

Het Belgische scheepsregister en zijn geschiedenis, de wederinvlagging en de herziening van de Belgische zeewet gezien vanuit de sloopshypotheekbewaring¹

Guido DE LATTE

Sloopshypotheekbewaarder

Toegetreden lid van de Koninklijke Belgische Marine Academie

Geachte heer Voorzitter, Geachte heer Secretaris, Geachte bestuursleden van de Koninklijke Belgische Marine Academie, Geachte dames en heren,

1. In 2007 heb ik een boek geschreven over de registratie van zeeschepen en de teboekstelling van binnenschepen in België.

Sinds 1994 oefen ik de functie uit van sloopshypotheekbewaarder te Antwerpen en ben ik onder meer bevoegd voor die teboekstelling en registratie.

Ik dank de Koninklijke Belgische Marine Academie voor de gelegenheid die zij mij biedt om vandaag op enkele aspecten van dit thema nader in te gaan.

Ik zal achtereenvolgens spreken over:

- de geschiedenis van het scheepsregister
- de vlag en de nationaliteit van de zeeschepen
- de registratie van zeeschepen
- de herinvlagging
- de uitdagingen voor de toekomst, