵⁷ *Parl. St.*, Kamer, 1926-27, nr. 332, 3.

⁶⁵⁸ Zie Blauwboek 5, nrs. 5.119 en 5.121.

⁶⁵⁹ Zie echter de Belgische stellingname in Comité Maritime International, *Yearbook* 1997, Antwerp II, Antwerpen, CMI, 1997, 278.

⁶⁶⁰ Asser, 80, nr. 8; Flach, 157. Vgl. Tiberg, H. en Schelin, J., "Sweden", in *IEL Transport Law* (January 2009), 34, nr. 39 waar de hypothese als "completely unrealistic" wordt beschreven. Simon schrijft: "cette garantie est devenue beaucoup moins nécessaire" (Simon, P., "Action in rem et action in personam", *DMF* 1997, (339), 339).

⁶⁶¹ Tetley *MLAC* 450.

⁶⁶² Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

⁶⁶³ Zie *infra*, nr. 3.370.

dienstverleners en leveranciers wel recht op een voorrecht voor prestaties en leveringen na beslag (kosten *in custodia legis*).

- SCHEEPSBOUWERS EN SCHEEPSHERSTELLERS

3.366. In de Zeewet van 1879 genoten scheepsverkopers, -bouwers, -uitrusters en -herstellers een maritiem voorrecht⁶⁶⁴. In het huidige Belgische recht, dat gebaseerd is op het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, genieten scheepsbouwers geen, en scheepsherstellers slechts in uitzonderlijke gevallen een maritiem voorrecht. Enerzijds wordt aangenomen dat kosten van scheepsherstelling niet kunnen vallen onder de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen, welke figureren in de eerste categorie van maritieme voorrechten. Anderzijds kunnen herstellingskosten vallen onder het voorrecht van de reeds besproken⁶⁶⁵ kapiteinscontracten, opgenomen in de zesde en laatste categorie. Tijdens de eerste consultatie werd door de respondenten niet op de specifieke positie van de scheepsbouwers en -herstellers ingegaan.

3.367. Slechts twee van de beschikbare verdragen over maritieme voorrechten en hypotheek besteden aan de positie van de scheepsbouwers en -herstellers specifieke aandacht. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 voorziet in de mogelijkheid om ten bate van de scheepsbouwers en scheepsherstellers een voorrecht of een retentierecht in te voeren, dat komt na de eigenlijke maritieme voorrechten, maar eventueel toch voor de hypotheek kan komen. Het voorrecht of retentierecht kan worden uitgeoefend niettegenstaande een hypotheek, maar dooft uit wanneer het schip niet meer in het bezit van de scheepsbouwer of -hersteller is (art. 6.2). Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 gewaagt nog enkel van een eventueel bij nationale wet aan de scheepsbouwer of -hersteller te verlenen retentierecht, en bepaalt dat dit recht uitdooft wanneer het schip, anders dan ingevolge beslag, ophoudt zich in het bezit van de begunstigde te bevinden (art. 7). Bij gedwongen verkoop moet de retentor het schip uit handen geven nadat hij betaald werd uit de opbrengst, waarbij hij weliswaar rang neemt na de houders van een maritiem voorrecht (art. 12.4).

3.368. Om verschillende redenen is het wenselijk om een door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 geïnspireerde regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. Vooreerst zou deze opname de Belgische wetgeving aansluiting doen vinden bij een recente internationale tendens en de huidige regeling actualiseren. Reeds in 1983 stelde het CMI vast dat in het merendeel van de Staten het retentierecht van de scheepswerf de hypotheek primeert⁶⁶⁶. Ten tweede dient de opname uiteraard het belang van de in de Belgische havens actieve scheepsbouwers en -herstellers, en moedigt zij deze voor het goede functioneren van de maritieme cluster essentiële activiteiten aan. Ten derde compenseert de opname voor deze partijen in zekere zin het tenietdoen van het voorrecht i.v.m. kapiteinsovereenkomsten. Ten vierde schaadt het retentierecht geenszins de positie van de scheepsfinanciers. De begunstiging van de scheepshersteller is zelfs duidelijk in het belang van de scheepsfinancier, omdat de herstellingswerken de waarde van het onderpand verhogen en bijdragen tot de veilige en efficiënte exploitatie van het schip, en de verkoopopbrengst niet zal worden gedrukt door een blijvende vasthouding ervan⁶⁶⁷. Bovendien biedt de gesuggereerde regeling de hypothecaire scheepsfinancier het voordeel dat bij wet duidelijk kan worden gemaakt dat uitsluitend en alleen de scheeps(om)bouwer, de scheepshersteller en de scheepsuitruster (zie art. 3.1, 17°-20°) – een hem tegenstelbaar retentierecht kunnen inroepen. Ten vijfde moet erop worden geattendeerd dat

⁶⁶⁴ Zie art. 4, 9°, 10°, 11° en 15° van de Zeewet van 1879.

⁶⁶⁵ Zie *supra*, nr. 3.365.

⁶⁶⁶ CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 9.

⁶⁶⁷ Berlingieri 1997, 260-262 en 278; Flach, 40 en 154-155.

het huidig gemeen recht inzake het retentierecht in België eerder onduidelijk is⁶⁶⁸, en dat de tegenstelbaarheid van retentierechten op schepen aan hypothecaire schuldeisers herhaaldelijk werd geweigerd⁶⁶⁹. De invoering van een wettelijke regeling gealigneerd op het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 bevordert m.a.w. de rechtszekerheid. Ten zesde en ten slotte valt te onderlijnen dat het door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 voorziene retentierecht de gedwongen verkoop niet kan verhinderen, zodat stilliggen van het schip wordt tegengegaan, wat in het algemeen belang is. De regeling van dit laatste verdrag werd ook in de Nederlandse literatuur toegejuicht⁶⁷⁰.

3.369. Uiteraard veronderstelt het retentierecht materiële detentie: het kan niet worden uitgeoefend door de onderaannemers of andere dienstverleners of leveranciers die het schip niet in hun feitelijke macht hebben. Volledigheidshalve moet ook hier worden herinnerd aan de in België bestaande ruime mogelijkheden tot bewarend beslag⁶⁷¹.

- ANDERE DIENSTVERLENERS EN LEVERANCIERS

3.370. Los van het te schrappen voorrecht voor vorderingen uit kapiteinsovereenkomsten kunnen andere leveranciers en dienstverleners dan bergers, scheepsbouwers en -herstellers momenteel eventueel een voorrecht genieten wanneer ze zijn opgetreden terwijl het schip *in custodia legis* is. In sommige gevallen kunnen zij m.n. terugvallen op het in de eerste categorie van de huidige Zeewet (art. 23, § 1, 1^o) opgenomen voorrecht voor kosten van bewaking en behoud in de laatste haven. Dit geldt bijv. voor de levering van drinkwater en levensmiddelen voor een schip waarvan de kapitein en de bemanning door de scheepseigenaar aan hun lot zijn overgelaten⁶⁷². Zoals hierboven reeds aangegeven⁶⁷³, is het wenselijk om deze categorie van schuldvorderingen in te delen bij de voorrangrechten i.p.v. de voorrechten. Dit is in lijn met o.m. het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993.

3.371. Buiten het geval van leveringen en diensten *in custodia legis* en na de schrapping van de wereldvreemde voorrechten i.v.m. kapiteinsovereenkomsten is er geen aanleiding om enig maritiem voorrecht toe te kennen aan bunkeraars, drinkwaterleveranciers, ship chandlers, goederenbehandelaars of enige andere contractpartij. Dit zou ingaan tegen de verdragsregimes, afwijken van de wetgeving in de buurlanden en niet in overeenstemming zijn te brengen met de doelstellingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Bovendien moet eraan worden herinnerd dat dergelijke voorrechten reeds door bij de hervorming van het zeerecht in 1908 doelbewust, en m.n. op verzoek van de Belgische Vereniging voor Zeerecht, werden geschrapt teneinde het scheepskrediet aan te moedigen⁶⁷⁴; het ware anomalisch om hier een eeuw later op terug te komen. Wat goederenbehandelaars betreft weze nog vermeld dat deze bijna nergens ter wereld⁶⁷⁵ over een scheepsvoorrecht schijnen te beschikken. De goederenbehandeling wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wel het voorwerp van eigen rechtsregeling⁶⁷⁶.

⁶⁶⁸ Voor een overzicht, zie Dirix, E. en De Corte, R., *Zekerheidsrechten*, Mechelen, Kluwer, 2006, 370 e.v., nrs. 542 e.v. Over de tegenstelbaarheid aan hypothecaire schuldeisers, zie aldaar 379, nr. 552, met de bronverwijzingen.

⁶⁶⁹ Zie inz. Cass., 16 juni 1995, *AC* 1995, 616, *RW* 1995-96, 309, *TBH* 1996, 215, met noot E. Dirix, "De tegenwerpelijheid van het retentierecht"; Brussel, 9 mei 1974, *RW* 1975-76, 1304.

⁶⁷⁰ Flach, 155; zie ook Van der Velde, 37.

⁶⁷¹ Zie Blauwboek 10.

⁶⁷² Gent, 4 juni 2007, *NjW* 2007, 937, met noot ES, *TBH* 2008, 634, met noot Stevens, F., "Een voorrecht voor loodsgelden?".

⁶⁷³ Zie *supra*, nr. 3.365.

⁶⁷⁴ *Parl.St.*, Kamer, 1904-05, nr. 60, 10.

⁶⁷⁵ Het Amerikaanse recht kent een gunstig, maar internationaal erg afwijkend regime toe aan allerhande leveranciers en dienstverleners (waaronder de *necessary man* en de *material man*): zie Flach, 158-159; Schoenbaum I, 529-536; Tetley *MLAC*, 545-689.

⁶⁷⁶ Zie Blauwboek 7.

3.372. Zoals bleek tijdens de eerste publieke consultatie over het nieuwe wetboek en eerder tijdens de voorbereiding van de vijf beschikbare verdragsregimes, is de positie van de ladingbelanghebbenden één van de delicaatste punten. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en dus ook de Belgische Zeewet erkennen het voorrecht voor ladingclaims. Bij de voorbereiding van het verdrag was het voorrecht nochtans één van de grote strijdpunten⁶⁷⁷. Zoals hierboven vermeld⁶⁷⁸, erkennen de andere verdragen het voorrecht niet, en sluit het Verdrag van 1993 de buitencontractuele vorderingen i.v.m. lading zelfs uitdrukkelijk uit. De verdragen van 1967 en 1993 laten wel een opening om een ladingvoorrecht in te voeren met rang na hypotheek⁶⁷⁹. Ook het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 vestigt zelf geen ladingvoorrecht. In het algemeen moet worden opgemerkt dat ladingschadevorderingen in bepaalde wetgevingen ook kunnen vallen onder andere voorrechten, i.h.b. dat voor de bijdrage van het schip in averij-grosse en dat voor aanvaringsschade⁶⁸⁰. Van de buurlanden erkennen Frankrijk en Luxemburg een eigenlijk ladingschadevoorrecht boven hypotheek, en Engeland en Nederland een ladingschadevoorrecht na hypotheek. Een tussenoplossing bestaat erin het ladingschadevoorrecht alleen boven hypotheek te rangschikken in het geval van een contractuele ladingclaim die eerder is ontstaan. Dit is bijv. de oplossing naar het recht van de Verenigde Staten⁶⁸¹.

3.373. Ter verdediging van het voorrecht worden allerhande argumenten aangehaald. Zo wordt gesteld dat het schip het enige onderpand is van de ladingbelanghebbende en dat het schip in het zeerecht min of meer wordt gepersonificeerd. De ladingbelanghebbende moet worden gewapend tegen de uit de internationaliteit van het geval en de mobiliteit van schepen voortvloeiende verhaalsproblemen en tegen de beknotting van zijn vordering door beperkingen van aansprakelijkheid. Hij moet i.h.b. worden beschermd tegen de kunstgrepen van vaak onidentificeerbare, onbereikbare zoniet malafide scheepsexploitanten. De ladingbelanghebbende moet zijn zekerheid in het schip vinden, zonder dat hij zich moet verdiepen in de titel die de uitgever van het cognossement op het schip had. De rechtszekerheid gebiedt dat ladingschadevorderingen vlot kunnen worden afgewikkeld en dat het cognossement een zo groot mogelijke waarde wordt toegekend⁶⁸². Overigens is niet alle lading verzekerd⁶⁸³, en dit terwijl reders een P & I-dekking genieten. Wanneer deze laatste dekking wordt opgelegd door de hypothecaire kredietverstrekker, ondervindt deze van een ladingschadevoorrecht in de regel dus geen nadeel⁶⁸⁴.

3.374. Tegen het voorrecht wordt dan weer aangehaald dat medecontractanten van zeevervoerders in staat zijn om met kennis van zaken een solvabele wederpartij te selecteren en dat het voorrecht de scheepsfinanciering op onredelijke wijze hindert; bovendien zijn ladingbelangen gemakkelijk verzekeraar. De lading wordt ten andere beschermd door de P & I-dekking van de reder⁶⁸⁵. Nederland plaatste het voorrecht na de hypotheek ten einde het hypothecaire krediet te beschermen. In het raam van de voorbereiding van het

⁶⁷⁷ Flach, 170.

⁶⁷⁸ Zie *supra*, nrs. 3.269 en 3.272.

⁶⁷⁹ De schrapping van het voorrecht in het verdrag van 1967 werd door Herber een vergissing genoemd (Herber, R., "German domestic and international law: lights and shadows", *IDM* 1999, (111), 118).

⁶⁸⁰ Voor Nederland, zie Flach, 161-162.

⁶⁸¹ Tetley MLAC, 716; vgl. Schoenbaum I, 547-548.

⁶⁸² Zie nader Flach, 162-165.

⁶⁸³ Aldus ook een Belgische stellingname in Comité Maritime International, *Yearbook* 1997, Antwerp II, Antwerpen, CMI, 1997, 278.

⁶⁸⁴ Dat laatste bij Falkanger-Bull-Brautaset, 125.

⁶⁸⁵ Dat laatste eveneens bij Falkanger-Bull-Brautaset, 125.

Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 vroeg de BVZ de schrapping van het voorrecht⁶⁸⁶. De indruk bestaat dat het voorrecht in de praktijk eerder zelden wordt ingeroepen.

3.375. Gelet op de ten onzent traditioneel behartigenswaardig geachte ladingbelangen en de sterke internationale positie van België als handelsnatie⁶⁸⁷ verdient het de voorkeur het ladingvoorrecht te behouden. Hierbij passen echter drie bedenkingen. Vooreerst blijft het wenselijk de positie van de scheepsfinancier te versterken. Gelet op het behoud van het ladingvoorrecht dient dit, zoals reeds gesuggereerd, te gebeuren via andere ingrepen. Ten tweede dient uitdrukkelijk te worden bevestigd dat het hier besproken voorrecht, in overeenstemming met de duidelijke tekst van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en de huidige Belgische opvatting, alleen betrekking heeft op claims wegens verlies of beschadiging van lading of reisgoed, en niet op andere vergoedingen die de vervoerder verschuldigd is, zoals i.v.m. vertraging en niet-uitvoering van de overeenkomst⁶⁸⁸. Tijdens de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 werd een voorstel om naast het voorrecht van de vergoedingen i.v.m. verlies of beschadiging van lading een afzonderlijk voorrecht toe te kennen aan de cognossemmentshouder, overigens verworpen⁶⁸⁹, wat de wenselijkheid van een enge interpretatie onderlijnt. Ten derde moet zeker in deze aangelegenheid voorbehoud worden gemaakt omtrent eventuele latere ontwikkelingen op internationaal vlak. Mocht de uitsluiting van het ladingvoorrecht zich internationaal en in alle buurlanden doorzetten, kan de Belgische positie worden herzien. Hierbij dient te worden bedacht dat de ladingbelangen in het huidige Belgische zeerecht reeds een bijzonder gunstige behandeling genieten.

3.376. Nauw verbonden met de problematiek van het ladingschadevoorrecht is de positie van de vorderingen wegens averij-grosse. In de verdragen die een voorrecht voor de bijdrage van het schip in averij-grosse erkennen, staat dit voorrecht in rang gelijk met het voorrecht ter zake van berging (aldus in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 en Scheepsvoorrechtenprotocol 1965). Dit is ook het geval in de Belgische Zeewet. Het verband tussen de voorrechten voor averij-grosse en berging is dat berging vaak een averij-grosse-handeling uitmaakt en dat beide soorten handelingen van nut zijn voor de collectiviteit van de schuldeisers en uiteindelijk ook het algemeen belang dienen⁶⁹⁰. Wat de belangenafweging betreft staat het averij-grossevoorrecht dan weer in nauwe relatie tot het zojuist behandelde voorrecht voor ladingclaims. Uit de hierboven verzamelde data kan worden besloten dat het huidige Belgische voorrecht voor de bijdrage van het schip in averij-grosse op zich goed aansluit bij de internationale praktijk. De vraag rijst echter of de voorrang boven hypotheek verantwoord is. Volgens Flach is dit niet het geval⁶⁹¹. Gelet op de internationaal gangbare opvatting lijkt het verdedigbaar de voorrang boven hypotheek in België te behouden. Samen met het behouden ladingschadevoorrecht bevestigt dit de sterke positie van de ladingbelanghebbenden. Zoals hierboven reeds vermeld, is er, onder voorbehoud van toepassing van de nieuwe regeling inzake de voorrangrechten, echter geen reden om het voorrecht, zoals door de BVZ gevraagd in 1964⁶⁹², in de hoogste groep te plaatsen.

⁶⁸⁶ Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

⁶⁸⁷ Zie in het algemeen Blauwboek 1, 153-154, nr. 1.184.

⁶⁸⁸ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 65, nr. 45; Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 14, nr. 13.

⁶⁸⁹ Zie nader Flach, 170-171.

⁶⁹⁰ Zie nader Flach, 119-120.

⁶⁹¹ Flach, 122.

⁶⁹² Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

3.377. De huidige Belgische Zeewet kent een voorrecht toe aan de eisers van vergoedingen verschuldigd ter zake van aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede wegens schade veroorzaakt aan kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare wateren. Het voorrecht is opgenomen in dezelfde categorie als het ladingvoorrecht en het voorrecht voor letselschade aan de passagiers en het scheepsvolk. Niet-bevoorrecht zijn vorderingen tot schadevergoeding die niet met een aanvaring of een scheepvaartongeval in verband staan, tenzij wat de afzonderlijk vermelde vorderingen tot vergoeding van schade aan kunstwerken betreft. Volgens de Belgische rechtsleer dient aanvaring hier in enge zin te worden opgevat, als de materiële raak tussen twee of meer schepen⁶⁹³. Het begrip scheepvaartongeval verruimt het voorrecht echter tot andere situaties, inbegrepen beschadiging van een ander schip zonder materiële raak⁶⁹⁴. Een aantal schadegevallen zijn evenwel uitgesloten, zoals schade aan zich niet aan boord bevindende personen, of aan personen die zich bevinden op een drijvend voorwerp dat geen schip is. Brand en ontploffing aan boord van een schip zijn niet als scheepvaartongeval te beschouwen⁶⁹⁵. Het hier besproken voorrecht geldt anderzijds wel voor vorderingen tot vergoeding van niet-materiële schade zoals stilligschade⁶⁹⁶.

3.378. Historisch gaat het voorrecht voor aanvaringsschade terug op een vraag van de scheepseigenaars en inz. van Engeland als destijds grootste zeevarende natie. Het aanvaringsvoorrecht staat in nauw verband met de rol van het schip als verhaalsobject en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Zeker in het aanvaringsrecht schemert de figuur door van het zelf aansprakelijke schip. Het voorrecht wordt bovendien gerechtvaardigd door overwegingen van publiek belang: het waarborgen van de vergoeding van de schadelijder zet aan tot zorgvuldig varen en heeft m.a.w. een preventief nut. Tenslotte spelen billijkheidsoverwegingen een rol⁶⁹⁷. Een aanvaringsvoorrecht met rang boven hypotheek komt vandaag voor in vele jurisdicties, verspreid over de hele wereld. Bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 pleitte de BVZ alvast voor het behoud van het aanvaringsschadevoorrecht (zij het dat zij het voorrecht i.v.m. andere scheepvaartongevallen verwierp)⁶⁹⁸. In Nederland, dat daarmee internationaal een uitzonderingspositie inneemt, is het aanvaringsschadevoorrecht momenteel gerangschikt na hypotheek, weliswaar met volgrecht. Andermaal speelde hier de wens om de positie van de scheepshypotheekbanken te beschermen⁶⁹⁹.

3.379. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 hebben de definitie van het scheepsschadevoorrecht aanmerkelijk verruimd. Ook schade te land is nu bevoorrecht. Het is zonder belang welke soort zaken werd beschadigd. Verder maken deze verdragen een onderscheid tussen letselschade en zaakschade, waarbij eerstgenoemde een hogere rang inneemt. Beide voorrechten zijn alleszins boven hypotheek gerangschikt. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 is restrictiever dan zijn voorganger uit 1967 doordat het voorrecht wordt beperkt tot gevallen van “physical loss or damage”, wat economische schade uitsluit⁷⁰⁰.

⁶⁹³ Smeesters-Winkelmolen I, 60-61, nr. 43; Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 12, nr. 13.

⁶⁹⁴ Vgl. Flach, 197, vn. 276.

⁶⁹⁵ Zie Flach, 204.

⁶⁹⁶ Zie bijv. Kh. Antwerpen, 30 juni 1968, *RHA* 1969, 75.

⁶⁹⁷ Zie nader Flach, 198-201; vgl. Hodges-Hill, 450.

⁶⁹⁸ Belgian Maritime Law Association, “Reply”, in *International Maritime Committee, XXVIIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

⁶⁹⁹ Zie Flach, 194-197.

⁷⁰⁰ Zie nader Flach, 208-211.

3.380. Op grond van wat voorafgaat blijkt het verkieslijk het voorrecht voor buitencontractuele scheepsschade te behouden onder de beperkende voorwaarden die vervat liggen in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926. De hoofdreden voor deze beperking is dat hierboven werd geopteerd voor het eveneens behouden van het ladingschadevoorrecht. De verdwijning van dit laatste voorrecht in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 werd daar a.h.w. gecompenseerd door een verruiming van het voorrecht voor buitencontractuele schadeclaims. In het licht van de wenselijkheid om de positie van de scheepsfinancier waar mogelijk te verbeteren is het niet aangewezen om tegelijk het ladingschadevoorrecht te behouden en het buitencontractuele scheepsschadevoorrecht te verruimen.

3.381. In navolging van de recente verdragsregimes en o.m. het Nederlandse recht kan elk voorrecht worden uitgesloten voor gevallen van olie-, gevaargoed- of kernschade in welk verband de schadelijders worden beschermd door bijzondere aansprakelijkheidsregimes met verplichte verzekering (en desgevallend een aanvullend vergoedingsfonds). Voor die schade is een scheepsvoorrecht immers overbodig⁷⁰¹.

3.382. Het voorrecht wegens schade aan kunstwerken van Belgische havens valt thans in het bevoegdheidsdomein van de gewestelijke wetgevers. Onder de hierboven uiteengezette, uit het evenredigheidsbeginsel afgeleide randvoorwaarden is er geen bezwaar om, zij het dan in strijd met wat de BVZ in 1964 adviseerde⁷⁰², dergelijk voorrecht in stand te houden. De havenbesturen worden vaak met dergelijke claims geconfronteerd en beschikken in de huidige stand van het recht niet over een administratief retentierecht op het schip. Evenmin heeft België overigens gebruik gemaakt van de door het LLMC-Verdrag geboden mogelijkheid om schade aan kunstwerken bij voorrang te voldoen uit het beperkingsfonds. Het lijkt dus geenszins onredelijk om het scheepsvoorrecht in deze bij decreet en/of ordonnantie opnieuw in te voeren.

- DE POSITIE VAN DE BANKEN EN DE REDERS

3.383. De positie van de banken is een afgeleide van de positie van de bevoorrechte schuldeisers. Door de hierboven voorgestelde aanpassingen kan de positie van de hypothecaire schuldeiser betekenisvol worden verbeterd zonder dat in België als essentieel beschouwde andere belangen in de verdrukking komen. De belangrijkste wijzigingen zijn het tenietdoen van het voorrecht i.v.m. kapiteinsovereenkomsten en, telkens waar verantwoord, een beperkende omschrijving van de andere, thans reeds bestaande voorrechten. In samenhang hiermee wordt de tendens in de nieuwe verdragen om bepaalde voorrechten (inz. voor buitencontractuele schadevorderingen) uit te breiden, doelbewust niet gevolgd. Verder kan de positie van de banken o.m. worden verbeterd door de duurtijd van de maritieme voorrechten te beperken. Zoals hieronder nader uiteengezet⁷⁰³, neemt België hier immers een opvallende uitzonderingspositie in. Specifiek wat het belang van de reders betreft, dient in het licht gesteld dat de inperking van het domein en de geldingsduur van de scheepsvoorrechten niet alleen de financierbaarheid bevordert, maar ook de rechtszekerheid bij de vrijwillige vervreemding van schepen. Bedoelde inperking limiteert *ipso facto* het risico dat occulte voorrechten bekleed met volgrecht de verwerver voor onaangename verrassingen plaatsen.

3.384. Naast deze herschikking van de onderlinge positie van de schuldeisers kan ook een actualisering van het wettelijke regime van de scheepshypotheek de partijen bij een scheepsfinancieringsproject van nut zijn. Ofschoon tijdens de eerste consultatie ter zake weinig

⁷⁰¹ Zie o.m. Flach, 191-192 en 210.

⁷⁰² Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 132.

⁷⁰³ Zie *infra*, nr. 3.473.

problemen werden gesignaleerd, blijkt na rechtsvergelijkend onderzoek, een studie van de hedendaagse scheepsfinancieringspraktijk en overleg met diverse betrokkenen dat enkele juridisch-technische obstakels die de aanwending van hedendaagse financieringstechnieken – zoals de hypotheek voor alle sommen – bemoeilijken, kunnen worden weggewerkt en dat de bestaande wetgeving transparanter kan worden gemaakt door alle toepasselijke regelen – inbegrepen deze van de Belgische Hypotheekwet – in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren. Het wettelijk kader voor scheepshypotheek moet de partijen alleszins zoveel mogelijk flexibiliteit bieden. Voorts is een duidelijke nood gerezen om ook niet-commerciële vaartuigen buiten discussie voor hypotheekering vatbaar te verklaren. Te denken valt aan woonboten, pleziervaartuigen en varende erfgoed. Dergelijke aanpassing wordt algemeen gesteund, zowel door de scheepseigenaars, de banken, de rechtspractici als de sector van het varende erfgoed. VCM wees erop dat eigenaars van historische vaartuigen momenteel een duur persoonlijk krediet moeten onderschrijven, een onroerend goed dienen te laten hypothekeren of zelfs hun toevlucht moeten nemen tot registratie en hypotheekering in het buitenland (Frankrijk of Nederland), wat nadelig is voor de Belgische kredietsector en de Belgische scheepswerven.

- INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

3.385. Hierboven werd meermaals gewezen op het grote belang van de IPR-regeling inzake maritieme voorrechten en hypotheek. In het bijzonder werd opgemerkt dat de huidige Belgische IPR-regeling, die verwijst naar de wet van de vlag of de registratie, de in België in het geding zijnde belangen gebrekkig dient. In het licht van de hierboven voorgestelde wijzigingen van het materiële recht inzake maritieme voorrechten en hypotheek is, t.a.v. het bestaan en de rang van maritieme voorrechten, toepassing van de *lex fori* meer aangewezen. Hiervoor kunnen verschillende redenen worden aangehaald.

Vooreerst biedt toepassing van de *lex fori* alle partijen rechtszekerheid bij procederen in België en draagt zij bij tot de eenvoud, de efficiëntie en de snelheid van de rechtspleging. Moeilijke debatten, onzekerheid, onvoorspelbaarheid en tijdverlies door het uitzoeken van vaak ontoegankelijk en onzeker buitenlands recht worden immers vermeden. I.h.b. weten alle in België optredende contractanten en procespartijen van in het begin welke positie zij in geval van eventuele samenloop zullen innemen.

Ten tweede is toepassing van de *lex fori* gerechtvaardigd omdat maritieme voorrechten meestal maar relevant worden in geval van scheepsbeslag, welk laatste ook door de *lex fori* wordt geregeld. Bovendien is de oplossing in lijn met de Insolventieverordening die tot gevolg heeft dat bij faillissement van een reder in principe de *lex rei sitae* toepassing zal vinden, en met de verdragen inzake scheepsvoorrechten en -hypotheek, die voor alle procedurekwesties uitdrukkelijk de *lex fori* aanwijzen.

Ten derde moet, in samenhang met het voorgaande, worden gewezen op het feit dat verschillende scheepsvoorrechten in realiteit neerkomen op een recht op voorafname uit de verkoopsopbrengst⁷⁰⁴. Door de invoering, conform de recente verdragen en de visie van de gemeenrechtelijke Belgische rechtsleer, van scheepsvoorrangrechten, wordt dit nog geaccentueerd. Vanuit die optiek is het volkomen logisch dat de gehele verdeling plaatsgrijpt volgens de *lex fori*.

Ten vierde is de *lex fori* interessant voor de Belgische en in Belgische havens gesitueerde handelsbelangen. Door de verankering van de voorrechten voor kosten *in custodia legis* en voor ladingschade verkrijgen de desbetreffende schuldeisers via de *lex fori* zekerheid dat het voorrecht

⁷⁰⁴ Zie o.m. Peeters, I., “Internationaal privaatrecht”, in OVH (oktober 1992), 50, nr. 104.

door Belgische rechtbanken zal worden gehonoreerd. Hun positie wordt dus verbeterd tegenover de huidige situatie, waarin in principe de wet van de vlag wordt toegepast. Meer in het algemeen is het efficiënt dat de lokale wet wordt toegepast wanneer het grotendeels om vorderingen van lokale partijen gaat⁷⁰⁵. Voor de scheepsfinanciers en de Belgische reders is de nieuwe regeling van de maritieme voorrechten sowieso interessant omdat een aantal moeilijk of niet te verantwoorden voorrechten worden uitgeweid. De positie van schuldeisers bij beslag op Belgische schepen in buitenlandse havens kan uiteraard niet direct via het Belgisch Scheepvaartwetboek worden beïnvloed. Ingeval het buitenlands IPR naar de wet van de vlag verwijst en renvoi toelaat, zal de buitenlandse *lex fori* toepassing vinden, die in vele gevallen nog gunstiger zal zijn voor de scheepsfinancier.

Ten vijfde wordt de *lex fori* toegepast in twee belangrijke buurlanden, m.n. Engeland en Frankrijk, en geldt de *lex fori* als nevencriterium in Nederland. Zoals gezien passen ook talrijke andere landen – naast de door Engels recht beïnvloede vlagstaat-concurrenten bijv. China – de *lex fori* toe. Door toepassing van de *lex fori* zou België m.a.w. zeker geen geïsoleerde positie innemen.

Ten zesde is gebleken dat alternatieve stelsels heel wat problemen opleveren. De *lex registrationis* bemoeilijkt niet alleen de rechtspleging, maar leidt in geval van registratie zonder wezenlijke band vaak tot een discutabel resultaat. Ter zake kan worden verwezen naar de kritiek van gezaghebbende auteurs als Boonk⁷⁰⁶ en Tetley. Deze laatste drukt zijn scepsis wel zeer sprekend uit:

Law of the flag, as a rule of choice of law in the present context, results in “flag shopping” as nefarious as “forum shopping”. And can every supplier of bunkers know the law of every flag? What is the law of Vanuatu as to crew liens, liens for repairs and ship mortgages, priorities and conflicts of law? What is the law of Panama, of Liberia, of Ruritania and of Lilliput in these matters? The law of the flag is a most “venerable institution”, as was stated in 1959 by the Supreme Court of the United States in Lauritzen v. Larsen, but it is less venerated today, with 40 % of the world’s international fleet under flags of convenience⁷⁰⁷.

Zoals hierboven aangegeven⁷⁰⁸, komt het zelfs voor dat vlagstaten in gebreke blijven maritieme wetgeving vast te stellen en dat ze m.a.w. helemaal geen regime van scheepsvoorrechten kennen. Internationaal doorgaans wel bevoorrechte scheepsschuldeisers blijven dan helemaal in de kou staan. Indien het “kennelijk onmogelijk” is de inhoud van buitenlands recht tijdig vast te stellen, zal de Belgische rechter overigens nu reeds – overeenkomstig art. 15, § 2, tweede lid WIPR – Belgisch recht toepassen.

Het criterium van de *lex registrationis* vergt bovendien speciale regels voor registratie onder rompbevrachting en voor vaartuigen die geen nationaliteit hebben of niet geregistreerd of teboekgesteld worden, zoals in België (tot op bepaalde hoogte) de binnenschepen⁷⁰⁹. Het vaak aangehaalde voordeel dat de *lex registrationis* de schuldeisers meer stabiliteit en rechtszekerheid biedt, moet bovendien sterk worden gerelativeerd, want het bestaan van bevoorrechte schuldvorderingen is bij gebrek aan publiciteit sowieso onbekend, zowel voor de hypothecaire als de andere bevoorrechte schuldeisers. Daarbij komt nog dat zich lastige conflicten kunnen

⁷⁰⁵ In deze laatste zin Bonassies en Scapel (zie *supra*, nr. 3.292) en voorts Carbone, S.M., *Conflits de lois en droit maritime*, Leiden / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, 280-281.

⁷⁰⁶ Zie *supra*, nr. 3.300 en de verwijzingen aldaar.

⁷⁰⁷ Tetley MLAC, 583.

⁷⁰⁸ Zie *supra*, nr. 3.316.

⁷⁰⁹ Het probleem van de toepassing van de Belgische Zeewet op Belgische, niet teboekgestelde en “vlagloze” binnenschepen heeft tot op heden overigens nog weinig of geen aandacht gekregen.

voordoen n.a.v. een verandering van de nationaliteit van het schip⁷¹⁰. Het alternatief van de *lex causae* is dan weer te verwerpen omdat het door contractpartijen gekozen recht vaak erg moeilijk te achterhalen is en bezwaarlijk de relatieve rechten van derden kan determineren, omdat het in veel gevallen gaat om buitencontractuele vorderingen (die zich overigens ook op volle zee kunnen voordoen, waaromtrent het onrechtmatige daad-IPR al evenmin duidelijkheid biedt), en omdat een veelheid aan samenlopende rechtsstelsels dreigt te ontstaan, waardoor de *lex fori* toch de onderlinge rangorde zal moeten trancheren. Dergelijke in sommige landen bestaande combinatiestelsels zijn onpragmatisch. Dat laatste geldt nog meer voor de in nog andere landen toegepaste cumulatieve stelsels, waarbij voorrechten bijv. alleen worden erkend indien ze bestaan naar de wet van de vlag zowel als naar de *lex causae* en/of de *lex fori*. Dergelijke cumulatierégimes lijken zeer uitgebalanceerd en leiden op het eerste gezicht tot een gunstige behandeling van de hypothecaire schuldeisers, maar zij zijn erg moeilijk toepasbaar en in hun uitkomst vaak onvoorspelbaar. In zekere mate cumuleren ze de problemen eigen aan elk van de mogelijke verwijzingsregels.

Al bij al moet men zich neerleggen bij het besluit van Rodière, die na een vergelijking van de voor- en vooral nadelen van de onderscheiden alternatieven concludeerde dat “[b]âtir sur ce champ de ruines est difficile”⁷¹¹, maar dat, bij gebrek aan internationale harmonisering, de *lex fori* ondertussen de minst slechte oplossing biedt.

E) SLOTSOM

3.386. Uit de bovenstaande kritiek van de Zeewet op het vlak van de bevoorrechtiging van schuldvorderingen blijkt dat de huidige Belgische regeling, die berust op het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, gedeeltelijk verouderd is, afwijkt van de regeling in de meeste buurlanden en in de meeste belangrijke scheepvaart- en handelsnaties, relatief ongunstig is voor de scheepsfinancier en de Belgische vlag, en door de Belgische bank- en rederssectoren wordt verworpen. Anderzijds worden de alternatieve, meer eigentijdse verdragsregelingen uit 1967 en 1993 door een belangrijk deel van de belanghebbenden verworpen omdat zij het ladingschadevoorrecht tenietdoen. Internationaal kennen deze laatste verdragsregelingen bovendien een erg beperkt succes. Het logische besluit is dat een eigen Belgische wettelijke regeling zich opdringt, waarin het recht m.b.t. maritieme voorrechten en hypothecken wordt geactualiseerd en de positie van de scheepsfinancier en dus van de vlag wordt versterkt, maar waarin anderzijds geen afbreuk wordt gedaan aan de ladingbelangen en aan andere voor België essentieel te achten belangen. Deze slotsom impliceert dat België het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 dient op te zeggen, maar in de plaats geen partij dient te worden bij één van de andere beschikbare verdragen. De keuze voor een nationaal regime los van de verdragen is zeker niet uniek, ook niet bij vergelijking met de buurlanden. Bovendien belet de invoering van een nationale regeling geenszins dat, waar gepast, inhoudelijk in het ene of het andere verdragsregime inspiratie wordt gezocht. Het varen van een eigen wetgevende koers impliceert m.a.w. geenszins dat België geen aansluiting zou kunnen vinden bij internationale tendenzen.

De opzegging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 verhindert overigens niet dat België er depositaris van blijft⁷¹². Dat laatste is wenselijk gelet op de traditionele positie van België als bakermat van het CMI en de internationale eenmaking van het zeerecht.

⁷¹⁰ Over dit laatste Völlmar, 41, nr. 47.

⁷¹¹ Rodière LN, 172, nr. 138.

⁷¹² Zie L. Caflisch in Corten, O. en Klein, P., *Les conventions de Vienne sur le droit des traités*, III, Brussel, Bruylant, 2006, 2686, nr. 18.

3.387. Wat betreft het IPR is de huidige Belgische regeling, ofschoon theoretisch verdedigbaar, voor de rechtspraktijk eerder onpragmatisch en voor de betrokken economische belangen eerder oninteressant. Om verschillende redenen verdient een nieuwe regeling, waarbij de bevoorrechtting van vorderingen wordt bepaald door de *lex fori*, sterk de voorkeur. Artikel 89 van het WIPR dient wat de in het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde schepen buiten werking te worden gesteld.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ALGEMENE BEPALINGEN

B.1.1. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIIP SCHEEPSZEKERHEIDSRECHTEN]

A) WETTEKST

3.388.

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

21° “scheepszekerheidsrechten”: de in Hoofdstuk 3 van Titel 2 geregelde scheepsvoorrrangsrechten, scheepsvoorrrachten, scheepsretentierechten en scheepshypotheke;

B) TOELICHTING

3.389. In de voorgestelde bepaling wordt een definitie gegeven van het begrip scheepszekerheidsrechten. Het begrip omvat de scheepsvoorrrangsrechten, de scheepsvoorrrachten, de scheepsretentierechten en de scheepshypotheke. Zoals elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het voorvoegsel “scheeps-“ gehanteerd om duidelijk te maken dat het gaat om begrippen en regels eigen aan het zee- en binnenvaartrecht. De in de praktijk veel gebruikte term *maritieme* voorrrachten is verwarrend omdat de desbetreffende regeling even goed geldt voor binnenschepen, en zelfs voor alle vaartuigen die voldoen aan de in artikel 3.1, 1° van de Proeve gegeven definitie van het begrip schip. De term scheepsvoorrrachten werd overigens eerder al gebruikt in de rechtsleer⁷¹³. Het nieuwe begrip scheepsvoorrrangsrechten wordt hieronder nog uitvoerig toegelicht⁷¹⁴.

De invoering van de term scheepszekerheidsrechten is des te nuttiger nu het gemeen recht ook in deze materie uitdrukkelijk buiten toepassing wordt verklaard (zie inz. art. 3.33). Het gebruik van een overkoepelende term scheepszekerheidsrechten is ten slotte verantwoord gelet op de regel dat het Belgisch Scheepvaartwetboek de creatie van andere zekerheidsrechten op schepen uitdrukkelijk uitsluit (zie art. 3.35, § 1).

⁷¹³ Zie bijv. Kluyskens VI, 138, nr. 137.

⁷¹⁴ Zie *infra*, nrs. 3.431; zie reeds *supra*, nr. 3.327.

B.1.2. ARTIKEL 3.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIP REIS]

A) WETTEKST

3.390.

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

22° “reis”: elke verplaatsing van een schip tussen twee havens;

B) TOELICHTING

3.391. De in de voorgestelde bepaling opgenomen definitie van het begrip reis is ingevoegd om duidelijkheid te scheppen i.v.m. de onderlinge rangschikking van scheepsvoorrechten (zie art. 3.47). Zoals in de desbetreffende toelichting wordt uiteengezet⁷¹⁵, doelt de definitie op een verplaatsing van één haven naar een andere, zodat alleen verhalingen binnen één havengebied niet als reis gelden.

Bij de eindredactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zal worden bezien in welke mate deze definitie ook kan gelden met het oog op de toepassing van andere onderdelen van het wetboek. Desgevallend dient de definitie te worden opgenomen in het specifieke onderdeel (of de specifieke onderdelen) waarvoor zij relevant is.

B.1.3. ARTIKEL 3.32. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

3.392.

Hoofdstuk 4 – Scheepszekerheidsrechten

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 3.32. Internationale toepassing

§ 1. Hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbaar of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op een schip of een schip in aanbouw worden beheerst door het recht van de staat waar het schip respectievelijk het schip in aanbouw is geregistreerd of teboekgesteld.

Ingeval van inschrijving in een rompbevrachtingsregister, blijft het recht van de staat van het register van oorsprong gelden.

Het in het vorige leden bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het schip wordt ingeroepen. De verwerving en het verlies van rechten op een schip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

Het in de vorige leden bedoelde recht regelt in het bijzonder:

⁷¹⁵ Zie *infra*, nr. 3.458.

1° welke van de in het eerste lid bedoelde zekerheidsrechten op een schip of een schip in aanbouw kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van deze zekerheidsrechten zijn;
2° op welke wijze die zekerheidsrechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;
3° de titularissen van die zekerheidsrechten;
4° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die zekerheidsrechten;
5° onverminderd § 2 en 3, hun onderlinge rang.

§ 2. Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten worden beheerst door het recht van de staat voor de rechtbank waarvan deze rechten worden uitgeoefend.

Het in het vorige lid bedoelde recht regelt in het bijzonder:

1° welke van de er bedoelde zekerheidsrechten op een schip of een schip in aanbouw kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van deze rechten zijn;
2° op welke wijze die zekerheidsrechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;
3° de titularissen van die zekerheidsrechten;
4° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die zekerheidsrechten;
5° hun onderlinge rang en hun rang tegenover andere schuldvorderingen en rechten, met inbegrip van deze bedoeld in § 1.

§ 3. De tegenstelbaarheid aan derden van scheepsretentierechten wordt beheerst door het recht van de staat op het grondgebied waarvan het schip of het schip in aanbouw zich bevindt op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 4. De rechtspleging ter zake van de uitoefening van scheepszekerheidsrechten wordt beheerst door het recht van de staat voor de rechtbank waarvan zij wordt gevoerd.

B) TOELICHTING

3.393. Zoals hierboven uiteengezet⁷¹⁶ is een passende IPR-regel een essentieel onderdeel van een adequate wettelijke regeling rond scheepszekerheidsrechten. Uiteengezet werd m.n. dat de huidige Belgische regeling, die i.v.m. de voorrechten verwijst naar de *lex registrationis*, de in het geding zijnde belangen gebrekkig of niet dient, en dat het ten zeerste wenselijk is om, in lijn met eerdere rechtspraak en het recht van diverse andere staten, waaronder Engeland en Frankrijk, terug te grijpen naar de *lex fori* (of de *lex concursus*, m.a.w. de wet van de rechtbank waarvoor de samenloop wordt uitgeoefend)⁷¹⁷. Dit recht regelt ook de rang die de scheepsvoorrechten innemen tegenover de scheepshypotheken (zie § 2, tweede lid, 5°). Ingeval van beslag, n.a.v. waarvan scheepsvoorrechten worden uitgeoefend, zal de *lex fori* normaal samenvallen met het recht van de staat op het grondgebied waarvan het schip respectievelijk het schip in aanbouw zich bij de uitoefening van die rechten bevindt.

3.394. De zakenrechtelijke⁷¹⁸ aspecten van scheepshypotheken en vergelijkbare rechten worden daarentegen, krachtens een internationaal algemeen aanvaarde regel, door de wet van de Staat van registratie beheerst⁷¹⁹. De formulering “Hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard” is geïnspireerd door de terminologie van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 en, wat de vertaling van “mortgages” door “scheepsverbanden” betreft, door het bestaande artikel 1468, q) Ger.W. In het algemeen betreft het hier voorgestelde

⁷¹⁶ Zie *supra*, nr. 3.316.

⁷¹⁷ Zie *supra*, nrs. 3.316 en 3.385.

⁷¹⁸ Niet de verbintenissenrechtelijke.

⁷¹⁹ Zie *supra*, nr. 3.243.

artikel alle soorten zakelijke zekerheidsrechten op schepen en schepen in aanbouw, ongeacht de specifieke Belgische begrippen en omschrijvingen.

3.395. Dat de bedoelde rechten in geval van rompbevrachtingsregistratie beheerst blijven door het recht van het register van oorsprong, is internationaal eveneens gemeengoed⁷²⁰. De voorgestelde regel geldt eveneens de mogelijkheid tot inbezitstelling van het schip (zie art. 3.73). De desbetreffende, thans in de Belgische Wet van 4 september 1908 neergelegde regeling, geldt alleen voor aan het Belgisch recht onderworpen scheepshypotheken⁷²¹.

3.396. Ingeval van (loutere) uitoefening van een retentierecht, geldt, wat de tegenstelbaarheid ervan betreft, het recht van de staat waar het schip zich op de werf bevindt (§ 3). De contractuele aspecten van het retentierecht worden beheerst door het gemeen IPR, inz. de Rome I-Verordening. Het recht dat ingevolge de Rome I-Verordening op de overeenkomst van toepassing is beheerst o.m. “de gevolgen van gehele of gedeeltelijke tekortkoming, daaronder begrepen de vaststelling van de schade voor zover hiervoor rechtsregels gelden, een en ander binnen de grenzen welke het procesrecht van de rechter aan diens bevoegdheden stelt” (art. 12.1, c) van de Rome I-Verordening). Ten aanzien van de wijze van nakoming en de door de schuldeiser in geval van tekortkoming te nemen maatregelen, “wordt rekening gehouden met” het recht van het land waar de overeenkomst wordt nagekomen (art. 12.2). Deze regels hebben echter geen invloed op het zakenrechtelijk statuut van de betrokken goederen⁷²².

3.397. Dat de *lex fori* het procesrecht beheerst, staat nergens ter discussie. Dit wordt overigens impliciet bevestigd door het Verdrag Scheepsbeslag 1952 (art. 2 en 4).

3.398. Bij de redactie van de voorgestelde bepaling werd rekening gehouden met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 2) en met het Scheepsbouwverdrag 1967 (art. 6 en 7). Voorts werd de formulering afgestemd op deze van het hier voorgestelde artikel 3.4.

3.399. Zoals reeds vermeld⁷²³ zal artikel 89 van het WIPR via de Invoeringswet worden opgeheven wat betreft schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

3.400. Ook in verband met scheepszekerheidsrechten is het onnodig uitzonderingsbepalingen in te voeren voor overheidsschepen of bepaalde ondercategorieën daarvan. Vooreerst weze nogmaals herinnerd aan artikel 1, § 3 van de Belgische Scheepsregistratiewet, dat Titel I van de Zeewet – waarin de regeling van de scheepsvoorrechten en -hypotheek is opgenomen – ook van toepassing verklaart op zeeschepen die niet of niet gewoonlijk worden gebruikt voor winstgevendende verrichtingen. Ten tweede ligt aan de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek de algemene doelstellingen ten grondslag om overheidsschepen maximaal aan het scheepvaartrecht te onderwerpen⁷²⁴. De gelding van de hier voorgestelde wetsbepalingen t.a.v. overheidsschepen doet echter geen afbreuk aan de onbeslagbaarheid van bepaalde overheidsschepen, inz. Belgische en vreemde gezagsschepen⁷²⁵. Deze onbeslagbaarheid impliceert bijv. dat scheepsvoorrechten niet in de context van beslagprocedures kunnen worden uitgevoerd⁷²⁶. Eveneens dient bijv. herinnerd aan de regel dat publiekrechtelijke rechtspersonen in principe niet failliet kunnen gaan.

⁷²⁰ Zie reeds *supra*, nr. 3.94.

⁷²¹ Delwaide SB, 286, nr. 247.

⁷²² Zie Nuyts, A., “Le droit de rétention en droit international privé: quelques observations sur le rôle de la loi de l’obligation, de la loi réelle, et de la loi du lieu d’exécution”, *TBBR* 1992, (30), inz. 49, nr. 37.

⁷²³ Zie *supra*, nr. 3.387.

⁷²⁴ Zie o.m. Blauwboek 1, 80, nr. 1.217 en nader Blauwboek 2.

⁷²⁵ Zie Blauwboek 10.

⁷²⁶ In het raam van de voorbereiding van het Staatsschepenverdrag 1926 werd opgemerkt dat het in Frankrijk voorkomt dat de Staat op in aanbouw zijnde oorlogsschepen een hypotheek vestigt als waarborg voor de aan de werf

B.1.4. ARTIKEL 3.33. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

3.401.

Artikel 3.33. Andere regelgeving

§ 1. Dit Hoofdstuk doet in het bijzonder geen afbreuk aan:

1° Verordening (EG) nr. 1346/2000 van de Raad van 29 mei 2000 betreffende insolventieprocedures;

2° artikel 119 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

§ 2. De Hypotheekwet is niet van toepassing op scheepszekerheidsrechten.

B) TOELICHTING

3.402. I.v.m. de voorgestelde bepaling weze in de eerste plaats herinnerd aan de optie om in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximale klaarheid te brengen over de verhouding tot andere relevante regelgeving⁷²⁷ en aan de in de Proeve opgenomen algemene bepaling over de voorrang van supranationaal en internationaal recht (art. 2.2).

De hier voorgestelde paragraaf 1 bevestigt meer in het bijzonder de voorrang van de hierboven besproken Insolventieverordening en artikel 119 WIPR⁷²⁸.

3.403. De Zeewet verklaart een aantal bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing op scheepshypotheek (zie art. 25, tweede lid, art. 26, derde lid, art. 30, laatste lid, art. 42 en art. 45, laatste lid). Er bestaat eensgezindheid over dat uitsluitend die uitdrukkelijk in de Zeewet aangewezen bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing zijn⁷²⁹. Aangezien er omwille van de transparantie en de hanteerbaarheid voor wordt geopteerd om alle relevante bepalingen van de Hypotheekwet integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen⁷³⁰, kan in het nieuwe wetboek eenvoudig worden bepaald dat de Hypotheekwet in zijn geheel niet op scheepszekerheidsrechten van toepassing is.

B.1.5. ARTIKEL 3.34. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

3.404.

Artikel 3.34. Afwijkende bedingen

Behoudens uitdrukkelijke uitzondering, zijn bedingen die van dit Hoofdstuk afwijken nietig.

betaalde voorschotten (zie het rapport van Ripert in Comité Maritime International, *Conférence de Londres. Octobre 1922* (*Bulletin* N° 57), Antwerpen, J.-E. Buschmann, 1923, (61), 63-64).

⁷²⁷ Zie o.m. Blauwboek 1, 142 e.v., nrs. 1.164 e.v.

⁷²⁸ Zie *supra*, nrs. 3.278-3.280.

⁷²⁹ Zie o.m. Straatman, Art. 25 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 2, nr. 3.

⁷³⁰ Zie reeds *supra*, nr. 3.384.

B) TOELICHTING

3.405. De voorgestelde bepaling bevestigt dat de bepalingen van het Hoofdstuk betreffende de scheepszekerheidsrechten in principe van dwingend recht zijn (deels zelfs van openbare orde; zie overigens ook art. 3.76 betreffende de openbaarheid).

B.1.6. ARTIKEL 3.35. SOORTEN ZEKERHEDEN OP SCHEPEN

A) WETTEKST

3.406.

Artikel 3.35. Soorten zekerheden op schepen

§ 1. Onverminderd een beding van eigendomsvoorbehoud, vloeit voorrang tussen de schuldeisers van een schip of een schip in aanbouw uitsluitend voort uit scheepszekerheidsrechten of uit een inpandgeving bedoeld in § 2.

§ 2. Uitsluitend een niet-geregistreerd of niet-teboekstaand schip kan het voorwerp zijn van een inpandgeving in de zin van Titel XVII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek.

§ 3. Een schip en een schip in aanbouw kunnen niet het voorwerp zijn van een inpandgeving tot zekerheid van een handelsverbintenis of van een inpandgeving van de handelszaak.

B) TOELICHTING

3.407. De voorgestelde § 1 is een herformulering van het principe vervat in artikel 19, eerste zin Zeewet. Deze laatste bepaling zegt dat de voorrang tussen schuldeisers van een schip voortvloeit uit voorrecht of uit hypotheek. De rechtspraak is eensgezind in de opvatting dat het regime van de scheepsvoorrechten uit de Zeewet de uitoefening van de gemeenrechtelijke voorrechten uitsluit⁷³¹. Deze opvatting wordt mede gebaseerd op artikel 23, § 1 Zeewet, dat bepaalt dat “uitsluitend” de erin genoemde vorderingen bevoorrecht zijn, en strookt onmiskenbaar met de bedoeling van de wetgever⁷³². Volgens gezaghebbende rechtsleer is ook uitoefening van de algemene voorrechten uit het gemeen recht uitgesloten⁷³³. De hier voorgestelde bepaling bevestigt deze zienswijze. Beleidsmatig wordt zij inz. verantwoord door de wenselijkheid om het lange termijn-scheepskrediet aan te moedigen; indien de positie van de scheepsfinancier zou kunnen worden ondermijnd door de uitoefening van allerlei gemeenrechtelijke voorrechten, zou deze erg onaantrekkelijk worden. Daarenboven ware het onlogisch om de gemeenrechtelijke bijzondere voorrechten uit te bannen maar de gemeenrechtelijke algemene voorrechten, welke

⁷³¹ Zie o.m. Gent, 12 juni 1933, *JPA* 1933, 289, *Rev.Not.B.*, 1933, 607, met noot J. Van Houtte, “Les privilèges de droit commun peuvent-ils être invoqués en matière maritime et fluviale ?”; Brussel, 5 mei 1969, *RHA* 1969, 422, *RW* 1968-69, 1854, *Pas.* 1969, II, 191; Kh. Brugge, 24 april 1952, *RW* 1951-52, 1801; Kh. Oostende, 28 juni 1962, *RW* 1962-63, 561; Kh. Antwerpen, 8 september 1967, *RHA* 1968, 262; Kh. Antwerpen, 14 mei 1968, *RW* 1968-69, 1856; Aeby-Deceuninck HBAR, 47, nr. 48; Aeby-Deceuninck RN, 33, nr. 62; De Decker, 15, nr. 27; Engels, 17-18; Hennebicq II.II, 212-214, nr. 583; *R.P.D.B.*, v° Navire-navigation, nr. 81; Smeesters-Winkelmolen I, 54; nr. 34; Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 6, nr. 4; Verstrepen, W.P. in Huybrechts, M. e.a., “Belgium”, in *IEL Transport Law* (January 1994), 57, nr. 63; anders Roland-Huybrechts-Roland, 85-86, nr. 4.

⁷³² Zie inz. Hennebicq II.II, 212-214, nr. 583.

⁷³³ Zie inz. De Page-Dekkers VII, 217, nr. 274; *contra* Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 7-8, nr. 6 en 22, nr. 27.

normaal rang nemen na de bijzondere (art. 26 Hyp.W.) toch toe te laten, en ze zo een positie te verschaffen die ze niet hebben naar gemeen recht. Er is evenmin enige aanleiding gebleken om de huidige Belgische opvatting op te geven ten voordele van de Franse, waarin de naar gemeen recht bevoorrechte schuldeisers rang nemen na de scheepshypotheek⁷³⁴. Dergelijke regeling zou het rechtsregime compliceren zonder in de praktijk een aantoonbaar nut op te leveren. Bovendien wordt er ook van afgezien om na de scheepshypotheek scheepsvoorrechten van tweede rang in te voeren; *a fortiori* moeten de gemeenrechtelijke voorrechten dan buiten toepassing blijven. Door de toevoeging in de hier voorgestelde bepaling van het woord “uitsluitend” wordt alleszins duidelijker gemaakt dat inderdaad *alle* voorrechten van gemeen recht zijn uitgesloten. Duidelijkheidshalve vestigt het artikel de aandacht op de mogelijkheid van een beding van eigendomsvoorbehoud⁷³⁵, dat tegenstelbaar wordt door inschrijving overeenkomstig het hieronder toegelichte artikel 3.77.

3.408. De voorgestelde paragrafen 2 en 3 trancheren in het huidig Belgisch recht omstreden kwesties⁷³⁶. Om diverse redenen wordt m.b.t. geregistreerde en teboekstaande schepen gekozen voor een uitsluiting van zowel het handelspand als de inpandgeving van de handelszaak; alleen m.b.t. niet-registreerde en niet-teboekstaande schepen blijft uitzonderlijk een burgerlijk pand mogelijk.

Wat betreft het vuistpand, waarvan schepen volgens bepaalde rechtsleer wel degelijk het voorwerp kunnen zijn⁷³⁷, moet eerstens worden opgemerkt dat deze zekerheidsvorm gelet op het vereiste van buitenbezitstelling nagenoeg bij voorbaat nutteloos is, want als de schuldenaar het schip moet afgeven, kan hij er ook niet de opbrengsten mee genereren die nodig zijn om de schuld af te lossen⁷³⁸. Daar het vuistpand geen openbaarmakingsformaliteiten kent, kan het andere schuldeisers bovendien voor verrassingen plaatsen. Desalniettemin laat de Nederlandse wetgeving pand toe op niet-teboekstaande schepen (art. 197 en 788 Boek 8 NBW)⁷³⁹. Deze regel hangt samen met het in Scheepsvoorrechtenprotocol 1965 (art. 3) geïmpliceerde verbod van pand op teboekgestelde binnenschepen⁷⁴⁰. Zoals hierboven uiteengezet⁷⁴¹, heeft Nederland dit verdragsregime uitgebreid tot de zeeschepen. Ook in Duitsland kunnen niet teboekgestelde schepen het voorwerp uitmaken van een gemeenrechtelijk, door het *Bürgerliches Gesetzbuch* geregeld pand⁷⁴². Er wordt voor geopteerd om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een gelijkaardige nuance aan te brengen als in het Duitse en het Nederlandse recht, en de mogelijkheid van burgerlijk pand te behouden voor niet-geregistreerde en niet-teboekstaande schepen. Onder het Belgisch Scheepvaartwetboek zullen dit per definitie niet-professioneel uitgebate vaartuigen zijn. Op niet-geregistreerde en niet-teboekstaande schepen zal overeenkomstig artikel 3.79 geen scheepshypotheek kunnen worden ingeschreven. In lijn met de in het hele wetboek beoogde flexibiliteit blijft gemeenrechtelijk burgerlijk pand dus mogelijk. Zolang niet wordt geopteerd voor registratie of teboekstelling, kan geen scheepshypotheek worden ingeschreven. De opening die wordt gelaten voor een burgerlijk pand zal in de praktijk allicht slechts van marginaal belang zijn, maar de vermelde flexibiliteit noopt ertoe de formule

⁷³⁴ Zie art. 33 *Loi* n° 67-5 en daarover o.m. Bonassies-Scapel, 389, nr. 560 en 393, nr. 566.

⁷³⁵ Zie kort Dirix-De Corte, 428, nr. 610.

⁷³⁶ Zie vooral Delwaide, L., “De inpandgeving van de handelszaak en het scheepskrediet”, in LA Tricot, (175), 213-214, nrs. 52-53; Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 6-7, nr. 6. Daaraan valt toe te voegen dat art. 2, 4° van het Vlaams Decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed (BS 18 mei 2002) de mogelijkheid van pand op varend erfgoed erkent. Uiteraard kan dergelijke vermelding geen afbreuk doen aan de federale wetgeving ter zake van de rechten op schepen.

⁷³⁷ Dirix-De Corte, 315, nr. 466.

⁷³⁸ Vgl. Cleveringa, 114.

⁷³⁹ Zie PG Boek 8 NBW, 266-267 en 729-730.

⁷⁴⁰ Zie o.m. Flach, 39.

⁷⁴¹ Zie ook *supra*, nr. 3.299.

⁷⁴² Rabe, 29, nr. 31.

niet helemaal uit te sluiten. Wel zal, conform Nederlands recht⁷⁴³, worden bepaald dat de pandhoudende schuldeiser steeds rang zal nemen na de schuldeisers met een scheepsvoorrecht (zie art. 3.46).

Logischerwijze kan er geen plaats zijn voor handelspand of inpandgeving van de handelszaak. Zodra een scheepsexploitant in de sfeer komt van het handelsrecht, dient hij zich volledig aan het scheepvaartrecht te onderwerpen. Dit betekent dat voor professioneel geëxploiteerde schepen, die verplicht worden geregistreerd of teboekgesteld, alleen het in het Belgisch Scheepvaartwetboek neergelegde regime van de scheepszekerheidsrechten toepassing kan vinden. In een vergelijkbare redenering wordt inpandgeving van de handelszaak overigens onmogelijk geacht t.a.v. onroerende goederen, omdat de eigenaar ervan een beroep kan doen op het hypotheccair krediet, en de wetgeving betreffende de inpandgeving van de handelszaak enkel bijkomende zekerheidsrechten en kredietmogelijkheden wenste te scheppen⁷⁴⁴. In de luchtvaartsector komen inpandgeving en inpandgeving van de handelszaak maar als zekerheidsconstructies in aanmerking wegens het gebrek aan een wettelijke basis om op luchtvaartuigen een hypotheek te vestigen⁷⁴⁵. Het in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voorgestelde stelsel van de scheepszekerheidsrechten is bedoeld als een exclusief stelsel. Deze exclusiviteit is i.h.b. nodig gelet op vergelijkbaar buitenlands recht en met het oog op duidelijkheid en rechtszekerheid voor de door klassieke scheepszekerheidsrechten begunstigde schuldeisers, die moeten worden gevrijwaard van conflicten met pandhoudende schuldeisers. Overigens is er tot op heden geen commerciële noodzaak gebleken om de inpandgeving van de handelszaak mogelijk te maken m.b.t. schepen. Wanneer deze toch bij wet zou worden geregeld, zou de pandhoudende schuldeiser, ten einde het stelsel van de scheepszekerheden niet te verstoren, rang moeten nemen na de houder van een scheepshypotheek. Deze oplossing werd ook voorgesteld in Frankrijk⁷⁴⁶. Temeer daar de betrokken schepen in het geheel van de handelszaak allicht een relatief hoge waarde vertegenwoordigen, en gelet op de mogelijke reikwijdte van de scheepsvoorrechten, maakt deze lage rang de inpandgeving allicht bij voorbaat oninteressant. Het loont dan ook niet de moeite om ze middels een onvermijdelijk vrij gecompliceerde regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek in te passen. Ten slotte valt op te merken dat de Franse wet betreffende de inpandgeving van bedrijfsuitrusting uitdrukkelijk buiten toepassing is verklaard voor schepen⁷⁴⁷. Ook dit duidt erop dat pandformules best zoveel mogelijk uit het scheepszekerhedenrecht worden geweerd.

3.409. De toegelichte bepalingen verhinderen niet dat gemeenrechtelijke zekerheidsrechten in het leven worden geroepen m.b.t. scheepstoebehoren dat overeenkomstig artikel 3.1, 12° geen deel van het schip is geworden. In dit verband moet echter ook worden opgemerkt dat het hieronder toegelichte artikel 3.65 bepaalt dat de scheepshypotheek zich mede uitstrekt tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren en de vracht.

⁷⁴³ Zie kort Flach, 39; vgl. eerder Cleveringa, 115. Naar Nederlands recht is de vordering van de pandhouder wel gerangschikt boven de vorderingen genoemd in art. 217 van Boek 8 NBW (opmerking van W. van der Velde).

⁷⁴⁴ Dirix-De Corte, 351, nr. 523.

⁷⁴⁵ Zie Sagaert, V., "De Unidroit-Convention betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitrustingsmaterieel", OVH, Afl. 23 (juli 2002), 5-6, nr. 3.

⁷⁴⁶ Zie Rodière LN, 207-208, nr. 170.

⁷⁴⁷ Zie art. 19, 2° van de *Loi n° 51-59 du 18 janvier 1951 relative au nantissement de l'outillage et du matériel d'équipement*; zie daarover Bonassies-Scapel, 386-387, nr. 555; Remond-Gouilloud, 166, nr. 267; Rodière LN, 203-205; nr. 168; Vialard, 310, nr. 362.

B.1.7. ARTIKEL 3.36. ONTSTAAN EN BEWIJS VAN SCHEEPSVOORRANGSRECHTEN EN SCHEEPSVOORRECHTEN

A) WETTEKST

3.410.

Artikel 3.36. Ontstaan en bewijs van scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet en zijn verbonden aan de aard van de schuldvordering. Zij zijn aan geen formaliteit en aan geen bijzonder bewijsvoorschrift onderworpen.

B) TOELICHTING

3.411. De voorgestelde bepaling herneemt ten dele artikel 19 van de Zeewet en bevestigt dat zowel de scheepsvoorrangsrechten als de scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet. De regel geldt vanouds voor voorrechten, maar geldt in feite even goed voor voorrangsrechten. De tweede zin is hernomen uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 11, eerste lid), dat niet in de Zeewet was getransponeerd en is verband moet worden gebracht met de afschaffing van de vroeger in Frankrijk en ook in België geldende specifieke bewijsregels voor maritieme voorrechten⁷⁴⁸.

3.412. De tijdens de eerste consultatie opgeworpen vraag of het nuttig zou zijn om ook voor de voorrechten een officiële publiciteit in te voeren, waardoor de nadelen verbonden aan hun occult karakter worden weggenomen, lokte weinig reacties uit. Van de invoering van een registratie van scheepsvoorrechten wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek afgezien. De hoofdreden is dat dergelijke registratie internationaal zeer zeldzaam is⁷⁴⁹ en in geen enkel van de desbetreffende verdragen wordt gereguleerd, laat staan verplicht gesteld. Eerdere voorstellen om de registratie internationaal op te leggen, welke i.h.b. werden gesteund door Frankrijk⁷⁵⁰ en blijkbaar zelfs door België⁷⁵¹, vonden weinig respons, en ook Frankrijk heeft ze niet in de eigen wetgeving ingevoerd. Registratie van voorrechten wordt overigens in geen enkel van de buurlanden toegepast. Sommige wetgevingen zoals de Noorse sluiten registratie van voorrechten zelf *expressis verbis* uit⁷⁵². Een invoering van een inschrijvingsmogelijkheid in België zou dan ook een internationale uitzonderingspositie creëren. Daarbovenop komt nog dat de registratie van voorrechten heel wat praktische problemen met zich zou brengen, waaromtrent evenmin kan worden teruggevallen op buitenlandse ervaring.

⁷⁴⁸ Zie o.m. Ripert II, 79-80, nr. 1115.

⁷⁴⁹ Zie de notities in CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 8. Artikel 20, eerste lid van het Noors Maritiem Wetboek sluit registratie uitdrukkelijk uit:

A document can be noted in the Ship Register the purpose of which is to create, modify, assign, pledge, acknowledge or terminate a right in a registered ship. Documents relating to a maritime lien on a ship or the lease or chartering of a ship are exempted.

⁷⁵⁰ CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 2; zie inz. Müller, W., "Réflexions sur le régime des privilèges maritimes", DMF 1983, 82-83.

⁷⁵¹ Aldus klaarblijkelijk de BVZ t.g.v. de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967: zie Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, XXVth Conference New York, Antwerpen, s.d., 132.

⁷⁵² Art. 20, eerste lid van het Noors Maritiem Wetboek; daarover Falkanger-Bull-Brautaset, 126.

B.1.8. Artikel 3.37. Hoedanigheid van de schuldenaar

A) WETTEKST

3.413.

Artikel 3.37. Hoedanigheid van de schuldenaar

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan wanneer de schuldenaar hetzij eigenaar, hetzij mede-eigenaar, hetzij reder van het schip of het schip in aanbouw, hertzij werkgever van de schepeling is.

Indien de schuldenaar evenwel buiten het bezit van het schip is gesteld door een onrechtmatige daad en de schuldeiser of zijn rechtsopvolger niet te goeder trouw is, kan geen scheepsvoorrangsrecht of scheepsvoorrecht worden uitgeoefend.

B) TOELICHTING

3.414. Wereldwijd schijnt er principiële overeenstemming over te bestaan dat maritieme voorrechten ontstaan ongeacht of de schuldenaar eigenaar van het betrokken schip is⁷⁵³. Artikel 24, § 5 van de Zeewet bepaalt dat de bepalingen van dat artikel en van artikel 23 van toepassing zijn op een schip geëxploiteerd door een reder die er niet de eigenaar van is of door een bevrachter van het gehele schip, tenzij de eigenaar buiten het bezit gesteld is door een onrechtmatige daad en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw is. Deze regeling is overgenomen uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 13), met dien verstande dat de eerder bevreemdende en alleszins onduidelijke⁷⁵⁴ term “un affréteur principal”⁷⁵⁵ in België, al even merkwaardig, werd vertaald door “eenen bevrachter van het geheel schip”⁷⁵⁶. De nieuwe verdragen formuleren het principe anders en duidelijker. Zo bepaalt het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 dat de bevoorrechte schuldvorderingen moeten bestaan “against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel” (art. 4.1)⁷⁵⁷. Blijkbaar bestond er eensgezindheid over het principe dat er geen voorrecht bestaat voor vorderingen

⁷⁵³ CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 9; zie nochtans ook Tsimplis, M., „Procedures for Enforcement“, in Southampton, (349), 363.

⁷⁵⁴ Berlingieri AOS, 154, nr. 99.120, vn. 127.

⁷⁵⁵ De term werd ook gebruikt in art. 10 van het Aansprakelijkheidsbeperkingsverdrag 1924.

⁷⁵⁶ Zie ook de goedkeuringswet in BS 1-2 juni 1931. Voor commentaar, zie Smeesters-Winkelmolen, I, 85-86, nr. 58; Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 17, nr. 17; voor Frankrijk, vgl. Bonassies-Scapel, 398-399, nr. 574.

⁷⁵⁷ De vermelding van de “manager” (Frans “armateur-gérant”) werd bekritiseerd omdat deze partij in de regel handelt in naam en voor rekening van de scheepseigenaar (stelling van Alcántara aangehaald in Antapassis, A., “Brève analyse de certaines règles tirées de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes”, DMF 2009, (322), 330). Vgl. verder:

- art. 4.1, laatste lid van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967, dat luidt:

The word "owner" mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

- art. 7.1 van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967, dat luidt:

The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

- art. 16 van het Scheepsvoorrechtenprotocol 1965, dat het Nederlands Burgerlijk Wetboek inspireerde;

- art. 8:216 van laatstgenoemd wetboek, dat bepaalt:

De vorderingen genoemd in artikel 211, doen een voorrecht op het schip ontstaan en zijn alsdan daarop verhaalbaar, zelfs wanneer zij zijn ontstaan tijdens de terbeschikkingstelling van het schip aan een bevrachter, dan wel tijdens de exploitatie van het schip door een ander dan de reder, tenzij aan deze de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was (zie ook art. 8:826 en voorts PG NBW, 285-286).

tegen de tijdbeverachter⁷⁵⁸, in die opvatting logischerwijze evenmin voor vorderingen tegen de reisbevrachter⁷⁵⁹.

3.415. Met het oog op de rechtszekerheid, om aan te sluiten bij de internationale tendens en om de reikwijdte van de scheepsvoorrechten niet excessief te maken, sluit de hier voorgestelde tekst aan bij de optie genomen in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van het elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gedefinieerde begrip “reder”⁷⁶⁰.

3.416. Aanvullend is bepaald dat eveneens scheepvoorrecht ontstaat wanneer de schepeling een vordering heeft op zijn werkgever, ook al is die slechts een *crewing* of *manning agency*⁷⁶¹.

3.417. Duidelijkheidshalve weze bevestigd dat het feit dat aan een vordering een scheepsvoorrangrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden, in principe impliceert dat deze vordering op het schip verhaalbaar is (en bijv. tot gedwongen verkoop kan leiden), maar niet het bestaan impliceert van een persoonlijk vorderingsrecht tegen de scheepseigenaar⁷⁶².

3.418. Overeenkomstig de nieuwe formulering van de regel in het tweede lid zal de uitzondering spelen wanneer hetzij de oorspronkelijke schuldeiser, hetzij de overnemer van diens schuldvordering of degene die in zijn rechten gesubrogeerd is, te kwader trouw is, hetzij wanneer beiden dit zijn.

B.1.9. ARTIKEL 3.38. OVERDRACHT EN SUBROGATIE

A) WETTEKST

3.419.

Artikel 3.38. Overdracht en subrogatie

De overdracht van een schuldvordering waaraan een scheepsvoorrangrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden of de subrogatie in de rechten van de houder van een dergelijke vordering heeft de overdracht van het scheepsvoorrangrecht respectievelijk het scheepsvoorrecht tot gevolg.

B) TOELICHTING

3.420. In het huidige Belgisch recht wordt aangenomen dat een derde die bij wet of overeenkomst gesubrogeerd is in de rechten van de oorspronkelijke bevoorrechte schuldeiser, het voorrecht kan blijven uitoefenen⁷⁶³. Deze regel is echter niet opgenomen in de wet en geeft regelmatig aanleiding tot toepassingsproblemen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 bewaart ter zake eveneens het stilzwijgen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 9) en het

⁷⁵⁸ Zie Berlingieri 1997, 243.

⁷⁵⁹ Czerwenka, B., “Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken”, *Transportrecht*, 1994, (213), 218; in dezelfde zin o.m. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 130. Voor de binnenvaartverdragen en het Nederlandse recht, zie Flach, 93, vn. 48 en PG Boek 8 NBW, 779.

⁷⁶⁰ Zie Blauwboek 4.

⁷⁶¹ Zie *supra*, nr. 3.353.

⁷⁶² Zie nader Blauwboek 4 en Blauwboek 10.

⁷⁶³ Zie o.m. Straatman, Art. 23 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 16, nr. 15 en de verwijzingen aldaar naar rechtspraak; Verstrepen, W.P. in Huybrechts, M. e.a., “Belgium”, in IEL Transport Law (January 1994), 77, nr. 77.

Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 10) bevatten echter een uitdrukkelijke regeling⁷⁶⁴. In de voorgestelde wettekst is deze hernomen, weliswaar met de toevoeging dat de overdracht ook speelt t.a.v. de nieuwe houder van een schuldvordering bekleed met een scheepsvoorrangsrecht. Er is immers geen reden waarom het principe voor dergelijke rechten niet eveneens zou gelden.

B.1.10. ARTIKEL 3.39. VOLGRECHT

A) WETTEKST

3.421.

Artikel 3.39. Volgrecht

§ 1. De scheepszekerheidsrechten volgen het schip, ook in geval van verandering van eigendom, registratie, teboekstelling of vlag.

§ 2. Indien de derde-bezitter de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet betaalt binnen de betalings- en uitsteltermijnen aan de schuldenaar verleend of de hierna te bepalen formaliteiten om zijn eigendom te zuiveren niet vervult, heeft elke schuldeiser het recht om het bezwaarde schip tegen hem te doen verkopen.

B) TOELICHTING

3.422. De voorgestelde tekst herhaalt in § 1 het principe neergelegd in artikel 20, eerste zinsdeel van de Zeewet, dat, wat de voorrechten betreft, teruggaat op het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 8). Het volgrecht wordt internationaal en vanouds beschouwd als een essentieel kenmerk van scheepsvoorrechten en scheepshypotheke (vgl. o.m. art. 8 Scheepsvoorrechtenverdrag 1993⁷⁶⁵; § 755 HGB; art. 39 en 55, eerste lid Franse *Loi* n° 67-5; art. 215 Boek 8 NBW). Waar het scheepszekerheidsrecht de begunstigde schuldeiser beschermt tegen andere samenlopende schuldeisers, beschermt het volgrecht hem tegen de derde verkrijger van het schip, omdat het schip ook bij overdracht als onderpand moet blijven fungeren. De redenen waarom ook aan de voorrangsrechten een volgrecht wordt verbonden, werden hierboven reeds uiteengezet⁷⁶⁶. De toekenning van een volgrecht aan de scheepsretentor bevestigt dat het retentierecht eveneens aan de derde verkrijger en andere schuldeisers kan worden tegengeworpen.

3.423. In § 2 is, in een lichte herformulering, de tekst van artikel 21 van de Zeewet overgenomen⁷⁶⁷. Er is geen aanleiding gebleken om deze tekst te wijzigen. De regel geldt uit zijn aard niet voor scheepsvoorrangsrechten, daar die per definitie worden uitgeoefend in het raam van een reeds aangevangen uitwinningprocedure. T.a.v. scheepsretentierechten is hij eveneens zonder relevantie.

⁷⁶⁴ Vgl. ook art. 8:360.5 NBW en art. 71 van het Noors Maritiem Wetboek maar verder bijv. Tsimplis, M., „Procedures for Enforcement“, in Southampton, (349), 363 (geen subrogatie t.v.v. de agent die gages betaalt).

⁷⁶⁵ Zie nader Berlingieri 1997, 263-264.

⁷⁶⁶ Zie *supra*, nr. 3.331.

⁷⁶⁷ Zie daarover o.m. Hennebicq II.II, 215-216, nr. 586.

B.1.11. ARTIKEL 3.40. OORZAKEN VAN TENIETGAAN VAN SCHEEPSVOORRECHTEN EN SCHEEPSHYPOTHEKEN

A) WETTEKST

3.424.

Artikel 3.40. Oorzaken van tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken

De scheepsvoorrechten en de scheepshypotheken gaan teniet:

1° door het tenietgaan van de hoofdvrentenis;

2° door afstand door de schuldeiser;

3° door de gedwongen verkoop van het schip;

4° door de vrijwillige vervreemding van het schip, gevolgd door de vervulling van de formaliteiten en voorwaarden bedoeld in de artikelen 3.49 respectievelijk 3.74.

B) TOELICHTING

3.425. De voorgestelde bepaling neemt, in een lichte herformulering, de aan scheepsvoorrechten en scheepshypotheken gemeenschappelijke regeling over die vervat ligt in artikel 37, eerste lid van de Zeewet⁷⁶⁸. Er is geen aanleiding gebleken om in deze regeling verandering te brengen.

B.1.12. ARTIKEL 3.41. INTERPRETATIE

A) WETTEKST

3.426.

Artikel 3.41. Interpretatie

De scheepsvoorrangrechten, scheepsvoorrechten en scheepsretentierechten worden uitgelegd in beperkende zin.

B) TOELICHTING

3.427. De huidige rechtspraak insisteert terecht op de noodzaak van een restrictieve interpretatie van de scheepsvoorrechten en voert daarvoor verschillende redenen aan. Vooreerst creëren de voorrechten een uitzondering op de normale gelijkstelling van de schuldeisers. Ten tweede benadelen de voorrechten in het bijzonder de positie van de hypothecaire schuldeiser, wier positie waar mogelijk dient te worden versterkt. Ten derde zijn de voorrechten enkel in het leven geroepen om het normaal maritiem verkeer en het maritiem krediet mogelijk te maken. Een uitlegging bij analogie is dan ook uit den boze⁷⁶⁹. De rechtsleer onderschrijft deze rechtspraak⁷⁷⁰. Overigens geldt ook in het gemeen zekerhedenrecht de regel dat voorrechten beperkend moeten worden uitgelegd⁷⁷¹.

⁷⁶⁸ Zie nader Straatman, Art. 37 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 3, nrs. 1-3.

⁷⁶⁹ Zie o.m. Antwerpen, 7 april 1976, *RHLA* 1977, 148; Antwerpen, 19 september 1979, *RW* 1979-80, 908; Brussel, 14 september 1988, *RW* 1988-89, 858, noot X.

⁷⁷⁰ Zie o.m. De Decker, 15, nr. 28.

⁷⁷¹ Dirix-De Corte, 143-144, nr. 216 en 171, nr. 251 en de verwijzingen aldaar.

3.428. In de meeste andere landen wordt eveneens een restrictieve interpretatie van de scheepsvoorrechten voorgestaan. Dit geldt bijv. voor Duitsland⁷⁷², dat over het algemeen een koel minnaar is van bevoorrechting, maar ook voor de Verenigde Staten⁷⁷³, die klassiek een brede catalogus van voorrechten koesteren. Het principe van de enge interpretatie is ook terug te vinden in Frankrijk⁷⁷⁴ en Nederland⁷⁷⁵, maar het dient gezegd dat bepaalde rechtsleer er een kritische of nuancerende houding aanneemt.

3.429. Om verschillende redenen wordt er in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor gekozen om het principe van de restrictieve interpretatie resoluut bij wet te bevestigen. De eerste reden is de wenselijkheid om de geschetste bestaande Belgische rechtspraak te bekrachtigen. De tweede ligt in het feit dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geheel nieuwe nationale regeling wordt ingevoerd, waarbij interpretatief houvast, met het oog op maximale rechtszekerheid, sowieso wenselijk is. Ten derde is dergelijk houvast des te nuttiger nu zelfs de huidige, nochtans op een internationaal verdrag gebaseerde regeling aanleiding tot discussie blijft geven. Ten vierde dient nogmaals te worden herinnerd aan het algemene objectief om waar mogelijk de positie van de hypothecaire schuldeiser te verbeteren. Ook in Duitsland werd opgemerkt dat een analogische interpretatie niet te verzoenen is met de wens van de wetgever om het aantal scheepsvoorrechten te beperken⁷⁷⁶; in de Verenigde Staten wordt de enge interpretatie in het bijzonder gerechtvaardigd door het occulte en voor de hypotheekhouder derhalve onvoorspelbare karakter van de voorrechten⁷⁷⁷.

B.2. SCHEEPSVOORRANGSRECHTEN

B.2.1. ARTIKEL 3.42. KOSTEN WAARVOOR EEN SCHEEPSVOORRANGSRECHT GELDT

A) WETTEKST

3.430.

Afdeling 2 – Scheepsvoorrangrechten

Artikel 3.42. Kosten waarvoor een scheepsvoorrangrecht geldt

§ 1. In geval van uitvoerend beslag op een schip worden de aan de Belgische Staat verschuldigde gerechtskosten en de in de laatste haven gemaakte kosten van bewaking en behoud uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, op voorwaarde dat deze gerechtskosten en kosten:

- 1°** werden gemaakt vanaf het bevel tot betaling, tenzij in geval van omzetting van een bewarend beslag, in welk geval de kosten vanaf dat laatste beslag in aanmerking komen;
- 2°** betrekking hadden op het in beslag genomen schip;
- 3°** werden gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers; en
- 4°** noodzakelijk waren met het oog op de verkoop, de rangregeling en de verdeling van de opbrengst.

⁷⁷² Rabe, 1086, nr. 1.

⁷⁷³ Tetley MLAC, 349.

⁷⁷⁴ Zie nader Bonassies-Scapel, 393-394, nr. 567; Remond-Gouilloud, 172, nr. 276; Rodière LN, 173, nr. 140; Simon, P., “Action in rem et action in personam”, *DMF* 1997, (339), 340, die over de restrictieve interpretatie schrijft: “C’est une incitation au progrès économique”.

⁷⁷⁵ Zie Flach, 37-39.

⁷⁷⁶ Zie nogmaals Rabe, 1086, nr. 1.

⁷⁷⁷ Zie nogmaals Tetley MLAC, 349.

§ 2. Onder de in § 1 bedoelde kosten kunnen onder meer vallen:

- 1° de kosten van het eerste bewarend beslag op het betrokken schip;**
- 2° de kosten van een gerechtelijk sekwester;**
- 3° de kosten van onderhoud en herstelling van het betrokken schip;**
- 4° de kosten van de levering van verbruiksgoederen met het oog op het verblijf in de haven;**
- 5° de bedragen die aan de gezagvoerder en de andere schepelingen verschuldigd zijn in verband met hun arbeid aan boord van het betrokken schip in de haven, met inbegrip van de aan deze personen verschuldigde repatriëringskosten;**
- 6° de kosten van het in de haven aan boord plaatsen van personen ter vervanging van de kapitein of de bemanning en teneinde het schip te bewaken of manoeuvres uit te voeren;**
- 7° de verzekeringspremies voor de periode van het verblijf in de haven tot aan de gedwongen verkoop.**

§ 3. Onder de in § 1 bedoelde kosten vallen in geen geval:

- 1° de kosten van een opgeheven bewarend beslag;**
- 2° de kosten van een bewarend beslag gelegd na het eerste bewarend beslag;**
- 3° de kosten om een uitvoerbare titel te bekomen;**
- 4° de kosten in verband met scheepstoebehoren dat zich niet meer aan boord bevindt, tenzij wanneer deze werden gemaakt in het raam van onderhoud of herstelling van het schip;**
- 5° de kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het schip na de gedwongen verkoop;**
- 6° de verzekeringspremies voor de periode na de gedwongen verkoop.**

B) TOELICHTING

3.431. Zoals hierboven reeds gemotiveerd⁷⁷⁸ verkrijgen de gerechtelijke uitwinningskosten, conform de hedendaagse internationale zienswijze, het statuut van een scheepsvoorrangsrecht i.p.v. een scheepsvoorrecht. De betrokken schuldeisers verkrijgen dus de meest gunstige positie. De hier toegelichte regel moet worden samengelezen met de thans in het Gerechtelijk Wetboek opgenomen, doch naar het Belgisch Scheepvaartwetboek over te hevelen⁷⁷⁹ bepalingen over de evenredige verdeling en rangregeling in geval van beslag op zeeschepen en binnenschepen. De wetgevingstechnische keuze om beide materies in het raam van de scheepvaartwetgeving te regelen werd ook gemaakt in Nederland⁷⁸⁰.

3.432. Hoewel de scheepsvoorrangsrechten ingevolge de voorgestelde formulering een eerder ruim toepassingsgebied hebben, moeten ook zij, overeenkomstig artikel 3.41, in beperkende zin worden geïnterpreteerd. De hier toegelichte bepaling vermeldt in § 1 bovendien verschillende criteria waaraan cumulatief moet zijn voldaan vooraleer van een scheepsvoorrangsrecht sprake kan zijn. Zo geldt voor alle betrokken kosten de eis dat ze moeten zijn gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers. Dit criterium, dat ook geldt onder het huidige recht⁷⁸¹, geeft eveneens een houvast in geval er maar één schuldeiser is⁷⁸².

⁷⁷⁸ Zie o.m. *supra*, nrs. 3.327-3.328.

⁷⁷⁹ Zie Blauwboek 1, 182-184, nrs. 1.221; zie voorts Blauwboek 10.

⁷⁸⁰ Zie PG Boek 8 NBW, 773.

⁷⁸¹ Zie inz. Cass., 5 juni 1970, *AC* 1970, 931, met noot F.D., *Pas.* 1970, I, 878, met noot F.D., *RHA* 1971, 103, *RW* 1970-71, 354; arrest *a quo*: Brussel, 18 april 1969, *RHA* 1969, 407.

⁷⁸² In die zin ook Flach, 65-66.

3.433. Wat betreft de gerechtskosten wordt geëxpliciteerd dat het moet gaan om kosten verschuldigd aan de Belgische Staat. Kosten verschuldigd aan andere binnen- of buitenlandse overheidsbesturen komen hierbij derhalve niet in aanmerking. Zulks beoogt geenszins een discriminatie op grond van nationaliteit, maar is de logische consequentie van de ratio van het voorrangsrecht en van de in artikel 3.32 opgenomen IPR-regel. De rechtsplegingsvergoeding valt evenmin onder de bepaling. Zij is niet verschuldigd aan de Belgische Staat. Advocatenerelonen vallen overigens ook niet onder de regeling.

3.434. Wat betreft de procedurekosten zowel als de kosten *in custodia legis* wordt verduidelijkt dat het in principe alleen gaat om de kosten na uitvoerend beslag, meer bepaald vanaf het bevel tot betaling bedoeld in de artikelen 1499 en 1546 Ger.W. (en inbegrepen de kosten van dat bevel zelf). Een gelijkaardige oplossing geldt in het buitenland⁷⁸³. In geval van voorafgaand bewarend scheepsbeslag dat wordt omgezet in een uitvoerend beslag (art. 1497 Ger.W.), worden de vanaf dan gemaakte kosten in aanmerking genomen. Op te merken valt dat ingevolge de elders voorgestelde versnelling van de procedure van het uitvoerend scheepsbeslag⁷⁸⁴, mag worden verwacht dat de desbetreffende kosten zullen worden gereduceerd.

3.435. Voorts worden de kosten van behoud nog slechts eenmaal vermeld, en niet meer, zoals in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, tweemaal.

3.436. De voorgestelde paragrafen 2 en 3 zijn vooral een codificatie, en in beperkte mate een correctie van bestaande rechtspraak, waarin ook enigszins rekening is gehouden met rechtsleer en rechtspraak over de analoge regels uit het gemeen zekerhedenrecht. De toegelichte paragrafen worden in de wet ingeschreven teneinde een sterker interpretatief houvast te geven. Dit is wenselijk gelet op de steeds terugkomende discussies over de reikwijdte van de huidige voorrechten in de rechtspraak.

3.437. In § 1 wordt, in afwijking van het gemeen zekerhedenrecht dat wat betreft uitwinningskosten genoeg schijnt te nemen met de loutere nuttigheid ervan⁷⁸⁵, als algemene regel geëist dat het moet gaan om *noodzakelijke* gemaakte kosten. Hier zijn twee redenen voor. De eerste is dat de desbetreffende voorrangsrechten ten dele een verruiming zijn van het huidige regime: zo creëert de voorgestelde bepaling, in afwijking van de huidige rechtspraak, maar op dat punt dan weer meer in lijn met het gemeen zekerhedenrecht⁷⁸⁶, en mede in het licht van de globale afweging van de belangen van de betrokken sectoren, een scheepsvoorrangsrecht voor de (na beslag gemaakte) kosten i.v.m. berging aan en onderhoud en herstelling van het schip. Het is redelijk deze verruiming door de eis van de noodzakelijkheid af te grenzen. Ten tweede komt het hier bedoelde voorrangsrecht zoals uitgelegd⁷⁸⁷ min of meer in de plaats van het afgeschafte voorrecht i.v.m. kapiteinsovereenkomsten (*master's disbursements*). Ook in dat laatste verband is uitdrukkelijk de noodzakelijkheid van de gemaakte onkosten vereist, en is nuttigheid niet voldoende.

3.438. Kosten van behoud omvatten alleen kosten die dienen tot het materieel bewaren van het onderpand van de schuldeisers, en niet de kosten om het schip in bedrijf te houden. Deze regel geldt in het gemeen zekerhedenrecht⁷⁸⁸ en wordt verder o.m. verdedigd door het merendeel van

⁷⁸³ Zie bijv. Cleveringa, 115-116 en vgl. Flach, 65.

⁷⁸⁴ Zie Blauwboek 10.

⁷⁸⁵ Zie Dirix-De Corte, 162-163, nr. 241.

⁷⁸⁶ Zie nader Dirix-De Corte, 172, nr. 253.

⁷⁸⁷ Zie *supra*, nr. 3.365.

⁷⁸⁸ Zie o.m. Dirix-De Corte, 172, nr. 253.

de Franse zeerechtsleer⁷⁸⁹. Hij wordt in de voorgestelde wettekst o.m. vertaald doordat “kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het schip na de gedwongen verkoop” worden uitgesloten (§ 3, 5°) en doordat het voorrangrecht m.b.t. verzekeringspremies wordt beperkt tot de periode van verblijf in de laatste haven (§3, 6°). Deze laatste precisering neutraliseert de mogelijke import van een moeilijk Frans debat⁷⁹⁰.

3.439. Wat de berging betreft dient nog opgemerkt dat deze in de regel zal plaatsvinden vooraleer het schip de laatste haven binnenloopt, zodat de berger in de meeste gevallen op zijn in artikel 3.44 neergelegd scheepsvoorrecht zal terugvallen eerder dan op zijn scheepsvoorrangsrecht. De scheepsherstellers van hun kant verkrijgen naast het scheepsvoorrangsrecht een retentierecht (zie art. 3.51). Een ander, niet in de wettekst genoemd voorbeeld van kosten waarvoor, krachtens de algemene criteria, een scheepsvoorrangsrecht zal gelden, is dat van de kosten voor lossing van het schip met het oog op de openbare verkoop.

3.440. Zoals in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 wordt verduidelijkt dat ook bemanningskosten onder het voorrangrecht kunnen vallen. Dit zal i.h.b. het geval zijn wanneer de bemanning aan boord blijft nadat het schip door de eigenaar is achtergelaten. De vermelding van de repatriëringskosten is eveneens geïnspireerd door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. Zoals uitgelegd⁷⁹¹ heeft de bemanning bovendien een eigenlijk scheepsvoorrecht. Het begrip schepeling moet breed worden uitgelegd⁷⁹².

B.2.2. ARTIKEL 3.43. ONDERLINGE RANG

A) WETTEKST

3.441.

Artikel 3.43. Onderlinge rang

De vorderingen waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.

B) TOELICHTING

3.442. De voorgestelde bepaling beantwoordt aan de *ratio* van de regeling m.b.t. de scheepsvoorrangrechten en strookt met Nederlands recht (art. 210.3 en 820.3 Boek 8 NBW).

⁷⁸⁹ Zie o.m. Remond-Gouilloud, 169-170, nr. 273; Rodière LN, 176, nr. 143; Rodière-du Pontavice, 107, nr. 121; Tetley MLaC, 261.

⁷⁹⁰ Voor kritiek op de cassatierechtspraak die premies volledig uitsluit, zie bijv. Vialard, 299-300, nr. 354.

⁷⁹¹ Zie *supra*, nrs. 3.349 e.v.

⁷⁹² Zie *supra*, nrs. 3.353 en 3.416.

B.3. SCHEEPSVOORRECHTEN

B.3.1. ARTIKEL 3.44. VORDERINGEN WAARVOOR EEN SCHEEPSVOORRECHT GELDT

A) WETTEKST

3.443.

Afdeling 3 – Scheepsvoorrechten

Artikel 3.44. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt

§ 1. Uitsluitend de volgende vorderingen zijn bevoorrecht op het schip en het scheepstoebehoren:

1° de vorderingen van de gezagvoerder en de andere schepelingen die voortspruiten uit een scheepsarbeidsovereenkomst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken schip, inbegrepen deze voor van overlijden of letselschade en voor repatriëringskosten;

2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van:

a) hulploon; en

b) de bijdrage van het schip in averij-grosse;

3° de vorderingen tot vergoeding van:

a) schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen;

b) overlijden of letselschade van de passagiers;

c) verlies of beschadiging van lading of bagage.

§ 2. De in § 1 bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.

B) TOELICHTING

3.444. De nieuwe lijst van scheepsvoorrechten in de voorgestelde § 1 berust op de hierboven⁷⁹³ gegeven omstandige kritiek van het huidige regime en heeft hier dan ook weinig of geen bijkomende toelichting. De primordiale doelstelling is om de voorrechtencatalogus te actualiseren en waar nuttig met het oog op de versterking van de Belgische vlag en waar mogelijk zonder andere belangen te schaden, in te perken.

3.445. Het woord “Uitsluitend” aan het begin van de voorgestelde bepaling is belangrijk. Het correspondeert met het woord “alleen” in artikel 23, § 1 van de Zeewet. Zoals de Zeewet kent de voorgestelde tekst alleen scheepsvoorrechten met voorrang boven hypotheek. Anders dan in de verdragen wordt toegelaten en sommige andere landen daadwerkelijk hebben gedaan, worden m.a.w. geen nationale tweederangsvoorrechten die na hypotheek komen in het leven geroepen. Niet alleen zou dergelijke regeling het wetboek compliceren, maar vooral zou zij, zoals de BVZ in 1964 opmerkte⁷⁹⁴, een aantal chirografaïre schuldeisers nog verder nadeel betrekken. Daarenboven mag, gelet op de beperktheid van de meestal nog te verdelen sommen, worden betwijfeld of zij enig praktisch nut zou opleveren.

3.446. Het begrip schepeling moet zoals uitgelegd eerder breed worden uitgelegd⁷⁹⁵.

⁷⁹³ Zie *supra*, nrs. 3.309 e.v.

⁷⁹⁴ Belgian Maritime Law Association, “Reply”, in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 133.

⁷⁹⁵ Zie *supra*, nrs. 3.353, 3.416 en 3.440.

3.447. Voorts maakt de voorgestelde bepaling impliciet duidelijk dat het scheepsvoorrecht, anders dan in de Zeewet, niet meer slaat op de vracht en de aan de scheepseigenaar verschuldigde schadevergoedingen. Het slaat alleen op het schip waarop de vordering betrekking heeft en op het scheepstoebehoren, zoals deze begrippen zijn omschreven in artikel 3.1, 1° en 12°. In de materie van de scheepsvoorrechten is het zonder belang of het schip geregistreerd of teboekgesteld is⁷⁹⁶.

3.448. De verenging tot het schip en het scheepstoebehoren behoeft enige nadere toelichting.

Artikel 23, § 1 van de Zeewet bepaalt dat de voorrechten o.m. slaan op de vracht voor de reis tijdens welke de vorderingen ontstaan zijn, en op het toebehoren van de vracht na de aanvang van de reis verkregen. In afwijking hiervan strekt het voorrecht ten bate van de personen in dienst van het schip zich uit tot alle vrachten voor alle reizen die in de loop van eenzelfde arbeidsovereenkomst zijn gemaakt (art. 23, § 2, laatste lid). Artikel 24, § 4 van de Zeewet voegt toe:

Het voorrecht op de vracht kan worden uitgeoefend, zolang de vracht nog verschuldigd is of het bedrag van de vracht zich nog bevindt in handen van de kapitein of de vertegenwoordiger van de eigenaar. Hetzelfde geldt ten aanzien van het voorrecht op het toebehoren.

De bevoorrechting van de vracht werd in 1908 ingevoerd op basis van het toen in voorbereiding zijnde Scheepsvoorrechtenverdrag 1926⁷⁹⁷ maar is in de latere verdragen niet behouden, of minstens doelbewust genegeerd. Bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 verklaarde de BVZ zich er trouwens mee eens dat bevoorrechting op de vracht geschrapt zou worden⁷⁹⁸. Er zijn verschillende redenen om de bevoorrechting op de vracht in het Belgisch Scheepvaartwetboek weg te laten. Vooreerst blijkt dat in de praktijk erg zelden op de nog door derden verschuldigde vracht wordt uitgewonnen. Dit heeft wellicht te maken met de relatief geringe hoogte van de bedragen, met de grote aantallen vorderingen en met de moeilijkheid om de schuldenaar te vinden⁷⁹⁹. Antapassis schrijft dan ook dat voorrechten op de vracht “quasiment aucune valeur pratique” hebben⁸⁰⁰. Ten tweede staat de bevoorrechting op de vracht historisch in nauw verband met het voorrecht voor de inning van de gages. In het Engelse recht werd de vracht tot in de negentiende eeuw beschouwd als “the mother of wages”, maar in het hedendaagse zeerecht is de verbondenheid met de verdiende vrachtpenningen verdwenen⁸⁰¹. Ten derde moet met Flach worden gewezen op de veranderde rol van de reis als zelfstandige factor van economisch en financieel belang en op de wijziging van de praktijk in de tijd van de zeilvaart van één gezamenlijke bevrachting voor één reis met één aanzienlijke vordering⁸⁰². Dit verlies aan relevantie van de zeereis als juridische eenheid wordt overigens ook in andere domeinen van het zeerecht vastgesteld. Ten vierde zal de in het geciteerde artikel 24, § 4 van de Zeewet beschreven specifieke situatie waarbij de vracht zich nog in handen van de kapitein bevindt, zich in de praktijk nog nauwelijks voordoen. Ten vijfde is het voorrecht op de vracht heden internationaal zeker niet algemeen verbreid, en bestaat het ook niet in de meeste buurlanden van België. Ten zesde toont de praktijk aan dat de hypothecaire schuldeisers in de praktijk zelf rechten op de vracht bedingen als voorwaarde om een krediet toe te staan; reeds bij de voorbereiding van het

⁷⁹⁶ Vgl. Rodière LN, 174, nr. 141.

⁷⁹⁷ Zie art. 2 Scheepsvoorrechtenverdrag 1926. In de parlementaire werken werd een verband gezocht met het regime van de grondbypotheek: zie *Parl. St.*, Kamer, 1904-05, nr. 60, 11.

⁷⁹⁸ Belgian Maritime Law Association, “Reply”, in *International Maritime Committee, XXVIIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 133.

⁷⁹⁹ Zie Flach, 56.

⁸⁰⁰ Antapassis, A.M., “Les privilèges maritimes et le droit international privé hellénique”, in LA Roland, (1), 4, nr. 3.

⁸⁰¹ Zie Flach, 87, met verwijzing naar Thomas.

⁸⁰² Flach, 56.

Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 werd een wettelijk voorrecht op de vracht beschouwd als een belangrijke hinderpaal hiervoor⁸⁰³. Het faciliteren van deze praktijk met het oog op nieuwe investeringen is van groter economisch belang dan het handhaven in de wet van een bevoorrecht die maar van marginaal nut is. De schrapping verhoogt dus de aantrekkelijkheid van het Belgisch recht voor de scheepsfinancier zonder andere belangen te schaden. Tegelijkertijd wordt de Belgische wetgeving vereenvoudigd.

3.449. De schrapping van het voorrecht op de aan de scheepseigenaar verschuldigde schadevergoedingen kan op analoge motieven worden gesteund. In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 4) bepaalt artikel 23, § 2, eerste lid van de Zeewet dat het toebehoren van het schip, waarop de voorrechten mede slaan, omvatten:

- 1° de vergoeding aan de eigenaar verschuldigd wegens niet herstelde stoffelijke schade aan het schip of wegens verlies van vracht;*
- 2° de vergoeding aan de eigenaar verschuldigd voor gemene averij, voor zover deze bestaat hetzij in niet-herstelde stoffelijke schade aan het schip, hetzij in verlies van vracht;*
- 3° het loon aan de eigenaar verschuldigd wegens hulpverlening of berging voor het einde van de reis, na aftrek van de bedragen toegekend aan de kapitein en andere personen in dienst van het schip.*

Daargelaten dat deze tekst ongelukkig en in strijd met de normale zeerechtelijke betekenis van dat woord⁸⁰⁴ gewaagt van een toebehoren waar het in werkelijkheid om een zakelijke subrogatie of zaakvervangende gaat⁸⁰⁵, moet worden vastgesteld dat in de praktijk nauwelijks op de bevoorrecht aanspraak wordt gemaakt⁸⁰⁶. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 zowel als het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 de zakelijke subrogatie niet meer vermelden en daardoor onmogelijk wensen te maken⁸⁰⁷. Het Nederlandse voorbeeld, waar de zakelijke subrogatie nog wel is behouden, maakt dan weer duidelijk dat het behoud in de wetgeving aanleiding geeft tot heel wat moeilijkheden en o.m. noopt tot een regeling van de uitoefening van het scheepsvoorrecht op de vergoedingen wanneer de desbetreffende vorderingen worden overgedragen of verpand⁸⁰⁸. Gelet op het gebrek aan praktisch belang en de recente internationale tendensen lijkt het niet de moeite te lonen dergelijke ingewikkelde regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. Ingevolge het hierboven reeds toegelichte artikel 3.33, § 2 is artikel 10 van de Hypotheekwet in alle geval niet van toepassing.

3.450. Wat betreft de aan de scheepseigenaar verschuldigde verzekeringsvergoedingen is het steeds zo geweest dat er geen scheepsvoorrechten op kunnen worden uitgeoefend. Dit is o.m. de situatie onder het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 4, voorlaatste lid), de Zeewet (art. 23, § 2, voorlaatste lid) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 10.2). Er is dan ook geen aanleiding om hieromtrent een bijzondere bepaling in te voegen.

⁸⁰³ Asser, 80, nr. 8.

⁸⁰⁴ Asser, 82, nr. 8.

⁸⁰⁵ Rodière LN, 185, nr. 154, vn. 1.

⁸⁰⁶ Flach, 50.

⁸⁰⁷ Zie Flach, 50.

⁸⁰⁸ Flach, 52-53.

A) WETTEKST

3.451.

Artikel 3.45. Uitsluiting van voorrechten voor bepaalde soorten schade

In afwijking van artikel 3.44 is geen scheepsvoorrecht verbonden aan de vorderingen die betrekking hebben op:

1° schade in verband met het vervoer over zee van olie, bunkerolie of andere gevaarlijke of schadelijke stoffen waarvoor aan de schuldeiser een vergoeding verschuldigd is op grond van een internationaal verdrag of een nationale wet waardoor een objectieve aansprakelijkheid wordt ingevoerd alsmede een verplichte verzekering of een andere zekerheid;

2° schade als gevolg van de radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met toxische, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van hetzij nucleaire brandstof, hetzij radioactieve producten of afval.

B) TOELICHTING

3.452. In navolging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 4.2) en vooral van de meer gesofisticeerde⁸⁰⁹ tekst van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 4.2) wordt bevoorrecht uitgesloten voor vorderingen i.v.m. schade door olievervoer of vervoer van gevaarlijke of schadelijke stoffen waaromtrent de schadelijders beschermd worden door objectieve aansprakelijkheidsregimes gecombineerd met verplichte verzekering of andere zekerheidsmechanismen. Een gelijkaardige uitsluiting geldt i.v.m. nucleaire schade. In de voorgestelde tekst is, ten opzichte van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, en het recentere Bunkerverdrag in aanmerking nemend, een verwijzing naar schade door bunkerolie toegevoegd.

3.453. De opstellers van de vermelde recente verdragen hebben een scheepsvoorrecht onnodig geacht in het licht van de alternatieve bescherming van de schadelijders waarnaar de voorgestelde tekst verwijst; wanneer de alternatieve regimes evenwel niet leiden tot een daadwerkelijke (weze het beperkte) vergoeding, kan toch op een scheepsvoorrecht worden teruggevallen⁸¹⁰. Hierbij dient ook aangetekend dat bij de bedoelde schadegevallen in de regel geen te hoge verwachtingen mogen worden gesteld in de waarde van het schip als onderpand; een reden te meer waarom de principiële uitsluiting verantwoord is.

⁸⁰⁹ Zie nader Berlingieri 1997, 252-253; Czerwenka, B., "Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken", *Transportrecht*, 1994, (213), 220-221.

⁸¹⁰ Czerwenka, B., "Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken", *Transportrecht*, 1994, (213), 220-221; Flach, 210.

B.3.3. ARTIKEL 3.46. RANG BOVEN SCHEEPSHYPOTHEKEN

A) WETTEKST

3.454.

Artikel 3.46. Rang boven scheepshypotheken

De scheepsvoorrechten gaan altijd boven scheepshypotheken, erkende scheepsverbanden en inschrijfbaar of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard en een inpandgeving bedoeld in artikel 3.35, § 2.

B) TOELICHTING

3.455. De voorgestelde tekst herneemt een reeds in artikel 19, tweede zin, *in fine* van de Zeewet verwoord principe, dat voortkwam uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 3) en o.m. hernomen is in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 5)⁸¹¹. Uiteraard geldt de voorrang, conform de IPR-regel vervat in artikel 3.32, alleen voor de naar Belgisch recht bestaande scheepsvoorrechten.

B.3.4. ARTIKEL 3.47. ONDERLINGE RANG

A) WETTEKST

3.456.

Artikel 3.47. Onderlinge rang

§ 1. De bevoorrechte schuldeisers worden gerangschikt en betaald volgens de door de volgende paragrafen bepaalde rang van hun schuldvordering.

§ 2. Bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

Schuldvorderingen uit een arbeidsovereenkomst aangaan voor verscheidene reizen, staan met de schuldvorderingen van de laatste reis evenwel in rang gelijk.

§ 3. Schuldvorderingen die overeenkomstig § 2 dezelfde rang genieten, nemen onderling rang in naar de volgorde waarin zij in artikel 3.44 zijn vermeld.

De schuldvorderingen vermeld onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk.

In afwijking van het vorige lid, worden schuldvorderingen bedoeld in artikel 3.44, § 1, 2° in die categorie bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn. Schuldvorderingen die betrekking hebben op eenzelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

§ 4. Indien de opbrengst ontoereikend is, worden de in rang gelijkstaande vorderingen betaald naar evenredigheid.

⁸¹¹ Zie nader Berlingieri 1997, 253-255.

B) TOELICHTING

3.457. De voorgestelde regeling herneemt in wezen deze van de Zeewet (art. 20 en 24, § 1-2), welke strookt met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 5-6). De hoofdregel is de voorrang van de schuldvorderingen ontstaan tijdens de laatste reis. Deze regeling dient een dubbel doel: zij zet de bevoorrechte schuldeisers aan tot snelle actie, en beloont de meest recente schuldeisers aan wie het behoud van het onderpand te danken is⁸¹². Het behoud van dit principe is niet alleen verdedigbaar omwille van de wetgevende continuïteit, maar ook omdat de alternatieve oplossingen vervat in o.m. het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, die de voorrang primair laten afhangen van de aard van de schuldvorderingen, ongeacht de reis tijdens welke zij ontstaan zijn, en een bijzonder gunstige positie verlenen aan de bergers⁸¹³, de zonet vermelde dubbele doelstelling en ook de betrokken Belgische belangen minder goed dienen.

3.458. De enige moeilijkheid is de definitie van het begrip reis⁸¹⁴ in de zin van § 2. De toelichting in de bestaande rechtsleer is onbevredigend en geeft het laatste woord aan de rechter⁸¹⁵. In België en andere landen is weinig of geen rechtspraak voorhanden. In Italië werd geargumenteed dat een reis in de regelmatige lijnvaart verloopt tussen de twee extreme aanloophavens, en dat een reis in het vervoer onder C/P de verplaatsingen met lading en in ballast omvat⁸¹⁶. Het is wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek een duidelijke en hanteerbare definitie op te nemen. Gelet op het hedendaagse scheepvaartbedrijf, dat wordt gekenmerkt door flexibiliteit en snelheid, en waarin een scheepsreis veel minder is te zien als één in de tijd afgebakende en economisch min of meer zelfstandige expeditie⁸¹⁷, ligt het voor de hand het begrip reis eenvoudig op te vatten als een verplaatsing van één haven naar een andere, zodat alleen verhalingen binnen één havengebied niet als reis gelden. Ten einde dit duidelijk te maken, is het begrip reis in artikel 3.1, 22° uitdrukkelijk gedefinieerd.

3.459. I.v.m. het tweede lid van § 2 dient te worden gepreciseerd dat het geen afbreuk doet aan de wettelijke regel luidens welke overeenkomsten voor de arbeid aan boord van Belgische zeevisserijschepen steeds per reis worden gesloten⁸¹⁸.

3.460. Wat betreft de in § 3 bedoelde rangschikking, weze voor zover als nodig bevestigd dat de indeling in litterae binnen de genummerde categorieën geen invloed op de rangschikking heeft. Deze indeling in litterae is alleen toegepast met het oog op de terugverwijzingen in artikel 3.55 betreffende het tenietgaan door verval.

⁸¹² Bonassies-Scapel, 404, nr. 584; zie ook Rodière, LN, 192, nr. 161.

⁸¹³ Zie nader Berlingieri 1997, 255-256.

⁸¹⁴ Zie reeds, ter gelegenheid van de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967, Asser, 81, nr. 8.

⁸¹⁵ Smeesters-Winkelmolen, I, 71-72, nr. 48; Straatman, Art. 24 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 4, nr. 2. Ook in andere contexten wordt sedert lang met de betekenis van het begrip reis geworsteld: zie bijv. *Bulletin de l'Association Belge pour l'unification du droit maritime*, 1989, nr. 3, XXII. In art. 194 van de *Code de commerce* was een definitie opgenomen (zie daarover o.m. Locré, J.G., *Esprit du Code de commerce*, III, Parijs, Garnery, 1811, 26-30).

⁸¹⁶ CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 5.

⁸¹⁷ Vgl. de zienswijze van de Duitse hervormingscommissie (weliswaar in de context van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein):

Als Anknüpfungspunkt für den Umfang der Vertretungsmacht wurde der „Betrieb des Schiffes“ gewählt, dem die gleiche Bedeutung wie in den §§ 476 und 477 HGB-E zukommen soll. Bewusst abgesehen wurde davon, entsprechend dem geltenden Recht für den Umfang der Vertretungsmacht daran anzuknüpfen, welche Maßnahmen zur Ausführung einer konkreten Reise erforderlich sind. Gegen eine solche Anknüpfung sprach insbesondere, dass der Begriff der „Reise“ nicht mehr den Gegebenheiten der modernen Seeschifffahrt entspricht und schwierige Abgrenzungsprobleme hervorruft (Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, 90).

⁸¹⁸ Zie art. 8, eerste lid Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003.

3.461. In de voorgestelde bepaling is de regel van artikel 24, § 3 van de Zeewet niet overgenomen. In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 7) preciseert deze laatste wetsbepaling dat bij de verdeling van de opbrengst van de verkoop der bij voorrecht verbonden zaken de bevoorrechte schuldeisers kunnen opkomen voor het totaal bedrag van hun schuldvorderingen, met dien verstande dat daarop geen vermindering wordt toegepast volgens de regels van de aansprakelijkheidsbeperking, maar hun ook geen hoger bedrag wordt uitgekeerd dan krachtens die regels verschuldigd is. De regel is destijds in voornoemd verdrag opgenomen op vraag van de Duitse delegatie, die meende dat de regels inzake beperking van aansprakelijkheid de onderlinge verdeling tussen de schuldeisers na gedwongen verkoop van het schip niet mochten verstoren⁸¹⁹.

In de recentere verdragen is deze specifieke regel weggelaten. Waarschijnlijk moet dit worden gezien tegen de achtergrond van de steeds voortschrijdende loskoppeling van de regeling van de maritieme voorrechten van die van de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, en vooral van de sinds het Aansprakelijkheidsverdrag 1957 geldende regel dat een limitatiefonds wordt verdeeld zonder met scheepsvoorrechten rekening te houden. Bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 werd alleszins gesuggereerd dat het vermelde artikel 7, samengelezen met artikel 4 van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 impliceert dat bij dergelijke verdeling wel degelijk met voorrechten rekening moet worden gehouden⁸²⁰. Deze interpretatie kan echter bezwaarlijk op de bedoelde verdragsbepalingen worden gesteund. Het mogelijke conflict tussen de op de twee materies betrekking hebbende verdragsregelingen werd in de recente verdragen alleszins opgelost op een meer algemene manier. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 liet de verdragsstaten toe om een voorbehoud te formuleren nopens de toepassing van het Aansprakelijkheidsverdrag 1957 (art. 14.2)⁸²¹, terwijl het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 nog meer algemeen bepaalt dat het geen afbreuk doet aan de toepassing van een internationaal verdrag of nationale wetgeving betreffende de beperking van aansprakelijkheid (art. 15)⁸²².

De in artikel 24, § 3 van de Zeewet vervatte regel heeft in België blijkbaar weinig of geen aanleiding gegeven tot toepassing in de rechtspraak. Desalniettemin wordt hij in recente rechtsleer nog steeds beschouwd als een belangrijke precisering⁸²³. Merkwaardig is dat hij, ofschoon het land tot vandaag door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 gebonden is, in de Franse *Loi* n° 67-5 is weggelaten. De Luxemburgse wetgever heeft de regel in 1990 echter nog uit de Belgische Zeewet overgeschreven⁸²⁴. In de andere buurlanden, die geen partij zijn bij voornoemd verdrag, is de regel niet in de wetgeving terug te vinden.

Dat een schuldeiser bij de uitoefening van zijn scheepsvoorrecht n.a.v. een gedwongen verkoop van een schip, zoals artikel 24, § 3 Zeewet bepaalt, geen rekening moet houden met de beperking van aansprakelijkheid, is evident aangezien zijn verhaalsobject per definitie het te verkopen schip is, en niet het overeenkomstig de regelen inzake de aansprakelijkheidsbeperking berekende of daadwerkelijk gestorte limitatiebedrag. Er is geen aanleiding om speciaal in de wet te bepalen dat de bevoorrechte schuldeisers bij uitwinning aanspraak kunnen maken op betaling van hun volledige vordering, want alleen een afwijking daarvan zou een wetsbepaling vergen.

⁸¹⁹ Zie nader Smeesters-Winkelmolen, 72-74, nr. 49.

⁸²⁰ Asser, 86, nr. 8.

⁸²¹ Bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 sprak de BVZ zich blijkbaar niet expliciet over het lot van art. 7 van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 uit (zie Belgian Maritime Law Association, "Reply", in International Maritime Committee, *XXVIIIth Conference New York*, Antwerpen, s.d., 134).

⁸²² Voor de achtergrond, zie Berlingieri 1997, 283-285 en ook Comité Maritime International, 1985 *Lisboa I*, s.l., 94-97.

⁸²³ Straatman, Art. 24 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 4-5.

⁸²⁴ Art. 41(3) van de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois*.

De tweede in artikel 24, § 3 van de Zeewet opgenomen regel die zegt dat de schuldeiser niet meer kan ontvangen dan het maximale beperkingsbedrag dat de scheepseigenaar hem zou kunnen tegenwerpen, kan bezwaarlijk in het huidige zeerecht worden ingepast. Anders dan het CMI suggereerde is de reden niet zozeer dat hij zou indruisen tegen de regel dat de schuldeisers bij de verdeling van een limitatiefonds *pari passu* aantreden. Eerder rijst het bezwaar dat het recht op beperking van aansprakelijkheid, buiten de procedure van de vereffening van het fonds, in België en in diverse andere landen, en in overeenstemming met het LLMC-Verdrag (art. 10), moet en kan worden ingeroepen als verweermiddel in de procedures ten gronde die aan de rangregeling voorafgaan. Eens de gegrondheid van de bij de rangregeling in aanmerking te nemen vorderingen is beoordeeld, moet de verdeling van de beschikbare opbrengst kunnen gebeuren zonder dat de scheepseigenaar opnieuw een debat over de aansprakelijkheidslimiet kan openen. In het stadium van de verdeling van de opbrengst kan de aansprakelijkheidsbeperking, anders dan artikel 24, § 3 Zeewet lijkt te impliceren, dus niet meer aan de orde komen.

Om deze twee redenen – overbodigheid van de eerste in artikel 24, § 3 Zeewet opgenomen regel, en onverenigbaarheid met het huidige zeerecht van de tweede – wordt voorgesteld deze bepaling niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek te over te nemen.

3.462. De in artikel 24, § 6 van de Zeewet vastgelegde voorrang van het bijzonder voorrecht voor de sociale zekerheidsbijdragen boven het algemene voorrecht van de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden is evenmin overgenomen, omdat voormeld bijzonder voorrecht wordt afgeschaft⁸²⁵. Daarenboven ging bedoelde bepaling van de Zeewet in tegen het vaststaande, hier bekrachtigde principe dat op schepen geen algemene voorrechten van gemeen recht kunnen worden uitgeoefend (zie ook art. 3.35).

B.3.5. ARTIKEL 3.48. OORZAKEN VAN TENIETGAAN

A) WETTEKST

3.463.

Artikel 3.48. Oorzaken van tenietgaan

Behalve in de gevallen bedoeld in artikel 3.40, gaan de scheepsvoorrechten teniet:

1° door het verloop van een vervaltermijn van één jaar;

2° door de vorming van een beperkingsfonds als bedoeld in artikel [...].

B) TOELICHTING

3.464. De voorgestelde bepaling verwijst naar de gemeenschappelijke regels i.v.m. het tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypothecken vervat in artikel 3.40, en voegt er dan twee oorzaken van tenietgaan aan toe die alleen gelden voor scheepsvoorrechten. De bijzondere regeling uit artikel 37, tweede lid van de Zeewet m.b.t. kapiteinsovereenkomsten is niet overgenomen omdat het desbetreffende voorrecht werd geschrapt.

3.465. Het CMI meent sedert lang dat de vorming van een limitatiefonds overeenkomstig het LLMC-Verdrag een afzonderlijke grond van tenietgaan van maritieme voorrechten uitmaakt, aangezien vermeld verdrag uitsluit dat bij de verdeling van het fonds met dergelijke voorrechten

⁸²⁵ Zie *supra*, nrs. 3.346-3.347.

rekening wordt gehouden⁸²⁶. In diverse landen waaronder Frankrijk⁸²⁷ wordt deze opvatting gedeeld, omdat de uitoefening van een scheepsvoorrecht ondenkbaar is van zodra een limitatiefonds is gevormd. Omwille van de rechtszekerheid is het derhalve nuttig om dit principe in de wet te bevestigen. De verwijzing in artikel 3.40, 2° dient te worden aangevuld overeenkomstig de tekstvoorstellen opgenomen in Blauwboek 4. Uiteraard doet de vorming van het fonds slechts het scheepsvoorrecht teniet van de schuldeiser ten overstaan van wie de vorming van het fonds de beperking kan invoeren.

B.3.6. ARTIKEL 3.49. TENIETGAAN DOOR VRIJWILLIGE VERVREEMDING

A) WETTEKST

3.466.

Artikel 3.49. Tenietgaan door vrijwillige vervreemding

De scheepsvoorrechten gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits:

1° de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 3.77;

2° de vervreemding tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt:

a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

b) in een nationaal verspreid dagblad;

c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in Antwerpen, hetzij verschijnt in de thuishaven van het schip; en

d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze;

3° de schuldeiser binnen een maand na de inschrijving of na de laatste bekendmaking geen verzet betekent aan de vroegere of aan de nieuwe eigenaar.

Het recht van voorrang van de schuldeiser blijft echter bestaan op de koopprijs, zolang deze niet is betaald of verdeeld.

B) TOELICHTING

3.467. De voorgestelde bepaling neemt artikel 38 van de Zeewet over, dat in lijn is met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 9, vierde lid). Er is geen aanleiding gebleken om ter zake fundamenteel te innoveren. De huidige Belgische regeling is te verkiezen boven de Franse, die alleen in een publicatie in het scheepsregister voorziet, en in hoofde van de bevoorrechte schuldeiser dus een grote waakzaamheid veronderstelt⁸²⁸. Om de publicatie in het belang van de schuldeisers nog efficiënter te maken, worden de bekendmakingsvoorschriften aangescherpt. Ook is in de mogelijkheid voorzien dat de Koning een bijkomende bekendmaking voorschrijft. Hierbij is gedacht aan een eenvoudig raadpleegbare melding op de website van het Belgisch Scheepsregister.

⁸²⁶ Asser, 81, nr. 8; CMI-document MLM-1926/1967-27 IV-1983, 3-4 en inz. 8-9.

⁸²⁷ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 402-403, nr. 580; Remond-Gouilloud, 175, nr. 281; Rodière-du Pontavice, 113, nr. 134; Vialard, 305, nr. 357; vgl. nochtans Rodière LN, 192, nr. 159.

⁸²⁸ Bonassies-Scapel, 402, nr. 579. De termijn is in Frankrijk weliswaar twee maanden (art. 40 *Loi* n° 67-5).

A) WETTEKST

3.468.

Artikel 3.50. Tenietgaan door verval

§ 1. De in artikel 3.48, 1° bedoelde vervalltermijn loopt:

1° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 1°, van de dag waarop de arbeidsovereenkomst is beëindigd of, in het geval van overlijden of letselschade, van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

2° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 2°, a), van de dag waarop de verrichtingen beëindigd zijn;

3° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 2°, b), van de dag waarop de bijdrage opeisbaar is;

4° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 3°, a), van de dag waarop de schade veroorzaakt is;

5° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 3°, b), van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

6° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 3°, c), van de dag waarop de lading of de bagage is of moest worden afgeleverd.

§ 2. Het verloop van de in artikel 3.48, 1° bedoelde vervalltermijn doet het scheepsvoorrecht niet teniet indien:

1° door een bevoorrechte schuldeiser voor de afloop ervan een bewarend beslag op het schip wordt gelegd dat wordt gehandhaafd en leidt tot de gedwongen verkoop; of

2° voor de afloop ervan op het schip uitvoerend beslag wordt gelegd; of

3° bewarend of uitvoerend beslag op het schip wordt verhinderd door de wet, in welk geval de vervalltermijn gedurende de verhindering niet loopt.

B) TOELICHTING

3.469. Artikel 37, tweede lid van de Zeewet bepaalt dat de voorrechten tenietgaan door verloop van één jaar. Gezaghebbende rechtsleer en recente rechtspraak stellen dat het gaat om een vervalltermijn, die op strakke wijze bepaalt binnen welke tijd een partij haar rechten moet uitoefenen, en niet om een verjaringstermijn die vatbaar is voor schorsing of stuiting⁸²⁹. Het uitoefenen van het voorrecht gebeurt meer bepaald door het leggen van beslag op het schip⁸³⁰. Dit is geen stuitingsdaad maar een handeling waardoor het voorrecht wordt uitgeoefend. Het beslag mag ook een bewarend beslag zijn, maar het moet worden gehandhaafd⁸³¹. Het komt wenselijk voor deze zienswijzen uitdrukkelijk in de wettekst te bevestigen. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de in principe met het Belgisch recht overeenstemmende formulering in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 8) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 9)⁸³².

⁸²⁹ Gent, 4 juni 2007, *NjW* 2007, 937, met noot ES, *TBH* 2008, 634, met noot Stevens, F., “Een voorrecht voor loodsgelden ?”; De Page-Dekkers VII, 225, nrs. 291-292; Roland-Huybrechts-Roland, 88-91, nr. 11, inz. *in fine*, Straatman, Art. 37 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 5, nr. 6; voor Frankrijk, vgl. Bonassies-Scapel, 401-402, nr. 578; Rodière LN, 189-190, nr. 158; Tetley MLAC, 907-908. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 laat de kwestie over aan nationaal recht (zie inz. art. 9, voorlaatste lid).

⁸³⁰ Gent, 4 juni 2007, *NjW* 2007, 937, met noot ES, *TBH* 2008, 634, met noot Stevens, F., “Een voorrecht voor loodsgelden ?”.

⁸³¹ Roland-Huybrechts-Roland, 91, nr. 11; Straatman, Art. 37 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 5, nr. 6.

⁸³² Zie hierover Berlingieri 1997, 264-268.

Laatstgenoemd verdrag bepaalt dat de maritieme voorrechten tenietgaan na verloop van één jaar tenzij het schip, voor de afloop van deze termijn, in beslag is genomen en dit beslag leidt tot een gedwongen verkoop; de tekst sluit schorsing en stuiting uitdrukkelijk uit.

3.470. Het weze bevestigt dat het beslag op initiatief van één schuldeiser het tenietgaan voorkomt van de scheepsvoorrechten van alle andere schuldeisers⁸³³.

3.471. De voorgestelde regeling vergt een wijziging van (het mede naar het Belgisch Scheepvaartwetboek over te hevelen) artikel 1662 Ger. W., dat gewaagt van het ophouden van de “verjaring” van het voorrecht vanaf de datum waarop de aangifte van schuldvordering in de procedure van vereffening-verdeling verzonden is.

3.472. In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 9, tweede lid) bevat de huidige Zeewet (art. 37) een gedifferentieerde regeling omtrent het aanvangen van de vervaltermijn. In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 9.2) is een eenvoudiger regeling opgenomen: de éénjarige vervaltermijn begint te lopen wanneer de bevoorrechte schuldvorderingen ontstaan, behalve voor de sociale voorrechten, waarvoor de termijn maar aanvangt bij de afmonstering. Het verdient de voorkeur de preciezere regeling van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 te behouden met toevoeging van een bijzondere regel voor de sociale scheepsvoorrechten. Uiteraard werd de formulering van de voorgestelde wettekst aangepast aan de nieuwe, in artikel 3.44 opgenomen lijst van de scheepsvoorrechten⁸³⁴.

3.473. Eerder heeft de Belgische wetgever gebruik gemaakt van de door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geboden mogelijkheid om de vervaltermijn tot drie jaar te verlengen indien het schip niet in beslag kon worden genomen. Artikel 37, laatste lid van de Zeewet bepaalt inderdaad:

Wanneer de eiser het bezwaarde schip niet in beslag heeft kunnen nemen in de territoriale wateren van de Staat waar hij zijn woonplaats of zijn hoofdverblijf heeft, wordt de hiervoren gestelde termijn verlengd tot ten hoogste drie jaar te rekenen van het ontstaan van de schuldvordering.

Geen van de andere verdragen inzake voorrechten op zee- of binnenschepen kent een aldus geformuleerde verlengingsmogelijkheid. Van de door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geboden verlengingsmogelijkheid blijken bovendien erg weinig landen gebruik te hebben gemaakt. In Europa is het Italiaanse wetboek uit 1942 te vermelden⁸³⁵ en in een door het CMI in 1983 gepubliceerd onderzoek werd daarnaast alleen Polen aangehaald⁸³⁶. Frankrijk, dat zoals België partij is bij de verdragsregeling van 1926, houdt het steeds op één jaar. Het enige buurland dat de verlenging invoerde is Luxemburg⁸³⁷, dat de Belgische wetgeving in 1990 grotendeels letterlijk overnam en de kwestie wellicht niet speciaal heeft overwogen.

Bovendien geeft de interpretatie van de bepaling aanleiding tot moeilijkheden, want het is niet duidelijk welke soort van onmogelijkheid tot beslag bedoeld wordt; wellicht volstaat een feitelijke onmogelijkheid die bijv. kan bestaan in het feit dat het schip nooit in de territoriale wateren

⁸³³ Zie Berlingieri 1997, 266.

⁸³⁴ Over de in art. 3.50 gebruikte nummers en letters, zie *supra*, nr. 3.460.

⁸³⁵ Art. 558, laatste lid van de *Codice della navigazione* bepaalt:

I termini suddetti sono sospesi finché la nave gravata di privilegi non abbia potuto essere sequestrata o pignorata nelle acque territoriali della Repubblica; ma tale sospensione non può oltrepassare i tre anni dal giorno in cui il credito è sorto.

Voor andere voorbeelden, zie het overzicht uit 1980 in Rodière LN, 190, nr. 158.

⁸³⁶ CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 6.

⁸³⁷ Art. 54, laatste lid van de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois*.

aanwezig was of te kortstondig om er beslag op te leggen⁸³⁸. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 8.2) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 9.2) bepalen dat de vervaltermijn niet loopt gedurende de periode waarin het de bevoorrechte schuldeiser om juridische redenen (“by law”) onmogelijk was om het schip in beslag te nemen. De onmogelijkheid moet dus voortvloeien uit een wettelijk verbod tot inbeslagname⁸³⁹. Hierbij werd gedacht aan de landen waar een schip waarop reeds beslag is gelegd, niet het voorwerp kan zijn van een tweede beslag⁸⁴⁰.

Er zijn ook landen, waaronder Nederland, waar geen enkele verlengingsmogelijkheid geldt⁸⁴¹.

Op basis van wat voorafgaat moet worden vastgesteld dat België momenteel een opvallende internationale uitzonderingspositie inneemt, die bovendien afsteekt tegen de recentere verdragsregimes. Deze afwijking schaadt de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag. Drie jaar na het ontstaan van de schuldvordering kunnen de hypothecaire schuldeiser en de koper van het schip immers nog steeds worden geconfronteerd met hen volledig onbekende voorrechten voor vorderingen die samen zeer hoog kunnen oplopen. Gelet op de tijdens de voorbereiding van de recentere verdragsregimes gedane vaststelling dat een algemene vervaltermijn van twee jaar reeds onaanvaardbaar is voor scheepsfinanciers⁸⁴², is een verlenging tot drie jaar bij feitelijke onmogelijkheid tot beslag als excessief te beschouwen. Dit springt nog meer in het oog in het licht van de in het zeerecht bestaande korte verjaringstermijnen voor de schuldvorderingen zelf. Daarenboven valt te wijzen op de snelheid van de hedendaagse communicatiemiddelen, die inactie gedurende drie jaar tot een onwaarschijnlijke hypothese maakt.

Om al deze redenen is het wenselijk de verlenging van de éénjarige termijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor te behouden voor gevallen van wettelijke onmogelijkheid tot inbeslagname. Ook voor België zal het mogelijk gaan om uitdrukkelijk in bijzondere publiekrechtelijke regelgeving neergelegde beletselen⁸⁴³. Dit strookt met de verdragsregelingen van 1967 en 1993, geeft de hypothecaire schuldeisers en de scheepseigenaars meer zekerheid dan nu het geval is, maar komt de bevoorrechte schuldeisers nog altijd meer tegemoet dan het geval is in de landen zonder enige verlengingsmogelijkheid.

Uiteraard doet de voorgestelde wijziging geen afbreuk aan de beslagmogelijkheid zelf. Alleen de gevallen van verlenging van de duurtijd van het voorrecht worden ingevolge de hier toegelichte nieuwe bepaling beperkt. De betrokken schuldeiser wordt na verloop van de niet-verlengde vervaltermijn van één jaar een chirografaire schuldeiser⁸⁴⁴.

⁸³⁸ Zie Straatman, Art. 37 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 4, nr. 4.

⁸³⁹ Czerwenka, B., “Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken”, *Transportrecht*, 1994, (213), 223.

⁸⁴⁰ Zie nader Berlingieri 1997, 266-267.

⁸⁴¹ Art. 8:219 en 8:829 NBW.

⁸⁴² Berlingieri 1997, 265.

⁸⁴³ Het verbod van tweede beslag neergelegd in art. 1469, § 3 Ger.W. betreft beslag door dezelfde schuldeiser voor dezelfde vordering. Zie ook art. 1473 Ger.W.

⁸⁴⁴ Vgl. Smeesters-Winkelmolen I, 80-81, nr. 56.

B.4. SCHEEPSRETENTIERECHTEN

B.4.1. ARTIKEL 3.51. SCHEEPSRETENTIERECHT VAN DE SCHEEPSWERF

A) WETTEKST

3.474.

Afdeling 4 – Scheepsretentierechten

Artikel 3.51. Scheepsretentierecht van de scheepswerf

§ 1. Behoudens afwijkend beding beschikt de scheepswerf over een scheepsretentierecht.

§ 2. Het scheepsretentierecht geeft de scheepswerf het recht om de afgifte van het schip dat hij in zijn bezit heeft en waarop zijn schuldvordering betrekking heeft op te schorten totdat deze vordering is voldaan.

§ 3. In geval van gedwongen verkoop van het schip, moet de scheepswerf het schip aan de koper afgeven. De scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven, heeft evenwel recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvoorrangrecht en een scheepsvoorrecht zijn betaald doch voordat de scheepshypothekhouders worden voldaan.

§ 4. Het scheepsretentierecht gaat teniet wanneer het schip, anders dan ten gevolge van beslag, ophoudt zich in het bezit van de scheepswerf te bevinden.

B) TOELICHTING

3.475. Zoals hierboven reeds werd aangekondigd en gemotiveerd⁸⁴⁵, is het nuttig om, overeenkomstig het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (art. 6) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 7) een retentierecht toe te kennen aan de scheepsbouwer en de scheepshersteller. De in de verdragen opgenomen formulering is enigszins vereenvoudigd. Het begrip “scheepswerf” is impliciet gedefinieerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.1, 17°-20°.

3.476. De vermelding “Behoudens afwijkend beding” in § 1 laat – uitsluitend – toe dat de scheepswerf contractueel van het scheepsretentierecht afziet. Een uitbreiding is niet mogelijk (zie overigens het volgende artikel).

3.477. In § 2 wordt de draagwijdte van het scheepsretentierecht gepreciseerd. De desbetreffende formulering is geïnspireerd door de in het gemeen recht gangbare definitie van het retentierecht⁸⁴⁶. De voorgestelde bepaling regelt niets i.v.m. gemeenrechtelijke retentierechten op andere zaken dan het eigenlijke schip.

3.478. Omtrent de inschrijving van het retentierecht wordt verwezen naar het hieronder toegelichte artikel 3.77, § 1. Het tijdstip van de inschrijving is zonder belang opdat het in § 3, tweede zin van het hier toegelichte artikel kan spelen.

⁸⁴⁵ Zie *supra*, nrs. 3.366-3.369.

⁸⁴⁶ Zie o.m. Dirix, E., “Retentierecht”, OVH, Afl. 18 (juli 1999), 3, nr. 1; Dirix-De Corte, 371, nr. 542.

B.4.2. ARTIKEL 3.52. ANDERE RETENTIERECHTEN

A) WETTEKST

3.479.

Artikel 3.52. Andere retentierechten

Andere retentierechten dan dit bedoeld in artikel 3.51 kunnen niet aan derden worden tegengesteld.

B) TOELICHTING

3.480. De voorgestelde bepaling maakt duidelijk dat, hoewel de uitoefening van andere retentierechten dan het in het vorige artikel geregelde scheepsretentierecht denkbaar is, deze retentierechten niet aan hypothecaire schuldeisers kunnen worden tegengesteld. Hiervoor zijn er vier redenen. Ten eerste verlenen ook de hierboven besproken verdragsregimes uitsluitend een retentierecht aan de scheepsbouwer en de scheepshersteller. Ten tweede zou tegenstelbaarheid van andere retentierechten ingaan tegen de algemene doelstelling om waar mogelijk de positie van de hypothecaire schuldeiser te verbeteren. Ten derde is hierboven al vermeld dat de tegenstelbaarheid van retentierechten aan hypotheekhouders in het gemeen recht controversieel is⁸⁴⁷. Het is dus sowieso opportuun om hieromtrent bij wet rechtszekerheid te scheppen, en dit gebeurt door de in de voorgestelde bepalingen een duidelijke grens te trekken. Ten vierde gebiedt ook het beginsel van de vrijheid van scheepvaart dat de uitoefening van retentierechten niet onnodig wordt aangemoedigd.

B.5. SCHEEPSHYPOTHEKEN

B.5.1. ARTIKEL 3.53. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

3.481.

Afdeling 5 – Scheepshypotheken

Artikel 3.53. Andere regelgeving

Deze Afdeling doet geen afbreuk aan:

1° het Koninklijk Besluit nr. 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leeningen;

2° de Wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, voor zover zij op door een scheepshypotheek gewaarborgde kredieten van toepassing zijn.

⁸⁴⁷ Zie *supra*, nr. 3.368.

B) TOELICHTING

3.482. Gelet op het uit de brede definitie van het begrip schip in artikel 3.1, 1° volgende ruime toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek, verdient de verhouding tussen het nieuwe wetboek en de hoofdzakelijk op de bescherming van particulieren gerichte wetgeving betreffende het hypothecair krediet bijzondere aandacht. Bedoelde wetgeving is momenteel versnipperd en haar toepasselijkheid op scheepshypotheek is momenteel op onduidelijke en zelfs verwarrende wijze geregeld.

3.483. Vooreerst bepaalt artikel 1, eerste lid van het Koninklijk Besluit nr. 225 van 7 januari 1936 “tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de contrôle op de ondernemingen van hypothecaire leningen”⁸⁴⁸:

Zijn hypothecair, in den zin van en met het oog op de toepassing van dit besluit, de leening tegen interest en de kredietopening, gewaarborgd hetzij door hypotheek op een in België gelegen onroerend goed of op een in België geïmmatriculeerd zee- of binnenschip, hetzij door verpanding van een op dezelfde wijze gewaarborgde schuldvordering.

Ofschoon deze tekst de indruk wekt dat bedoeld K.B. nr. 225 een ruimer geldingsbereik heeft, neemt de meerderheid van de rechtsleer aan dat het uitsluitend van toepassing is op kredieten verstrekt voor andere dan beroepsdoeleinden⁸⁴⁹. Hoe deze meerderheidsvisie valt te rijmen met de uitdrukkelijke vermelding in het besluit van de scheepshypotheek, die ten tijde van de totstandkoming van de Zeewet en in feite tot op vandaag uitsluitend kan worden gevestigd op met winst oogmerk geëxploiteerde schepen, is onduidelijk. Alleszins kan moeilijk worden ontkend dat het K.B. nr. 225, luidens zijn eigen expliciete bewoordingen, ook geldt voor kredieten gewaarborgd door een scheepshypotheek. Het is niet verwonderlijk dat sommige commentatoren stellen dat het K.B. nr. 225 geldt voor leningen en kredietopeningen gewaarborgd door een scheepshypotheek “zonder onderscheid omtrent het doel van het krediet”⁸⁵⁰. In de rechtsleer wordt ook geponeerd dat het K.B. nr. 225 bijv. geldt voor hypothecaire kredieten met het oog op de aankoop van een pleziervaartuig⁸⁵¹, waarbij echter niet wordt ingegaan op de vraag of dergelijk pleziervaartuig overeenkomstig de scheepvaartwetgeving wel in aanmerking komt als onderpand van de hypotheek (het besluit gewaagt alleen van geïmmatriculeerde zee- en binnenschepen).

3.484. In principe is het K.B. nr. 225 heden nog steeds relevant, omdat de hieronder behandelde Wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet⁸⁵², die de materie nieuw regelde, enkele overgangsmaatregelen bevat, ten gevolge waarvan vroeger verleende kredieten onder het besluit blijven vallen⁸⁵³. Casier oppert dat het K.B. nr. 225 niet meer van toepassing is op kredieten

⁸⁴⁸ BS 6-7 januari 1936, bekrachtigd bij art. 1, 75° W. 4 mei 1936 (BS 7 mei 1936).

⁸⁴⁹ Meer bepaald zou het K.B. nr. 225 alleen gelden voor het kapitalisatiekrediet en niet voor het circulatiekrediet: zie art. 1, tweede lid en het Verslag aan de Koning bij het besluit en voorts o.m. Brussel, 28 september 1987, TBH 1989, 783; Casier, E., Art. 1 Hypothecair Krediet, OHRF, Afl. 22 (28 september 2005), 29, nr. 45 en de uitvoerige verwijzingen aldaar; De Page-Dekkers V, 178-179, nr. 168; Lettany, P., *Het consumentenkrediet. De Wet van 12 juni 1991*, Deurne, Kluwer, 1993, 16, nr. 19; Sourbron, P., “Hfdst. 1. Aan de wet onderworpen kredietovereenkomsten”, in Meulemans, D. en Schepers, G. (ed.), *De nieuwe Wet op het Hypothecair Krediet*, Antwerpen, Kluwer, 1993, (19), 23-24; Wymeersch, E., “Aspecten van het hypothecair krediet naar huidig en toekomstig recht”, in De Bruyn, M. e.a., *Kredietverlening en hypotheekleningen*, Deurne, Kluwer, 1992, (289), 297, nr. 11.

⁸⁵⁰ Rens, J.-L., “De wet op het hypothecair krediet”, *T.Not.*, 1993, (2), 3.

⁸⁵¹ Casier, E., Art. 1 Hypothecair Krediet, OHRF, Afl. 22 (28 september 2005), 38, nr. 60.

⁸⁵² BS 19 augustus 1992, zoals gewijzigd.

⁸⁵³ Art. 54 van de Wet bepaalt:

De ondernemingen ingeschreven of vrijgesteld van de inschrijving in uitvoering van het koninklijk besluit nr 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire

toegestaan na 1 januari 1993 met hypotheek op een zee- of binnenschip, omdat de Wet op het hypothecair krediet, die op die datum in werking trad, zelf niet meer voor die kredieten geldt, en de overgangperiode, zij het impliciet, uitsluitend betrekking had op kredieten die wél onder de nieuwe wet zouden vallen⁸⁵⁴. Er is echter ook geargumenteed dat het K.B. nr. 225 als opgeheven moet worden beschouwd⁸⁵⁵. Aangezien er alleszins geen sprake is van een expliciete opheffing en het buiten het bestek van de voorliggende herziening valt om het principiële lot van bedoeld besluit te bepalen, is er voorts nog van uitgegaan dat het besluit nog tot de rechtsorde behoort.

3.485. De toepasselijkheid op scheepshypotheek van de bedoelde Wet op het hypothecair krediet zelf is geregeld op een eerder complexe manier. Wat betreft Titel I van de wet, die het hypothecair krediet regelt, bepaalt artikel 1:

Deze titel is van toepassing op het hypothecair krediet bestemd voor het financieren van het verwerven of behouden van onroerende zekelijke rechten, toegekend aan een natuurlijke persoon die hoofdzakelijk handelt met een oogmerk dat geacht kan worden vreemd te zijn aan zijn handels-, beroeps- of ambachtelijke activiteiten en die, op het ogenblik van het sluiten van het contract, zijn gewone verblijfplaats in België heeft:

- a) hetzij door een kredietgever die zijn hoofdzetel of hoofdverblijfplaats in België heeft;*
- b) hetzij door een kredietgever die zijn hoofdzetel of hoofdverblijfplaats buiten België heeft op voorwaarde dat de overeenkomst is voorafgegaan in België door een bijzonder voorstel of publiciteit en dat de kredietnemer de voor de sluiting van de overeenkomst noodzakelijke handelingen in België verricht heeft.*

Vervolgens bepaalt artikel 2:

Voor de toepassing van deze wet wordt beschouwd als hypothecair krediet:

- 1. het krediet gewaarborgd door een hypotheek of een voorrecht op onroerend goed of door de in pandgeving van een op dezelfde wijze gewaarborgde schuldvordering;*
- 2. de schuldvordering die voortspuit uit de indeplaatsstelling van één of meer derde personen in de rechten van een schuldeiser die bevoorrecht is op een onroerend goed;*
- 3. het krediet bedongen met het recht een hypothecaire waarborg te eisen, zelfs indien dit recht in een afzonderlijke akte bedongen is;*
- 4. het garantiekrediet waarbij aan de borg of garant een hypothecaire waarborg wordt toegekend.*

De heersende rechtsleer gaat ervan uit dat het krediet gewaarborgd door een scheepshypotheek volledig buiten de in het aangehaalde artikel 2 opgenomen omschrijving valt⁸⁵⁶. Evident is deze

leningen mogen, als overgangsregel, leningen en kredietopeningen toestaan volgens de bepalingen van dat besluit tot hun inschrijving in toepassing van deze wet.

Deze overgangsregel verstrijkt twee jaren na de datum van inwerkingtreding van deze wet.

De Koning bepaalt de modaliteiten van deze overgangsregeling.

Art. 55 bepaalt:

Het koninklijk besluit nr 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leningen alsook de uitvoeringsbesluiten blijven van toepassing op de hypotheekondernemingen voor hun overeenkomsten gesloten in toepassing van Titel I van dat besluit.

Titel III van deze wet is mede van toepassing op de overeenkomsten bedoeld in het eerste lid.

⁸⁵⁴ Casier, E., "Art. 2 Hypothecair Krediet, OHRF, Afl. 2 (1 januari 1994), 8, nr. 14.

⁸⁵⁵ Zie laatstelijk Biquet-Mathieu, C., "Le champ d'application de la loi sur le crédit hypothécaire et son articulation avec la loi sur le crédit à la consommation", in Biquet-Mathieu, C. en Terryn, E., *Hypothecair krediet*, Brugge, die Keure, 2010, (27), 36-44, nrs. 13-19.

⁸⁵⁶ Casier, E., "Art. 2 Hypothecair Krediet, OHRF, Afl. 2 (1 januari 1994), 7-8, nr. 14; Dambre, M., "Het grensgebied tussen consumentenkrediet en hypothecair krediet", *T.Vred.*, 1996, (93), 96, nr. 9, vn. 15; Meulemans, D. en Lens, M., "De invoering van een nieuw statuut voor de hypothecaire lening. Praktijkgerichte commentaar op de Wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet", *Notarieel en Fiscaal Maandblad*, 1992, (259), 261; Rens, J.-L., "De wet op het hypothecair krediet", *T.Not.*, 1993, (2), 3 en 4; Sourbron, P., "Hfdst. 1. Aan de wet onderworpen

interpretatie echter niet. Bij eerste lezing van de wettekst kan men menen dat bedoeld artikel alleen eist dat het gaat om een “krediet gewaarborgd door een hypotheek”, waarbij geen belang wordt gehecht aan de aard van het onderpand, m.n. een onroerend goed dan wel een schip. Nadere studie van de wettekst levert echter de conclusie op dat het wel degelijk om een hypotheek op een onroerend goed moet gaan. De wettekst heeft het letterlijk over “het krediet gewaarborgd door een hypotheek of een voorrecht op onroerend goed”. Dat deze verwijzing naar een “onroerend goed” zowel voor de hypotheek geldt als voor het voorrecht, kan worden afgeleid uit het feit dat het voorzetsel “door” niet wordt herhaald tussen “door een hypotheek of” en “een voorrecht op onroerend goed”. De Franse versie is op dezelfde wijze opgesteld en luidt: “le crédit garanti par une hypothèque ou un privilège sur un immeuble”. Ofschoon het denkbaar is dat een particulier, met het oog op de aankoop van een onroerend goed en buiten zijn beroepsbezigheden (zoals artikel 1 van de wet eist), een hypotheek vestigt op een schip, kan dergelijke situatie niet binnen het toepassingsgebied van de wet vallen, omdat artikel 2, weliswaar op eerder onduidelijke wijze, eist dat de hypotheek in kwestie op onroerend goed wordt gevestigd. De conclusie is dus dat Titel I van de wet, op basis van een analyse van de wettekst, niet kan worden geacht te gelden voor kredieten gewaarborgd door een scheepshypotheek.

Deze situatie is ook de degene die de wetgever beoogde. In de Memorie van Toelichting werd opgemerkt:

dat niet meer verwezen wordt naar de hypotheek op een zee- of binnenschip (andere vaartuigen komen overigens niet in aanmerking voor een hypotheek).

Kredieten gewaarborgd door een inschrijving op deze activa vallen duidelijk binnen de handelssfeer en zijn bijgevolg niet onderworpen aan deze titel⁸⁵⁷.

Met de passage tussen haakjes werd impliciet geantwoord op een vraag van de Raad van State. In diens eerste advies merkte de Raad het volgende op:

Anders dan in het koninklijk besluit nr 225 van 7 januari 1936 worden voor de toepassing van het ontwerp de “circulatiekredieten” en de kredieten ter financiering van zee- en binnenschepen niet meer als hypothecaire kredieten vermeld. Luidens de verklaring van de gemachtigde ambtenaar vloeit deze weglating voort uit de beperking van het toepassingsgebied van het ontwerp tot de aan natuurlijke personen voor particuliere doeleinden verleende kredieten. Evenwel rijst de vraag of er reden is om bijvoorbeeld leningen waarbij woon- of pleziervaartuigen als zekerheid worden aangewend, aan de toepassing van de nieuwe wetgeving te onttrekken⁸⁵⁸.

Uit de hierboven aangehaalde passage uit de Memorie van Toelichting blijkt dat de wetgever geen aanleiding zag om de Wet op het hypothecair krediet te laten gelden voor kredieten gewaarborgd door een hypotheek op woon- of pleziervaartuigen, daar dergelijke hypotheek in de huidige stand van de (scheepvaart)wetgeving onmogelijk werden geacht. Een hypotheek op een onroerend goed gevestigd ter financiering van de aankoop van een pleziervaartuig is uiteraard wél mogelijk, maar valt evenmin onder de Wet op het hypothecair krediet, daar het hierboven aangehaalde artikel 1 van de Wet eist dat het krediet is bestemd “voor het financieren van het verwerven of behouden van onroerende zakelijke rechten”⁸⁵⁹; dergelijke kredieten vallen wel onder de Wet op het consumentenkrediet, die hieronder wordt behandeld.

kredietovereenkomsten”, in Meulemans, D. en Schepers, G. (ed.), *De nieuwe Wet op het Hypothecair Krediet*, Antwerpen, Kluwer, 1993, (19), 26, nr. 16.

⁸⁵⁷ *Parl.St.*, 1990-91, nr. 1742/1, 3.

⁸⁵⁸ *Parl.St.*, 1990-91, nr. 1742/1, 44.

⁸⁵⁹ Zie o.m. Casier, E., Art. 1 Hypothecair Krediet, OHRF, Afl. 22 (28 september 2005), 24, nr. 35; Lettany, P., *Het consumentenkrediet. De Wet van 12 juni 1991*, Deurne, Kluwer, 1993, 17, nr. 21; Meulemans, D., “Hfdst. 2. Afbakening van de Wet op het Hypothecair Krediet ten opzichte van de Wet op het Consumentenkrediet”, in Meulemans, D. en

3.486. Het toepassingsgebied van Titel II van de Wet op het hypothecair krediet, die de controle van de hypotheekondernemingen en de tussenpersonen bij hypothecair krediet betreft, wordt bepaald door artikel 37 van de wet, dat luidt:

Onverminderd het bepaalde in de artikelen 42, 48 en 49 zijn de bepalingen van deze titel van toepassing op de personen die hoofdzakelijk of aanvullend hun gewoon beroep maken van hypothecaire kredietverrichtingen zoals bedoeld in artikel 1. Zij worden hierna "hypotheekondernemingen" genoemd.

Door deze formulering wordt de verlening van scheepshypotheken uitgesloten. Zoals gezien vallen deze niet onder artikel 1 van de wet. Ingevolge de verwijzing naar artikel 1 in artikel 37, valt de verlening van die hypotheken derhalve ook buiten het bereik van de tweede Titel. De toestand wordt echter gecompliceerd doordat artikel 56 van de wet bepaalt dat Hoofdstuk IV van Titel II van de wet, dat het verzenden van een verwittiging bij wanbetaling betreft, van toepassing is op de overeenkomsten die onder het K.B. nr. 225 vallen. Zoals hierboven uiteengezet, vielen scheepshypotheken in principe wel degelijk onder dat besluit, zodat Hoofdstuk IV van Titel II van de Wet op het hypothecair krediet toch geldt voor de door een scheepshypotheek gewaarborgde kredieten die onder het K.B. nr. 225 blijven vallen. Dit geeft een onlogisch resultaat, want de bedoelde regeling van Hoofdstuk IV van Titel II van de Wet op het hypothecair krediet geldt niet voor de door een scheepshypotheek gewaarborgde kredieten die werden gesloten na de overgangsperiode.

3.487. Titel III van de Wet op het hypothecair krediet betreft de overdracht van bevoorrechte en hypothecaire schuldvorderingen en bijzondere vormen van hypotheekvestiging. In de praktijk gaat het vooral om de effectisering van hypothecaire schuldvorderingen en om de vestiging van een alle sommen-hypotheek of bankhypotheek. Het toepassingsgebied van deze Titel is geregeld in artikel 50, dat luidt:

Deze titel is van toepassing op alle schuldvorderingen gewaarborgd door een hypotheek alsmede op alle schuldvorderingen gewaarborgd door een voorrecht op een onroerend goed, ongeacht of deze schuldvorderingen al dan niet bedoeld zijn in Titel I van deze wet.

Deze formulering is bijzonder breed en biedt geen enkele ruimte om scheepshypotheken uit het toepassingsgebied van de Titel te weren⁸⁶⁰. Er moet immers worden vastgesteld dat in deze bepaling niet wordt geëist dat de hypotheek werd gevestigd op een onroerend goed. Ook de Franse versie eist dit niet, want zij luidt: "à toutes les créances garanties par une hypothèque ainsi qu'à toutes les créances garanties par un privilège sur un immeuble". Bovendien verklaart de wetgever expliciet geen belang te hechten aan de engere omschrijving van het toepassingsgebied van Titel I. In de Memorie van Toelichting wordt ten overvloede benadrukt dat Titel III een eigen toepassingsveld heeft, waaronder "alle hypothecaire schuldvorderingen" vallen⁸⁶¹. Daarbij komt nog dat artikel 56 van de wet bepaalt dat Titel III van toepassing is op de overeenkomsten onderworpen aan het K.B. nr. 225. Zoals gezien⁸⁶² vermeldt dit laatste besluit in de omschrijving

Schepers, G. (ed.), *De nieuwe Wet op het Hypothecair Krediet*, Antwerpen, Kluwer, 1993, (29), 37, nr. 23; vgl. Biquet-Mathieu, C., "Le champ d'application de la loi sur le crédit hypothécaire et son articulation avec la loi sur le crédit à la consommation", in Biquet-Mathieu, C. en Terryn, E., *Hypothecair krediet*, Brugge, die Keure, 2010, (27), 59-60, nr. 50 en 68, nr. 65; voor een toepassing, zie Gent, 25 januari 1994, *RW* 1994-95, 196, *T. Not.* 1994, 530.

⁸⁶⁰ Vgl. echter de uiteenlopende visies aangehaald in Cuypers, A., "De hypotheek voor toekomstige vorderingen. De hypotheek voor "alle sommen". Het nieuwe artikel 51bis van de wet op het hypothecair krediet: revolutie of evolutie in het hypotheekrecht?", *T. Not.*, 1995, (322), 347 en in Van Ingelghem, A., Art. 50 Hypothecaire Krediet, OHRF, Afl. 19 (23 juli 2003), 296, nr. 8.

⁸⁶¹ *Parl.St.*, 1990-91, nr. 1742/1, 15.

⁸⁶² Zie *supra*, nr. 3.483.

van zijn toepassingsgebied uitdrukkelijk de scheepshypotheek. Artikel 55, tweede lid van de Wet op het hypothecair krediet bepaalt daarenboven dat Titel III mede van toepassing is op de overeenkomsten bedoeld in het eerste lid van dat artikel. Het betreft hier de overeenkomsten die na de inwerkingtreding van de Wet op het hypothecair krediet aan het K.B. nr. 225 onderworpen blijven. Er kan dus moeilijk worden ontkend dat Titel III van de Wet op het hypothecair krediet ook geldt voor overeenkomsten en vorderingen gewaarborgd door een scheepshypotheek. Het al dan niet professionele karakter van het met scheepshypotheek beveiligde krediet speelt klaarblijkelijk geen enkele rol. Op te merken valt hier reeds dat de rechtsleer unaniem van oordeel is dat de in Titel III van de Wet op het hypothecair krediet opgenomen bepalingen over de alle sommen-hypotheek beter in de Hypotheekwet waren opgenomen, en dat de door de wetgever gevolgde werkwijze de regelgeving onoverzichtelijk maakt⁸⁶³.

3.488. Artikel 59, § 1 van de Wet op het hypothecair krediet betreffende de verplichte poging tot minnelijke schikking voorafgaand aan tenuitvoerlegging of beslag, dat deel uitmaakt van Titel IV van de Wet, werd in de rechtspraak geacht niet te gelden t.a.v. een krediet bestemd voor de financiering van de bouw en de uitrusting van vissersschepen dat mede was gewaarborgd door een hypotheek op onroerende goederen⁸⁶⁴.

3.489. De Wet van 12 juni 1991 op het consumentenkrediet⁸⁶⁵ is o.m. buiten toepassing verklaard voor:

6° de hypothecaire leningen en kredietopeningen waarop Titel I van het koninklijk besluit nr. 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leningen van toepassing is;

7° de hypothecaire kredieten waarop titel I van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet van toepassing is (art. 3, § 1).

Concreet kan de Wet op het consumentenkrediet gelden voor kredieten gewaarborgd door een scheepshypotheek indien zij niet hoofdzakelijk voor beroepsdoeleinden worden aangegaan⁸⁶⁶. De vraag of voornoemde Wet daadwerkelijk van toepassing is, moet van geval tot geval worden beantwoord aan de hand van de in de wettekst opgenomen toepassingscriteria.

3.490. De slotsom van bovenstaande analyse is dat bij de vestiging van scheepshypotheeken rekening moest worden gehouden met het K.B. nr. 225, maar het was onduidelijk of dit alleen gold voor een niet-professionele kredietverlening. Heden kan voornoemd K.B. nr. 225 in principe nog steeds op onder zijn gelding verleende scheepshypotheecaire kredieten van toepassing zijn. De eerste Titel van de Wet op het hypothecair krediet is niet op kredieten gewaarborgd door een scheepshypotheek van toepassing, maar de wettekst had duidelijker kunnen worden geredigeerd. Hoofdstuk IV van Titel II van deze wet is evenmin van toepassing, behalve wat betreft de kredieten die onder het K.B. nr. 225 blijven vallen, wat niet erg logisch lijkt. Titel III van de Wet op het hypothecair krediet is dan weer op alle kredieten met scheepshypotheek van toepassing. De Wet op het consumentenkrediet is op dergelijke kredieten van toepassing wanneer ze niet hoofdzakelijk met beroepsdoeleinden werden aangegaan, behalve

⁸⁶³ Zie o.m. Cattaruzza, J. en Peeters, I., Art. 51bis - 2 W.Hyp.Kr., OVH (mei 1997), 24, nr. 23; Cuypers, A., "De hypotheek voor toekomstige vorderingen. De hypotheek voor "alle sommen". Het nieuwe artikel 51bis van de wet op het hypothecair krediet: revolutie of evolutie in het hypotheekrecht?", *T.Not.*, 1995, (322), 361, nr. 21; Moreau-Margrève, I., "L'hypothèque pour toutes sommes", *JT* 1996, (181), 185; Verbeke, A., "De Hypotheekwet. Kaas met gaten", *TBBR* 1995, (428), 463, nr. 67 en 464, nr. 71; Wauters, M., "De hypotheek "voor alle sommen". Een kritische analyse", *Jura Falconis*, 1995, (691), 723.

⁸⁶⁴ Gent, 25 januari 1994, *RW* 1994-95, 196.

⁸⁶⁵ *BS* 9 juli 1991, err. *BS* 6 augustus 1991, zoals gewijzigd.

⁸⁶⁶ Lettany, P., *Het consumentenkrediet. De Wet van 12 juni 1991*, Deurne, Kluwer, 1993, 18, nr. 21.

in de gevallen waar het K.B. nr. 225 nog van toepassing is. Ten slotte valt te noteren dat de huidige wetgeving er van uitgaat dat hypotheek op plezier- en woonvaartuigen niet mogelijk zijn.

3.491. De geschetste toestand behoeft alleszins herziening. Uiteraard ligt het buiten de doelstelling van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek om de regelgeving m.b.t. hypothecaire kredieten als dusdanig inhoudelijk te verbeteren. Wel moet de toepasselijkheid van die regelgeving op scheepshypotheek helder worden geregeld. De ter zake nodige verduidelijking is van groot belang. Zo bestaat in de financiële en juridische praktijk verwarring over de mogelijkheid om op schepen een alle sommen-hypothek te vestigen. Het is wenselijk dat de wetgever deze mogelijkheid uitdrukkelijk bevestigt. Meer in het algemeen bestaat onzekerheid over de vraag of het K.B. nr. 225 en thans de Wet op het hypothecaire krediet ook gelden voor kredieten gewaarborgd met een scheepshypothek. De in het Belgisch Scheepvaartwetboek te verschaffen verheldering kan in principe worden beperkt tot een explicitering van de initiële bedoeling van de betrokken regelgevers. Wel dient het Belgisch Scheepvaartwetboek de financiering van niet-professionele scheepsprojecten aan te moedigen. De niet-hypothekerbaarheid van woonschepen, ten gevolge waarvan de bewoners een dure persoonlijke lening moeten aangaan, werd eerder aan de kaak gesteld in het Vlaams Parlement⁸⁶⁷. Het volstaat echter niet dat het nieuwe wetboek de hypotheek van woonschepen, overheidsvaartuigen en varende erfgoed voortaan mogelijk maakt; voor deze hypotheek moet ook een adequaat en rechtszeker wettelijk kader worden gecreëerd, dat oog heeft voor de commerciële noden enodeloze overheidsregulering van de maritieme sector achterwege laat, maar ook gepaste bescherming biedt aan particuliere initiatiefnemers. Zo is er geen enkele reden om de bescherming die de wetgever particulieren biedt met het oog op de verwerving van een bouwgrond of een woonhuis, te weigeren aan wie wil investeren in een woonschip.

3.492. In het licht van het voorgaande worden de volgende concrete wettelijke ingrepen voorgesteld:

- de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van het hier voorgestelde artikel 3.53, dat uitdrukkelijk naar het K.B. nr. 225 en de Wet op het hypothecair krediet verwijst;
- de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van het voorgestelde artikel 3.69, dat de mogelijkheid om op schepen een alle sommen-hypothek te vestigen uitdrukkelijk bevestigt en deze vorm van scheepshypothek meteen nader reguleert;
- de uitbreiding, d.m.v. een wijzigingsbepaling op te nemen in de Invoeringswet, van het toepassingsgebied van Titel I van de Wet op het hypothecair krediet, zodat deze Titel, binnen de door artikel 1 van deze wet gestelde beperkingen, ook geldt voor hypothecaire kredieten gewaarborgd door een scheepshypothek;
- de explicitering, eveneens d.m.v. een wijzigingsbepaling op te nemen in de Invoeringswet, van de toepasselijkheid van Titel III van de Wet op het hypothecair krediet op alle kredieten gewaarborgd door een scheepshypothek (ongeacht of deze voldoen aan de eisen gesteld door artikel 1 van de wet), behalve van artikel 51*bis*, § 1 en 2, waarvan de inhoud, in lijn met unanieme kritiek in de rechtsleer over de plaats van die regeling in het wetgevend instrumentarium, integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt hernomen (zie art. 3.69 en 3.70);
- de explicitering, eveneens d.m.v. een wijzigingsbepaling, van de beperking van het toepassingsgebied van het K.B. nr. 225 tot de voor niet-professionele doeleinden opgenomen kredieten gewaarborgd door een scheepshypothek.

⁸⁶⁷ Zie Interpellatie van de heer Marnic De Meulemeester tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het vergunningsbeleid van Waterwegen en Zeekanaal NV ten aanzien van woonboten, *Vragen en interpellaties Vlaams Parlement*, Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie; 19 juni 2007, 2006-07, nr. 144.

B.5.2. ARTIKEL 3.54. VOOR SCHEEPSHYPOTHEEK VATBARE GOEDEREN

A) WETTEKST

3.493.

Artikel 3.54. Voor scheepshypotheek vatbare goederen

Schepen en schepen in aanbouw kunnen worden bezwaard met een scheepshypotheek.

B) TOELICHTING

3.494. Het voorgestelde artikel bevestigt het principe vervat in artikel 25, eerste lid van de Zeewet. Opname van de bepaling is nodig omdat de gemeenrechtelijke hypotheek alleen kan worden gevestigd op onroerende goederen en omdat de scheepshypotheek, ingevolge het voorgestelde artikel 33, § 2, voortaan uitsluitend door de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geregeld.

3.495. Scheepshypotheeken kunnen voortaan worden gevestigd op alle schepen die voldoen aan de in artikel 3.1, 1^o van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen definitie (met dien verstande dat inschrijving van de scheepshypotheek maar mogelijk is wanneer het schip geregistreerd of teboekgesteld is; het desbetreffende wettelijke regime wordt echter verruimd⁸⁶⁸). Zoals eerder in Frankrijk gebeurde⁸⁶⁹, wordt elke minimumtonnage afgeschaft, en worden ook niet met winstoogmerk geëxploiteerde schepen zonder uitzondering hypothekeerbaar. Dit verbetert de positie van overheidsbesturen en die van eigenaars van pleziervaartuigen en varend erfgoed⁸⁷⁰.

3.496. Ofschoon schepen het voorwerp kunnen uitmaken van een vruchtgebruik of een recht van gebruik en bewoning (zie art. 3.10), kan op deze rechten geen scheepshypotheek worden gevestigd (en overigens ook geen grondhypotheek⁸⁷¹). Naar dergelijke regeling bestaat blijkbaar geen vraag. Een sluitende, praktisch werkbare regeling zou ook niet gemakkelijk zijn uit te werken.

B.5.3. ARTIKEL 3.55. EXCLUSIVITEIT VAN DE BEDONGEN SCHEEPSHYPOTHEEK

A) WETTEKST

3.497.

Artikel 3.55. Exclusiviteit van de bedongen scheepshypotheek

Een scheepshypotheek kan uitsluitend worden gevestigd bij overeenkomst tussen de partijen.

⁸⁶⁸ Zie *supra*, nr. 3.129 en *infra*, 3.596.

⁸⁶⁹ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 383-384, nr. 548.

⁸⁷⁰ Zie daaromtrent in het algemeen *supra*, nrs. 3.12 en 3.30.

⁸⁷¹ Vgl. nochtans art. 45 Hyp.W. betreffende de grondhypotheeken.

3.498. Ook deze bepaling herneemt een in artikel 25, eerste lid van de Zeewet opgenomen basisregel. Door toevoeging van het woord “uitsluitend” wordt verduidelijkt dat andere hypotheek dan de bedongen hypotheek, niet mogelijk zijn. Dit geldt i.h.b. de diverse vormen van wettelijke hypotheek. De in het nieuwe artikel vooropgestelde exclusiviteit van de bedongen scheepshypotheek bestaat impliciet ook onder huidig Belgisch recht, maar wordt uitgehold door het bestaan van wettelijke hypotheek t.v.v. de fiscus, sociale zekerheidsinstellingen en andere overheidsdiensten⁸⁷². Zo kunnen bijv. wettelijke hypotheek worden ingeschreven als zekerheid voor de invordering van inkomstenbelastingen (art. 425 WIB 1992), de belasting over de toegevoegde waarde (art. 86 WBTW 2007) en de successierechten (art. 84 W.Succ.R.).

Om verschillende redenen wordt voorgesteld om de wettelijke hypotheek op schepen, voor zover ze voortvloeien uit federale wetgeving, teniet te doen. Ten eerste moet worden vastgesteld dat de fiscus in de buurlanden niet over dergelijke wettelijke hypotheek op schepen beschikt, en dat België een opvallende internationale uitzonderingspositie inneemt. De Franse wetgeving sluit wettelijke (en gerechtelijke) hypotheek op schepen *expressis verbis* uit⁸⁷³. Duitsland, Engeland en Nederland schijnen evenmin een wettelijke scheepshypotheek t.v.v. de fiscus te kennen⁸⁷⁴. Ten tweede schaadt de mogelijkheid om wettelijke scheepshypotheek in het leven te roepen de positie van de lange termijn-scheepsfinanciers en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag. Doordat zij is geregeld in verspreide fiscale wetsbepalingen, schaadt zij ten derde de transparantie en overzichtelijkheid van de maritieme wetgeving en de voorspelbaarheid van de positie van schuldeisers. Ten vierde sluit de afschaffing van de wettelijke scheepshypotheek van de fiscus aan bij de algemene matiging van de aan de overheid toegekende scheepszekerheidsrechten die niet alleen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, maar ook de recente internationale verdragen inzake scheepsvoorrechten kenmerkt. Ten vijfde blijkt uit door de Scheepshypotheekbewaarder verstrekte gegevens dat de fiscus in de praktijk zeer zelden wettelijke scheepshypotheek op zeeschepen laat inschrijven⁸⁷⁵, zodat het eventueel nadelig gevolg voor de overheid erg beperkt is. Ten zesde bestaat ook buiten het scheepvaartrecht – en overigens in diverse rechtstelsels – een tendens tot reductie van de bijzondere zekerheden van de fiscus⁸⁷⁶. Om dezelfde reden wordt aanbevolen dat de gewestelijke regelgevers de door hen ten bate van overheidsbesturen mogelijk gemaakte analoge scheepshypotheek zouden afschaffen. Zij zijn met de doelstellingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek niet verenigbaar en doorkruisen het erdoor ingestelde regime.

3.499. Wat de terminologie betreft valt op te merken dat het Nederlandse onderscheid tussen de “verlening” van een hypotheek en de “vestiging” ervan, waarbij dit laatste doelt op de inschrijving van de akte⁸⁷⁷, niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt overgenomen. Waar de hier voorgestelde wetsbepalingen gewagen van het “vestigen” van een scheepshypotheek, wordt, conform het gemeen Belgisch recht, bedoeld op het tot stand brengen ervan; het tegenstelbaar maken geschiedt door “inschrijving”.

⁸⁷² Zie inz. De Latte ZRHS, 33-34, nr. 83; Engels, 40-41.

⁸⁷³ Art. 43, eerste lid *Loi* n° 67-5.

⁸⁷⁴ Over de wettelijke scheepshypotheek naar Duits recht, zie Nöll, 372-373, nr. 40. Desgevraagd bevestigde voormelde auteur uitdrukkelijk de afwezigheid van wettelijke scheepshypotheek ten gunste van de fiscus.

⁸⁷⁵ Het komt wel regelmatig voor wat binnenschepen betreft.

⁸⁷⁶ Zie o.m. Coussement, P., “De beschermde positie van de fiscus en RSZ in geval van insolventie”, in *Van alle markten. Liber Amicorum Eddy Wymeersch*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2008, 259-281.

⁸⁷⁷ Zie reeds Cleveringa, 142.

B.5.4. ARTIKEL 3.56. EIGENDOM OF ZAKELIJK RECHT VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEKGEVER

A) WETTEKST

3.500.

Artikel 3.56. Eigendom of zakelijk recht van de scheepshypotheekgever

Op straffe van volstreckte nietigheid kan een scheepshypotheek alleen worden gevestigd door de eigenaar van het schip of het schip in aanbouw of door de houder van een zakelijk recht erop.

B) TOELICHTING

3.501. De voorgestelde bepaling expliciteert in het Belgisch Scheepvaartwetboek een impliciet uit artikel 73 van de Hypotheekwet volgende grondvoorwaarde voor hypotheekvestiging. Laatstbedoelde wetsbepaling bepaalt dat de hypotheek alleen kan worden toegestaan door hen die bekwaam zijn om de onroerende goederen welke zij daarmee bezwaren, te vervreemden. Deze bekwaamheid komt per definitie alleen de eigenaar of de titularis van het zakelijk recht toe⁸⁷⁸. Bedoelde bepaling van de Hypotheekwet is op de scheepshypotheeken van toepassing ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. De hier opgenomen bepaling bevestigt bestaand recht⁸⁷⁹ in een formulering die mede is geïnspireerd door de Franse wetgeving⁸⁸⁰. In overeenstemming met het gemeen recht inzake de grondhypotheeken⁸⁸¹, is het voorschrift gesanctioneerd met een volstreckte nietigheid.

3.502. I.v.m. de vraag wie eigenaar van een schip is, dient te worden verwezen naar de bewijsregel opgenomen in artikel 3.9 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. I.v.m. de eigendom van een schip in aanbouw, weze herinnerd aan de suppletieve regel opgenomen in artikel 3.28. Al naargelang van het geval zal de hypotheek op een schip in aanbouw worden gevestigd door de bouwer, de bouwheer of beiden samen. De hier bedoelde eigenaar is niet noodzakelijk hij op het betrokken tijdstip die als eigenaar geregistreerd is.

B.5.5. ARTIKEL 3.57. HANDELINGSBEKWAAMHEID

A) WETTEKST

3.503.

Artikel 3.57. Handelingsbekwaamheid

Schepen van minderjarigen en van onbekwaamverklaarden kunnen niet anders met scheepshypotheek bezwaard worden dan wegens de oorzaken en met inachtneming van de vormen die bij de wet bepaald zijn.

⁸⁷⁸ Boncquet, J., Art. 73-75 Hyp.W., OVH, Afl. 21 (oktober 2001), 142, nr. 1.

⁸⁷⁹ Zie o.m. De Decker, 17, nr. 32.

⁸⁸⁰ Art. 44 *Loi* n° 67-5.

⁸⁸¹ Dirix-De Corte, 454, nr. 650.

B) TOELICHTING

3.504. Deze bepaling neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 75 van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. Op te merken valt dat het tweede lid van artikel 75 van de Hypotheekwet betreffende de hypotheken van afwezigheid in 2007 werd opgeheven⁸⁸². Die bepaling dient hier dan ook niet meer te worden opgenomen.

B.5.6. ARTIKEL 3.58. VESTIGING DOOR DE GEZAGVOERDER OF EEN LASTHEBBER

A) WETTEKST

3.505.

Art. 3.58. Vestiging door de gezagvoerder of een lasthebber

Een scheepshypotheek kan slechts worden gevestigd:

1° door de gezagvoerder, overeenkomstig artikel 5.9;

2° door een lasthebber, wanneer deze daartoe over een uitdrukkelijke lastgeving beschikt.

B) TOELICHTING

3.506. In het grondhypotheekenrecht geldt de regel dat om goederen voor rekening van een derde met hypotheek te bezwaren, een *uitdrukkelijke* lastgeving is vereist⁸⁸³. Hij vloeit voort uit artikel 1988, tweede lid B.W. De Franse wetgeving bepaalt dat een scheepshypotheek maar kan worden gevestigd op basis van een *bijzonder* mandaat (“par son mandataire muni d'un mandat spécial”: art. 44 *Loi* n° 67-5).

Om verwarring te vermijden is het wenselijk expliciet te bepalen dat de bevoegdheden ter zake van de gezagvoerder (inz. de kapitein) worden bepaald door de specifieke, in Titel 4 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regeling betreffende de vertegenwoordigingsbevoegdheid van deze laatste (art. 5.9), en dat voor hypotheekvestiging door een gemeenrechtelijke lasthebber inderdaad een uitdrukkelijk mandaat vereist is⁸⁸⁴.

B.5.7. ARTIKEL 3.59. VORM

A) WETTEKST

3.507.

Artikel 3.59. Vorm

De scheepshypotheek kan worden gevestigd bij authentieke of bij een door een advocaat als raadsman mede-onderhandse akte.

⁸⁸² Art. 36, 14° W. 9 mei 2007 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de afwezigheid en de gerechtelijke verklaring van overlijden (*BS* 21 juni 2007).

⁸⁸³ Boncquet, J., Art. 73-75 Hyp.W., OVH, Afl. 21 (oktober 2001), 37, nr. 58.

⁸⁸⁴ Dit wordt in Frankrijk ook vereist voor hypotheekvestiging door de kapitein: zie o.m. Bonassies-Scapel, 365, nr. 549.

B) TOELICHTING

3.508. De Zeewet eist niet dat een scheepshypothek wordt gevestigd bij geschrift. Dergelijke eis gold wel onder de Zeewet van 1879, maar werd doelbewust afgeschaft door de Zeewet van 1908. De reden was dat de wetgever aan partijen geen nodeloze vormvoorschriften wenste op te leggen. Overigens moet de scheepshypothek, om door inschrijving aan derden te kunnen worden tegengeworpen, toch op schrift worden gesteld, zodat het vereiste van een geschrift uiteindelijk toch wordt opgelegd, maar dan onrechtstreeks⁸⁸⁵. De meerwaarde van de invoering van een wettelijke verplichting om de hypothek bij geschrift te vestigen, is dus zeer beperkt zonet onbestaande. Gelet op de wetsgeschiedenis en in het licht van de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ook m.b.t. andere overeenkomsten gemaakte keuze⁸⁸⁶, wordt van de herinvoering van dergelijk vormvoorschrift afgezien. Dat het wettelijke vereiste van een geschrift voorkomt in de Franse⁸⁸⁷ en in andere⁸⁸⁸ wetgeving, is geen voldoende reden om ter zake naar het regime van 1879 terug te keren.

3.509. De hier voorgestelde bepaling, luidens welke de hypothek zowel bij authentieke als bij onderhandse akte kan worden gevestigd, expliciteert een nu reeds geldende, algemeen aanvaarde regel⁸⁸⁹. In de praktijk worden in de zee- en binnenvaart doorgaans niet-notariële hypotheekakten opgesteld, waarvoor de financiële instellingen typecontracten hebben uitgewerkt. Het is noch in het belang van de banken, noch in dat van de scheepseigenaars om deze praktijk, welke flexibiliteit en kostenvoordelen⁸⁹⁰ oplevert, te verbieden. Ofschoon in verschillende landen, waaronder Nederland (art. 202 en 795 Boek 8 NBW j° art. 260 Boek 3 NBW)⁸⁹¹, wél een authentieke akte wordt verlangd, blijven diverse andere wetgevingen eveneens met de vestiging van scheepshypotheek bij onderhandse akte genoegen nemen⁸⁹². Met het oog op borging van de juridische kwaliteit wordt het voorschrift van een mede-ondertekening door een⁸⁹³ advocaat als raadsman ingevoerd (vgl. reeds artikel 3.8, § 3, tweede lid, 3°).

3.510. In de scheepsfinancieringspraktijk komt het voor dat de bank naast de scheepshypothek andere, bijkomende zekerheden vraagt, zoals een hypothek op aan de schuldenaar toebehorende onroerende goederen. Hoewel de scheepshypotheek en de grondhypotheek aan andere wetsbepalingen zijn onderworpen, is het onnodig in het wetboek een verbod op te nemen van gemengde hypotheekakten, die zowel een scheepshypothek als een grondhypothek vestigen. De Hypotheekwet bevat dergelijk verbod overigens evenmin. In de Verenigde Staten erkent de wetgeving het bestaan van gemengde hypotheek⁸⁹⁴, maar doen de banken in de praktijk wel afzonderlijke hypotheekakten opstellen⁸⁹⁵.

⁸⁸⁵ Zie o.m. *Parl.St.*, Kamer, 1904-05, nr. 60, 11; Smeesters-Winkelmolen I, 102, nr. 66.

⁸⁸⁶ Zie *supra*, nrs. 3.139 en 3.157.

⁸⁸⁷ Art. 43, tweede lid *Loi* n° 67-5.

⁸⁸⁸ Zie enkele data in Rodière LN, 141-142, nr. 113.

⁸⁸⁹ Zie o.m. Smeesters-Winkelmolen I, 102, nr. 66; Straatman, Art. 25 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 2, nr. 4.

⁸⁹⁰ Naar verluidt passen de notarissen, bij onstentenis van specifieke tarieven voor schepen, de tarieven voor onroerende goederen toe.

⁸⁹¹ Zie o.m. Oostwouder, 28.

⁸⁹² Zie o.m. Rodière LN, 142, nr. 113.

⁸⁹³ Niets belet dat meer dan één advocaat optreedt.

⁸⁹⁴ Zie US Code sect. 3122(c).

⁸⁹⁵ Tetley MLAC, 501.

B.5.8. ARTIKEL 3.60. WOONSTKEUZE

A) WETTEKST

3.511.

Artikel 3.60. Woonstkeuze

De akte van scheepshypothekvestiging bevat keuze van woonplaats door de schuldeiser op een adres in België.

Bij gebreke van keuze van woonplaats mogen alle betekeningen en kennisgevingen betreffende de inschrijving gedaan worden aan het in de akte vermelde adres van de schuldeiser of, bij gebrek aan adres in België, aan de procureur des Konings te Antwerpen.

De schuldeiser of zijn vertegenwoordigers kunnen de gekozen woonplaats wijzigen of schrappen door een verklaring in onderhandse of authentieke vorm, die zij in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister kunnen laten inschrijven.

B) TOELICHTING

3.512. De voorgestelde bepaling herneemt, in een geactualiseerde formulering, het eerste, het derde en het vierde lid van artikel 30 van de Zeewet.

3.513. Het eerste lid schrapt de verplichte woonstkeuze ter standplaats van de Scheepshypotheekbewaarder. Zoals reeds gesteld in een wetsvoorstel uit 2001⁸⁹⁶, is deze verplichting in het licht van de moderne communicatie- en vervoersmiddelen sterk verouderd, en kan worden volstaan met een woonstkeuze op een adres in België.

3.514. Het laatste lid is volledig herschreven omdat artikel 88 van de Hypotheekwet, waarnaar artikel 30, vierde lid van de Zeewet verwijst, naar de Scheepshypotheekbewaarder opmerkt⁸⁹⁷, inzake scheepshypotheek praktisch ontoepasbaar is. Verder beslecht de nieuwe regeling het in het gemeen zekerhedenrecht voortdurende twistpunt of de gekozen woonplaats ook kan worden geschrapt⁸⁹⁸, en schrapt zij de in 88, derde lid van de Hypotheekwet bedoelde formaliteit i.v.m. de notariële identiteitsbevestiging. Tussenkoms van een advocaat wordt hier niet voorgeschreven.

B.5.9. ARTIKEL 3.61. SCHEEPSHYPOTHEEK OP SCHEPEN IN AANBOUW

A) WETTEKST

3.515.

Artikel 3.61. Scheepshypotheek op schepen in aanbouw

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd op een schip in aanbouw zodra de scheepsbouwovereenkomst getekend is en, indien de scheepsbouwer voor eigen rekening bouwt, zodra het schip geregistreerd of teboekgesteld is.

⁸⁹⁶ Zie inz. Amendement nr. 2 bij het Wetsvoorstel de Clippele tot wijziging van de artikelen 82 en 83 van de hypotheekwet van 16 december 1851, wat betreft de keuze van de woonplaats, in *Parl.St.*, Senaat, 2000-01, nr. 463/2.

⁸⁹⁷ De Latte ZRHS, 37, nr. 93, vn. 90.

⁸⁹⁸ De Baets, C., Art. 88 Hyp.W., OVH, Afl. 18 (maart 1999), 2-3, nrs. 3-4.

B) TOELICHTING

3.516. Het principe dat een hypotheek kan worden gevestigd op een schip in aanbouw is momenteel opgenomen in artikel 26, tweede lid van de Zeewet⁸⁹⁹. Het komt voor in vrijwel alle maritieme wetgevingen⁹⁰⁰. Het hierboven reeds aangehaalde⁹⁰¹, door het CMI voorbereide Scheepsbouwverdrag 1967, dat o.m. de verplichting invoerde om de registratie van rechten op schepen in aanbouw mogelijk te maken (art. 1), is echter nooit in werking getreden.

3.517. De op de Scheepsregistratiewet gebaseerde Belgische publiekrechtelijke reglementering geeft reeds een kader voor de registratie van zeeschepen die in België in aanbouw zijn. De wet zelf bepaalt dat een schip in aanbouw als schip wordt beschouwd zodra het bouwcontract is ondertekend⁹⁰². Het Scheepsregistratiebesluit bepaalt dat in België in aanbouw zijnde zeeschepen onderworpen zijn aan de verplichting tot registratie. De verplichting tot het aanvragen van de registratie rust op de bouwer, en de registratie geschiedt op zijn aanvraag⁹⁰³. Een zeeschip dat in aanbouw is voor rekening van derden wordt binnen dertig dagen nadat het bouwcontract is ondertekend, geregistreerd op aanvraag van de bouwer of van degene voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst⁹⁰⁴. Het bouwcontract moet bij de aanvraag worden gevoegd⁹⁰⁵. Als de bouwer het zeeschip voor eigen rekening bouwt, dient hij zijn aanvraag in binnen dertig dagen nadat hij met de bouw begonnen is; hij moet bij zijn aanvraag een geschrift voegen waarbij hij verklaart uitsluitend eigenaar te zijn van dat zeeschip. Als het materiaal voor het bouwen van het zeeschip op de werf is aangevoerd en geïndividualiseerd, wordt dit laatste vastgesteld bij een door de bouwer opgemaakt geschrift⁹⁰⁶.

3.518. Voor binnenschepen in aanbouw is door de Zeewet geldt momenteel een facultatieve teboekstelling (art. 272*bis*, § 1). Een schip dat in België in aanbouw is, wordt teboekgesteld op aangifte van de bouwer of door hem voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst (art. 272*bis*, § 5, eerste lid).

3.519. De hier voorgestelde wetsbepaling bevestigt de principiesmogelijkheid tot hypotheekering van het schip in aanbouw. De bepaling preciseert vanaf wanneer de hypotheek kan worden gevestigd. In lijn met de Scheepsregistratiewet is – ook voor binnenschepen – bepaald dat de hypotheek kan worden gevestigd zodra het bouwcontract is getekend. Hoewel het Verdrag van 27 mei 1967 de nationale wetgever toelaat als voorwaarde voor registratie te eisen dat de kiel reeds is gelegd, of dat op de plaats van de stapelloop gelijkwaardig bouwwerk werd verricht (art. 4, tweede lid), geldt dergelijke conditie geenszins voor registratie in België; dergelijke eis dient derhalve evenmin te gelden voor hypotheekering. Er is geen reden om de beoordeling van de risico's niet over te laten aan de contractpartijen⁹⁰⁷.

3.520. Ingevolge artikel 3.79, kan de gevestigde hypotheek uiteraard maar worden ingeschreven na registratie resp. teboekstelling van het schip in aanbouw. Bij bouw voor eigen rekening, in welk geval geen bouwcontract wordt gesloten, kan de hypotheek logischerwijze maar worden gevestigd vanaf de registratie of teboekstelling van het schip in aanbouw.

⁸⁹⁹ Voor commentaar, zie o.m. Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 2-4, nr. 3. Vgl. overigens art. 45*bis* Hyp.W. (zie *infra*, nr. 3.525).

⁹⁰⁰ Zie enkele indicaties in Rodière LN, 147, nr. 118; voor Frankrijk zelf, zie art. 45 *Loi* n° 67-5.

⁹⁰¹ Zie *supra*, nr. 3.151.

⁹⁰² Art. 1, § 1, 1° tweede lid Scheepsregistratiewet.

⁹⁰³ Art. 14 Scheepsregistratiebesluit.

⁹⁰⁴ Art. 22, eerste lid Scheepsregistratiebesluit.

⁹⁰⁵ Zie nader art. 23 Scheepsregistratiebesluit.

⁹⁰⁶ Zie nader art. 24 Scheepsregistratiebesluit.

⁹⁰⁷ Vgl. Rodière LN, 148, nr. 118.

3.521. Sommige wetgevingen zoals de Noorse besteden uitvoerig aandacht aan de registreerbaarheid en hypothekeerbaarheid van boorplatforms⁹⁰⁸. De Duitse wetgeving behandelt niet alleen de hypothekering van schepen in aanbouw, maar ook deze van in aanbouw zijnde of afgewerkte drijvende droogdokken⁹⁰⁹. Er is geen noodzaak gebleken om in het Belgisch Scheepvaartwetboek analoge bepalingen op te nemen. In aanbouw zijnde en nog niet definitief in de bodem verankerde boorplatforms zijn immers schepen in de zin van het wetboek⁹¹⁰, zodat het normale regime van de scheepshypotheek van toepassing is. Een gelijkaardige vaststelling kan worden gemaakt omtrent drijvende droogdokken. Eens dergelijke tuigen definitief en vast verankerd zijn, kan in principe eventueel een gemeenrechtelijke grondhypotheek worden gevestigd. De Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek biedt evenwel de mogelijkheid bepaalde vaste tuigen met schepen gelijk te stellen (zie art. 3.3).

3.522. De overige bepalingen van dit Hoofdstuk die betrekking hebben op het schip, gelden *mutatis mutandis* ook voor schepen in aanbouw.

B.5.10. ARTIKEL 3.62. VOORWAARDELIJKE OF Vernietigbare SCHEEPSHYPOTHEEK

A) WETTEKST

3.523.

Artikel 3.62. Voorwaardelijke of vernietigbare scheepshypotheek

§ 1. Wanneer het recht van de scheepshypotheekgever op het schip onderworpen is aan een opschortende of ontbindende voorwaarde, of wanneer dit recht vatbaar is voor vernietiging, is de scheepshypotheek onderworpen aan dezelfde voorwaarde of vatbaar voor dezelfde vernietiging, al naargelang het geval.

§ 2. In afwijking van artikel 3.56, kan de opdrachtgever bij een scheepsbouwovereenkomst die nog geen eigendomsrecht of ander zakelijk recht op het schip heeft verworven, een hypotheek vestigen onder opschortende voorwaarde dat hij dit recht verwerft.

B) TOELICHTING

3.524. De eerste paragraaf van de voorgestelde bepaling neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 74 van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheek van toepassing is ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. De formulering van de tekst werd enigszins vereenvoudigd.

3.525. Onder de Zeewet is het onzeker of een bouwheer die de eigendom van een schip in aanbouw of delen ervan pas later zal verwerven een hypotheek kan vestigen op wat hem nog niet toebehoort. Dergelijke hypotheekvestigingen schijnen in de praktijk wel eens voor te komen⁹¹¹. Ter ondersteuning ervan wordt verwezen naar artikel 74 van de Hypotheekwet, dat op scheepshypotheek van toepassing is krachtens artikel 25, tweede lid van de Zeewet en de

⁹⁰⁸ Zie art. 39 over 'Fixed installations'.

⁹⁰⁹ Zie § 81a SchiffsRG en daarover Nöll, 441, nrs. 1-8.

⁹¹⁰ Zie *supra*, nr. 3.40.

⁹¹¹ Zie Gent, 2 december 1959, *Pas.* 1961, II, 131.

hypothekeerbaarheid bevestigt van goederen waarop de hypotheekgever een voorwaardelijk recht bezit.

Een deel van de rechtsleer meent echter dat de constructie van een uitgestelde eigendomsoverdracht onder opschortende voorwaarde foutief is, omdat een opschortende voorwaarde niet kan bestaan in de uitvoering door één der contractanten van de aangegane verbintenissen, *in casu* de betaling van de koopprijs, en omdat artikel 78, tweede lid van de Hypotheekwet de hypotheek op toekomstige goederen verbiedt⁹¹².

Deze bezwaren gaan echter niet op. Vooreerst betreft de rechtspraak waarnaar de tegenstanders verwijzen de onmogelijkheid van een voorwaarde die bestaat in het uitvoeren van de verbintenissen waartoe de contractanten zelf krachtens de overeenkomst gehouden zijn⁹¹³. Deze rechtspraak is irrelevant in het geval waar de hypotheekgever reeds gebonden is door een met een derde gesloten scheepsbouwovereenkomst. Wat artikel 78, tweede lid van de Hypotheekwet betreft dient te worden vastgesteld dat dit door de Zeewet niet op scheepshypotheek van toepassing is verklaard, zodat er in dat verband bezwaarlijk argumenten uit kunnen worden geput. Daarenboven bepaalt artikel 45*bis* van de Hypotheekwet dat hypotheek kan worden gevestigd op gebouwen waarvan de oprichting begonnen of zelfs nog maar ontworpen is, mits hij die de hypotheek verleent, een reeds bestaand recht heeft, op grond waarvan hij te zijnen behoeve vermog te bouwen. Op grond van artikel 74 van de Hypotheekwet aanvaarden commentatoren van deze wet dat een voorwaardelijk eigendomsrecht alleszins volstaat⁹¹⁴.

Er kan dus worden besloten dat de hypotheekering van in aanbouw zijnd schip door de opdrachtgever die nog geen eigenaar is, reeds onder het huidige recht mogelijk kan worden geacht. Ten einde de rechtszekerheid te herstellen en de scheepsfinanciering te bevorderen is een uitdrukkelijke wettelijke bekrachtiging hiervan echter wenselijk. Deze wordt verschaft in de tweede paragraaf van de hier voorgestelde bepaling, die in principe moet worden gezien als een toepassing van § 1, met dien verstande dat § 2 voorbijgaat aan het onderscheid tussen de hypotheek op goederen die werden verworven onder opschortende voorwaarde en de hypotheek op toekomstige goederen, en dus een ruimer geldingsbereik heeft. De bedoeling van de bepaling is immers om de hypotheekering n.a.v. scheepsbouwprojecten maximaal te bevorderen. Uiteraard mag worden verwacht dat de contractpartijen de risico's eigen aan de beoogde situatie zorgvuldig zullen evalueren.

B.5.11. ARTIKEL 3.63. AFBAKENING VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEK

A) WETTEKST

3.526.

Artikel 3.63. Afbakening van de scheepshypotheek

Op straffe van volstreckte nietigheid, moet de scheepshypotheek worden verleend op één of meer duidelijk aangewezen schepen en voor een bepaald bedrag.

⁹¹² Zie o.m. Aeby-Deceuninck HBAR, 41, nr. 38 (waar bezwaar wordt geuit tegen de voorwaarde bestaande in de afwerking van het schip in aanbouw); Aeby-Deceuninck RN, 29, nr. 50; Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 3-4, nr. 3; vgl. ook Hennebicq I, 349, nr. 350 en, voor Frankrijk, o.m. Rodière LN, 96-97, nr. 77; Rodière-du Pontavice, 77, nr. 69.

⁹¹³ Zie inz. Cass., 9 februari 1933, *Pas.* 1933, I, 103, met concl. Proc.-Gen. P. Leclercq, waarop Aeby en Deceuninck het betoog baseren waarnaar in de vorige vn. wordt verwezen.

⁹¹⁴ Zie Boncquet, J., Art. 73-75 Hyp.W., OVH, Afl. 21 (oktober 2001), 4-9, nrs. 4-9, inz. 6, nr. 5.

Onverminderd artikel 3.80 kan de aanwijzing van het schip of de schepen gebeuren aan de hand van alle nuttige gegevens, waaronder deze betreffende de registratie of de teboekstelling.

B) TOELICHTING

3.527. Onder afbakening van een hypotheek wordt verstaan dat elke hypotheek vanuit haar wezen moet beperkt zijn tot welbepaalde goederen, tot een welbepaald bedrag en een welbepaalde schuld⁹¹⁵. De hier opgenomen bepaling correspondeert met artikel 26, eerste lid van de Zeewet. Het tweede lid expliciteert een nu reeds geldend principe⁹¹⁶. In dit verband moet echter ook rekening worden gehouden met artikel 3.80 betreffende de regeling van de met het oog op de inschrijving in de akten op te nemen vermeldingen.

B.5.12. ARTIKEL 3.64. ONDEELBAARHEID VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEK

A) WETTEKST

3.528.

Artikel 3.64. Ondeelbaarheid van de scheepshypotheek

**Een scheepshypotheek kan worden gevestigd op meer dan één schip.
Behoudens afwijkend beding is de scheepshypotheek ondeelbaar en blijft zij voor het geheel bestaan op al de bezwaarde schepen en op ieder gedeelte ervan.**

B) TOELICHTING

3.529. Er is geen aanleiding om bijzondere bepalingen toe te voegen over een vloothypotheek in de zin van een hypotheek op het onbepaald geheel van de schepen die eigendom van de schuldenaar zijn. Wanneer een scheepseigenaar een hypotheek wenst te vestigen op het geheel van de hem op dat ogenblik of in de toekomst toebehorende vloot, moet, ingevolge het specialiteitsbeginsel, elk van de betrokken schepen worden geïdentificeerd. Deze regel geldt nu al in België⁹¹⁷ en bestaat o.m. ook in het Franse recht⁹¹⁸.

3.530. Het is wel nuttig in het nieuwe wetboek te bevestigen dat scheepshypotheeken kunnen worden gevestigd op meer dan één schip. Hierbij is het ook nuttig om in het wetboek het principe van de ondeelbaarheid van de hypotheek te bevestigen. Dit principe geldt voor de grondhypotheeken ingevolge artikel 41, tweede lid van de Hypotheekwet, dat door de Zeewet niet van toepassing is verklaard op scheepshypotheeken. Het principe wordt hier ingevoerd in een vereenvoudigde formulering, die duidelijk maakt dat van het principe contractueel kan worden afgeweken⁹¹⁹. De regeling is inz. nuttig om de positie van de scheepsfinancier te versterken en zo de kredietverlening aan te moedigen. In de praktijk worden scheepshypotheeken op meer dan één schip vooral in de binnenvaart gevestigd. Binnenvaartreders en hun raadslieden zullen aandacht moeten hebben voor de eventuele wenselijkheid van de opname van afwijkende bedingen, zodat individuele schepen van hypotheek kunnen worden vrijgemaakt.

⁹¹⁵ Dirix-De Corte, 464, nr. 667.

⁹¹⁶ Zie Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 2, nr. 1.

⁹¹⁷ Smeesters-Winkelmolen I, 90, nr. 61; Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 2, nr. 1.

⁹¹⁸ Bonassies-Scapel, 384, nr. 548; Rodière LN, 153, nr. 124.

⁹¹⁹ Zie Dirix-De Corte, 463, nr. 666.

Op te merken valt dat de Amerikaanse wetgeving ter zake, weliswaar in een meer uitgewerkte formulering, eveneens de contractvrijheid erkent⁹²⁰.

B.5.13. ARTIKEL 3.65. SCHEEPSBESTANDDELEN, SCHEEPSTOEBEHOREN EN VRACHT

A) WETTEKST

3.531.

Artikel 3.65. Scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en vracht

De op een schip of een schip in aanbouw gevestigde scheepshypotheek strekt zich uit tot:

1° de scheepsbestanddelen;

2° behoudens afwijkend beding, het scheepstoebehoren en de vracht.

B) TOELICHTING

3.532. De voorgestelde bepaling actualiseert artikel 27 van de Zeewet. Wat betreft scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren, is zij in feite een herhaling van het principe gevestigd door artikel 3.11⁹²¹. De scheepshypotheek zal zich uiteraard ook uitstrekken tot alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren die na de scheepshypotheekvestiging aan het schip worden toegevoegd (inclusief de verbeteringen)⁹²².

Wat betreft de vracht herneemt de bepaling het principe van de Zeewet van 1908. De bedoeling van de wetgever om door de versterking van het onderpand de scheepsfinanciering aan te moedigen⁹²³, kan alhier worden herbevestigd.

M.b.t. het scheepstoebehoren en de vracht zijn echter afwijkende regelingen mogelijk.

B.5.14. ARTIKEL 3.66. INDIVIDUALISERING VAN SCHEEPSBOUWMATERIALEN

A) WETTEKST

3.533.

Artikel 3.66. Individualisering van scheepsbouwmaterialen

Behoudens afwijkend beding, strekt de scheepshypotheek op een schip in aanbouw zich uit tot op de werf aanwezige en met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken die eigendom zijn van de scheepseigenaar.

B) TOELICHTING

3.534. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 8 van het Verdrag van Brussel van 27 mei 1967 betreffende de registratie van rechten op schepen in aanbouw, dat de opname van dergelijke

⁹²⁰ Zie 46 US Code sect 31322(c).

⁹²¹ Ook een grondhypotheek strekt zich uit tot het toebehoren: zie Dirix-De Corte, 453, nr. 645.

⁹²² Vgl. art. 45, tweede lid Hyp.W. m.b.t. de grondhypotheeken.

⁹²³ Zie o.m. Hennebicq II.II, 237, nr. 598.

regelingen in de nationale wetgeving uitdrukkelijk mogelijk maakt⁹²⁴. De formulering is echter afgestemd op de terminologie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. De bedoelde incorporatie moet breed worden opgevat: het kan bijv. gaan om materialen die in het schip, de scheepsbestanddelen of het scheepstoebehoren zullen worden verwerkt, maar ook om machines en uitrusting. De voorgestelde regeling sluit ook aan bij het bestaande publiekrechtelijke kader voor de registratie van zeeschepen in aanbouw⁹²⁵. Wat betreft de betekenis van de begrippen scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren in afwachting van hun inbouw of plaatsing wordt verwezen naar de toelichting hierboven bij artikel 3.1, 11° en 12°.

B.5.15. ARTIKEL 3.67. ZAAKVERVANGING

A) WETTEKST

3.535.

Artikel 3.67. Zaakvervanging

§ 1. Wanneer het schip averij heeft opgelopen doch de vergoeding niet wordt aangewend voor de herstelling ervan, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op die vergoeding uitoefenen.

§ 2. Wanneer het schip verloren is gegaan of onzeewaardig is geworden, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op de geredde voorwerpen of op de opbrengst ervan uitoefenen.

§ 3. Indien hij bewijst dat de averij, het verlies of de onzeewaardigheid is ontstaan buiten zijn persoonlijke schuld, heeft de schuldenaar het recht om, in plaats van betaling van de vordering, een gelijkwaardige scheepshypothek te doen vestigen op een ander schip of een andere gelijkwaardige zekerheid te verschaffen.

§ 4. De voorgaande paragrafen gelden behoudens afwijkend beding en onverminderd de regelgeving betreffende het ruimen van wrakken.

B) TOELICHTING

3.536. De voorgestelde bepaling integreert, in een grondig aangepaste formulering, de regelingen opgenomen in artikel 34 van de Zeewet en in artikel 79 van de Hypotheekwet, welke laatste bepaling op zeeschepen toepasselijk is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. Bedoelde

⁹²⁴ Vgl. voorts art. 43 van het Noors Maritiem Wetboek:

Section 43 Mortgages on ships under construction, etc.

In the absence of agreement to the contrary, a mortgage on a ship under construction or to be constructed in Norway also include the ship's main engines and larger sections of the hull, provided that the engines or sections in question are being built or have been brought within the precincts of the yard of the main builders. If such parts are being built in another builder's yard in Norway, it can be agreed that the mortgage shall also include such parts. The same applies if the hull, major hull sections or the main engine have been built at a foreign yard, provided that delivery from the foreign yard has taken place.

In the absence of agreement to the contrary, the mortgage also includes materials and equipment which are within the precincts of the yard of the main builders, or, as the case may be, within the yard of the builder constructing the main engines or any larger section of the hull, provided always that the materials and the equipment are distinctly identified by marking or other means as intended to be incorporated in the ship or in the main engines or in the section. The mortgage shall cease to attach to any materials or equipment which are sold and removed from the yard, unless the purchaser knew or ought to have known that the sale was unauthorized by reason of the terms of the mortgage.

The provisions of this Section apply correspondingly to constructions within the scope of Section 33.

⁹²⁵ Zie daarover *supra*, nrs. 3.517-3.518.

regelingen hebben in wezen betrekking op dezelfde hypothese, m.n. die van averij aan of verlies van het schip. In de rechtsleer worden zij dan ook samen behandeld⁹²⁶. Derhalve is het gerechtvaardigd ze in het Belgisch Scheepvaartwetboek samen te brengen in één enkel artikel.

3.537. De eerste hier voorgestelde paragraaf neemt artikel 34, tweede lid van de Zeewet over. Gelet op de gebrekkige formulering van deze laatste bepaling, die immers alleen gewaagt van een tussenkomst tot bewaring van rechten, en mede in het licht van de libellering van analoge bepalingen over zaakvervanging opgenomen in de Hypotheekwet⁹²⁷, is de hier voorgestelde redactie grondig vernieuwd, en vooral zoveel mogelijk vereenvoudigd. De zienswijze dat de hier bedoelde averijregeling niet alleen op de uitbetaling van de verzekeringsvergoeding doelt⁹²⁸, weze uitdrukkelijk bevestigd. De vergoeding waarover het gaat kan bijv. ook een schadevergoeding verschuldigd door een derde zijn, een aan het schip verschuldigde bijdrage in averij-grosse, of een vergoeding wegens schade aan het schip berokkend n.a.v. hulpverlening. Het is echter overbodig om al deze gevallen, die uitdrukkelijk worden vermeld in de corresponderende Franse wetsbepaling (art. 47 *Loi* n° 67-5), hier te hernemen, aangezien de voorgestelde wetsbepaling ruim is geformuleerd.

3.538. De tweede paragraaf betreft eveneens de zaakvervanging, en herneemt, ook in een verhelderende formulering, het principe vervat in artikel 34, eerste lid van de Zeewet.

3.539. De nieuwe, verduidelijkte regeling m.b.t. de zakelijke subrogatie t.v.v. de hypothecaire schuldeiser moet worden gezien in de context van de afschaffing van dergelijke subrogatie t.v.v. bevoorrechte schuldeisers. De redenen voor deze afschaffing werden hierboven omstandig toegelicht⁹²⁹. Bedoelde ingreep versterkt de positie van de scheepsfinancier en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag zonder andere belanghebbenden te schaden.

3.540. De derde paragraaf neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 79, tweede lid van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheek van toepassing is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. Ook deze bepaling werd enigszins geherformuleerd. Zo wordt gepreciseerd dat de schuldenaar, zo hem geen schuld treft, de vrije keuze heeft om in de plaats van terugbetaling een gelijkwaardige scheepshypotheek te doen vestigen op een ander schip. Hij kan deze doen vestigen, wat affirmatiever is dan de in de Hypotheekwet gebezigde term aanbieden, die de foutieve indruk wekt dat de schuldeiser dit aanbod zou kunnen weigeren. Eveneens wordt de zienswijze bevestigd dat de bewijslast omtrent de afwezigheid van schuld op de schuldenaar rust, en dat de schuld in kwestie de persoonlijke schuld van de schuldenaar is⁹³⁰. Gelet op de hier voorgestelde paragrafen 1 en 2, en de kritiek in de rechtsleer⁹³¹ op de redactie van artikel 79, eerste lid van de Hypotheekwet – dat de schuldeiser in geval van tenietgaan of beschadiging het recht geeft terugbetaling te eisen – werd geen noodzaak ontwaard om deze laatste bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen.

3.541. De vierde paragraaf ten slotte bevestigt duidelijkheidshalve dat andersluidende bedingen rechtsgeldig zijn. Dit bevestigt rechtspraak van het Hof van Cassatie over artikel 34, tweede lid van de Zeewet waarin werd beslist dat de hypothecaire schuldeiser kan bedingen dat de verzekeringsvergoeding hem rechtstreeks dient te worden uitgekeerd⁹³². Er is geen reden waarom dit suppletiefrechtelijke karakter niet zou gelden voor het gehele artikel. Voorts wordt

⁹²⁶ Zie bijv. Smeesters-Winkelmolen I, 92-95, nr. 62; Straatman, Art. 26 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 5, nr. 4.

⁹²⁷ Zie daarover o.m. Dirix-De Corte, 449-451, nrs. 640-642.

⁹²⁸ Zie nader Smeesters-Winkelmolen I, 93-94, nr. 62.

⁹²⁹ Zie *supra*, nr. 3.449.

⁹³⁰ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 94-95, nr. 62.

⁹³¹ Verhaegen, D., Art. 79 Hyp.W., OVH, Afl. 17 (mei 1999), 31, nr. 37.

⁹³² Cass., 29 september 2006, *RIF* 2007-08, 781, *RHA* 2007, 56; vgl. Hennebicq II.II, 243-244, nr. 607.

uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt omtrent de regelgeving inzake wrakkenruiming, welke gedeeltelijk tot het gewestelijke bevoegdheidsdomein behoort.

B.5.16. ARTIKEL 3.68. SCHEEPSHYPOTHEEK TOT ZEKERHEID VAN EEN KREDIETOPENING

A) WETTEKST

3.542.

Artikel 3.68. Scheepshypotheek tot zekerheid van een kredietopening

§ 3.1. De scheepshypotheek verleend tot zekerheid van een geopend krediet is geldig. Haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de door de kredietgever aangegane verbintenissen worden uitgevoerd, welke uitvoering kan worden bewezen door alle wettelijke middelen.

§ 2. De kredietgever behoudt tegenover derden het recht om over de scheepshypotheek te beschikken, zelfs indien verbintenissen op het krediet toe te rekenen, vertegenwoordigd zijn door verhandelbare papieren. Nochtans kan de houder van deze papieren door een verzet de gevolgen schorsen van akten van opheffing of andere, die aan zijn recht nadeel zouden toebrengen.

Het verzet moet betekend worden aan het Belgisch Scheepsregister en aan de kredietgever en het moet keuze van woonplaats bevatten binnen het arrondissement waar de zetel van het Belgisch Scheepsregister is gevestigd.

Het verzet wordt door het Belgisch Scheepsregister ingeschreven en van deze inschrijving wordt melding gemaakt onderaan op het origineel van het exploit. Het verzet heeft slechts gevolg gedurende twee jaren, indien het niet vernieuwd wordt; opheffing ervan kan worden verleend bij een eenvoudig exploit.

B) TOELICHTING

3.543. Deze bepaling integreert in het Belgisch Scheepvaartwetboek de vier laatste leden van artikel 80 van de Hypotheekwet, die nu reeds op scheepshypotheek van toepassing zijn ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. De regeling betreft de zgn. krediethypotheek. De mogelijkheid van dergelijke hypotheek op een schip wordt ook in het buitenland sedert lang aanvaard, zowel in continentale landen als Frankrijk en Nederland als in Engeland en de Verenigde Staten⁹³³. De herhaling van het reeds in artikel 80, derde lid van de Hypotheekwet neergelegde principe in de hier voorgestelde eerste paragraaf is dan ook vanzelfsprekend.

3.544. De tweede paragraaf herneemt de drie laatste leden van artikel 80 van de Hypotheekwet. Deze laatste bepalingen hebben blijkbaar weinig of geen aanleiding tot controverse gegeven⁹³⁴. Naar de Scheepshypotheekbewaarder meedeelde, komt het in deze bepalingen bedoelde verzet in de praktijk omzeggens nooit voor. Anderzijds is geen aanleiding gebleken om de bepalingen op te heffen. In het laatste lid wordt, conform een suggestie van de rechtsleer⁹³⁵ en de Scheepshypotheekbewaarder, gepreciseerd dat het verzet wordt ingeschreven en dat het niet gaat om een overschrijving of een randmelding, welke in het zee- en binnenvaartrecht immers niet bestaan.

⁹³³ Zie o.m. Cleveringa 140; Tetley MLAC, 521-531.

⁹³⁴ Voor commentaar, zie Hennebique II.II, 234-236, nr. 596; Smeesters-Winkelmolen I, 100-102, nr. 65.

⁹³⁵ Zie Smeesters-Winkelmolen I, 101-102, nr. 65.

3.545. Het tweede lid van artikel 80 van de Hypotheekwet, dat ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet eveneens op scheepshypotheek van toepassing is, wordt overgenomen in artikel 3.95 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Bedoelde bepaling staat ook in de Hypotheekwet overigens op een ongelukkige plaats⁹³⁶.

B.5.17. ARTIKEL 3.69. SCHEEPSHYPOTHEEK TOT ZEKERHEID VAN TOEKOMSTIGE SCHULDVORDERINGEN

A) WETTEKST

3.546.

Artikel 3.69. Scheepshypotheek tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen

Een scheepshypotheek mag worden verleend tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen indien deze op het ogenblik van de vestiging ervan bepaald of bepaalbaar zijn; haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de gewaarborgde schuldvorderingen ontstaan.

B) TOELICHTING

3.547. Deze bepaling herneemt het principe neergelegd in artikel 51*bis*, § 1 van de Wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet⁹³⁷. Zij betreft de zgn. alle sommen-hypotheek (of bankhypotheek), over de geldigheid waarvan in het gemeen zekerhedenrecht lang een controverse woedde. Duidelijkheidshalve dient te worden aangestipt dat de alle sommen-hypotheek verschilt van de in het vorige artikel bedoelde krediethypotheek⁹³⁸.

3.548. Ofschoon bedoeld artikel 51*bis* is opgenomen in Titel III van de Wet op het hypothecair krediet, die ingevolge de brede omschrijving van zijn toepassingsgebied⁹³⁹ kan worden geacht ook te gelden voor scheepshypotheek, blijkt hierover in de praktijk onduidelijkheid te bestaan. Worden in scheepshypotheekakten nu reeds alle sommen-hypotheek opgenomen, de financiële en juridische wereld ervaren hierrond rechtsonzekerheid. Het is dan ook wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek expliciet te bevestigen dat ook op schepen een alle sommen-hypotheek kan worden gevestigd.

3.549. In lijn met de hierboven verantwoorde keuze om de toepasselijke bepalingen van de Hypotheekwet in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren, is het aangewezen het hier besproken principe eveneens in het nieuwe wetboek op te nemen. Dit is des te meer wenselijk nu de rechtsleer unaniem betreurt dat de alle sommen-hypotheek werd geregeld in de Wet op het hypothecair krediet en niet in de Hypotheekwet, waardoor de overzichtelijkheid van de wetgeving werd geschaad⁹⁴⁰. Ten einde, wat de scheepshypotheek betreft, de overzichtelijkheid te herstellen, is het nodig om het besproken principe in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren. In dit licht dient via de in de Invoeringswet op te nemen wijzigingsbepalingen een bepaling aan de Wet op het hypothecair krediet te worden toegevoegd, die artikel 51*bis*, § 1 van

⁹³⁶ Zie o.m. Troch, K., Art. 80 Hyp.W., OVH, Afl. 19 (oktober 1999), 15, nr. 19 en inz. vn. 4 aldaar.

⁹³⁷ Bedoelde bepaling werd ingevoegd bij W. 13 april 1995 (BS 7 juni 1995).

⁹³⁸ Over dit laatste, zie o.m. Cuypers, A., "De hypotheek voor toekomstige vorderingen. De hypotheek voor "alle sommen". Het nieuwe artikel 51*bis* van de wet op het hypothecair krediet: revolutie of evolutie in het hypotheekrecht?", *T.Not.*, 1995, (322), 322-323, nr. 2; Wauters, M., "De hypotheek "voor alle sommen". Een kritische analyse", *Jura Falconis*, 1995, (691), 703.

⁹³⁹ Zie m.n. art. 50 van de Wet.

⁹⁴⁰ Zie *supra*, nr. 3.487.

die laatste wet buiten toepassing verklaart voor de door een scheepshypothek gewaarborgde kredieten.

B.5.18. ARTIKEL 3.70. OPZEGBAARHEID VAN BEPAALDE SCHEEPSHYPOTHEKEN

A) WETTEKST

3.550.

Artikel 3.70. Opzegbaarheid van bepaalde scheepshypotheken

Indien een scheepshypothek wordt gevestigd tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen die over een onbepaalde duur kunnen ontstaan of tot zekerheid van schuldvorderingen uit hoofde van een overeenkomst van onbepaalde duur, kan de persoon tegen wie de scheepshypothek wordt ingeschreven of de derde-bezitter van het schip de scheepshypothek steeds opzeggen met een opzegging van minstens drie maanden en maximum zes maanden, welke aan de schuldeiser wordt gericht bij ter post aangetekend schrijven met ontvangstmelding. De opzeggingstermijn gaat in op de dag van de ontvangstmelding.

Inzake toekomstige schuldvorderingen heeft de opzegging tot gevolg dat de scheepshypothek enkel nog strekt tot zekerheid van gewaarborgde schuldvorderingen die bestaan bij het verstrijken van de opzeggingstermijn. Inzake overeenkomsten van onbepaalde duur, blijven slechts die schuldvorderingen gewaarborgd welke bij het verstrijken van de opzeggingstermijn tengevolge van de uitvoering van de overeenkomst bestaan.

Wie de scheepshypothek opzegt, kan eisen dat de schuldeiser hem schriftelijk de inventaris meedeelt van de schuldvorderingen die nog gewaarborgd zijn op het einde van de opzeggingstermijn.

B) TOELICHTING

3.551. De voorgestelde bepaling neemt artikel 51*bis*, § 2 van de Wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet over. Aangezien zij niet alleen slaat op de hier in artikel 3.69 geregelde alle sommen-hypothek, maar ook op de in artikel 3.69 bedoelde krediethypothek (betreffende een krediet voor onbepaalde duur)⁹⁴¹, is het niet mogelijk om ze aan één van deze twee bepalingen toe te voegen, maar is het wenselijk om er een afzonderlijk artikel aan te wijden. In lijn met het hierboven toegelichte uitgangspunt en gevolg gevend aan de kritiek in de rechtsleer wordt de relevante wettekst eveneens volledig in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek hernomen. Door een in de Invoeringswet op te nemen wijzigingsbepaling zal in de Wet op het hypothecair krediet worden bepaald dat artikel 51*bis*, § 2 van die wet niet op de kredieten gewaarborgd door een scheepshypothek van toepassing is.

3.552. Artikel 51*bis*, § 3 van de Wet op het hypothecair krediet wordt *niet* in het Belgisch Scheepvaartwetboek hernomen. De reden is dat deze bepaling specifiek betrekking heeft op effectiseringsoperaties, een materie die niet in het raam van het zee- en binnenvaartrecht behoort te worden geregeld.

⁹⁴¹ Zie o.m. Dirix-De Corte, 460-461, nr. 663.

B.5.19. ARTIKEL 3.71. GEWAARBORGDE INTEREST

A) WETTEKST

3.553.

Artikel 3.71. Gewaarborgde interest

De scheepshypotheek die is ingeschreven voor een kapitaal dat interesten opbrengt, waarborgt ten hoogste drie jaar interest in dezelfde rang als de hoofdsom.

B) TOELICHTING

3.554. Deze bepaling herneemt, met enkele preciseringen, artikel 28 van de Zeewet⁹⁴². Er wordt verduidelijkt dat de scheepshypotheek niet noodzakelijk een schuldvordering met interesten waarborgt, en dat de drie jaar een maximum is, dat contractueel kan worden verminderd. Wat betreft de berekening van de drie jaar interest kan bij analogie worden verwezen naar het gemeen recht⁹⁴³. Er is geen aanleiding gebleken om de Franse regel over te nemen luidens welke de inschrijving in dezelfde rang als de hoofdsom slechts twee jaar rente waarborgt bovenop deze van het lopende jaar⁹⁴⁴.

B.5.20. ARTIKEL 3.72. ONDERLINGE RANG

A) WETTEKST

3.555.

Artikel 3.72. Onderlinge rang

Tussen de hypothecaire schuldeisers onderling wordt de rang bepaald door de dag van de inschrijving en, indien de scheepshypotheeken op dezelfde dag zijn ingeschreven, door het volgnummer van de inschrijving.

B) TOELICHTING

3.556. De voorgestelde bepaling herneemt artikel 31 van de Zeewet. In sommige landen, waaronder Frankrijk⁹⁴⁵, is de rangschikking tussen op dezelfde dag ingeschreven hypothecaire schuldvorderingen anders, en nemen zij m.n. allen dezelfde rang. Er is evenwel geen noodzaak gebleken om de huidige Belgische regeling te wijzigen.

⁹⁴² Vgl. art. 87 Hypotheekwet.

⁹⁴³ Zie o.m. Dirix-De Corte, 457, nr. 658; Kluyskens VI, 295-297, nrs. 296-298.

⁹⁴⁴ Art. 52, tweede lid *Loi* n° 67-5; zie daaromtrent Rodière LN, 158-159, nr. 127.

⁹⁴⁵ Art. 51, tweede lid *Loi* n° 67-5; zie nader Rodière LN, 160, nr. 128.

A) WETTEKST

3.557.

Artikel 3.73. Inbezitstelling van het schip

§ 1. In de hypotheekakte kan worden bedongen dat, bij niet-nakoming van de jegens hem aangegane verbintenissen, de hypothecaire schuldeiser gerechtigd is zich het bezit van het schip te doen toewijzen indien hij de eerste ingeschrevene is en indien dit recht openbaar is gemaakt door de inschrijving.

§ 2. De schuldeiser wordt in het bezit van het schip gesteld bij beschikking, op verzoekschrift verleend door de beslagrechter van de rechtbank van het gebied waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

De inbezitstelling wordt steeds, binnen een termijn van tien dagen, voorafgegaan door een bevel tot betalen.

Dit bevel bevat:

1° de opgave van de titel krachtens dewelke het gedaan wordt en een volledig afschrift van die titel, tenzij de betekening ervan aan de schuldeiser reeds is gedaan in de loop van de drie jaar die aan de beschikking voorafgaan of wanneer het een authentieke akte betreft waarbij een scheepshypotheek wordt gevestigd;

2° de opgave van dag, maand en jaar;

3° de naam, het beroep en de woonplaats van de vervolgende partij;

4° de keuze van woonplaats in het ambtsgebied van de rechter die van het beslag kennis moet nemen, waaraan elke betekening, zelfs van een aanbod van gerede betaling, vervolgens geldig wordt gedaan;

5° de naam en de woonplaats van de gerechtsdeurwaarder en de opgave van het adres van zijn kantoor;

6° de naam en de woonplaats of, bij gebreke van een woonplaats, de verblijfplaats van de schuldenaar;

7° de opgave van het verschuldigd bedrag en de vermelding dat, bij gebreke van betaling, zal worden overgegaan tot de inbezitstelling van het schip, waarvan tevens de naam, de soort, de tonnenmaat en de aard van zijn beweegkracht wordt opgegeven;

8° de vermelding van de persoon aan wie afschrift van het exploot wordt afgegeven.

Over het verzoekschrift kan eerst uitspraak worden gedaan vijf dagen na de betekening ervan aan de eigenaar, met aanmaning om zijn bezwaren, zo er bestaan, binnen die tijd aan de beslagrechter mede te delen.

De beschikking is slechts voor tenuitvoerlegging vatbaar nadat zij aan de eigenaar is betekend.

§ 3. Tegen de beschikking kan verzet gedaan worden voor de beslagrechter.

Het verzet moet gedaan worden binnen drie dagen na de betekening van de beschikking en wordt aan de vervolgende partij betekend.

Tegen het op dat verzet gewezen vonnis kan binnen acht dagen na de betekening beroep worden ingesteld.

§ 4. De beschikking en het vonnis zijn uitvoerbaar niettegenstaande verzet of hoger beroep.

De rechter kan de uitvoering van het vonnis afhankelijk maken van de stelling van een zekerheid die hij bepaalt en waarvan hij, zo daartoe grond bestaat, de modaliteiten vaststelt.

§ 5. Heeft de eigenaar zijn woonplaats niet binnen het gebied van de beslagrechter, of heeft hij er zijn woonplaats niet gekozen, dan worden de andere dan de in § 2 vermelde betekeningen gedaan aan de griffie van de rechtbank van eerste aanleg.

De in dit artikel gestelde termijnen worden niet verlengd naar gelang van de afstanden.

§ 6. De uitoefening door de schuldeiser van de hem door de vorige paragrafen toegekende rechten wordt niet geschorst door het overlijden of het faillissement van de schuldenaar of van de scheepshypothekgever of door een hem betreffende gerechtelijke reorganisatie.

§ 7. Het bevelschrift, het vonnis of het arrest wordt betekend aan al de ingeschreven schuldeisers, ter woonplaats door hen in de inschrijving gekozen, alsmede tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen bij uittreksel bekendgemaakt:

- a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;
- b) in een nationaal verspreid dagblad;
- c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in Antwerpen, hetzij verschijnt in de thuishaven van het schip;
- d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 8. Het beschikkend gedeelte van het bevelschrift, van het vonnis of van het arrest wordt betekend aan de gekende gezagvoerder.

Bevindt het schip zich in een vreemd land, dan mag van dat beschikkend gedeelte aan de gezagvoerder kennis worden gegeven via de Belgische consul.

De gezagvoerder en alwie, kennis hebbende van het bevelschrift, het vonnis of het arrest, zich tegen de tenuitvoerlegging daarvan verzet, is strafbaar met gevangenisstraf van één maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd tot vijf duizend frank.

De artikelen 66, 67, 69 § 2, en 85 van het Strafwetboek zijn op dit misdrijf van toepassing.

§ 9. De schuldeiser die in het bezit van het schip is gesteld moet de door de kapitein als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder zonder bedrog aangegane verbintenissen eerbiedigen.

Hij is aansprakelijk voor zijn beheer.

§ 10. Gedurende een jaar te rekenen van de aan de ingeschreven schuldeisers gedane betekening of van de laatste bekendmaking, mogen de schuldenaar, de eigenaar en elke ingeschreven of van een uitvoerbare titel voorziene schuldeiser de in bezit van het schip gestelde schuldeiser verzoeken tot de verkoop van het schip over te gaan op de wijze voorgeschreven bij de artikelen [...].

Op aanvraag van elke belanghebbende, de schuldenaar, de eigenaar, de ingeschreven schuldeisers en, in voorkomend geval, de van een uitvoerbare titel voorziene schuldeisers, die de verkoop hebben gevorderd, behoorlijk opgeroepen, kan de beslagrechter evenwel gelasten dat, zelfs in het buitenland, tot de verkoop zal worden overgegaan door een scheepsmakelaar.

In dat geval bepaalt hij de voorwaarden, waaronder de verkoop zal geschieden.

B) TOELICHTING

3.558. Het voorgestelde artikel neemt de bepalingen van Hoofdstuk III (art. 23-28) van de Wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart over⁹⁴⁶. De huidige versie van deze bepalingen werd vastgesteld door de Wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek⁹⁴⁷. De bedoelde bepalingen worden in de bankpraktijk nog wel eens toegepast. De opname van de bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek past in het streven om de bestaande wetgeving door een zo omvattend mogelijk codificatie en coördinatie overzichtelijker te maken⁹⁴⁸. Door hun band met de materie van de scheepshypotheken horen ze eerder in dit wetboek thuis dan in het Gerechtelijk Wetboek. Ook de opstellers van dit laatste wetboek opteerden er ten andere voor om de bepalingen er niet in op te nemen. Door de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de relevante bepalingen van de Wet van 4 september 1908 en van de Hypotheekwet, wordt de wettelijke regeling omtrent de scheepshypotheken transparanter.

3.559. Inhoudelijk ondergaat de regeling vervat in de Wet van 4 september 1908 geen wijzigingen; de tekst onderging met het oog op de overheveling naar het Belgisch Scheepvaartwetboek slechts luttel, louter redactionele aanpassingen. Voor inhoudelijke toelichting kan derhalve worden verwezen naar de bestaande rechtspraak en rechtsleer⁹⁴⁹.

De nochtans ingeburgerde, maar toch eerder vreemde en mogelijk verwarrende terminologie “inbezitstelling van het pand” wordt vervangen door “inbezitstelling van het schip”.

Wat het in § 2 gebruikte begrip thuishaven betreft kan, voor het geval het schip geen officiële thuishaven heeft, worden verwezen naar de toelichting verstrekt bij artikel 3.4, § 1, 3°.

In § 6 wordt ervoor geopteerd de positie van de hypothecaire schuldeiser in geval van faillissement te behouden⁹⁵⁰.

De in § 7 opgenomen bekendmakingsvereisten zijn afgestemd op deze in artikel 3.74, naar de toelichting waarbij hier moge worden verwezen.

De in § 10 vermelde mogelijkheid van een verkoop door een scheepsmakelaar wordt behouden teneinde duidelijk te maken dat deze in de hier bedoelde hypothese hoe dan ook blijft bestaan⁹⁵¹. In § 10 zal worden verwezen naar de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek die corresponderen met de artikelen 1553, 1554 en 1555 van het Gerechtelijk Wetboek.

⁹⁴⁶ BS 25 september 1908. Vgl. ook art. 267 Boek 3 NBW.

⁹⁴⁷ BS 31 oktober 1967.

⁹⁴⁸ Zie Blauwboek 1, 78 e.v., nrs. 1.69 e.v.

⁹⁴⁹ Zie inz. Delwaide SB, 284-291, nrs. 243-257; zie ook Hennebicq II.II, 306-317, nrs. 664-670.

⁹⁵⁰ Zie Delwaide SB, 288-289, nr. 253 en, i.v.m. de wijziging van art. 9 van de Handelspandwet, Dirix-De Corte, 326, nr. 485.

⁹⁵¹ De rechtsleer achtte de herhaling van het reeds in art. 1553, derde lid Ger.W. opgenomen principe nochtans overbodig (Delwaide SB, 290, nr. 257).

A) WETTEKST

3.560.

Artikel 3.74. Zuivering na vrijwillige vervreemding

§ 1. De scheepshypotheek gaat teniet door vrijwillige vervreemding van het schip of schip in aanbouw, mits de nieuwe eigenaar, binnen zes maanden na de inschrijving van zijn titel of, in geval van vervolging in de loop van die zes maanden, binnen vijftien dagen na de betekening van het bevel dat aan de beslaglegging voorafgaat, aan alle ingeschreven schuldeisers, aan de door hen bij de inschrijving gekozen woonplaats, betekent:

1° een uittreksel uit zijn titel bevattende de dagtekening en de aard van de akten, de aanwijzing van de partijen, de naam, de soort en de tonnenmaat van het schip, de prijs en de lasten die van de prijs deel uitmaken, dan wel de waardering van de zaak, indien deze geschonken is of overgedragen anders dan door verkoop;

2° de opgave van de datum van inschrijving van zijn titel;

3° een tabel in drie kolommen, waarvan de eerste de dagtekening van de inschrijvingen bevat, de tweede de naam van de schuldeisers en de derde het bedrag van de ingeschreven schuldvorderingen.

Ingeval de titel van de nieuwe eigenaar naast een met hypotheek bezwaard schip andere onroerende of roerende goederen, desgevallend schepen omvat, dan zal, indien daartoe reden bestaat, de prijs van ieder schip waarop bijzondere en afzonderlijke inschrijvingen zijn genomen, in de kennisgeving worden opgegeven bij vergelijkende waardering naar evenredigheid van de totale in de titel vermelde prijs.

§ 2. De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van kennisgeving dat hij de hypothecaire schulden en lasten zal voldoen ten belope van de prijs of van de opgegeven waarde, zonder enige aftrek ten voordele van de verkoper of van wie ook.

Behoudens afwijkend beding in de titels van schuldvordering, heeft hij het genot van elke tijdsbepaling en van elk uitstel van betaling, aan de oorspronkelijke schuldenaar verleend, en hij neemt de termijnen in acht die tegen de laatstgenoemde zijn bedongen.

De niet vervallen schuldvorderingen die slechts voor een gedeelte batig zijn gerangschikt, zijn onmiddellijk opeisbaar, ten belope van dit gedeelte ten aanzien van de nieuwe eigenaar, en voor het geheel ten aanzien van de schuldenaar.

§ 3. Indien een van de ingeschreven schuldeisers een rechtsvordering tot ontbinding bezit en ze wil instellen, moet hij zulks op straffe van verval verklaren ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet worden vervolgd.

De verklaring moet binnen vijftien dagen na de kennisgeving worden gedaan en binnen tien dagen worden gevolgd door het instellen van de eis tot ontbinding.

Te rekenen van de dag waarop de schuldeiser verklaart dat hij de rechtsvordering tot ontbinding wil instellen, is de zuivering geschorst; zij kan pas worden hervat nadat de schuldeiser afstand heeft gedaan van de rechtsvordering tot ontbinding, of nadat deze vordering is afgewezen.

§ 4. Binnen vijftien dagen na de kennisgeving, gedaan op verzoek van de nieuwe eigenaar, kan iedere ingeschreven schuldeiser vorderen dat het schip in openbare veiling verkocht wordt, op voorwaarde:

1° dat deze vordering door een deurwaarder aan de nieuwe eigenaar wordt betekend, uiterlijk binnen veertig dagen na de kennisgeving gedaan ten verzoeken van de laatstgenoemde, met toevoeging van een dag per vijf myriameter afstand tussen de gekozen woonplaats en de werkelijke woonplaats van de schuldeiser die het verste af woont van de rechtbank die van de rangregeling moet kennis nemen;

2° dat zij een bod bevat waarbij de verzoeker of een door hem aangewezen persoon de prijs verhoogt met vijf procent boven de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven; dit bod slaat op de hoofdprijs en de lasten, zonder enige aftrek ten nadele van de ingeschreven schuldeisers; de kosten van de eerste overeenkomst moeten niet in aanmerking worden genomen;

3° dat dezelfde betekening binnen dezelfde termijn gedaan wordt aan de vorige eigenaar en aan de hoofdschuldenaar;

4° dat het origineel en de afschriften van deze exploiten worden ondertekend door de verzoekende schuldeiser of door zijn gemachtigde, voorzien van een uitdrukkelijke volmacht, die in dit geval verplicht is afschrift van zijn volmacht te geven; zij moeten in voorkomend geval ook ondertekend worden door de opbieder;

5° dat de verzoeker aanbiedt persoonlijke of hypothecaire borg te stellen ten belope van vijftwintig procent van de prijs en van de lasten, ofwel, wanneer hij een gelijk bedrag in consignatie gegeven heeft, dat hij afschrift betekent van het bewijs van consignatie;

6° dat de betekening dagvaarding inhoudt om met het oog op de aanneming van die borg binnen drie dagen te verschijnen voor de rechter van de plaats waar het schip ligt en, wanneer het in de vaart is, vóór de rechter van de thuishaven.

De opbieder kan in geen geval worden verplicht om in zijn hoger bod andere goederen te begrijpen dan het schip dat voor zijn schuldvordering met hypotheek bezwaard is; behoudens het verhaal van de nieuwe eigenaar op zijn rechtsvoorgangers, tot vergoeding van de schade die hij ingevolge de verdeling van door hem verkregen goederen of door de splitsing van bedrijven mocht lijden.

§ 5. In de rechtspleging tot aanneming van de borg wordt geen vonnis tot voeging gewezen en worden de niet-verschenen partijen niet opnieuw gedagvaard.

Wordt de borg verworpen, dan wordt het opbod van onwaarde verklaard en blijft de koper verbonden, ten ware andere schuldeisers een opbod hadden gedaan.

Wordt de borg aangenomen, dan wijst het vonnis de ministeriële ambtenaar aan die belast is met de verkoop, en bepaalt het de dag waarop deze zal geschieden. Daartoe wordt overgegaan volgens de eerste voorwaarden of volgens een nieuw lastenkohier, in gemeen overleg opgemaakt door de opbieder en de belanghebbende partijen.

§ 6. Wanneer overeenkomstig de voorgaande paragrafen een hoger bod is betekend, heeft iedere ingeschreven schuldeiser het recht zich in de plaats van de vervolgende partij te doen stellen, overeenkomstig artikel 1609 van het Gerechtelijk Wetboek, ingeval de opbieder of de nieuwe eigenaar geen gevolg aan de rechtspleging geeft binnen een maand nadat het hoger bod is gedaan.

De artikelen 1610 en 1611 van het voornoemde wetboek zijn mede op het hoger bod van toepassing.

§ 7. Om tot herveiling ten gevolge van hoger bod te komen, laat de ministeriële ambtenaar, aangesteld door het overeenkomstig § 5 gewezen vonnis, aanplakbiljetten drukken, vermeldende:

1° de datum en de aard van de akte van vervreemding waarop het hoger bod is gedaan, en, in voorkomend geval, de naam van de notaris voor wie ze werd verleden;

2° de in de akte vermelde prijs of de waardering;

3° het bedrag van het hoger bod;

4° de namen, het beroep, de woonplaats van de vorige eigenaar en van de opbieder;

5° de naam van het schip alsmede de aard van de voortstuwing ervan en in voorkomend geval het vermogen van de voortstuwingsmiddelen, de materialen van de romp, het bouwjaar, de afmetingen en de tonnenmaat;

6° de ligplaats;

7° de dag, het uur en de plaats van de toewijzing.

Ten minste tien dagen vóór de toewijzing:

1° worden de aanplakbiljetten aangebracht aan de grote mast of op het meest in het oog vallende gedeelte van het vaartuig en op de het dichtst bij de ligplaats gelegen deel van de openbare weg;

2° wordt een aankondiging van de herveiling, met de voormelde gegevens, bekendgemaakt:

a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

b) in een nationaal verspreid dagblad;

c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in Antwerpen, hetzij verschijnt in de thuishaven van het schip;

d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 8. De door de paragrafen 4 en 7 voorgeschreven formaliteiten moeten in acht worden genomen op straffe van nietigheid.

Op straffe van verval moeten de middelen van nietigheid worden voorgedragen overeenkomstig artikel 1331, vierde lid, van het Gerechtelijk Wetboek.

Het vijfde lid van dat artikel is van toepassing.

§ 9. De opbieder wordt, zelfs in geval van indeplaatsstelling bij de vervolging, koper verklaard, indien zich geen andere bieder aanmeldt op de dag voor de toewijzing bepaald.

De artikelen [...] zijn op het hoger bod van toepassing.

§ 10. Hij aan wie het schip wordt toegewezen, is gehouden de toewijzingsprijs te voldoen en bovendien de verkrijger of de begiftigde die het bezit verloren heeft, te vergoeden voor de wettig gemaakte kosten van zijn overeenkomst, voor die van de inschrijving in het schepenregister, voor die van de kennisgeving en voor die welke door hem zijn gemaakt om de herverkoop te bekomen.

§ 11. De schuldeiser die de veiling heeft gevorderd en van zijn vordering afstand doet, kan, zelfs indien hij het bedrag van het bod betaalt, de openbare veiling niet beletten, tenzij al de overige hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk toestemmen, of tenzij dezen, na door een deurwaarder te zijn aangemaand om binnen vijftien dagen de veiling te vervolgen, aan die aanmaning geen gevolg geven. In dit geval behoort het bedrag van het bod aan de schuldeisers, volgens de rang van hun schuldvorderingen.

§ 12. Indien het schip na herveiling wordt toegewezen aan de in § 1 bedoelde nieuwe eigenaar, kan deze het bedrag dat de bij zijn titel bedongen prijs te boven gaat, en de interest van dat bedrag te rekenen van de dag van elke betaling, op de verkoper verhalen als naar recht.

§ 13. Toewijzing ten gevolge van een hoger bod bij vrijwillige vervreemding is niet vatbaar voor enig ander hoger bod, behoudens evenwel het bepaalde in artikel [...] betreffende de wederverkoop ten laste van de gebrekkige koper.

De eisen tot nietigverklaring moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen vijftien dagen na de verkoop.

§ 14. Indien de schuldeisers geen veiling hebben gevorderd overeenkomstig § 4, blijft de waarde van het schip onherroepelijk bepaald op de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven.

De inschrijvingen die niet in batige rang komen ten opzichte van de prijs, worden doorgehaald voor het gedeelte dat de prijs te boven gaat, ingevolge de minnelijke of gerechtelijke rangregeling, opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek; artikel 3.99 is op die inschrijvingen van toepassing.

De nieuwe eigenaar bevrijdt zich van de scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, hetzij door aan de batig gerangschikte schuldeisers het bedrag te betalen van de opeisbare schuldvorderingen of van de schuldvorderingen die hij vrij is te voldoen, hetzij door de prijs ten belope van de schuldvorderingen in consignatie te geven.

Hij blijft onderworpen aan de batig gerangschikte scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, voor de niet opeisbare schuldvorderingen waarvan hij zich niet zou willen of kunnen bevrijden.

B) TOELICHTING

3.561. De voorgestelde bepaling neemt de artikelen 39, 40, 41 en 42 van de Zeewet over en integreert in het wetboek bovendien de artikelen 115, 116, 117, 118, 120, 121 en 121 van de Hypotheekwet, waarnaar artikel 42 van de Zeewet verwijst, alsook de artikelen 29 tot 35 van de hierboven reeds vermelde⁹⁵² Wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart. Door het naast elkaar gelden van drie wetten, die niet alleen naar elkaar verwijzen, maar ook naar het Gerechtelijk Wetboek en zelfs naar de opgeheven Wet van 15 augustus 1854⁹⁵³, is de wettelijke regeling bijna onleesbaar geworden. De samenbrenging van de relevante bepalingen in één wetsartikel, met een coördinatie qua structuur zowel als terminologie, verhoogt substantieel de kenbaarheid en het gebruiksgemak van de regeling. Doelbewust werd geopteerd om de bepalingen samen te brengen in één enkel artikel. Ofschoon dit artikel daardoor lang wordt, ware een spreiding over verschillende bepalingen minder opportuun. De bepalingen vormen één geheel en worden in de praktijk eerder zelden toegepast. Het ware dan ook minder gelukkig er een disproportioneel aantal afzonderlijke artikelen aan te wijden.

3.562. Buiten enkele louter redactionele aanpassingen werden in deze teksten geen wijzigingen aangebracht. Ofschoon de Franse wetgeving op dit punt inmiddels aanzienlijk werd vereenvoudigd⁹⁵⁴, is er geen aanleiding gebleken om de huidige Belgische wetgeving substantieel te veranderen, zodat de bestaande rechtspraak en rechtsleer in principe relevant blijft⁹⁵⁵. De bedoelde redactionele aanpassingen betreffen zoals aangegeven het consistent maken van de in de onderscheiden bronteksten gehanteerde terminologie en de structurering ervan met het oog op de inpassing ervan in één wetsbepaling. Deze aanpassingen behoeven hier geen nader commentaar. De enige meldenswaardige wijzigingen zijn de hieronder volgende.

⁹⁵² Zie *supra*, nr. 3.558.

⁹⁵³ Zie *infra*, nr. 3.562.

⁹⁵⁴ Zie art. 21-24 van het *Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer*.

⁹⁵⁵ Zie inz. Delwaide SB, 292-300, nrs. 258-265; zie ook Hennebicq II.II, 317-329, nrs. 671-685*bis*.

In § 1, dat artikel 39 van de Zeewet overneemt, wordt nog steeds gewag gemaakt van een betekening aan de door de ingeschreven schuldeisers gekozen woonplaats; in dit verband moet worden verwezen naar het nieuwe artikel 3.60. Het laatste lid van § 1 neemt, in een vereenvoudigde formulering, artikel 122, eerste lid van de Hypotheekwet over, dat van toepassing is ingevolge artikel 42, tweede lid van de Zeewet.

In § 4, eerste lid, dat artikel 42 van de Zeewet en artikel 115 van de Hypotheekwet overneemt wordt, anders dan in het laatste lid van laatstvermelde bepaling, niet meer gewaagd van een nietigheidssanctie. De reden is dat deze sanctie, die ook is neergelegd in artikel 34, derde lid van de Wet van 4 september 1908, wordt hernomen in § 8 van de hier voorgestelde bepaling. In § 4, tweede lid wordt artikel 122, tweede lid van de Hypotheekwet hernomen, dat van toepassing is ingevolge artikel 42, tweede lid van de Zeewet.

In § 5, eerste lid wordt de regeling van artikel 29 van de Wet van 4 september 1908 overgenomen, met rechtzetting van een door de rechtsleer in de Nederlandse versie gedetecteerde redactiefout (“geen vonnis tot voeging” i.p.v. “vonnis tot voeging”)⁹⁵⁶.

In § 7 zijn de bekendmakingsformaliteiten gemoderniseerd. De aanplakkingsvereisten zijn sterk vereenvoudigd: aanplakking aan het gemeentehuis en de handelsbeurs zijn weggelaten, en de aanplakking op de kade is in het licht van de afsluiting van haveninstellingen in het raam van beveiligingsmaatregelen vervangen door aanplakking op het dichtstbijgelegen punt op de openbare weg. De overige publicatievoorschriften werden afgestemd op deze in artikel 3.73. Gemakshalve wordt verwezen naar de toelichting bij dat laatste artikel. In het laatste lid van de hier voorgestelde § 7 wordt verwezen naar de artikelen 1329 en 1330 van het Gerechtelijk Wetboek, die in de plaats zijn gekomen van de artikelen 99 en 100 van de Wet van 15 augustus 1854, waarnaar artikel 33, laatste lid van de Wet van 4 september 1908 nochtans is blijven verwijzen.

In § 9, tweede lid zal worden verwezen naar de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek die corresponderen met de artikelen 1559, 1585, 1586, 1589, 1590, 1591 en 1595 van het Gerechtelijk Wetboek.

In § 13, eerste lid zal worden verwezen naar het artikel dat overeenstemt met artikel 1559 van het Gerechtelijk Wetboek.

In § 14, eerste lid wordt op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder verwezen naar het nieuwe artikel 3.99.

Artikel 117 van de Hypotheekwet, dat van toepassing werd verklaard door artikel 42, tweede lid van de Zeewet, werd niet overgenomen. Reeds eerder werd aangenomen dat deze bepaling zonder voorwerp was, omdat het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, waarnaar zij verwijst, wat de bedoelde aangelegenheden door de Wet van 4 september 1908 werd vervangen⁹⁵⁷.

⁹⁵⁶ Zie Delwaide, 300, noot 7.

⁹⁵⁷ Hennebicq II.II, 260, nr. 621.

A) WETTEKST

3.563.

Artikel 3.75. Erkenning van vreemde hypotheke en gelijkgestelde rechten

Naar vreemd recht gevestigde hypotheke, scheepsverbanden en inschrijfbaar of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op schepen worden erkend en zijn uitvoerbaar op voorwaarde dat:

1° dergelijke hypotheke, scheepsverbanden en lasten werden gevestigd en openbaar gemaakt in overeenstemming met het recht van het land waarin het schip geregistreerd of teboekgesteld is;

2° het register en alle in overeenstemming met het onder 1° bedoelde recht verplicht neer te leggen stukken door het publiek kunnen worden geraadpleegd, en dat bij het registratiekantoor uittreksels uit het register en afschriften van de stukken kunnen worden verkregen;

3° hetzij het register, hetzij de stukken bedoeld onder 2°, ten minste vermelden:

a) de naam en het adres van de persoon ten gunste van wie de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd dan wel de vestiging ervan aan drager;

b) het maximaal gewaarborgde bedrag, indien zulks wordt voorgeschreven door het recht bedoeld onder 1° of indien dit bedrag is vermeld in het stuk waardoor de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd;

c) de datum en de andere gegevens die, overeenkomstig het recht bedoeld onder 1°, de rang bepalen ten opzichte van andere hypotheke, scheepsverbanden en lasten.

B) TOELICHTING

3.564. Terwijl het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (art. 1) tussen de Verdragspartijen tot wederzijdse erkenning van scheepshypotheke en gelijkaardige rechten verplichtte, is daaromtrent geen regeling opgenomen in de Zeewet. De hier voorgestelde bepaling is gebaseerd op de corresponderende, meer uitvoerige regeling vervat in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (art. 1). Het feit dat België overgaat tot opzegging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en niet als dusdanig aansluit bij een alternatief verdragsregime, levert geen moeilijkheid op, want het is internationaal gangbaar dat scheepshypotheke ook buiten elke verdragsverplichting worden erkend⁹⁵⁸. Dat de Belgische rechter onder het huidige recht verplicht kan zijn om *mortgages* naar Engels recht te erkennen i.v.m. het bewarend scheepsbeslag, werd bevestigd door het Hof van Cassatie⁹⁵⁹.

⁹⁵⁸ Vgl. o.m. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 138.

⁹⁵⁹ Cass., 18 september 1981, *AC* 1981-82, 96, *Pas.* 1982, I, 92, *RHA* 1981-82, 424; arrest *a quo*: Antwerpen, 22 december 1977, *RHA* 1977-78, 221; vonnis *a quo*: Beslagr. Antwerpen, 14 december 1977, *RHA* 1977-78, 227.

6. OPENBAARHEID VAN RECHTEN

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

3.565. Hoofdstuk II van Titel I van de Zeewet is gewijd aan de openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen. De bepalingen luiden als volgt:

HOOFDSTUK II – Openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen

Artikel 8

Akten en vonnissen die bewijs opleveren van een overeenkomst tot vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten, met uitzondering van voorrechten, op een zeeschip of een zeeschip in aanbouw, worden ingeschreven in het register der zeeschepen; zij kunnen niet eerder aan derden worden tegengesteld.

Artikel 9

In het register der zeeschepen worden eveneens ingeschreven de eisen tot ontbinding, herroeping, nietigverklaring van een onder het vorige artikel vallende overeenkomst, of tot het doen vaststellen van het bestaan van zakelijke rechten, met uitzondering van voorrechten, op een zeeschip of een zeeschip in aanbouw, alsmede de vonnissen op deze eisen gewezen.

Deze eisen zijn eerst ontvankelijk nadat zij ingeschreven zijn. De niet-ontvankelijkheid moet door de rechter ambtshalve worden opgeworpen; zij kan in elke stand van het geding worden voorgedragen.

De griffier mag geen expeditie van het vonnis afgeven voordat hem is gebleken dat het vonnis ingeschreven is, op straffe van vergoeding van alle schade.

Artikel 10

Geregistreerde onderhandse akten en authentieke akten worden tot inschrijving toegelaten.

Artikel 11

Een akte wordt niet tot inschrijving toegelaten wanneer het schip niet in het register der zeeschepen geregistreerd is.

Artikel 12

Voor de inschrijving in het register der zeeschepen ingevolge artikel 8 wordt aan de hypotheekbewaarder de aan de regel van de openbaarheid onderworpen akte zelf overgelegd indien het een onderhandse akte is, of een expeditie indien het een authentieke akte is.

Van een onderhandse akte worden twee originelen overgelegd. Van een authentieke akte worden een expeditie en een gewaarmerkt afschrift overgelegd.

Artikel 13

De hypotheekbewaarder vermeldt :

1° de datum van de akte;

2° de aard van de akte en, indien het een authentieke akte is, de vermelding van welke openbare ambtenaar of rechtbank zij uitgaat;

3° de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen;

4° de aard en hoofdbestanddelen van de overeenkomst.

Artikel 14

Na de inschrijving geeft de bewaarder aan de aanvrager de expeditie van de authentieke akte of een van de originelen van de onderhandse akte terug. Onderaan op het stuk bevestigt hij de inschrijving te hebben verricht en vermeldt datum en nummer ervan.

Het gewaarmerkte afschrift van de authentieke akte of één origineel van de onderhandse akte blijft ten kantore berusten.

Artikel 15

Wordt de in te schrijven akte door de kapitein tijdens de reis opgemaakt, dan kan de formaliteit worden vervuld op vertoon van een telegram dat de in artikel 13 bedoelde gegevens bevat.

Deze formaliteit heeft alle wettelijke gevolgen, mits de akte aan de hypotheekbewaarder ter inschrijving wordt aangeboden binnen drie maanden na de inschrijving van het telegram.

Artikel 16

Voor de inschrijving ingevolge artikel 9 worden aan de bewaarder der scheepshypotheken overgelegd:

1° indien het een eis in rechte betreft, twee uittreksels bevattende de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen, de vermelding van de rechten waarvan de vaststelling, ontbinding, herroeping of vernietiging wordt gevorderd, en van de rechtbank die van de eis kennis moet nemen;

2° indien het een vonnis betreft, twee uittreksels door de griffier afgegeven en bevattende de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen, het beschikkende gedeelte van de beslissing, alsook de vermelding van de rechtbank of het hof waardoor de beslissing is gewezen.

De bewaarder geeft aan de verzoeker een van de uittreksels terug, waarop hij de verklaring aanbrengt dat de inschrijving gedaan is.

Is het zeeschip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd, dan beperkt de hypotheekbewaarder zich tot de vaststelling in het register van de overleggingen, van de overlegging van de vermelde uittreksels. Hij gaat tot de inschrijving over als achteraf de registratie van het zeeschip wordt gevraagd.

Artikel 17

Indien op dezelfde dag verscheidene aan de regel van de openbaarheid onderworpen titels op het hypotheekkantoor zijn aangeboden, wordt de voorrang bepaald naar het volgnummer waaronder de bewaarder de overhandiging heeft vermeld in het register der neergelegde titels.

Artikel 18

Verzuim van een of meer van de formaliteiten, bij de vorige artikelen voorgeschreven, heeft alleen dan nietigheid van de inschrijving ten gevolge, wanneer daaruit nadeel voor derden ontstaat.

De specifieke artikelen i.v.m. de openbaarheid van scheepshypotheken werden hierboven reeds aangehaald⁹⁶⁰.

3.566. Uit artikel 272 van de Zeewet volgt dat de hierboven aangehaalde bepalingen van toepassing zijn op de binnenschepen, en dat de woorden "zeeschip" en "register der zeeschepen", waar zij voorkomen in titel I van de wet, respectievelijk worden vervangen door de woorden "binnenschip" en "register van teboekstelling".

3.567. Ingevolge artikel 1, § 3 van de Scheepsregistratiewet zijn de aangehaalde bepalingen van de Zeewet van toepassing op de zeeschepen die niet of niet gewoonlijk gebruikt worden voor winstgevendende verrichtingen.

⁹⁶⁰ Zie *supra*, nr. 3.234.

A.2. BEOORDELING

3.568. De regeling van de openbaarheid van rechten op schepen betreft inz. de procedurele voorschriften om rechten op schepen aan derden tegenstelbaar te maken. Zij betreft vooral het concrete functioneren van de diensten van de Scheepshypotheekbewaarder en de door belanghebbende partijen te vervullen formaliteiten.

3.569. Op het eerste gezicht blijkt geen aanleiding om i.v.m. deze materie fundamentele innovaties in te voeren.

Tijdens de eerste publieke consultatie aan de hand van het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet werd van geen enkele zijde op een ingrijpende wijziging van de huidige Belgische wetgeving aangedrongen.

Mede op basis van informeel overleg met de Scheepshypotheekbewaarder, die in zijn recente publicaties enkele aanbevelingen *de lege ferenda* lanceerde⁹⁶¹, blijkt een noodzaak om in het Belgisch Scheepvaartwetboek alvast enkele tekstverbeteringen, actualiseringen en aanvullingen van eerder juridisch-technische aard door te voeren. De desbetreffende suggesties van de Scheepshypotheekbewaarder werden tijdens de eerste consultatie ten andere ondersteund door HvB-A.

De belangrijkste wijziging met een inhoudelijke impact is de hieronder toegelichte verbreding van het voorwerp van de inschrijving tot niet-contractuele akten⁹⁶².

3.570. Verder werd geopteerd voor een wetgevingstechnische verbetering die erin bestaat alle wetsbepalingen omtrent de openbaarheid van rechten op schepen in een afzonderlijk Hoofdstuk samen te brengen, dat komt na de regeling van het materieel recht i.v.m. deze rechten. Het Hoofdstuk van de Zeewet dat het opschrift “Openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen” draagt (art. 8-18), komt vóór de materiële regeling van de voorrechten en de hypotheeken (art. 19-42, en de afzonderlijke Afdeling m.b.t. de hypotheeken (art. 25-36) bevat specifieke bepalingen omtrent de openbaarheid van die rechten (inz. art. 29, 32-33 en 35-36), welke laatste dus niet in het daarvóór aan de openbaarheid gewijde Hoofdstuk zijn opgenomen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor een meer samenhangende structuur: eerst komen de materiële regelen over de rechten op schepen (zie de voorgaande Hoofdstukken), en daarna worden alle bepalingen over de openbaarheid van die rechten opgenomen (m.n. in het hier besproken Hoofdstuk). In het Hoofdstuk over openbaarheid wordt een onderscheid gemaakt tussen algemene bepalingen (Afdeling 1) en specifieke bepalingen i.v.m. de openbaarheid van scheepshypotheeken (Afdeling 2). Deze herschikking draagt bij tot een verbetering van de overzichtelijkheid en van het gebruiksgemak.

3.571. De bepalingen van de Zeewet over de openbaarheid van de hypothecaire bescheiden en de verantwoordelijkheid van de bewaarders (Hoofdstuk IV van Titel I, dat de artikelen 43 tot 45 beslaat) worden slechts gedeeltelijk in Boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Zij dienen verder te worden gezien in het raam van de herziening van het Belgisch publiekrechtelijk zeerecht, i.h.b. van de wetgeving omtrent de organisatie van het Belgisch Scheepsregister. In het raam van de hier voorgestelde tekst van Boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de benaming “bewaarder” (of “Scheepshypotheekbewaarder”) (voorlopig) vervangen door “Belgisch Scheepsregister. Ter zake wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.1, 13°-16° hierboven.

⁹⁶¹ Zie De Latte ZRHS, 71 e.v., nrs. 183 e.v.

⁹⁶² Zie *infra*, nr. 3.77.

In het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht zal ook worden ingegaan op de tijdens de eerste consultatie door de BVZ geuite wens om de raadpleging van de door de Scheepshypotheekbewaarder bijgehouden gegevens per internet mogelijk te maken.

3.572. Voorts moet worden vastgesteld dat i.v.m. de openbaarheid van rechten op schepen nauwelijks of geen verdragsregelingen bestaan, zodat geen vraag rijst naar de keuze van het meest geschikte internationale regime.

I.h.b. is België niet gebonden door het Protocol nr. 1 betreffende zakelijke rechten op binnenschepen, dat hoort bij het Verdrag van Genève van 25 januari 1965 betreffende de teboekstelling van binnenschepen⁹⁶³. Dit Protocol bevat o.m. enkele elementaire bepalingen over de inschrijving van rechten van eigendom, vruchtgebruik en hypotheek op binnenschepen (art. 4 e.v.). Er blijkt geen noodzaak voor België om alsnog tot deze regeling toe te treden.

3.573. Ten slotte werd, gelet op de afwezigheid van een noodzaak tot fundamentele heroverweging van de bestaande wettelijke regeling, afgezien van een doorgedreven rechtsvergelijkend onderzoek. In de rechtsvergelijkende literatuur krijgt de aangelegenheid overigens eerder weinig aandacht.

3.574. Vooraf weze eraan herinnerd dat in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.4 een IPR-regel m.b.t. de openbaarheid van rechten op schepen is opgenomen. Dit verklaart waarom in het hieronder voorgesteld Hoofdstuk geen aparte IPR-regel is opgenomen.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ALGEMENE BEPALINGEN

B.1.1. ARTIKEL 3.76. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

3.575.

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid van rechten op schepen

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 3.76. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van dit Hoofdstuk zijn nietig.

B) TOELICHTING

3.576. Het hier voorgestelde Hoofdstuk betreft de organisatie van het van overheidswege georganiseerde systeem van documentatie en tegenstelbaarheid van rechten op schepen. Het betreft de openbare orde zodat contractuele afwijkingen nietig zijn. Met het oog op de

⁹⁶³ Over dit Protocol, zie reeds *supra*, nrs. 3.264-266.

rechtszekerheid en de consistentie met andere onderdelen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt dit in het voorgestelde artikel uitdrukkelijk bevestigd.

B.1.2. ARTIKEL 3.77. INSCHRIJVING VAN AKTEN EN VONNISSEN

A) WETTEKST

3.577.

Artikel 3.77. Inschrijving van akten en vonnissen

§ 1. Akten en vonnissen die bewijs opleveren van de vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten op een schip, een schip in aanbouw of scheepstoebehoren, van scheepshypotheek of van scheepsretentierechten worden ingeschreven in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister, naargelang het geval.

§ 2. Vóór hun inschrijving kunnen de in § 1 bedoelde akten en vonnissen niet aan derden worden tegengesteld.

B) TOELICHTING

3.578. De voorgestelde bepaling neemt in wezen artikel 8 van de Zeewet over. Vooraleer in te gaan op de redactiever verschillen, past het de nieuwe bepaling in verband te brengen met artikel 3.9 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, ten gevolge waarvan de rechter uit publiekrechtelijke documentatie m.b.t. schepen een feitelijk vermoeden omtrent het bestaan van zakelijke rechten kan afleiden. In deze context is het wenselijk dat ook de “zakenrechtelijke” inschrijvingen in de schepenregisters zo ruim mogelijk worden opgevat. Concreet impliceert dit dat zoveel mogelijk relevante akten vatbaar voor inschrijving moeten zijn. Dat sluit overigens aan bij de huidige praktijk op de scheepshypotheekbewaring. De Scheepshypotheekbewaarder interpreteert artikel 8 van de Zeewet in eerder brede zin en verklaart zich, ofschoon op hem ter zake geen verplichting rust, bereid om niet strikt onder de wettelijke omschrijving vallende akten die documentaire waarde hebben, toch in te schrijven⁹⁶⁴. In zijn commentaar bij het huidige regime wijst hij er daarenboven op dat transacties die niet op basis van artikel 8 van de Zeewet kunnen worden ingeschreven, onrechtstreeks publiciteit genieten doordat de publiekrechtelijke regelgeving betreffende de registratie en de teboekstelling van zee- resp. binnenschepen voorschrijft dat wijzigingen van de gegevens betreffende schip en eigenaar worden aangegeven⁹⁶⁵. De hier voorgestelde bepaling codificeert in wezen deze soepele en brede zienswijze en draagt bij tot een betere werking van het documentatiesysteem en derhalve tot een vergroting van de rechtszekerheid.

3.579. Teneinde de geschetste doelstelling te realiseren, is de vermelding in artikel 8 van de Zeewet dat het moet gaan om *overeenkomsten* tot vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van rechten, in de hier voorgestelde § 1 weggelaten⁹⁶⁶. Uiteraard blijven alle relevante overeenkomsten (met inbegrip van deze tot regeling van de scheepsmede-eigendom) voor inschrijving vatbaar⁹⁶⁷. De Scheepshypotheekbewaarder merkt echter op dat ook bepaalde eenzijdige akten moeten kunnen – en thans reeds daadwerkelijk – worden ingeschreven, zoals een

⁹⁶⁴ Zie uitvoerig De Latte ZRHS, 7-27, nrs. 20-68, inz. o.m. 14, nr. 35 en 15, nr. 36.

⁹⁶⁵ Zie art. 7 Scheepsregistratiebesluit en art. 272bis, § 6 Zeewet; De Latte ZRHS, 8, nr. 23.

⁹⁶⁶ Over het huidige regime, zie o.m. De Decker, 13-14, nrs. 21-23; Smeesters-Winkelmolen I, 43-44, nrs. 22-23.

⁹⁶⁷ Voor voorbeelden, zie De Latte ZRHS, 17-18, nr. 42.

akte inzake verkrijgende verjaring, een akte die natrekking vaststelt, een toekomstige notariële erfrechtakte, een akte betreffende een legaatoverdracht, een eigendomsverklaring bij verlies van een onderhandse titel van eigendom, een verklaring van individualisering bij de bouw van schip en een kwijtingsakte betreffende betalingen door de opdrachtgever bij een scheepsbouwovereenkomst waardoor eigendom overgaat. Onder het woord akte wordt in de nieuwe tekst dus zowel een overeenkomst als een eenzijdige akte begrepen⁹⁶⁸. De brede zienswijze volgens welke onder de huidige wetgeving bijv. ook schenkingen, definitieve toewijzingen na openbare verkoop (eventueel na een zuiveringsprocedure na vrijwillige vervreemding), quasi-inbrengen, akten of vonnissen tot vaststelling van abandonnement en uitvoerbaar verklaarde arbitrale uitspraken kunnen worden ingeschreven, wordt bevestigd. Door de voorgestelde wijziging wijkt de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek fundamenteel en doelbewust af van het regime van de gemeenrechtelijke *overschrijving* in de Hypotheekwet, dat beperkt blijft tot overdrachten bij overeenkomst⁹⁶⁹.

3.580. Anders dan in artikel 1 van de Hypotheekwet, wordt in de hier voorgestelde bepaling niet gestipuleerd dat het moet gaan om een akte “onder de levenden”. De beperking van de gemeenrechtelijke *overschrijving* tot akten “onder de levenden”, waardoor overdrachten *mortis causa* (erfopvolging, testamenten) worden uitgesloten, wordt in de desbetreffende rechtsleer betreurd⁹⁷⁰. O.m. in de Franse zeerechtliteratuur wordt de superioriteit van een bredere regeling van oudsher beklemtoond⁹⁷¹. Zij komt o.m. daadwerkelijk voor in de gemeenrechtelijke Franse⁹⁷² en Nederlandse⁹⁷³ wetgeving.

⁹⁶⁸ Over eenzijdige akten, die thans buiten art. 8 Zeewet vallen, zie ook De Latte ZRHS, 14-15, nr. 36.

⁹⁶⁹ Zie daarover Dirix-De Corte, inz. 114, nr. 144.

⁹⁷⁰ De Corte, R., “Grondinformatiesystemen aanpassen of her-denken”, *RW* 1997-98, (1481), 1485, nr. 30; Dirix-De Corte, 113, nr. 140; Verbeke, A., Peeters, I., Christiaens, K. en Byttebier, J., *Voorrechten, hypotheeken en andere zekerheden 1996-97*, Gent, Mys & Breesch, 2000, 68, nr. 186; Leunen, C.-A., Art. 1 Hyp.W. (30 september 2005), *OVH*, 16-17, nr. 20; zie ook en vgl. Berge, K., “Leemten in onze hypothecaire wetgeving”, *RW* 1966-67, 1733-1738; van Hille, Ph., “Leemten in onze hypothecaire wetgeving”, *RW* 1966-67, 1636-1637; Verbeke, A. en Byttebier, J., “Onroerende en hypothecaire publiciteit”, *RW* 1997-98, (1099), 1108, nr. 41.

⁹⁷¹ Zie o.m. Danjon I, 218, nr. 148; vgl. thans Bonassies-Scapel, 147, nr. 190.

⁹⁷² Zie art. 29 van het *Décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière*, dat luidt:

Dans les délais fixés à l'article 33, toute transmission ou constitution par décès de droits réels immobiliers doit être constatée par une attestation notariée indiquant obligatoirement si les successibles ou légataires ont accepté et précisant, éventuellement, les modalités de cette acceptation.

Une attestation rectificative doit, le cas échéant, être établie, notamment lorsque la dévolution est modifiée, ou que les successibles exercent ou modifient leur option postérieurement à la publicité de l'attestation notariée. Toutefois, la publication, au même bureau, d'un acte de disposition, par les successibles, dispense ces derniers de faire établir et publier une attestation rectificative. Les clauses de restitution contenues dans les testaments et les restrictions au droit de disposer dont peuvent être affectées les transmissions par décès, ainsi que toutes les clauses susceptibles d'entraîner la révocation de ces dernières, doivent être reproduites littéralement dans l'attestation notariée relative aux immeubles grevés.

Il n'est pas établi d'attestation notariée si un acte de partage portant sur la totalité des immeubles héréditaires est dressé et publié dans les dix mois du décès.

⁹⁷³ Art. 3:17 NBW luidt:

1. Behalve die feiten waarvan inschrijving krachtens andere wetsbepalingen mogelijk is, kunnen in deze registers de volgende feiten worden ingeschreven:

- a. rechtshandelingen die een verandering in de rechtstoestand van registergoederen brengen of in enig ander opzicht voor die rechtstoestand van belang zijn;
- b. erfopvolgingen die registergoederen betreffen, daaronder begrepen de opvolging door de Staat krachtens de artikelen 189 en 226 lid 4 van Boek 4, en de afgifte van registergoederen aan de Staat krachtens artikel 226 leden 1 en 2 van Boek 4;
- c. vervulling van de voorwaarde, gesteld in een ingeschreven voorwaardelijke rechtshandeling, en de verschijning van een onzeker tijdstip, aangeduid in de aan een ingeschreven rechtshandeling verbonden tijdsbepaling, alsmede de dood van een vruchtgebruiker van een registergoed;
- d. reglementen en andere regelingen die tussen medegerechtigden in registergoederen zijn vastgesteld;
- e. rechterlijke uitspraken die de rechtstoestand van registergoederen of de bevoegdheid daarover te beschikken betreffen, mits zij uitvoerbaar bij voorraad zijn of een verklaring van de griffier wordt overgelegd, dat daartegen geen gewoon rechtsmiddel meer

De Scheepshypotheekbewaarder deelde mee dat overgangen bij overlijden thans in de schepenregisters worden ingeschreven via wijzigende aangiften (wijziging betreffende de eigenaar van het schip) met bijvoeging van een akte van bekendheid of erfrechtverklaring, op te maken door notaris of vrederechter, d.w.z. niet krachtens de Zeewet die thans enkel van mutaties onder levenden spreekt, maar krachtens de wetgeving inzake de registratie van zeeschepen (inz. art. 7 van het Scheepsregistratiebesluit⁹⁷⁴ en art. 28 van het Pleziervaartuigenbesluit⁹⁷⁵) en de teboekstelling van binnenschepen (art. 272bis, §6 van de Zeewet). Het betreft dus publiekrechtelijke inschrijvingen. In de regelgeving m.b.t. de openbaarheid van zakelijke rechten op schepen bestaat alleszins een lacune. In het hieronder voorgestelde artikel 3.81 is een nieuwe regeling opgenomen i.v.m. de opstelling van notariële akten betreffende de overgang van rechten op schepen bij overlijden. Zij loopt vooruit op een eventuele gelijkaardige hervorming in het gemeen recht, waartoe eerder reeds pogingen werden ondernomen⁹⁷⁶.

3.581. De voorgestelde bepaling brengt geen verandering in de regel dat inschrijving alleen mogelijk is i.v.m. zakelijke rechten en niet i.v.m. persoonlijke rechten⁹⁷⁷. Omtrent de zakelijke rechten die op schepen kunnen worden gevestigd wordt verwezen naar het hierboven voorgestelde artikel 3.10.

3.582. In § 1 van het nieuwe wetsartikel krijgen de scheepshypotheken een afzonderlijke vermelding. In artikel 8 van de Zeewet zijn zij begrepen onder de zakelijke rechten. Dit strookt

openstaat of dat hem drie maanden na de uitspraak niet van het instellen van een gewoon rechtsmiddel is gebleken, benevens de tegen de bovenbedoelde uitspraken ingestelde rechtsmiddelen;

f. instelling van rechtsvorderingen en indiening van verzoekschriften ter verkrijging van een rechterlijke uitspraak die de rechtstoestand van een registergoed betreft;

g. executoriale en conservatoire beslagen op registergoederen;

h. naamsveranderingen die tot registergoederen gerechtigde personen betreffen;

i. verjaring die leidt tot verkrijging van een registergoed of tenietgaan van een beperkt recht dat een registergoed is;

j. beschikkingen en uitspraken, waarbij een krachtens een bijzondere wetsbepaling ingeschreven beschikking wordt vernietigd, ingetrokken of gewijzigd;

k. de aanleg en verwijdering van een net, bestaande uit een of meer kabels of leidingen, bestemd voor transport van vaste, vloeibare of gasvormige stoffen, van energie of van informatie.

2. Huur- en pachtovereenkomsten en andere feiten die alleen persoonlijke rechten geven of opheffen, kunnen slechts worden ingeschreven, indien een bijzondere wetsbepaling dit toestaat.

⁹⁷⁴ Deze bepaling luidt:

Elke wijziging van de gegevens die moeten voorkomen in de aanvragen of in de bijgevoegde stukken moet binnen dertig dagen nadat zij zich heeft voorgedaan, door de aanvrager bij de bewaarder aangemeld worden, opdat zij in het register zou worden ingeschreven.

Bij overlijden van de aanvrager rust die verplichting op de rechtsopvolgers met dien verstande dat de termijn van dertig dagen ingaat, de dag waarop zij kennis krijgen van het feit dat aanleiding geeft tot de wijziging.

De kennisgeving moet vergezeld gaan van een in tweevoud opgemaakt stuk waaruit de wijziging blijkt. Is dit stuk een authentieke akte dan moet daarvan een uitgifte en één (kopie) worden overgelegd. Is het stuk een onderhandse akte, dan moeten twee originelen van de akte worden overgelegd. Eén exemplaar van de onderhandse akte of het (kopie) van de authentieke akte blijft ten kantore van de bewaarder berusten.

⁹⁷⁵ Deze bepaling luidt:

In geval van wijziging van de gegevens in het register van de pleziervaartuigen moet een nieuw uittreksel uit dit register op de scheepshypotheekbewaaring worden voorgelegd, samen met de kennisgeving van de wijzigingen bedoeld in artikel 7 van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

Als het een registratie betreft van een pleziervaartuig in aanbouw, dient binnen de 8 maanden na de voltooiing ervan, een uittreksel uit het register der pleziervaartuigen betreffende de inschrijving in dit register op het kantoor van de scheepshypotheekbewaaring te worden voorgelegd, samen met de kennisgeving bedoeld in artikel 7 van voormeld koninklijk besluit van 4 april 1996.

⁹⁷⁶ Zie o.m. Voorstel van wet Cerexhe c.s. betreffende de overschrijving van de overdrachten bij overlijden van onroerende zakelijke rechten, *Parl.St.*, Senaat, B.Z. 1991-92, nr. 479/1.

⁹⁷⁷ Zie nader De Latte ZRHS, 15, nr. 37.

niet met de hedendaagse zienswijze dat een hypotheek geen zakelijk (hoofd)recht, maar een zakelijk zekerheidsrecht betreft⁹⁷⁸. Derhalve is het wenselijk om de scheepshypotheken te vermelden naast de zakelijke rechten.

3.583. De term “vonnis”, die ook in de Zeewet wordt gebruikt, wordt hier behouden, maar moet uiteraard in brede zin worden begrepen. Hij duidt inz. ook op arresten van Hoven.

3.584. Zoals onder het huidige recht is geen openbaarmaking van scheepsvoorrechten mogelijk. Deze rechten ontstaan ingevolge de wet en om de hierboven uiteengezette redenen is het organiseren van publiciteit niet wenselijk⁹⁷⁹. De onmogelijkheid van inschrijving wordt in de voorgestelde wettekst niet uitdrukkelijk bevestigd. Het huidige artikel 8 van de Zeewet is ongelukkig geformuleerd omdat het suggereert dat voorrechten op schepen bij “overeenkomst” kunnen worden gevestigd. De nieuwe formulering sluit scheepsvoorrechten impliciet uit omdat het evenmin zakelijke (hoofd)rechten, maar zakelijke zekerheidsrechten zijn, en omdat van de scheepszekerheidsrechten in de zin van artikel 3.1, 21° hier alleen de scheepshypotheken en de scheepsretentierechten genoemd worden.

3.585. Zoals zonet aangestipt vermeldt de voorgestelde bepaling uitdrukkelijk de scheepsretentierechten. Het gaat om de wettelijke scheepsretentierechten ten gunste van scheepsbouwers en scheepsherstellers die worden geregeld in artikel 3.51 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze regeling sluit de uitoefening van andere retentierechten op schepen uit (zie nader art. 3.52). Ofschoon het scheepsretentierecht voortvloeit uit de wet, is een inschrijving wenselijk. Vooreerst is het sowieso nuttig dat derden ervan op de hoogte worden gebracht dat m.b.t. een bepaald schip of schip in aanbouw daadwerkelijk een scheepsretentierecht in het leven werd geroepen. Ten tweede hecht het hierboven toegelichte artikel 3.51, § 3 aan de inschrijving een rechtsgevolg: alleen de scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven heeft recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvoorrangsrecht en een scheepsvoorrecht zijn betaald doch voordat de scheepshypotheekhouders worden voldaan. Ten derde draagt inschrijving bij tot de vervollediging van de documentatie en derhalve van het praktisch nut van de registers en de rechtszekerheid. Ten vierde is de Scheepshypotheekbewaarder reeds onder het huidige regime bereid om contractuele clausules tot vestiging van een retentierecht op schepen openbaar te maken⁹⁸⁰. De hier voorgestelde regeling sluit in wezen dus aan bij een bestaande praktijk.

3.586. Ten overvloede weze bevestigd dat scheepsbouw-, scheepsombouw-, scheepsherstellings- en scheepsuitrustingsovereenkomsten, waardoor zakelijke rechten worden geregeld, als dusdanig eveneens vatbaar voor inschrijving zijn.

3.587. Op grond van de voorgestelde § 1 kan een afwijkende regeling omtrent de eigendom van scheepstoebehoren als bedoeld in artikel 3.11, door inschrijving tegenstelbaar worden gemaakt aan derden waaronder kopers, hypotheeknemers en bevoorrechte schuldeisers, zodat deze laatsten, in hun eigen belang, correct over het eigendomsstatuut worden geïnformeerd. Ter zake wordt verwezen naar de bij bedoeld artikel 3.11 verschaft toelichting. Een niet-ingeschreven afwijkend beding is uiteraard bindend voor partijen, en ook tegenstelbaar aan derden die het kenden. Zodra het afwijkend beding uitwerking verliest, wordt het betrokken scheepstoebehoren terug deel van het schip. De inschrijving op grond van de hier voorgestelde wetsbepaling is alleen

⁹⁷⁸ Zie o.m. De Page-Dekkers VII, 328-331, nr. 429 en 347, nr. 433; Van Neste, F., *Zakenrecht*, I, Brussel, E. Story-Scientia, 1990, 55, nr. 28.

⁹⁷⁹ Zie *supra*, nr. 3.412.

⁹⁸⁰ Zie daarover De Latte ZRHS 15-16, nr. 38.

mogelijk voor schepen of schepen in aanbouw⁹⁸¹ die zijn of worden ingeschreven in een Belgisch schepenregister. Ten aanzien van buitenlandse schepen is inschrijving niet mogelijk.

3.588. Net zomin als artikel 8 van de Zeewet, legt de voorgestelde bepaling een termijn op waarbinnen tot inschrijving moet worden overgegaan. De belanghebbende moet worden geacht voldoende aansporing te vinden in de niet-tegenstelbaarheid van zijn nog niet ingeschreven titel, in de wettelijke regeling betreffende de rangorde van rechten op schepen en in de (nieuwe, maar beperkte) bewijsrechtelijke gevolgen van de inschrijving. De in de voorgestelde § 2 vervatte regel bevestigt het huidige recht. Ofschoon het initiatief tot inschrijving steeds uitgaat van de belanghebbende partijen en er geen sprake is van een strafrechtelijk gesanctioneerde verplichting, wordt ervoor geopteerd om in § 1 te blijven gewagen van een verplichting, en niet het werkwoord “kunnen” te gebruiken.

B.1.3. ARTIKEL 3.78. INSCHRIJVING VAN EISEN

A) WETTEKST

3.589.

Artikel 3.78. Inschrijving van eisen

§ 1. De eisen tot het doen vaststellen van het bestaan van in artikel 3.77 bedoelde rechten of tot ontbinding, herroeping of nietigverklaring van een rechtshandeling vervat in een in dat artikel bedoelde akte, en de op dergelijke eisen gewezen vonnissen, worden eveneens in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister ingeschreven.

§ 2. De in § 1 bedoelde eisen zijn slechts ontvankelijk nadat zij ingeschreven zijn. De onontvankelijkheid moet door de rechter ambtshalve worden opgeworpen; zij kan in elke stand van het geding worden voorgedragen.

§ 3. Op straffe van schadevergoeding mag de griffier geen expeditie van het vonnis afgeven voordat hem is gebleken dat het vonnis ingeschreven is.

B) TOELICHTING

3.590. De voorgestelde bepaling neemt in wezen artikel 9 van de Zeewet over, met enkele wijzigingen analoog aan deze in het vorige artikel. Omwille van de overzichtelijkheid werd de regeling opgedeeld in paragrafen. De zienswijze van de Scheepshypotheekbewaarder dat ook een akte waarbij een arbitrageprocedure aanhangig wordt gemaakt vatbaar is voor inschrijving⁹⁸², weze hierbij bevestigd, maar vergt geen uitdrukkelijke bepaling.

⁹⁸¹ Vgl. daaromtrent art. 8:1.6 NBW.

⁹⁸² De Latte ZRHS, 21, nr. 50.

B.1.4. ARTIKEL 3.79. VOOR INSCHRIJVING VATBARE AKTEN

A) WETTEKST

3.591.

Artikel 3.79. Voor inschrijving vatbare akten

Zowel onderhandse als authentieke akten worden tot inschrijving toegelaten, op voorwaarde dat:

1° zij voldoen aan de voorschriften vastgesteld overeenkomstig artikel 3.80;

2° zij werden geregistreerd overeenkomstig het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten;

3° zij zijn opgemaakt in de Duitse, Engelse, Franse of Nederlandse taal;

4° het desbetreffende schip is geregistreerd of teboekgesteld, naar gelang het geval.

B) TOELICHTING

3.592. De voorgestelde bepaling herneemt de artikelen 10 en 11 van de Zeewet.

Het principe dat zowel onderhandse als authentieke akten tot inschrijving worden toegelaten, is sedert lang gevestigd. Ter zake wordt ook verwezen naar het hierboven voorgestelde artikel 3.59. Er valt aan te herinneren dat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek m.b.t. onderhandse akten in enkele gevallen in de tussenkomst voorziet van een advocaat als raadsman (art. 3.8, § 3, tweede lid, 3° en nogmaals 3.59).

3.593. Het begrip “akte” duidt in de voorgestelde bepaling mede op overeenkomsten of andere akten waarin afwijkende “bedingen” betreffende rechten op het scheepstoebehoren zijn opgenomen.

3.594. De registratie bedoeld onder het 2° is de fiscaalrechtelijke registratie van de akte als bedoeld in het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten⁹⁸³. Teneinde de verwarring uit te sluiten die kan ontstaan door het dubbele gebruik van de term “registratie” – enerzijds de publiekrechtelijke registratie van schepen, anderzijds de fiscaalrechtelijke registratie van in te schrijven akten betreffende rechten op schepen – vermeldt de voorgestelde wettekst uitdrukkelijk dat het hier gaat om de registratie in de zin van voornoemd fiscaal wetboek. De alternatieve oplossing waarbij mogelijke verwarring wordt vermeden door de term registratie nog alleen te gebruiken in fiscaalrechtelijke zin, en de term registratie in het publiekrechtelijk zeerecht te vervangen door teboekstelling (term die nu reeds voor binnenschepen wordt gebruikt), werd na rijp beraad verworpen, omdat het begrip registratie van zeeschepen inmiddels is ingeburgerd, ook internationaal gangbaar en herkenbaar is (zie overigens art. 91.1 van het VN Zeerechtverdrag) en omdat de benaming Belgisch Scheepsregister verdere verbreiding verdient, ook in het raam van voorliggend wetboek (zie de toelichting bij artikel 3.1, 16°).

3.595. De voorwaarde gesteld onder het 3°, welke werd voorgesteld door de Scheepshypotheekbewaarder⁹⁸⁴, is een belangrijke versoepeling die beantwoordt aan de praktijk om ter zake anders-, i.h.b. Engelstalige standaardcontracten te hanteren, en die de

⁹⁸³ Zie inz. art. 29 W.Reg. en voorts De Latte ZRHS, 9, nr. 26.

⁹⁸⁴ De Latte ZRHS, 77-78, nrs. 199-200; zie ook De Latte, G., “Hypothèques maritimes et fluviales”, *Notamus* 2008/3, punt 4.5.

aantrekkelijkheid van de Belgische vlag beoogt te versterken. In dit verband weze herinnerd aan de doelstelling van de Proeve om het Engelse te erkennen als internationale maritieme vaktaal⁹⁸⁵.

3.596. De voorwaarde onder het 4^o is een sedert lang vaststaand principe. Ook in andere landen geldt de fundamentele regel dat geen rechten op schepen openbaar worden gemaakt zolang het schip zelf niet het voorwerp is geweest van een registratie of teboekstelling. Zoals reeds toegelicht⁹⁸⁶, zal n.a.v. de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht de invoering worden nagestreefd van de verplichte teboekstelling van beroeps- of bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen, en van de facultatieve registratie resp. teboekstelling van niet-commerciële zee- en binnenschepen.

B.1.5. ARTIKEL 3.80. IN AKTEN VERPLICHT VERMELDINGEN

A) WETTEKST

3.597.

Artikel 3.80. In akten verplichte vermeldingen

De Koning kan voorschrijven welke vermeldingen betreffende het schip, de partijen en andere gegevens in de akten moeten worden opgenomen, en op welke wijze dat moet gebeuren, opdat zij voor inschrijving in aanmerking komen.

Het Belgisch Scheepsregister kan de inschrijving weigeren van akten die niet aan die voorschriften voldoen.

B) TOELICHTING

3.598. De voorgestelde bepaling is nieuw en werd uitgewerkt op basis van een suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder. De voorschriften zelf horen duidelijk thuis in een uitvoeringsbesluit⁹⁸⁷.

B.1.6. ARTIKEL 3.81. NOTARIËLE AKTEN BETREFFENDE ERFOPVOLGING

A) WETTEKST

3.599.

Artikel 3.81. Notariële akten betreffende erfopvolging

§ 1. De overgang van de in artikel 3.77 bedoelde rechten ingevolge erfopvolging wordt in het zeeschepenregister of in het binnenschepenregister ingeschreven op zicht van een notariële akte waarvan de Koning de vorm en de inhoud bepaalt.

§ 2. Vóór de in § 1 bedoelde inschrijving kan de overgang ingevolge erfopvolging niet aan derden worden tegengesteld.

⁹⁸⁵ Zie in het algemeen Blauwboek 1, 175-176, nr. 1.209.

⁹⁸⁶ Zie *supra*, nr. 3.129.

⁹⁸⁷ Dit wordt niet ontzenuwd door de gelding van de art. 139-143 Hyp.W. m.b.t. de grondbypotheken.

B) TOELICHTING

3.600. Het nut van de invoering van notariële akten betreffend de overgang van rechten bij overlijden werd hierboven reeds aangestipt⁹⁸⁸. Een voorschrift luidens welk na overlijden geen verdere inschrijvingen gebeuren dan nadat de bedoelde notariële akte zelf is ingeschreven is niet opgenomen wegens de klassieke passiviteit van de Scheepshypotheekbewaarder.

B.1.7. ARTIKEL 3.82. OVERLEGGING VAN AKTEN MET HET OOG OP INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.601.

Artikel 3.82. Overlegging van akten met het oog op inschrijving

§ 1. Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 3.77 wordt aan het Belgisch Scheepsregister de akte zelf overgelegd indien het een onderhandse akte is, of een expeditie indien het een authentieke akte is.

§ 2. Van een onderhandse akte worden twee originelen overgelegd.

Indien slechts één origineel beschikbaar is, kan:

1° naast dit origineel een afschrift ervan worden overgelegd dat door hetzij een notaris, hetzij een advocaat eensluidend werd verklaard; of

2° in de plaats ervan een notariële akte worden overgelegd waarin de neerlegging van het origineel onder de minuten van de notaris wordt vastgesteld.

§ 3. Van een authentieke akte worden een expeditie en een door de instrumenterende ambtenaar ondertekend afschrift overhandigd.

§ 4. De Koning kan bepalen dat akten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

B) TOELICHTING

3.602. De voorgestelde bepaling correspondeert met artikel 12 van de Zeewet.

De formulering van het eerste lid werd enigszins vereenvoudigd.

In § 2 wordt een nieuwe regeling opgenomen voor het geval er maar één origineel is van de onderhandse akte. Hierbij is o.m. rekening gehouden met de regel dat een origineel normaal bij de Scheepshypotheekbewaarder blijft berusten en met de hypothese dat één partij bij een overeenkomst niet wil meewerken.

De bepaling in § 3 werd wat de authentieke akten betreft aangepast op voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder.

De bepaling van § 4 werd toegevoegd om de werkwijze van het Belgisch Scheepsregister te kunnen digitaliseren en de Belgische vlag aantrekkelijker te maken. Mogelijk kan de elektronische overlegging in een eerste fase worden beperkt tot de authentieke akten.

⁹⁸⁸ Zie *supra*, nr. 3.580.

3.603. Artikel 15 van de Zeewet betreffende de inschrijving van door de kapitein tijdens de reis opgemaakte akten op vertoon van een telegram wordt, op verzoek van de Scheepshypotheekbewaarder, niet overgenomen. Zoals elders uiteengezet, komt het nog maar zelden voor dat de kapitein autonoom rechtshandelingen moet stellen in naam en voor rekening van de scheepseigenaar of reder⁹⁸⁹. De bedoelde, niet overgenomen bepaling van de Zeewet wordt in de praktijk overigens nooit toegepast⁹⁹⁰. De weglating belet niet dat desgevallend toch door een kapitein (of andere gezagvoerder) opgestelde akten voor in schrijving in aanmerking komen, overeenkomstig de normale regels.

B.1.8. ARTIKEL 3.83. ONTVANGSTBEWIJZEN EN TIJDSTIP VAN INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.604.

Artikel 3.83. Ontvangstbewijzen en tijdstip van inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister geeft aan wie de inschrijving van een akte, vonnis, borderel of ander document aanvraagt, op diens verzoek een ontvangstbewijs van de overhandiging van die akte, dat vonnis, dat borderel of dat document. Dit ontvangstbewijs vermeldt het volgnummer waaronder de akte, het vonnis, het borderel of het document werd neergelegd in het register van neerlegging bedoeld in artikel [...]. Het Belgisch Scheepsregister mag de inschrijvingen in het daartoe bestemde schepenregister niet doen dan op de dag en in de volgorde van de overhandigingen.

B) TOELICHTING

3.605. De voorgestelde bepaling herneemt artikel 126 van de Hypotheekwet, thans van toepassing ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet.

B.1.9. ARTIKEL 3.84. VERMELDINGEN BIJ DE INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.606.

Artikel 3.84. Vermeldingen bij de inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister vermeldt bij de inschrijving:

1° de datum van de akte;

2° de vorm van de akte en, indien het een authentieke akte is, de vermelding van welke openbare ambtenaar of rechtbank zij uitgaat;

3° de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen;

4° de aard en hoofdbestanddelen van de verrichting.

⁹⁸⁹ Zie art. 5.9 van de Proeve en de desbetreffende toelichting.

⁹⁹⁰ Over de achtergrond van deze bepaling, zie inz. Hennebicq II.II, 207-208, nr. 579.

B) TOELICHTING

3.607. De voorgestelde bepaling neemt artikel 13 van de Zeewet over. Onder het 2° werd het woord “aard” vervangen door “vorm”. Onder het 4° werd, in lijn met het voorgestelde artikel 3.77, “overeenkomst” vervangen door “verrichting”. Deze aanpassingen werden voorgesteld door de Scheepshypotheekbewaarder en worden hier ten volle ondersteund.

B.1.10. ARTIKEL 3.85. TERUGGAVE VAN AKTEN NA INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.608.

Artikel 3.85. Teruggave van akten na inschrijving

Na de inschrijving geeft het Belgisch Scheepsregister aan de aanvrager de expeditie van de authentieke akte of een origineel van de onderhandse akte terug, naargelang het geval. Onderaan op het stuk bevestigt het de inschrijving te hebben verricht en vermeldt het datum en nummer ervan.

Het ondertekend afschrift van de authentieke akte, hetzij, naargelang het geval, een origineel van de onderhandse akte of een eensluidend verklaard afschrift ervan, blijft ten kantore berusten.

B) TOELICHTING

3.609. De voorgestelde bepaling neemt artikel 14 van de Zeewet over, met een lichte, door de Scheepshypotheekbewaarder gesuggereerde wijziging omtrent de archivering van het ondertekend afschrift van de authentieke akte, en voorts met een afstemming op het reeds toegelichte artikel 3.82, § 2.

B.1.11. ARTIKEL 3.86. OVERLEGGING VAN PROCESSTUKKEN MET HET OOG OP INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.610.

Artikel 3.86. Overlegging van processtukken met het oog op inschrijving

Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 3.78 worden aan het Belgisch Scheepsregister overgelegd:

1° indien het een eis in rechte betreft, het gerechtsdeurwaardersexploot en een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift;

2° indien het een vonnis betreft, twee door de griffier afgeleverde afschriften.

De Koning kan bepalen dat documenten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

B) TOELICHTING

3.611. Het eerste lid van de voorgestelde bepaling neemt het eerste lid van artikel 16 van de Zeewet over, in een door de Scheepshypotheekbewaarder voorgestelde, door de huidige praktijk geïnspireerde vereenvoudigde formulering⁹⁹¹.

In het tweede lid wordt, in lijn met het nieuwe artikel 3.82, de digitalisering van de overlegging in het vooruitzicht gesteld.

B.1.12. ARTIKEL 3.87. NEERLEGGING VAN PROCESSTUKKEN BETREFFENDE NIET GEREgistREERDE OF TEBOEKGESTELDE SCHEPEN

A) WETTEKST

3.612.

Artikel 3.87. Neerlegging van processtukken betreffende niet geregistreerde of teboekgestelde schepen

Ingeval het schip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd of teboekgesteld is, beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploit of het afschrift van het vonnis in het register van neerlegging. Het gaat alsnog tot de inschrijving over zodra het schip is geregistreerd of teboekgesteld.

B) TOELICHTING

3.613. De voorgestelde bepaling neemt, in een licht aangepaste formulering, het derde lid van artikel 16 van de Zeewet over.

B.1.13. ARTIKEL 3.88. TERUGGAVE VAN PROCESSTUKKEN NA INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.614.

Artikel 3.88. Teruggave van processtukken na inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister geeft aan de verzoeker het exploit respectievelijk een afschrift van het vonnis, waarop hij de verklaring aanbrengt dat de inschrijving gedaan is, terug.

B) TOELICHTING

3.615. De voorgestelde bepaling neemt het tweede lid van artikel 16 van de Zeewet over.

⁹⁹¹ Zie inz. De Latte, ZRHS, 10, nr. 27, vn. 21. De huidige regeling is geïnspireerd door de art. 84 Hyp.W. (zie nader Hennebicq II.II, 209-210, nr. 580.

B.1.14. ARTIKEL 3.89. ONDERLINGE RANG VAN OP DEZELFDE DAG AANBODEN TITELS

A) WETTEKST

3.616.

Artikel 3.89. Onderlinge rang van op dezelfde dag aanboden titels

Indien op dezelfde dag verscheidene aan openbaarmaking onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister ter inschrijving worden aangeboden, wordt hun onderlinge rang bepaald door het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register van neerlegging bedoeld in artikel [...].

B) TOELICHTING

3.617. De voorgestelde bepaling neemt, in een aangepaste formulering, artikel 17 van de Zeewet over⁹⁹². Het artikel waarnaar wordt verwezen betreft de organisatie van het register van neerlegging en zal worden opgenomen in Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.1.15. ARTIKEL 3.90. NIETIGHEID VAN INSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

3.618.

Artikel 3.90. Nietigheid van inschrijvingen

Verzuim van een of meer van de in dit Hoofdstuk voorgeschreven formaliteiten, heeft alleen dan nietigheid van de inschrijving tot gevolg, wanneer daaruit nadeel voor derden ontstaat.

B) TOELICHTING

3.619. De voorgestelde bepaling neemt, in een lichte herformulering, artikel 18 van de Zeewet over.

B.1.16. ARTIKEL 3.91. GETUIGSCHRIFTEN EN AFSCHRIFTEN

A) WETTEKST

3.620.

Artikel 3.91. Getuigschriften en afschriften

Het Belgisch Scheepsregister verstrekt getuigschriften, afschriften en gegevens betreffende de in deze Titel geregelde aangelegenheden overeenkomstig artikel [...].

⁹⁹² Over het in art. 43 van de Zeewet verkeerdelijk “register der overleggingen” genoemde “register van neerlegging”, zie De Latte TRS, 75-76, nrs. 167-171 en De Latte, ZRHS 12, nr. 32, vn. 27.

B) TOELICHTING

3.621. De voorgestelde bepaling verwijst wat betreft de terbeschikkingstelling van getuigschriften, afschriften en (inz. digitale) gegevens naar een algemene regeling in dat verband welke dient te worden opgenomen in Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Mede op basis van een voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder kan ter zake het volgende tekstvoorstel worden overwogen:

§1. Het Belgisch Scheepsregister verstrekt op aanvraag:

1° getuigschriften inzake:

- a. de registratie, de teboekstelling of de inschrijving in het rompbevrachtingsregister;*
- b. de doorhaling van de registratie, van de teboekstelling of van de inschrijving in het rompbevrachtingsregister;*
- c. de niet-registratie, de niet-teboekstelling en de niet-inschrijving in het rompbevrachtingsregister;*
- d. de inschrijvingen betreffende rechten op schepen in het zeeschepenregister of in het binnenschepenregister;*
- e. de doorhaling van schepen bezwarende inschrijvingen;*
- f. het niet-bestaan van schepen bezwarende inschrijvingen;*
- g. de neerleggingen betreffende niet-geregistreerde of niet-teboekgestelde schepen;*

2° afschriften van in het archief van het Belgisch Scheepsregister neergelegde akten, aangiften of andere stukken.

§2. De Koning kan de toegang via elektronische weg tot de registers van het Belgisch Scheepsregister alsmede de aflevering via elektronische weg van de in § 1 bedoelde getuigschriften en afschriften regelen. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

B.1.17. ARTIKEL 3.92. AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

3.622.

Artikel 3.92. Aansprakelijkheid

§ 1. Het Belgisch Scheepsregister is aansprakelijk voor de schade die ontstaat uit:

1° het weigeren of verzuimen tot de gevorderde inschrijvingen over te gaan of het daartoe overgaan met vertraging;

2° het niet vermelden in zijn getuigschriften van een of meer inschrijvingen betreffende rechten op schepen, tenzij de vergissing voortkomt uit de ontoereikendheid van aanduidingen, die hem niet ten laste kan worden gelegd;

§ 2. Op aanvraag van de verzoeker wordt door een vrederechter, een gerechtsdeurwaarder of een notaris dadelijk proces-verbaal van de in § 1, 1° bedoelde weigering of vertraging opgemaakt.

B) TOELICHTING

3.623. De voorgestelde tekst berust op de artikelen 128 en 130 van de Hypotheekwet, die van toepassing zijn ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet. In het raam van de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht zal nader moeten worden overwogen of een persoonlijke aansprakelijkheid in hoofde van de Scheepshypotheekbewaarder dient te worden behouden. In de hier voorgestelde voorlopige tekst wordt alleen gewaagd van de aansprakelijkheid van het

Belgisch Scheepsregister als dusdanig. Zoals eerder aangekondigd⁹⁹³ zal het statuut van het Belgisch Scheepsregister later nader worden bestudeerd.

B.1.18. ARTIKEL 3.93. NIET IN GETUIGSCHRIFTEN VERMELDE SCHULDEISERS

A) WETTEKST

3.624.

Artikel 3.93. Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers

In geval van zuivering blijft het schip, waarvoor het Belgisch Scheepsregister in zijn getuigschriften een of meer ingeschreven rechten van scheepshypotheek onvermeld mocht hebben gelaten, hiervan ontheven in de handen van de nieuwe bezitter, mits de aanvraag van het getuigschrift duidelijk het schip aanwijst waarop de inschrijvingen zijn genomen.

Deze bepaling doet geen afbreuk aan het recht van de niet in het getuigschrift vermelde schuldeisers om te bekwamer tijd de veiling te vorderen en om zich te doen plaatsen in de rang die hun toekomt, zolang de prijs door de verkrijger niet is betaald of zolang de onder de schuldeisers geopende rangregeling niet is gesloten.

B) TOELICHTING

3.625. De voorgestelde bepaling correspondeert met artikel 129 van de Hypotheekwet, thans van toepassing ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet.

B.2. OPENBAARHEID VAN SCHEEPSHYPOTHEKEN

B.2.1. ARTIKEL 3.94. TIJDSTIP VAN INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.626.

Afdeling 2 – Openbaarheid van scheepshypotheken

Artikel 3.94. Tijdstip van inschrijving

De scheepshypotheek kan worden ingeschreven zolang zij bestaat.

Zij kan echter niet meer worden ingeschreven:

1° bij overlijden van de schuldenaar, later dan drie maanden na het openvallen van de erfenis;

2° na inschrijving van de akte van vervreemding;

3° na faillissement van de schuldenaar;

4° na doorhaling van de registratie of de teboekstelling.

⁹⁹³ Zie *supra*, nr. 3.87.

B) TOELICHTING

3.627. De voorgestelde bepaling neemt, in een helderder gestructureerde formulering, artikel 29 van de Zeewet over⁹⁹⁴.

De omschrijving van het geval bedoeld in het tweede lid onder 4° is aangepast aan de schematiek van de Scheepsregistratiewet, waarin de nationaliteit van een zeeschip volgt uit de registratie, en niet andersom. Het bedoelde principe herneemt duidelijkheidshalve wat in feite reeds voortvloeit uit het voorgestelde artikel 3.79 (corresponderend met het huidige artikel 11 van de Zeewet).

B.2.2. ARTIKEL 3.95. VERMELDINGEN BIJ DE INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.628.

Artikel 3.95. Vermeldingen bij de inschrijving

Benevens het in artikel 3.84 voorgeschrevene, vermeldt het Belgisch Scheepsregister, in voorkomend geval:

1° de voet en de vervaldag van de interest, alsook de termijn van terugbetaling van de hoofdsom;

2° de voorwaarden waaraan de schuldvordering is onderworpen;

3° het beding van inbezitstelling van het schip;

4° de keuze van woonplaats.

B) TOELICHTING

3.629. De voorgestelde bepaling neemt het tweede lid van artikel 30 van de Zeewet over, zij het in een gewijzigde formulering.

3.630. De vermelding onder het 2° neemt artikel 80, tweede lid van de Hypotheekwet over, dat op scheepshypotheek van toepassing is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. De rechtsleer merkt terecht op dat de regel in de Hypotheekwet is opgenomen op een verkeerde plaats, en eerder thuishoort in artikel 83⁹⁹⁵. Wat de scheepshypotheek betreft hoort de regel thuis op de hier voorgestelde plaats, en geenszins in artikel 3.68, waarin de overige bepalingen van artikel 80 van de Hypotheekwet zijn hernomen.

3.631. In overeenstemming met de visie van de rechtsleer⁹⁹⁶ wordt, conform de wijziging van de hierboven reeds aangehaalde Wet van 4 september 1908⁹⁹⁷ door het Gerechtelijk Wetboek⁹⁹⁸, onder 3° verwezen naar het eventueel opgenomen “beding van inbezitstelling van het schip” i.p.v. naar het “beding van dadelijke uitwinning” (*stipulation de voie parée*) waarnaar de Zeewet nog verwijst. In dit verband weze ook herinnerd aan de integratie van de wetsbepalingen betreffende

⁹⁹⁴ De bepalingen van de Zeewet betreffende de inschrijving van scheepshypotheek worden aangehaald *supra*, nr. 3.234.

⁹⁹⁵ Zie o.m. De Page-Dekkers VII, 415, nr. 495, vn. 3; Troch, K., Art. 80 Hyp.W., OVH, Afl. 19 (oktober 1999), 15, nr. 19, vn. 4.

⁹⁹⁶ Zie o.m. Straatman, Art. 30 Zeewet, OVH, Afl. 1 (oktober 1992), 2-3, nr. 4.

⁹⁹⁷ Zie *supra*, nr. 3.558.

⁹⁹⁸ Zie nader Delwaide SB, 284, nr. 244.

de inbezitstelling van het schip in het Belgisch Scheepvaartwetboek, meer bepaald in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.73.

B.2.3. ARTIKEL 3.96. GELDINGSDUUR VAN DE INSCHRIJVING

A) WETTEKST

3.632.

Artikel 3.96. Geldingsduur van de inschrijving

De inschrijving van de scheepshypothek houdt op van kracht te zijn indien zij niet is hernieuwd voor het verstrijken van vijftien jaren te rekenen van de dag waarop zij is geschied.

De inschrijving wordt hernieuwd na indiening bij het Belgisch Scheepsregister van twee door de schuldeiser ondertekende borderellen waarin de te hernieuwen inschrijving nauwkeurig wordt aangewezen; anders geldt zij enkel als eerste inschrijving.

Een hernieuwing van de inschrijving na het verstrijken van de in het eerste lid bepaalde termijn geldt eveneens als eerste inschrijving.

B) TOELICHTING

3.633. De voorgestelde bepaling neemt, in een vereenvoudigde formulering, artikel 32 van de Zeewet over. Anders dan in dit laatste artikel, wordt niet meer bepaald dat “de hypothek” in stand wordt gehouden. De termijn betreft immers alleen de rechtsgevolgen van de *inschrijving* van de hypothek.

3.634. Er is geen reden om de instandhoudingstermijn van vijftien jaar te wijzigen, ofschoon in andere landen andere regelingen gelden (in Frankrijk bijv. tien jaar)⁹⁹⁹. Wanneer de inschrijving niet wordt hernieuwd, verdwijnt de schuldvordering uiteraard niet, maar verliest de schuldeiser alleen zijn rang.

3.635. De formulering van het tweede lid berust op een suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder, die is geïnspireerd door de huidige praktijk. Het toegevoegde derde lid is een op vraag van de Scheepshypotheekbewaarder aangebrachte verduidelijking.

B.2.4. ARTIKEL 3.97. OVERDRACHT VAN SCHEEPSHYPOTHEEKRECHTEN

A) WETTEKST

3.636.

Artikel 3.97. Overdracht van scheepshypothekrechten

Wanneer een scheepshypothekrecht wordt overgedragen bij een onderhandse akte, moet de titel van scheepshypothekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving, aan het Belgisch Scheepsregister worden vertoond. Dit maakt daarop melding van de overdracht.

⁹⁹⁹ Art. 52, eerste lid *Loi* n° 67-5.

Hetzelfde geldt voor overdracht bij een authentieke akte, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de buitenlandse wet voorgeschreven.

B) TOELICHTING

3.637. De voorgestelde bepaling neemt, in een licht aangepaste formulering, artikel 33 van de Zeewet over.

B.2.5. ARTIKEL 3.98. DOORHALING EN VERMINDERING VAN DE INSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

3.638.

Artikel 3.98. Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen

De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd, hetzij met toestemming van de belanghebbende partijen, daartoe bevoegd, hetzij krachtens een vonnis in laatste aanleg gewezen of in kracht van gewijsde gegaan, of uitvoerbaar verklaard niettegenstaande verzet of hoger beroep.

De doorhaling of de vermindering wordt door het Belgisch Scheepsregister uitgevoerd tegen overlegging hetzij van een expeditie der authentieke akte van toestemming, hetzij van de akte in brevet en van een ondertekend afschrift, hetzij van de in twee originelen opgemaakte en overgelegde onderhandse akte, hetzij van een door de griffier afgeleverd afschrift van het vonnis, naargelang het geval.

Een woordelijk uittreksel uit de authentieke akte is voldoende, wanneer daarin wordt verklaard door de notaris die het heeft afgegeven dat de akte noch voorwaarde noch voorbehoud bevat.

Is het een onderhandse akte, dan wordt gehele of gedeeltelijke doorhaling alleen gedaan op vertoon van de titel van hypotheekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving. Het Belgisch Scheepsregister maakt er melding op van de gehele of gedeeltelijke doorhaling van de inschrijving.

De akte van hypotheekvestiging moet eveneens worden vertoond wanneer het een authentieke akte betreft, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de toepasselijke vreemde wet voorgeschreven.

De akte van toestemming of het vonnis wordt ingeschreven in het schepenregister.

B) TOELICHTING

3.639. De voorgestelde bepaling neemt artikel 35 van de Zeewet over, weliswaar met enkele lichte aanpassingen.

De laatste zin van het eerste lid werd toegevoegd op vraag van de Scheepshypotheekbewaarder, omdat bepaalde advocaten de noodzaak van inschrijving i.v.m. doorhaling betwisten; inzake grondhypotheeken wordt een randmelding gedaan.

B.2.6. ARTIKEL 3.99. AMBTSHALVE DOORHALING NA GEDWONGEN VERKOOP

A) WETTEKST

3.640.

Artikel 3.99. Ambtshalve doorhaling na gedwongen verkoop

In geval van gedwongen verkoop van een schip, kunnen alle bezwarende inschrijvingen betreffende het schip ambtshalve door het Belgisch Scheepsregister worden doorgehaald op zicht van een getuigschrift van de Belgische gerechtsdeurwaarder die tot de gedwongen verkoop van het schip is overgegaan.

In dit getuigschrift bevestigt de gerechtsdeurwaarder dat het schip gedwongen werd verkocht voor vrij en onbelast en dat de koper de prijs heeft betaald aan de schuldeisers of, bij gebreke van dergelijke betaling, dat hij een betaling heeft verricht die hem bevrijdt voor het geheel van de sommen waartoe hij gehouden is.

Het getuigschrift wordt ingeschreven in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister, naargelang het geval.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het getuigschrift in het register van neerlegging.

B) TOELICHTING

3.641. De voorgestelde bepaling is nieuw. Zij werd toegevoegd op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder¹⁰⁰⁰. De “gedwongen verkoop” duidt op de gedwongen tenuitvoerlegging via uitvoerend scheepsbeslag. Vooralsnog werd niet verzocht om uitbreiding tot verkoop door een faillissementscurator. I.v.m. de verkoop “voor vrij en onbelast” dient te worden herinnerd aan het hierboven reeds toegelichte artikel 3.40, 3°.

B.2.7. ARTIKEL 3.100. RECHTERLIJKE BEVOEGDHEID INZAKE EISEN TOT DOORHALING OF VERMINDERING

A) WETTEKST

3.642.

Artikel 3.100. Rechterlijke bevoegdheid inzake eisen tot doorhaling of vermindering

Behoudens afwijkend beding, wordt de eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van een scheepshypotheek, als hoofdvordering ingesteld, gebracht voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen.

B) TOELICHTING

3.643. De voorgestelde bepaling integreert, in een vereenvoudigde formulering, de eerste twee leden van artikel 94 van de Hypotheekwet, van toepassing op scheepshypotheeken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

¹⁰⁰⁰ Zie De Latte ZRHS, 74-77, nrs. 190-198. Vgl. art. 1653 Ger.W. en zie ook De Latte, G., “Hypothèques maritimes et fluviales”, *Notamus* 2008/3, punt 9.1.

B.2.8. ARTIKEL 3.101. RECHTSVORDERINGEN TEGEN DE SCHULDEISERS

A) WETTEKST

3.644.

Artikel 3.101. Rechtsvorderingen tegen de schuldeisers

De rechtsvorderingen tegen de schuldeisers, waartoe de inschrijvingen aanleiding kunnen geven, worden ingesteld door dagvaarding aan hun persoon, of aan de laatste in het scheepsregister vermelde gekozen woonplaats, en zulks niettegenstaande het overlijden, hetzij van de schuldeisers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats hebben gekozen.

B) TOELICHTING

3.645. De voorgestelde bepaling integreert het derde lid van artikel 94 van de Hypotheekwet, van toepassing op scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.2.9. ARTIKEL 3.102. DOORHALING OP BEVEL VAN DE RECHTBANK

A) WETTEKST

3.646.

Artikel 3.102. Doorhaling op bevel van de rechtbank

De rechtbank beveelt de doorhaling wanneer de inschrijving gedaan is zonder gegrond te zijn op de wet of op een titel, of wanneer zij geschied is krachtens een titel die hetzij onregelmatig, hetzij vervallen of gekweten was, of wanneer de scheepshypotheek op wettelijke wijze is tenietgegaan.

B) TOELICHTING

3.647. De voorgestelde bepaling integreert, in een licht aangepaste formulering, artikel 95 van de Hypotheekwet, van toepassing op scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

7. WETTEKST

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 3.1. Begripsomschrijvingen

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, watervliegtuigen en amfibievoertuigen;

2° “verkeer te water”: elke, zelfs stationaire vorm van deelname aan het verkeer in, onder of over openbare wateren;

3° “openbare wateren”: alle wateren die overeenkomstig de toepasselijke reglementen voor het openbaar verkeer openstaan, ongeacht tot welk marien rechtsgebied zij behoren;

4° “luchtkussenvaartuigen”: elk schip dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water met behulp van een luchtkussen dat in stand wordt gehouden tussen het toestel en het oppervlak van het water of de aarde;

5° “vast tuig”: elk tuig dat zijn geschiktheid als middel van verkeer te water heeft verloren doordat het blijvend met het land of de bodem is verbonden;

6° “watervliegtuig”: elk tuig dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht erop uitoefent en slechts gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water in verband met het opstijgen, landen, taxiën of stationeren, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

7° “amfibievoertuig”: elk tuig dat gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water en ook deelneemt of geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer;

8° “zeeschip”: elk schip dat beschikt of dient te beschikken over een zeebrief, een veiligheidscertificaat of enige andere officiële akte waaruit blijkt dat het schip geschikt is om te worden gebruikt op de zeewateren, alsmede elk schip dat blijkens zijn constructie bestemd is om op de zeewateren te worden gebruikt of dat op enig voor de betrokken aangelegenheid relevant tijdstip feitelijk op de zeewateren wordt gebruikt;

9° “zeewateren”: alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;

10° “binnenschip”: elk schip dat geen zeeschip is;

11° “scheepsbestanddeel”: al hetgeen onderdeel van een schip uitmaakt, in het bijzonder:
a) de romp, de opbouw, de masten, het roer en de overige stuurinrichting;

b) de bijzaken die zodanig met een schip worden verbonden dat zij daarvan niet kunnen worden afgescheiden zonder dat aan hen of aan het schip beschadiging van betekenis wordt toegebracht;

c) de definitief ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelings- en -inrichtingen en andere werktuigen;

12° “schipstoebehoren”: de zich aan boord bevindende, voor het normale gebruik van het schip nodige of nuttige verbruiksgoederen, alsmede de zaken, met uitsluiting van scheepsbestanddelen, die aan boord zijn gebracht om het schip duurzaam te dienen, in het bijzonder wanneer:

a) hun aanwezigheid aan boord is opgelegd door of krachtens de wet; of

b) zij door hun vorm als zodanig zijn te herkennen; of

c) zij nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip;

13° “schepenregister”: het zeeschepenregister of het binnenschepenregister, naargelang het geval;

14° “zeeschepenregister”: het register der zeeschepen bedoeld in [...];

15° “binnenschepenregister”: het register der binnenschepen bedoeld in [...];

16° “Belgisch Scheepsregister”: de overheid bedoeld in [...];

17° “scheepsbouwovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met het bouwen van een schip;

18° “scheepsombouwovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met het afbouwen, verbouwen of aanpassen van een schip of scheepsbestanddelen;

19° “scheepsherstellingsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met het herstellen van een schip, scheepsbestanddelen of schipstoebehoren, met uitzondering van verbruiksgoederen;

20° “scheepsuitrustingsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtgever een opdrachtnemer, scheepswerf genaamd, tegen vergoeding belast met de levering en de inbouw of plaatsing van scheepsbestanddelen of schipstoebehoren, met uitzondering van verbruiksgoederen;

21° “scheepszekerheidsrechten”: de in Hoofdstuk 3 van Titel 2 geregelde scheepsvoorrankingsrechten, scheepsvoorrechten, scheepsretentierechten en scheepshypotheeken;

Artikel 3.2. Scheepsbestanddelen en schipstoebehoren van schepen in aanbouw

De begripsomschrijvingen bedoeld in artikel 3.1, 11° en 12° gelden eveneens ten aanzien van schepen in aanbouw.

Artikel 3.3. Afwijkingen

De Koning kan:

1° zaken, die overeenkomstig § 1 niet zijn te beschouwen als schepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als schepen aanmerken;

2° schepen die overeenkomstig § 1 niet zijn te beschouwen als zeeschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als zeeschepen aanmerken;

3° schepen die overeenkomstig § 1 niet zijn te beschouwen als binnenschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als binnenschepen aanmerken;

4° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor door Hem aangeduide schepen, zeeschepen of binnenschepen buiten toepassing verklaren;

5° de scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren van alle of bepaalde schepen, zeeschepen, binnenschepen of schepen in aanbouw nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van door Hem aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven.

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Zakenrechtelijk statuut

Artikel 3.4. Internationale toepassing

§ 1. De rechten op een schip worden beheerst door:

1° het recht van de Staat van het register van oorsprong van het in een rompbevrachtingsregister ingeschreven schip;

2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, het recht van de Staat waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is;

3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, het recht van de Staat waar de thuishaven van het schip gelegen is;

4° bij gebreke van een thuishaven, het recht van de Staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, het recht van de Staat waar het schip zich bevindt.

§ 2. De rechten op een schip in aanbouw worden beheerst door het recht van de Staat waar het schip is geregistreerd of teboekgesteld en, bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar het schip wordt gebouwd.

§ 3. Het in het vorige paragrafen bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het schip wordt ingeroepen.

De verwerving en het verlies van rechten op een schip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

§ 4. Het in de vorige paragrafen bedoelde recht bepaalt in het bijzonder:

1° of het schip roerend of onroerend is;

2° wat een bestanddeel en een toebehoren van het schip is;

3° welke rechten op een schip kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

4° op welke wijze die rechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

5° de titularissen van die rechten;

6° de beschikbaarheid van die rechten;

7° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die rechten.

§ 5. De paragrafen 3, 4 en 5 zijn van overeenkomstige toepassing op rechten op schepen in aanbouw.

Artikel 3.5. Andere regelgeving

Zijn niet van toepassing op schepen:

1° artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek;

2° de artikelen 87 en 89 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

Artikel 3.6. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van dit Hoofdstuk zijn nietig.

Artikel 3.7. Roerend goed

Schepen zijn roerende goederen.

Zij worden alleen onroerend door incorporatie wanneer zij daardoor een vast tuig worden.

Zij worden niet onroerend door bestemming.

Artikel 3.8. Verkrijging van eigendom

§ 1. De eigendom van een schip wordt verkregen:

1° behoudens de afwijkingen bepaald in § 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;

2° door abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en op andere wijzen van eigendomsverkrijging geregeld door of krachtens bijzondere wetten.

§ 2. Een geregistreerd of teboekstaand schip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.

§ 3. Met betrekking tot een geregistreerd of teboekstaand schip geldt het bezit niet als titel.

De bezitter van een schip verkrijgt een zakelijk recht op een schip op voorwaarde dat:

1° hij het schip te goeder trouw bezit gedurende vijftien jaar;

2° het schip gedurende dezelfde tijd geregistreerd of teboekgesteld is; en

3° het recht blijkt uit een authentieke of door een advocaat als raadsman mede-ondertekende onderhandse akte die gedurende dezelfde tijd ingeschreven in een schepenregister en onbetwist is.

In alle andere gevallen verkrijgt de bezitter van een schip slechts rechten op dat schip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 3.9. Bewijs van eigendom

Onverminderd de tegenstelbaarheid van overeenkomstig artikel 3.77 in een schepenregister ingeschreven akten en vonnissen, kan de rechter uit ter uitvoering van de artikelen [...] in een schepenregister opgenomen vermeldingen en uit door een overheid verstrekte documenten betreffende een schip in alle gevallen feitelijke vermoedens omtrent de eigendom van dat schip afleiden.

Artikel 3.10. Beperkte zakelijke rechten op schepen

§ 1. Op schepen kunnen alle beperkte zakelijke rechten worden gevestigd die naar gemeen recht kunnen worden gevestigd op roerende goederen.

Bovendien kan op schepen een recht van bewoning worden gevestigd.

§ 2. Artikel 3.9 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten op schepen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.11. Rechten op scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren

De rechten op een schip strekken zich uit tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren.

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Artikel 3.12. Materiële toepassing

De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn van toepassing op de scheepsbouwovereenkomst en de scheepsombouwovereenkomst.

Op de scheepsherstellingsovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst zijn zij uitsluitend van toepassing in de mate dat dit uitdrukkelijk wordt bepaald.

Artikel 3.13. Andere regelgeving

De bepalingen van dit Hoofdstuk doen in het bijzonder geen afbreuk aan:

1° de Wet van 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor produkten met gebreken;

2° de Wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming;

3° de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de verkopen aan consumenten.

Artikel 3.14. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 3.13 zijn nietig.

Artikel 3.15. Kwalificatie

De scheepsbouwovereenkomst is een koop, zelfs wanneer de opdrachtgever een deel van de materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren, plans, tekeningen of technische ontwerpen levert of toezicht houdt op de werf.

De scheepsuitrustingsovereenkomst is eveneens een koop.

De scheepsombouwovereenkomst en de scheepsherstellingsovereenkomst zijn een aanneming.

Artikel 3.16. Registratie, teboekstelling en classificatie

§ 1. Tenzij de toepasselijke publiekrechtelijke regelgeving anders bepaalt, gebeuren de registratie en de teboekstelling van het schip of het schip in aanbouw door en op kosten van de opdrachtgever.

Alle kosten in verband met de registratie en de teboekstelling zijn te zijnen laste.

§ 2. De classificatiemaatschappij wordt aangeduid in gemeen akkoord tussen de opdrachtgever en de scheepswerf en, bij gebreke van dergelijk akkoord, door de opdrachtgever.

Alle kosten in verband met de classificatie zijn ten laste van de scheepswerf, tenzij de classificatiemaatschappij uitsluitend door de opdrachtgever is aangeduid.

Artikel 3.17. Normen en specificaties

§ 1. De scheepswerf moet ervoor zorgen dat het schip, de scheepsbestanddelen en het scheepstoebehoren voldoen aan de door of krachtens de wet en door de classificatiemaatschappij vastgestelde normen en aan de contractuele specificaties.

De in het vorige lid bedoelde normen zijn deze welke op het ogenblik van de sluiting van de overeenkomst gelden voor de wateren waar het schip zal worden gebruikt.

§ 2. Paragraaf 1 is mede van toepassing op de scheepsherstellingsovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst. De verplichting van de scheepswerf bij een dergelijke overeenkomst of bij een scheepsombouwovereenkomst in verband met het voldoen aan de normen en specificaties geldt slechts binnen de perken van diens opdracht.

Artikel 3.18. Onderaanneming

De scheepswerf heeft het recht om een beroep te doen op andere, door hem aangeduide leveranciers of dienstverleners.

Artikel 3.19. Goedkeuring van ontwerpen

De scheepswerf legt de door hem opgestelde plans, tekeningen en technische ontwerpen alsook de technische gegevens betreffende de werktuigen ter goedkeuring voor aan de opdrachtgever.

§ 2. De vorige paragraaf is mede van toepassing op de scheepsherstellingsovereenkomst.

Artikel 3.20. Wijzigingen

§ 1. De opdrachtgever heeft het recht om aan de specificaties wijzigingen aan te brengen. De scheepswerf kan weigeren aan deze wijzigingen gevolg te geven wanneer zulks de uitvoering van zijn andere opdrachten in het gedrang zou brengen. De scheepswerf kan een in het licht van de wijzigingen redelijk verantwoord voorstel doen voor een aanpassing van de prijs, de opleveringsdatum en andere afspraken. Hij is er slechts toe gehouden aan de wijzigingen gevolg te geven zodra partijen over deze aanpassingen overeenstemming hebben bereikt.

§ 2. De scheepswerf heeft het recht om aan de specificaties wijzigingen aan te brengen op voorwaarde dat zij:

- 1° minimaal zijn;
 - 2° noodzakelijk zijn met het oog op de organisatie van zijn werk;
 - 3° de prestaties van het schip niet negatief beïnvloeden;
 - 4° niet strijdig zijn met de in artikel 3.17 bedoelde normen;
 - 5° vóór hun uitvoering ter kennisname aan de opdrachtgever worden meegedeeld.
- De scheepswerf die zelf wijzigingen aanbrengt heeft geen recht op een meerprijs.

§ 3. Wanneer de in artikel 3.17 bedoelde normen vóór de levering worden gewijzigd, plegen partijen overleg over de eventuele aanpassing van de overeenkomst. Tenzij de opdrachtgever uitdrukkelijk verzoekt om de werken op zijn risico verder te zetten overeenkomstig de oude normen, zal de scheepswerf de gewijzigde normen in acht nemen, en aan de opdrachtgever de daaruit volgende redelijke min- dan wel meerprijs in rekening brengen.

§ 4. De derde paragraaf is van overeenkomstige toepassing op de scheepsherstellingsovereenkomst.

Artikel 3.21. Inspecties tijdens het werk

§ 1. De opdrachtgever heeft het recht om tijdens de werkzaamheden inspecties uit te voeren. Daartoe verleent de scheepswerf aan de opdrachtgever toegang tot de werf en stelt hij hem de nodige faciliteiten ter beschikking.

§ 2. De vorige paragraaf is mede van toepassing op de scheepsherstellingsovereenkomst en de scheepsuitrustingsovereenkomst.

Artikel 3.22. Beslechting van technische geschillen

De met de opvolging van het project belaste classificatiemaatschappij is mede belast met de beslechting van de technische geschillen die zich voordoen tot aan de uitnodiging tot aanvaarding.

Artikel 3.23. Proefvaarten

De scheepswerf houdt op eigen kosten en risico een proefvaart.

De proefvaart heeft tot doel na te gaan of het schip naar behoren functioneert en of het voldoet aan de normen en specificaties.

De scheepswerf kan verschillende proefvaarten houden.

De opdrachtgever heeft het recht om bij elke proefvaart aanwezig te zijn. De scheepswerf nodigt hem daartoe uit.

Indien de proefvaart uitwijst dat het schip niet naar behoren functioneert of niet voldoet aan de normen of de specificaties, voert de scheepswerf op eigen kosten de werken uit die nodig zijn om deze gebreken weg te nemen.

Artikel 3.24. Aanvaarding

§ 1. Na de proefvaart en de desgevallend erop volgende werken, nodigt de scheepswerf de opdrachtgever uit om over te gaan tot aanvaarding.

§ 2. Wanneer het schip naar behoren functioneert en voldoet aan de normen en de specificaties, is de opdrachtgever verplicht om het te aanvaarden.

§ 3. De opdrachtgever is eveneens verplicht om het schip te aanvaarden wanneer de afwijkingen van de specificaties, zelfs deze betreffende snelheid, draagvermogen, capaciteit en brandstofverbruik, minimaal zijn en de normale exploitatie van het schip niet in het gedrang brengen. De opdrachtgever heeft echter recht op een passende prijsvermindering of schadevergoeding.

§ 4. Wanneer de opdrachtgever het schip weigert, moet hij de redenen daarvan aan de scheepswerf mee te delen.

§ 5. Onverminderd artikel 3.30, stelt de aanvaarding op voor partijen bindende wijze vast dat het schip naar behoren functioneert en voldoet aan de normen en de specificaties. Zij verplicht partijen om over te gaan tot oplevering.

Artikel 3.25. Oplevering

§ 1. De oplevering wordt vastgesteld in een door de opdrachtgever en de scheepswerf ondertekend proces-verbaal.

§ 2. Het schip wordt opgeleverd op de werf.

§ 3. De scheepswerf levert het schip op vrij van alle lasten.

§ 4. Bij de oplevering overhandigt de scheepswerf aan de opdrachtgever alle relevante stukken, waaronder een bouwcertificaat, een verklaring dat het schip of de werken vrij zijn van alle lasten en alle relevante plans en technische documenten.

§ 5. De opdrachtgever moet het schip onmiddellijk bij oplevering in bezit nemen en het met redelijke spoed van de werf verwijderen.

§ 6. De opdrachtgever is ertoe gehouden de overblijvende, met het oog op de proefvaart door de scheepswerf aan boord gebrachte verbruiksgoederen tegen kostprijs van de scheepswerf over te kopen.

Artikel 3.26. Uitvoeringstermijn

§ 1. In geval van overschrijding van de voor de oplevering overeengekomen tijd, heeft de opdrachtgever recht op schadevergoeding.

§ 2. Tenzij met akkoord van de opdrachtgever, kan de oplevering niet plaatshebben vóór de overeengekomen tijd.

Ingeval het schip klaar is vóór de overeengekomen tijd, heeft de scheepswerf geen recht op een premie.

Artikel 3.27. Prijs

Behoudens toepassing van artikel 3.20 is de prijs onveranderlijk.
Hij is verschuldigd bij oplevering.

Artikel 3.28. Eigendom en risico

§ 1. De scheepswerf is eigenaar van het schip of het schip in aanbouw tot aan de oplevering.

§ 2. Tenzij ze ter beschikking zijn gesteld door de opdrachtgever of geleverd door een derde onder eigendomsvoorbehoud, is de scheepswerf eveneens eigenaar van de op de werf aanwezige en met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken, en verblijven ze op de werf op zijn risico.

§ 3. De scheepswerf kan uitsluitend over de in § 1 en 2 bedoelde zaken beschikken en er een hypotheek op vestigen wanneer hij er eigenaar van is en na voorafgaande schriftelijke goedkeuring door de opdrachtgever.

§ 4. De eigendom, het risico, de verantwoordelijkheid voor de veiligheid en het gebruik van het schip en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder tegenover derden gaan naar de opdrachtgever over bij de oplevering.

§ 5. De scheepswerf behoudt na oplevering de intellectuele rechten op de door hem opgestelde specificaties, tekeningen, plans en technische ontwerpen. De opdrachtgever heeft evenwel het recht om deze specificaties, tekeningen, plans en technische ontwerpen

te gebruiken in het raam van de normale exploitatie van het schip, inbegrepen eraan uit te voeren werken.

§ 6. De paragrafen 1 en 4 zijn uitsluitend van toepassing op de scheepsbouwovereenkomst.

Artikel 3.29. Verzekering

De scheepswerf verzekert het schip of het schip in aanbouw en alle met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken aan de in de scheepsbouwsector gebruikelijke voorwaarden.

De begunstigde van de verzekering is de scheepswerf.

De scheepswerf wendt de ontvangen verzekeringspenningen aan ter herstelling van de aan de verzekerde zaken toegebrachte schade.

Artikel 3.30. Vrijwaring voor verborgen gebreken

§ 1. De scheepswerf vrijwaart de opdrachtgever voor verborgen gebreken, zelfs wanneer deze laatste bij de oplevering geen voorbehoud heeft gemaakt en zelfs wanneer zij zijn veroorzaakt door ontwerpfouten.

§ 2. De scheepswerf wordt vermoed de gebreken van de zaak gekend te hebben.

§ 3. De opdrachtgever die tijdens de werkzaamheden inspecties uitvoerde kan geen vordering instellen wegens gebreken die hij bij die gelegenheid heeft vastgesteld of redelijkerwijze had kunnen vaststellen.

§ 4. De vordering tot vrijwaring voor verborgen gebreken verjaart door verloop van twee jaar. Deze termijn begint te lopen vanaf de ontdekking van het verborgen gebrek en, in geval van gerechtelijk deskundigenonderzoek naar de betrokken gebreken, niet vroeger dan de dag nadat het eindverslag ter griffie is neergelegd.

§ 5. In afwijking van artikel 1649^{quater}, § 5 van het Burgerlijk Wetboek zijn na het verstrijken van de termijn van twee jaar bedoeld in § 1 van hetzelfde artikel de voorgaande paragrafen van toepassing.

In afwijking van § 4 begint de daar bedoelde termijn van één jaar te lopen na het verstrijken van de termijn van twee jaar bedoeld in artikel 1649^{quater}, § 1 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 1649^{octies} van het Burgerlijk Wetboek is van overeenkomstige toepassing.

Deze paragraaf is uitsluitend van toepassing op de scheepsbouwovereenkomst.

Artikel 3.31. Verjaring

Onverminderd artikel 3.30, verjaren alle rechtsvorderingen in verband met scheepsbouw-, scheepsombouw-, scheepsherstellings- en scheepsuitrustingsovereenkomsten na een termijn van twee jaar na de oplevering.

Hoofdstuk 4 – Scheepszekerheidsrechten

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 3.32. Internationale toepassing

§ 1. Hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbaar of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op een schip of een schip in aanbouw worden beheerst door het recht van de staat waar het schip respectievelijk het schip in aanbouw is geregistreerd of teboekgesteld.

Ingeval van inschrijving in een rompbevrachtingsregister, blijft het recht van de staat van het register van oorsprong gelden.

Het in het vorige leden bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het schip wordt ingeroepen. De verwerving en het verlies van rechten op een schip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

Het in de vorige leden bedoelde recht regelt in het bijzonder:

- 1° welke van de in het eerste lid bedoelde zekerheidsrechten op een schip of een schip in aanbouw kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van deze zekerheidsrechten zijn;
- 2° op welke wijze die zekerheidsrechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;
- 3° de titularissen van die zekerheidsrechten;
- 4° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die zekerheidsrechten;
- 5° onverminderd § 2 en 3, hun onderlinge rang.

§ 2. Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten worden beheerst door het recht van de staat voor de rechtbank waarvan deze rechten worden uitgeoefend.

Het in het vorige lid bedoelde recht regelt in het bijzonder:

- 1° welke van de er bedoelde zekerheidsrechten op een schip of een schip in aanbouw kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van deze rechten zijn;
- 2° op welke wijze die zekerheidsrechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;
- 3° de titularissen van die zekerheidsrechten;
- 4° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die zekerheidsrechten;
- 5° hun onderlinge rang en hun rang tegenover andere schuldvorderingen en rechten, met inbegrip van deze bedoeld in § 1.

§ 3. De tegenstelbaarheid aan derden van scheepsretentierechten wordt beheerst door het recht van de staat op het grondgebied waarvan het schip of het schip in aanbouw zich bevindt op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 4. De rechtspleging ter zake van de uitoefening van scheepszekerheidsrechten wordt beheerst door het recht van de staat voor de rechtbank waarvan zij wordt gevoerd.

Artikel 3.33. Andere regelgeving

§ 1. Dit Hoofdstuk doet in het bijzonder geen afbreuk aan:

1° Verordening (EG) nr. 1346/2000 van de Raad van 29 mei 2000 betreffende insolventieprocedures;

2° artikel 119 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht.

§ 2. De Hypotheekwet is niet van toepassing op scheepszekerheidsrechten.

Artikel 3.34. Afwijkende bedingen

Behoudens uitdrukkelijke uitzondering, zijn bedingen die van dit Hoofdstuk afwijken nietig.

Artikel 3.35. Soorten zekerheden op schepen

§ 1. Onverminderd een beding van eigendomsvoorbehoud, vloeit voorrang tussen de schuldeisers van een schip of een schip in aanbouw uitsluitend voort uit scheepszekerheidsrechten of uit een inpandgeving bedoeld in § 2.

§ 2. Uitsluitend een niet-geregistreerd of niet-teboekstaand schip kan het voorwerp zijn van een inpandgeving in de zin van Titel XVII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek.

§ 3. Een schip en een schip in aanbouw kunnen niet het voorwerp zijn van een inpandgeving tot zekerheid van een handelsverbintenis of van een inpandgeving van de handelszaak.

Artikel 3.36. Ontstaan en bewijs van scheepsvorrangsrechten en scheepsvoorrechten

Scheepsvorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet en zijn verbonden aan de aard van de schuldvordering. Zij zijn aan geen formaliteit en aan geen bijzonder bewijsvoorschrift onderworpen.

Artikel 3.37. Hoedanigheid van de schuldenaar

Scheepsvorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan wanneer de schuldenaar hetzij eigenaar, hetzij mede-eigenaar, hetzij reder van het schip of het schip in aanbouw, hertzij werkgever van de schepeling is.

Indien de schuldenaar evenwel buiten het bezit van het schip is gesteld door een onrechtmatige daad en de schuldeiser of zijn rechtsopvolger niet te goeder trouw is, kan geen scheepsvorrangsrecht of scheepsvoorrecht worden uitgeoefend.

Artikel 3.38. Overdracht en subrogatie

De overdracht van een schuldvordering waaraan een scheepsvorrangsrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden of de subrogatie in de rechten van de houder van een

dergelijke vordering heeft de overdracht van het scheepsvoorrangrecht respectievelijk het scheepsvoorrecht tot gevolg.

Artikel 3.39. Volgrecht

§ 1. De scheepszekerheidsrechten volgen het schip, ook in geval van verandering van eigendom, registratie, teboekstelling of vlag.

§ 2. Indien de derde-bezitter de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet betaalt binnen de betalings- en uitsteltermijnen aan de schuldenaar verleend of de hierna te bepalen formaliteiten om zijn eigendom te zuiveren niet vervult, heeft elke schuldeiser het recht om het bezwaarde schip tegen hem te doen verkopen.

Artikel 3.40. Oorzaken van tenietgaan van scheepsvoorrechten en sloopshypotheeken

De scheepsvoorrechten en de sloopshypotheeken gaan teniet:

1° door het tenietgaan van de hoofdverbintenis;

2° door afstand door de schuldeiser;

3° door de gedwongen verkoop van het schip;

4° door de vrijwillige vervreemding van het schip, gevolgd door de vervulling van de formaliteiten en voorwaarden bedoeld in de artikelen 3.49 respectievelijk 3.74.

Artikel 3.41. Interpretatie

De scheepsvoorrangrechten, scheepsvoorrechten en sloopshretentierechten worden uitgelegd in beperkende zin.

Afdeling 2 – Scheepsvoorrangrechten

Artikel 3.42. Kosten waarvoor een scheepsvoorrangrecht geldt

§ 1. In geval van uitvoerend beslag op een schip worden de aan de Belgische Staat verschuldigde gerechtskosten en de in de laatste haven gemaakte kosten van bewaking en behoud uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, op voorwaarde dat deze gerechtskosten en kosten:

1° werden gemaakt vanaf het bevel tot betaling, tenzij in geval van omzetting van een bewarend beslag, in welk geval de kosten vanaf dat laatste beslag in aanmerking komen;

2° betrekking hadden op het in beslag genomen schip;

3° werden gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers; en

4° noodzakelijk waren met het oog op de verkoop, de rangregeling en de verdeling van de opbrengst.

§ 2. Onder de in § 1 bedoelde kosten kunnen onder meer vallen:

1° de kosten van het eerste bewarend beslag op het betrokken schip;

2° de kosten van een gerechtelijk sekwester;

3° de kosten van onderhoud en herstelling van het betrokken schip;

- 4° de kosten van de levering van verbruiksgoederen met het oog op het verblijf in de haven;
- 5° de bedragen die aan de gezagvoerder en de andere schepelingen verschuldigd zijn in verband met hun arbeid aan boord van het betrokken schip in de haven, met inbegrip van de aan deze personen verschuldigde repatriëringskosten;
- 6° de kosten van het in de haven aan boord plaatsen van personen ter vervanging van de kapitein of de bemanning en teneinde het schip te bewaken of manoeuvres uit te voeren;
- 7° de verzekeringspremies voor de periode van het verblijf in de haven tot aan de gedwongen verkoop.

§ 3. Onder de in § 1 bedoelde kosten vallen in geen geval:

- 1° de kosten van een opgeheven bewarend beslag;
- 2° de kosten van een bewarend beslag gelegd na het eerste bewarend beslag;
- 3° de kosten om een uitvoerbare titel te bekomen;
- 4° de kosten in verband met sloopkosten dat zich niet meer aan boord bevindt, tenzij wanneer deze werden gemaakt in het raam van onderhoud of herstelling van het schip;
- 5° de kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het schip na de gedwongen verkoop;
- 6° de verzekeringspremies voor de periode na de gedwongen verkoop.

Artikel 3.43. Onderlinge rang

De vorderingen waarvoor een scheepsvoorrangrecht geldt staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.

Afdeling 3 – Scheepsvoorrechten

Artikel 3.44. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt

§ 1. Uitsluitend de volgende vorderingen zijn bevoorrecht op het schip en het sloopkosten:

- 1° de vorderingen van de gezagvoerder en de andere schepelingen die voortspuiten uit een sloopovereenkomst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken schip, inbegrepen deze voor van overlijden of letselschade en voor repatriëringskosten;
- 2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van:
 - a) hulploon; en
 - b) de bijdrage van het schip in averij-grosse;
- 3° de vorderingen tot vergoeding van:
 - a) schade veroorzaakt door aanvaring of andere sloopvaartongevallen;
 - b) overlijden of letselschade van de passagiers;
 - c) verlies of beschadiging van lading of bagage.

§ 2. De in § 1 bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.

Artikel 3.45. Uitsluiting van voorrechten voor bepaalde soorten schade

In afwijking van artikel 3.44 is geen scheepsvoorrecht verbonden aan de vorderingen die betrekking hebben op:

1° schade in verband met het vervoer over zee van olie, bunkerolie of andere gevaarlijke of schadelijke stoffen waarvoor aan de schuldeiser een vergoeding verschuldigd is op grond van een internationaal verdrag of een nationale wet waardoor een objectieve aansprakelijkheid wordt ingevoerd alsmede een verplichte verzekering of een andere zekerheid;

2° schade als gevolg van de radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met toxische, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van hetzij nucleaire brandstof, hetzij radioactieve producten of afval.

Artikel 3.46. Rang boven scheepshypotheken

De scheepsvoorrechten gaan altijd boven scheepshypotheken, erkende scheepsverbanden en inschrijfbaar of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard en een inpandgeving bedoeld in artikel 3.35, § 2.

Artikel 3.47. Onderlinge rang

§ 1. De bevoorrechte schuldeisers worden gerangschikt en betaald volgens de door de volgende paragrafen bepaalde rang van hun schuldvordering.

§ 2. Bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

Schuldvorderingen uit een arbeidsovereenkomst aangegaan voor verscheidene reizen, staan met de schuldvorderingen van de laatste reis evenwel in rang gelijk.

§ 3. Schuldvorderingen die overeenkomstig § 2 dezelfde rang genieten, nemen onderling rang in naar de volgorde waarin zij in artikel 3.44 zijn vermeld.

De schuldvorderingen vermeld onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk.

In afwijking van het vorige lid, worden schuldvorderingen bedoeld in artikel 3.44, § 1, 2° in die categorie bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn. Schuldvorderingen die betrekking hebben op eenzelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

§ 4. Indien de opbrengst ontoereikend is, worden de in rang gelijkstaande vorderingen betaald naar evenredigheid.

Artikel 3.48. Oorzaken van tenietgaan

Behalve in de gevallen bedoeld in artikel 3.40, gaan de scheepsvoorrechten teniet:

1° door het verloop van een vervaltermijn van één jaar;

2° door de vorming van een beperkingsfonds als bedoeld in artikel [...].

Artikel 3.49. Tenietgaan door vrijwillige vervreemding

De scheepsvoorrechten gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits:

1° de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 3.77;

2° de vervreemding tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt:

a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

b) in een nationaal verspreid dagblad;

c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in Antwerpen, hetzij verschijnt in de thuishaven van het schip; en

d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze;

3° de schuldeiser binnen een maand na de inschrijving of na de laatste bekendmaking geen verzet betekent aan de vroegere of aan de nieuwe eigenaar.

Het recht van voorrang van de schuldeiser blijft echter bestaan op de koopprijs, zolang deze niet is betaald of verdeeld.

Artikel 3.50. Tenietgaan door verval

§ 1. De in artikel 3.48, 1° bedoelde vervalttermijn loopt:

1° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 1°, van de dag waarop de arbeidsovereenkomst is beëindigd of, in het geval van overlijden of letselschade, van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

2° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 2°, a), van de dag waarop de verrichtingen beëindigd zijn;

3° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 2°, b), van de dag waarop de bijdrage opeisbaar is;

4° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 3°, a), van de dag waarop de schade veroorzaakt is;

5° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 3°, b), van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

6° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.44, § 1, 3°, c), van de dag waarop de lading of de bagage is of moest worden afgeleverd.

§ 2. Het verloop van de in artikel 3.48, 1° bedoelde vervalttermijn doet het scheepsvoorrecht niet teniet indien:

1° door een bevoorrechte schuldeiser voor de afloop ervan een bewarend beslag op het schip wordt gelegd dat wordt gehandhaafd en leidt tot de gedwongen verkoop; of

2° voor de afloop ervan op het schip uitvoerend beslag wordt gelegd; of

3° bewarend of uitvoerend beslag op het schip wordt verhinderd door de wet, in welk geval de vervalttermijn gedurende de verhindering niet loopt.

Afdeling 4 – Scheepsretentierechten

Artikel 3.51. Scheepsretentierecht van de scheepswerf

§ 1. Behoudens afwijkend beding beschikt de scheepswerf over een scheepsretentierecht.

§ 2. Het scheepsretentierecht geeft de scheepswerf het recht om de afgifte van het schip dat hij in zijn bezit heeft en waarop zijn schuldvordering betrekking heeft op te schorten totdat deze vordering is voldaan.

§ 3. In geval van gedwongen verkoop van het schip, moet de scheepswerf het schip aan de koper afgeven. De scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven, heeft evenwel recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvorrangsrecht en een scheepsvoorrecht zijn betaald doch voordat de scheepshypotheekhouders worden voldaan.

§ 4. Het scheepsretentierecht gaat teniet wanneer het schip, anders dan ten gevolge van beslag, ophoudt zich in het bezit van de scheepswerf te bevinden.

Artikel 3.52. Andere retentierechten

Andere retentierechten dan dit bedoeld in artikel 3.51 kunnen niet aan derden worden tegengesteld.

Afdeling 5 – Scheepshypotheken

Artikel 3.53. Andere regelgeving

Deze Afdeling doet geen afbreuk aan:

1° het Koninklijk Besluit nr. 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leningen;

2° de Wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, voor zover zij op door een scheepshypotheek gewaarborgde kredieten van toepassing zijn.

Artikel 3.54. Voor scheepshypotheek vatbare goederen

Schepen en schepen in aanbouw kunnen worden bezwaard met een scheepshypotheek.

Artikel 3.55. Exclusiviteit van de bedongen scheepshypotheek

Een scheepshypotheek kan uitsluitend worden gevestigd bij overeenkomst tussen de partijen.

Artikel 3.56. Eigendom of zakelijk recht van de scheepshypotheekgever

Op straffe van volstreekte nietigheid kan een scheepshypotheek alleen worden gevestigd door de eigenaar van het schip of het schip in aanbouw of door de houder van een zakelijk recht erop.

Artikel 3.57. Handelingsbekwaamheid

Schepen van minderjarigen en van onbekwaamverklaarden kunnen niet anders met scheepshypothek bezwaard worden dan wegens de oorzaken en met inachtneming van de vormen die bij de wet bepaald zijn.

Art. 3.58. Vestiging door de gezagvoerder of een lasthebber

Een scheepshypothek kan slechts worden gevestigd:

1° door de gezagvoerder, overeenkomstig artikel 5.9;

2° door een lasthebber, wanneer deze daartoe over een uitdrukkelijke lastgeving beschikt.

Artikel 3.59. Vorm

De scheepshypothek kan worden gevestigd bij authentieke of bij een door een advocaat als raadsman mede-onderhandse akte.

Artikel 3.60. Woonstkeuze

De akte van scheepshypothekvestiging bevat keuze van woonplaats door de schuldeiser op een adres in België.

Bij gebreke van keuze van woonplaats mogen alle betekeningen en kennisgevingen betreffende de inschrijving gedaan worden aan het in de akte vermelde adres van de schuldeiser of, bij gebrek aan adres in België, aan de procureur des Konings te Antwerpen.

De schuldeiser of zijn vertegenwoordigers kunnen de gekozen woonplaats wijzigen of schrappen door een verklaring in onderhandse of authentieke vorm, die zij in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister kunnen laten inschrijven.

Artikel 3.61. Scheepshypothek op schepen in aanbouw

Een scheepshypothek kan worden gevestigd op een schip in aanbouw zodra de scheepsbouwovereenkomst getekend is en, indien de scheepsbouwer voor eigen rekening bouwt, zodra het schip geregistreerd of teboekgesteld is.

Artikel 3.62. Voorwaardelijke of vernietigbare scheepshypothek

§ 1. Wanneer het recht van de scheepshypothekgever op het schip onderworpen is aan een opschortende of ontbindende voorwaarde, of wanneer dit recht vatbaar is voor vernietiging, is de scheepshypothek onderworpen aan dezelfde voorwaarde of vatbaar voor dezelfde vernietiging, al naargelang het geval.

§ 2. In afwijking van artikel 3.56, kan de opdrachtgever bij een scheepsbouwovereenkomst die nog geen eigendomsrecht of ander zakelijk recht op het schip heeft verworven, een hypothek vestigen onder opschortende voorwaarde dat hij dit recht verwerft.

Artikel 3.63. Afbakening van de scheepshypotheek

Op straffe van volstreekte nietigheid, moet de scheepshypotheek worden verleend op één of meer duidelijk aangewezen schepen en voor een bepaald bedrag.

Onverminderd artikel 3.80 kan de aanwijzing van het schip of de schepen gebeuren aan de hand van alle nuttige gegevens, waaronder deze betreffende de registratie of de teboekstelling.

Artikel 3.64. Ondeelbaarheid van de scheepshypotheek

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd op meer dan één schip.

Behoudens afwijkend beding is de scheepshypotheek ondeelbaar en blijft zij voor het geheel bestaan op al de bezwaarde schepen en op ieder gedeelte ervan.

Artikel 3.65. Scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en vracht

De op een schip of een schip in aanbouw gevestigde scheepshypotheek strekt zich uit tot:

1° de scheepsbestanddelen;

2° behoudens afwijkend beding, het scheepstoebehoren en de vracht.

Artikel 3.66. Individualisering van scheepsbouwmaterialen

Behoudens afwijkend beding, strekt de scheepshypotheek op een schip in aanbouw zich uit tot op de werf aanwezige en met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken die eigendom zijn van de scheepseigenaar.

Artikel 3.67. Zaakvervangings

§ 1. Wanneer het schip averij heeft opgelopen doch de vergoeding niet wordt aangewend voor de herstelling ervan, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op die vergoeding uitoefenen.

§ 2. Wanneer het schip verloren is gegaan of onzeewaardig is geworden, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op de geredde voorwerpen of op de opbrengst ervan uitoefenen.

§ 3. Indien hij bewijst dat de averij, het verlies of de onzeewaardigheid is ontstaan buiten zijn persoonlijke schuld, heeft de schuldenaar het recht om, in plaats van betaling van de vordering, een gelijkwaardige scheepshypotheek te doen vestigen op een ander schip of een andere gelijkwaardige zekerheid te verschaffen.

§ 4. De voorgaande paragrafen gelden behoudens afwijkend beding en onverminderd de regelgeving betreffende het ruimen van wrakken.

Artikel 3.68. Scheepshypotheek tot zekerheid van een kredietopening

§ 3.1. De scheepshypotheek verleend tot zekerheid van een geopend krediet is geldig. Haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de door de kredietgever aangegane verbintenissen worden uitgevoerd, welke uitvoering kan worden bewezen door alle wettelijke middelen.

§ 2. De kredietgever behoudt tegenover derden het recht om over de scheepshypotheek te beschikken, zelfs indien verbintenissen op het krediet toe te rekenen, vertegenwoordigd zijn door verhandelbare papieren. Nochtans kan de houder van deze papieren door een verzet de gevolgen schorsen van akten van opheffing of andere, die aan zijn recht nadeel zouden toebrengen.

Het verzet moet betekend worden aan het Belgisch Scheepsregister en aan de kredietgever en het moet keuze van woonplaats bevatten binnen het arrondissement waar de zetel van het Belgisch Scheepsregister is gevestigd.

Het verzet wordt door het Belgisch Scheepsregister ingeschreven en van deze inschrijving wordt melding gemaakt onderaan op het origineel van het exploit. Het verzet heeft slechts gevolg gedurende twee jaren, indien het niet vernieuwd wordt; opheffing ervan kan worden verleend bij een eenvoudig exploit.

Artikel 3.69. Scheepshypotheek tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen

Een scheepshypotheek mag worden verleend tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen indien deze op het ogenblik van de vestiging ervan bepaald of bepaalbaar zijn; haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de gewaarborgde schuldvorderingen ontstaan.

Artikel 3.70. Opzegbaarheid van bepaalde scheepshypotheeken

Indien een scheepshypotheek wordt gevestigd tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen die over een onbepaalde duur kunnen ontstaan of tot zekerheid van schuldvorderingen uit hoofde van een overeenkomst van onbepaalde duur, kan de persoon tegen wie de scheepshypotheek wordt ingeschreven of de derde-bezitter van het schip de scheepshypotheek steeds opzeggen met een opzegging van minstens drie maanden en maximum zes maanden, welke aan de schuldeiser wordt gericht bij ter post aangetekend schrijven met ontvangstmelding. De opzeggingstermijn gaat in op de dag van de ontvangstmelding.

Inzake toekomstige schuldvorderingen heeft de opzegging tot gevolg dat de scheepshypotheek enkel nog strekt tot zekerheid van gewaarborgde schuldvorderingen die bestaan bij het verstrijken van de opzeggingstermijn. Inzake overeenkomsten van onbepaalde duur, blijven slechts die schuldvorderingen gewaarborgd welke bij het verstrijken van de opzeggingstermijn tengevolge van de uitvoering van de overeenkomst bestaan.

Wie de scheepshypotheek opzegt, kan eisen dat de schuldeiser hem schriftelijk de inventaris meedeelt van de schuldvorderingen die nog gewaarborgd zijn op het einde van de opzeggingstermijn.

Artikel 3.71. Gewaarborgde interest

De scheepshypotheek die is ingeschreven voor een kapitaal dat interesten opbrengt, waarborgt ten hoogste drie jaar interest in dezelfde rang als de hoofdsom.

Artikel 3.72. Onderlinge rang

Tussen de hypothecaire schuldeisers onderling wordt de rang bepaald door de dag van de inschrijving en, indien de scheepshypotheeken op dezelfde dag zijn ingeschreven, door het volgnummer van de inschrijving.

Artikel 3.73. Inbezitstelling van het schip

§ 1. In de hypotheekakte kan worden bedongen dat, bij niet-nakoming van de jegens hem aangegane verbintenissen, de hypothecaire schuldeiser gerechtigd is zich het bezit van het schip te doen toewijzen indien hij de eerste ingeschrevene is en indien dit recht openbaar is gemaakt door de inschrijving.

§ 2. De schuldeiser wordt in het bezit van het schip gesteld bij beschikking, op verzoekschrift verleend door de beslagrechter van de rechtbank van het gebied waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

De inbezitstelling wordt steeds, binnen een termijn van tien dagen, voorafgegaan door een bevel tot betalen.

Dit bevel bevat:

1° de opgave van de titel krachtens dewelke het gedaan wordt en een volledig afschrift van die titel, tenzij de betekening ervan aan de schuldeiser reeds is gedaan in de loop van de drie jaar die aan de beschikking voorafgaan of wanneer het een authentieke akte betreft waarbij een scheepshypotheek wordt gevestigd;

2° de opgave van dag, maand en jaar;

3° de naam, het beroep en de woonplaats van de vervolgende partij;

4° de keuze van woonplaats in het ambtsgebied van de rechter die van het beslag kennis moet nemen, waaraan elke betekening, zelfs van een aanbod van gerede betaling, vervolgens geldig wordt gedaan;

5° de naam en de woonplaats van de gerechtsdeurwaarder en de opgave van het adres van zijn kantoor;

6° de naam en de woonplaats of, bij gebreke van een woonplaats, de verblijfplaats van de schuldenaar;

7° de opgave van het verschuldigd bedrag en de vermelding dat, bij gebreke van betaling, zal worden overgegaan tot de inbezitstelling van het schip, waarvan tevens de naam, de soort, de tonnenmaat en de aard van zijn beweegkracht wordt opgegeven;

8° de vermelding van de persoon aan wie afschrift van het exploot wordt afgegeven.

Over het verzoekschrift kan eerst uitspraak worden gedaan vijf dagen na de betekening ervan aan de eigenaar, met aanmaning om zijn bezwaren, zo er bestaan, binnen die tijd aan de beslagrechter mede te delen.

De beschikking is slechts voor tenuitvoerlegging vatbaar nadat zij aan de eigenaar is betekend.

§ 3. Tegen de beschikking kan verzet gedaan worden voor de beslagrechter.

Het verzet moet gedaan worden binnen drie dagen na de betekening van de beschikking en wordt aan de vervolgende partij betekend.

Tegen het op dat verzet gewezen vonnis kan binnen acht dagen na de betekening beroep worden ingesteld.

§ 4. De beschikking en het vonnis zijn uitvoerbaar niettegenstaande verzet of hoger beroep.

De rechter kan de uitvoering van het vonnis afhankelijk maken van de stelling van een zekerheid die hij bepaalt en waarvan hij, zo daartoe grond bestaat, de modaliteiten vaststelt.

§ 5. Heeft de eigenaar zijn woonplaats niet binnen het gebied van de beslagrechter, of heeft hij er zijn woonplaats niet gekozen, dan worden de andere dan de in § 2 vermelde betekeningen gedaan aan de griffie van de rechtbank van eerste aanleg.

De in dit artikel gestelde termijnen worden niet verlengd naar gelang van de afstanden.

§ 6. De uitoefening door de schuldeiser van de hem door de vorige paragrafen toegekende rechten wordt niet geschorst door het overlijden of het faillissement van de schuldenaar of van de scheepshypotheekgever of door een hem betreffende gerechtelijke reorganisatie.

§ 7. Het bevelschrift, het vonnis of het arrest wordt betekend aan al de ingeschreven schuldeisers, ter woonplaats door hen in de inschrijving gekozen, alsmede tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen bij uittreksel bekendgemaakt:

- a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;
- b) in een nationaal verspreid dagblad;
- c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in Antwerpen, hetzij verschijnt in de thuishaven van het schip;
- d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 8. Het beschikkend gedeelte van het bevelschrift, van het vonnis of van het arrest wordt betekend aan de gekende gezagvoerder.

Bevindt het schip zich in een vreemd land, dan mag van dat beschikkend gedeelte aan de gezagvoerder kennis worden gegeven via de Belgische consul.

De gezagvoerder en alwie, kennis hebbende van het bevelschrift, het vonnis of het arrest, zich tegen de tenuitvoerlegging daarvan verzet, is strafbaar met gevangenisstraf van één maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd tot vijf duizend frank.

De artikelen 66, 67, 69 § 2, en 85 van het Strafwetboek zijn op dit misdrijf van toepassing.

§ 9. De schuldeiser die in het bezit van het schip is gesteld moet de door de kapitein als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder zonder bedrog aangegane verbintenissen eerbiedigen.

Hij is aansprakelijk voor zijn beheer.

§ 10. Gedurende een jaar te rekenen van de aan de ingeschreven schuldeisers gedane betekening of van de laatste bekendmaking, mogen de schuldenaar, de eigenaar en elke ingeschreven of van een uitvoerbare titel voorziene schuldeiser de in bezit van het schip gestelde schuldeiser verzoeken tot de verkoop van het schip over te gaan op de wijze voorgeschreven bij de artikelen [...].

Op aanvraag van elke belanghebbende, de schuldenaar, de eigenaar, de ingeschreven schuldeisers en, in voorkomend geval, de van een uitvoerbare titel voorziene schuldeisers, die de verkoop hebben gevorderd, behoorlijk opgeroepen, kan de beslagrechter evenwel gelasten dat, zelfs in het buitenland, tot de verkoop zal worden overgegaan door een scheepsmakelaar.

In dat geval bepaalt hij de voorwaarden, waaronder de verkoop zal geschieden.

Artikel 3.74. Zuivering na vrijwillige vervreemding

§ 1. De scheepshypothek gaat teniet door vrijwillige vervreemding van het schip of schip in aanbouw, mits de nieuwe eigenaar, binnen zes maanden na de inschrijving van zijn titel of, in geval van vervolging in de loop van die zes maanden, binnen vijftien dagen na de betekening van het bevel dat aan de beslaglegging voorafgaat, aan alle ingeschreven schuldeisers, aan de door hen bij de inschrijving gekozen woonplaats, betekent:

1° een uittreksel uit zijn titel bevattende de dagtekening en de aard van de akten, de aanwijzing van de partijen, de naam, de soort en de tonnenmaat van het schip, de prijs en de lasten die van de prijs deel uitmaken, dan wel de waardering van de zaak, indien deze geschonken is of overgedragen anders dan door verkoop;

2° de opgave van de datum van inschrijving van zijn titel;

3° een tabel in drie kolommen, waarvan de eerste de dagtekening van de inschrijvingen bevat, de tweede de naam van de schuldeisers en de derde het bedrag van de ingeschreven schuldvorderingen.

Ingeval de titel van de nieuwe eigenaar naast een met hypothek bezwaard schip andere onroerende of roerende goederen, desgevallend schepen omvat, dan zal, indien daartoe reden bestaat, de prijs van ieder schip waarop bijzondere en afzonderlijke inschrijvingen zijn genomen, in de kennisgeving worden opgegeven bij vergelijkende waardering naar evenredigheid van de totale in de titel vermelde prijs.

§ 2. De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van kennisgeving dat hij de hypothecaire schulden en lasten zal voldoen ten belope van de prijs of van de opgegeven waarde, zonder enige aftrek ten voordele van de verkoper of van wie ook.

Behoudens afwijkend beding in de titels van schuldvordering, heeft hij het genot van elke tijdsbepaling en van elk uitstel van betaling, aan de oorspronkelijke schuldenaar verleend, en hij neemt de termijnen in acht die tegen de laatstgenoemde zijn bedongen.

De niet vervallen schuldvorderingen die slechts voor een gedeelte batig zijn gerangschikt, zijn onmiddellijk opeisbaar, ten belope van dit gedeelte ten aanzien van de nieuwe eigenaar, en voor het geheel ten aanzien van de schuldenaar.

§ 3. Indien een van de ingeschreven schuldeisers een rechtsvordering tot ontbinding bezit en ze wil instellen, moet hij zulks op straffe van verval verklaren ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet worden vervolgd.

De verklaring moet binnen vijftien dagen na de kennisgeving worden gedaan en binnen tien dagen worden gevolgd door het instellen van de eis tot ontbinding.

Te rekenen van de dag waarop de schuldeiser verklaart dat hij de rechtsvordering tot ontbinding wil instellen, is de zuivering geschorst; zij kan pas worden hervat nadat de schuldeiser afstand heeft gedaan van de rechtsvordering tot ontbinding, of nadat deze vordering is afgewezen.

§ 4. Binnen vijftien dagen na de kennisgeving, gedaan op verzoek van de nieuwe eigenaar, kan iedere ingeschreven schuldeiser vorderen dat het schip in openbare veiling verkocht wordt, op voorwaarde:

1° dat deze vordering door een deurwaarder aan de nieuwe eigenaar wordt betekend, uiterlijk binnen veertig dagen na de kennisgeving gedaan ten verzoeken van de laatstgenoemde, met toevoeging van een dag per vijf myriameter afstand tussen de gekozen woonplaats en de werkelijke woonplaats van de schuldeiser die het verste af woont van de rechtbank die van de rangregeling moet kennis nemen;

2° dat zij een bod bevat waarbij de verzoeker of een door hem aangewezen persoon de prijs verhoogt met vijf procent boven de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven; dit bod slaat op de hoofdprijs en de lasten, zonder enige aftrek ten nadele van de ingeschreven schuldeisers; de kosten van de eerste overeenkomst moeten niet in aanmerking worden genomen;

3° dat dezelfde betekening binnen dezelfde termijn gedaan wordt aan de vorige eigenaar en aan de hoofdschuldenaar;

4° dat het origineel en de afschriften van deze exploten worden ondertekend door de verzoekende schuldeiser of door zijn gemachtigde, voorzien van een uitdrukkelijke volmacht, die in dit geval verplicht is afschrift van zijn volmacht te geven; zij moeten in voorkomend geval ook ondertekend worden door de opbieder;

5° dat de verzoeker aanbiedt persoonlijke of hypothecaire borg te stellen ten belope van vijftientwintig procent van de prijs en van de lasten, ofwel, wanneer hij een gelijk bedrag in consignatie gegeven heeft, dat hij afschrift betekent van het bewijs van consignatie;

6° dat de betekening dagvaarding inhoudt om met het oog op de aanneming van die borg binnen drie dagen te verschijnen voor de rechter van de plaats waar het schip ligt en, wanneer het in de vaart is, vóór de rechter van de thuishaven.

De opbieder kan in geen geval worden verplicht om in zijn hoger bod andere goederen te begrijpen dan het schip dat voor zijn schuldvordering met hypotheek bezwaard is; behoudens het verhaal van de nieuwe eigenaar op zijn rechtsvoorgangers, tot vergoeding van de schade die hij ingevolge de verdeling van door hem verkregen goederen of door de splitsing van bedrijven mocht lijden.

§ 5. In de rechtspleging tot aanneming van de borg wordt geen vonnis tot voeging gewezen en worden de niet-verschenen partijen niet opnieuw gedagvaard.

Wordt de borg verworpen, dan wordt het opbod van onwaarde verklaard en blijft de koper verbonden, ten ware andere schuldeisers een opbod hadden gedaan.

Wordt de borg aangenomen, dan wijst het vonnis de ministeriële ambtenaar aan die belast is met de verkoop, en bepaalt het de dag waarop deze zal geschieden. Daartoe wordt overgegaan volgens de eerste voorwaarden of volgens een nieuw lastenkohier, in gemeen overleg opgemaakt door de opbieder en de belanghebbende partijen.

§ 6. Wanneer overeenkomstig de voorgaande paragrafen een hoger bod is betekend, heeft iedere ingeschreven schuldeiser het recht zich in de plaats van de vervolgende partij te doen stellen, overeenkomstig artikel 1609 van het Gerechtelijk Wetboek, ingeval de opbieder of de nieuwe eigenaar geen gevolg aan de rechtspleging geeft binnen een maand nadat het hoger bod is gedaan.

De artikelen 1610 en 1611 van het voornoemde wetboek zijn mede op het hoger bod van toepassing.

§ 7. Om tot herveiling ten gevolge van hoger bod te komen, laat de ministeriële ambtenaar, aangesteld door het overeenkomstig § 5 gewezen vonnis, aanplakbiljetten drukken, vermeldende:

1° de datum en de aard van de akte van vervreemding waarop het hoger bod is gedaan, en, in voorkomend geval, de naam van de notaris voor wie ze werd verleden;

2° de in de akte vermelde prijs of de waardering;

3° het bedrag van het hoger bod;

4° de namen, het beroep, de woonplaats van de vorige eigenaar en van de opbieder;

5° de naam van het schip alsmede de aard van de voortstuwing ervan en in voorkomend geval het vermogen van de voortstuwingsmiddelen, de materialen van de romp, het bouwjaar, de afmetingen en de tonnenmaat;

6° de ligplaats;

7° de dag, het uur en de plaats van de toewijzing.

Ten minste tien dagen vóór de toewijzing:

1° worden de aanplakbiljetten aangebracht aan de grote mast of op het meest in het oog vallende gedeelte van het vaartuig en op de het dichtst bij de ligplaats gelegen deel van de openbare weg;

2° wordt een aankondiging van de herveiling, met de voormelde gegevens, bekendgemaakt:

a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

b) in een nationaal verspreid dagblad;

c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in Antwerpen, hetzij verschijnt in de thuishaven van het schip;

d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 8. De door de paragrafen 4 en 7 voorgeschreven formaliteiten moeten in acht worden genomen op straffe van nietigheid.

Op straffe van verval moeten de middelen van nietigheid worden voorgedragen overeenkomstig artikel 1331, vierde lid, van het Gerechtelijk Wetboek.

Het vijfde lid van dat artikel is van toepassing.

§ 9. De opbieder wordt, zelfs in geval van indeplaatsstelling bij de vervolging, koper verklaard, indien zich geen andere bieder aanmeldt op de dag voor de toewijzing bepaald.

De artikelen [...] zijn op het hoger bod van toepassing.

§ 10. Hij aan wie het schip wordt toegewezen, is gehouden de toewijzingsprijs te voldoen en bovendien de verkrijger of de begiftigde die het bezit verloren heeft, te vergoeden voor de wettig gemaakte kosten van zijn overeenkomst, voor die van de inschrijving in het schepenregister, voor die van de kennisgeving en voor die welke door hem zijn gemaakt om de herverkoop te bekomen.

§ 11. De schuldeiser die de veiling heeft gevorderd en van zijn vordering afstand doet, kan, zelfs indien hij het bedrag van het bod betaalt, de openbare veiling niet beletten, tenzij al de overige hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk toestemmen, of tenzij dezen, na door een deurwaarder te zijn aangemaand om binnen vijftien dagen de veiling te vervolgen, aan die aanmaning geen gevolg geven. In dit geval behoort het bedrag van het bod aan de schuldeisers, volgens de rang van hun schuldvorderingen.

§ 12. Indien het schip na herveiling wordt toegewezen aan de in § 1 bedoelde nieuwe eigenaar, kan deze het bedrag dat de bij zijn titel bedongen prijs te boven gaat, en de interest van dat bedrag te rekenen van de dag van elke betaling, op de verkoper verhalen als naar recht.

§ 13. Toewijzing ten gevolge van een hoger bod bij vrijwillige vervreemding is niet vatbaar voor enig ander hoger bod, behoudens evenwel het bepaalde in artikel [...] betreffende de wederverkoop ten laste van de gebrekkige koper.

De eisen tot nietigverklaring moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen vijftien dagen na de verkoop.

§ 14. Indien de schuldeisers geen veiling hebben gevorderd overeenkomstig § 4, blijft de waarde van het schip onherroepelijk bepaald op de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven.

De inschrijvingen die niet in batige rang komen ten opzichte van de prijs, worden doorgehaald voor het gedeelte dat de prijs te boven gaat, ingevolge de minnelijke of gerechtelijke rangregeling, opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek; artikel 3.99 is op die inschrijvingen van toepassing.

De nieuwe eigenaar bevrijdt zich van de scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, hetzij door aan de batig gerangschikte schuldeisers het bedrag te betalen van de opeisbare schuldvorderingen of van de schuldvorderingen die hij vrij is te voldoen, hetzij door de prijs ten belope van de schuldvorderingen in consignatie te geven.

Hij blijft onderworpen aan de batig gerangschikte scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, voor de niet opeisbare schuldvorderingen waarvan hij zich niet zou willen of kunnen bevrijden.

Artikel 3.75. Erkenning van vreemde hypotheken en gelijkgestelde rechten

Naar vreemd recht gevestigde hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbaar of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op schepen worden erkend en zijn uitvoerbaar op voorwaarde dat:

1° dergelijke hypotheken, scheepsverbanden en lasten werden gevestigd en openbaar gemaakt in overeenstemming met het recht van het land waarin het schip geregistreerd of teboekgesteld is;

2° het register en alle in overeenstemming met het onder 1° bedoelde recht verplicht neer te leggen stukken door het publiek kunnen worden geraadpleegd, en dat bij het registratiekantoor uittreksels uit het register en afschriften van de stukken kunnen worden verkregen;

3° hetzij het register, hetzij de stukken bedoeld onder 2°, ten minste vermelden:

- a) de naam en het adres van de persoon ten gunste van wie de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd dan wel de vestiging ervan aan drager;
- b) het maximaal gewaarborgde bedrag, indien zulks wordt voorgeschreven door het recht bedoeld onder 1° of indien dit bedrag is vermeld in het stuk waardoor de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd;
- c) de datum en de andere gegevens die, overeenkomstig het recht bedoeld onder 1°, de rang bepalen ten opzichte van andere hypotheken, scheepsverbanden en lasten.

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid van rechten op schepen

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 3.76. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van dit Hoofdstuk zijn nietig.

Artikel 3.77. Inschrijving van akten en vonnissen

§ 1. Akten en vonnissen die bewijs opleveren van de vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten op een schip, een schip in aanbouw of scheepstoebehoren, van scheepshypotheek of van scheepsretentierechten worden ingeschreven in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister, naargelang het geval.

§ 2. Vóór hun inschrijving kunnen de in § 1 bedoelde akten en vonnissen niet aan derden worden tegengesteld.

Artikel 3.78. Inschrijving van eisen

§ 1. De eisen tot het doen vaststellen van het bestaan van in artikel 3.77 bedoelde rechten of tot ontbinding, herroeping of nietigverklaring van een rechtshandeling vervat in een in dat artikel bedoelde akte, en de op dergelijke eisen gewezen vonnissen, worden eveneens in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister ingeschreven.

§ 2. De in § 1 bedoelde eisen zijn slechts ontvankelijk nadat zij ingeschreven zijn. De onontvankelijkheid moet door de rechter ambtshalve worden opgeworpen; zij kan in elke stand van het geding worden voorgedragen.

§ 3. Op straffe van schadevergoeding mag de griffier geen expeditie van het vonnis afgeven voordat hem is gebleken dat het vonnis ingeschreven is.

Artikel 3.79. Voor inschrijving vatbare akten

Zowel onderhandse als authentieke akten worden tot inschrijving toegelaten, op voorwaarde dat:

1° zij voldoen aan de voorschriften vastgesteld overeenkomstig artikel 3.80;

2° zij werden geregistreerd overeenkomstig het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten;

3° zij zijn opgemaakt in de Duitse, Engelse, Franse of Nederlandse taal;

4° het desbetreffende schip is geregistreerd of teboekgesteld, naar gelang het geval.

Artikel 3.80. In akten verplichte vermeldingen

De Koning kan voorschrijven welke vermeldingen betreffende het schip, de partijen en andere gegevens in de akten moeten worden opgenomen, en op welke wijze dat moet gebeuren, opdat zij voor inschrijving in aanmerking komen.

Het Belgisch Scheepsregister kan de inschrijving weigeren van akten die niet aan die voorschriften voldoen.

Artikel 3.81. Notariële akten betreffende erfopvolging

§ 1. De overgang van de in artikel 3.77 bedoelde rechten ingevolge erfopvolging wordt in het zeeschepenregister of in het binnenschepenregister ingeschreven op zicht van een notariële akte waarvan de Koning de vorm en de inhoud bepaalt.

§ 2. Vóór de in § 1 bedoelde inschrijving kan de overgang ingevolge erfopvolging niet aan derden worden tegengesteld.

Artikel 3.82. Overlegging van akten met het oog op inschrijving

§ 1. Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 3.77 wordt aan het Belgisch Scheepsregister de akte zelf overgelegd indien het een onderhandse akte is, of een expeditie indien het een authentieke akte is.

§ 2. Van een onderhandse akte worden twee originelen overgelegd.

Indien slechts één origineel beschikbaar is, kan:

1° naast dit origineel een afschrift ervan worden overgelegd dat door hetzij een notaris, hetzij een advocaat eensluidend werd verklaard; of

2° in de plaats ervan een notariële akte worden overgelegd waarin de neerlegging van het origineel onder de minuten van de notaris wordt vastgesteld.

§ 3. Van een authentieke akte worden een expeditie en een door de instrumenterende ambtenaar ondertekend afschrift overhandigd.

§ 4. De Koning kan bepalen dat akten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

Artikel 3.83. Ontvangstbewijzen en tijdstip van inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister geeft aan wie de inschrijving van een akte, vonnis, borderel of ander document aanvraagt, op diens verzoek een ontvangstbewijs van de overhandiging van die akte, dat vonnis, dat borderel of dat document. Dit ontvangstbewijs vermeldt het volgnummer waaronder de akte, het vonnis, het borderel of het document werd neergelegd in het register van neerlegging bedoeld in artikel [...].

Het Belgisch Scheepsregister mag de inschrijvingen in het daartoe bestemde schepenregister niet doen dan op de dag en in de volgorde van de overhandigingen.

Artikel 3.84. Vermeldingen bij de inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister vermeldt bij de inschrijving:

- 1° de datum van de akte;
- 2° de vorm van de akte en, indien het een authentieke akte is, de vermelding van welke openbare ambtenaar of rechtbank zij uitgaat;
- 3° de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen;
- 4° de aard en hoofdbestanddelen van de verrichting.

Artikel 3.85. Teruggave van akten na inschrijving

Na de inschrijving geeft het Belgisch Scheepsregister aan de aanvrager de expeditie van de authentieke akte of een origineel van de onderhandse akte terug, naargelang het geval. Onderaan op het stuk bevestigt het de inschrijving te hebben verricht en vermeldt het datum en nummer ervan.

Het ondertekend afschrift van de authentieke akte, hetzij, naargelang het geval, een origineel van de onderhandse akte of een eensluidend verklaard afschrift ervan, blijft ten kantore berusten.

Artikel 3.86. Overlegging van processtukken met het oog op inschrijving

Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 3.78 worden aan het Belgisch Scheepsregister overgelegd:

- 1° indien het een eis in rechte betreft, het gerechtsdeurwaardersexploot en een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift;
- 2° indien het een vonnis betreft, twee door de griffier afgeleverde afschriften.

De Koning kan bepalen dat documenten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

Artikel 3.87. Neerlegging van processtukken betreffende niet geregistreerde of teboekgestelde schepen

Ingeval het schip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd of teboekgesteld is, beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot of het afschrift van het vonnis in het register van neerlegging. Het gaat alsnog tot de inschrijving over zodra het schip is geregistreerd of teboekgesteld.

Artikel 3.88. Teruggave van processtukken na inschrijving

Het Belgisch Scheepsregister geeft aan de verzoeker het exploot respectievelijk een afschrift van het vonnis, waarop hij de verklaring aanbrengt dat de inschrijving gedaan is, terug

Artikel 3.89. Onderlinge rang van op dezelfde dag aangeboden titels

Indien op dezelfde dag verscheidene aan openbaarmaking onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister ter inschrijving worden aangeboden, wordt hun onderlinge rang bepaald door het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register van neerlegging bedoeld in artikel [...].

Artikel 3.90. Nietigheid van inschrijvingen

Verzuim van een of meer van de in dit Hoofdstuk voorgeschreven formaliteiten, heeft alleen dan nietigheid van de inschrijving tot gevolg, wanneer daaruit nadeel voor derden ontstaat.

Artikel 3.91. Getuigschriften en afschriften

Het Belgisch Scheepsregister verstrekt getuigschriften, afschriften en gegevens betreffende de in deze Titel geregelde aangelegenheden overeenkomstig artikel [...].

Artikel 3.92. Aansprakelijkheid

§ 1. Het Belgisch Scheepsregister is aansprakelijk voor de schade die ontstaat uit:

1° het weigeren of verzuimen tot de gevorderde inschrijvingen over te gaan of het daartoe overgaan met vertraging;

2° het niet vermelden in zijn getuigschriften van een of meer inschrijvingen betreffende rechten op schepen, tenzij de vergissing voortkomt uit de ontoereikendheid van aanduidingen, die hem niet ten laste kan worden gelegd;

§ 2. Op aanvraag van de verzoeker wordt door een vrederechter, een gerechtsdeurwaarder of een notaris dadelijk proces-verbaal van de in § 1, 1° bedoelde weigering of vertraging opgemaakt.

Artikel 3.93. Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers

In geval van zuivering blijft het schip, waarvoor het Belgisch Scheepsregister in zijn getuigschriften een of meer ingeschreven rechten van scheepshypotheek onvermeld mocht hebben gelaten, hiervan ontheven in de handen van de nieuwe bezitter, mits de aanvraag van het getuigschrift duidelijk het schip aanwijst waarop de inschrijvingen zijn genomen.

Deze bepaling doet geen afbreuk aan het recht van de niet in het getuigschrift vermelde schuldeisers om te bekwamer tijd de veiling te vorderen en om zich te doen plaatsen in de rang die hun toekomt, zolang de prijs door de verkrijger niet is betaald of zolang de onder de schuldeisers geopende rangeregeling niet is gesloten.

Afdeling 2 – Openbaarheid van scheepshypotheken

Artikel 3.94. Tijdstip van inschrijving

De scheepshypotheek kan worden ingeschreven zolang zij bestaat.

Zij kan echter niet meer worden ingeschreven:

- 1° bij overlijden van de schuldenaar, later dan drie maanden na het openvallen van de erfenis;
- 2° na inschrijving van de akte van vervreemding;
- 3° na faillissement van de schuldenaar;
- 4° na doorhaling van de registratie of de teboekstelling.

Artikel 3.95. Vermeldingen bij de inschrijving

Benevens het in artikel 3.84 voorgeschrevene, vermeldt het Belgisch Scheepsregister, in voorkomend geval:

- 1° de voet en de vervaldag van de interest, alsook de termijn van terugbetaling van de hoofdsom;
- 2° de voorwaarden waaraan de schuldvordering is onderworpen;
- 3° het beding van inbezitstelling van het schip;
- 4° de keuze van woonplaats.

Artikel 3.96. Geldingsduur van de inschrijving

De inschrijving van de scheepshypotheek houdt op van kracht te zijn indien zij niet is hernieuwd voor het verstrijken van vijftien jaren te rekenen van de dag waarop zij is geschied.

De inschrijving wordt hernieuwd na indiening bij het Belgisch Scheepsregister van twee door de schuldeiser ondertekende borderellen waarin de te hernieuwen inschrijving nauwkeurig wordt aangewezen; anders geldt zij enkel als eerste inschrijving.

Een hernieuwing van de inschrijving na het verstrijken van de in het eerste lid bepaalde termijn geldt eveneens als eerste inschrijving.

Artikel 3.97. Overdracht van scheepshypotheekrechten

Wanneer een scheepshypotheekrecht wordt overgedragen bij een onderhandse akte, moet de titel van scheepshypotheekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving, aan het Belgisch Scheepsregister worden vertoond. Dit maakt daarop melding van de overdracht.

Hetzelfde geldt voor overdracht bij een authentieke akte, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de buitenlandse wet voorgeschreven.

Artikel 3.98. Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen

De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd, hetzij met toestemming van de belanghebbende partijen, daartoe bevoegd, hetzij krachtens een vonnis in laatste aanleg

gewezen of in kracht van gewijsde gegaan, of uitvoerbaar verklaard niettegenstaande verzet of hoger beroep.

De doorhaling of de vermindering wordt door het Belgisch Scheepsregister uitgevoerd tegen overlegging hetzij van een expeditie der authentieke akte van toestemming, hetzij van de akte in brevet en van een ondertekend afschrift, hetzij van de in twee originelen opgemaakte en overgelegde onderhandse akte, hetzij van een door de griffier afgeleverd afschrift van het vonnis, naargelang het geval.

Een woordelijk uittreksel uit de authentieke akte is voldoende, wanneer daarin wordt verklaard door de notaris die het heeft afgegeven dat de akte noch voorwaarde noch voorbehoud bevat.

Is het een onderhandse akte, dan wordt gehele of gedeeltelijke doorhaling alleen gedaan op vertoon van de titel van hypotheekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving. Het Belgisch Scheepsregister maakt er melding op van de gehele of gedeeltelijke doorhaling van de inschrijving.

De akte van hypotheekvestiging moet eveneens worden vertoond wanneer het een authentieke akte betreft, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de toepasselijke vreemde wet voorgeschreven.

De akte van toestemming of het vonnis wordt ingeschreven in het schepenregister.

Artikel 3.99. Ambtshalve doorhaling na gedwongen verkoop

In geval van gedwongen verkoop van een schip, kunnen alle bezwarende inschrijvingen betreffende het schip ambtshalve door het Belgisch Scheepsregister worden doorgehaald op zicht van een getuigschrift van de Belgische gerechtsdeurwaarder die tot de gedwongen verkoop van het schip is overgegaan.

In dit getuigschrift bevestigt de gerechtsdeurwaarder dat het schip gedwongen werd verkocht voor vrij en onbelast en dat de koper de prijs heeft betaald aan de schuldeisers of, bij gebreke van dergelijke betaling, dat hij een betaling heeft verricht die hem bevrijdt voor het geheel van de sommen waartoe hij gehouden is.

Het getuigschrift wordt ingeschreven in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister, naargelang het geval.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het getuigschrift in het register van neerlegging.

Artikel 3.100. Rechterlijke bevoegdheid inzake eisen tot doorhaling of vermindering

Behoudens afwijkend beding, wordt de eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van een scheepshypotheek, als hoofdvordering ingesteld, gebracht voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen.

Artikel 3.101. Rechtsvorderingen tegen de schuldeisers

De rechtsvorderingen tegen de schuldeisers, waartoe de inschrijvingen aanleiding kunnen geven, worden ingesteld door dagvaarding aan hun persoon, of aan de laatste in het scheepsregister vermelde gekozen woonplaats, en zulks niettegenstaande het overlijden, hetzij van de schuldeisers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats hebben gekozen.

Artikel 3.102. Doorhaling op bevel van de rechtbank

De rechtbank beveelt de doorhaling wanneer de inschrijving gedaan is zonder gegronde te zijn op de wet of op een titel, of wanneer zij geschied is krachtens een titel die hetzij onregelmatig, hetzij vervallen of gekweten was, of wanneer de scheepshypotheek op wettelijke wijze is tenietgegaan.

De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit derde Blauwboek bevat voorstellen over het statuut van het schip (definities, scheepsbouw, zakelijke rechten op schepen, scheepszekerheidsrechten en openbaarheid van rechten op schepen). Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



www.zeerecht.be

www.droitmaritime.be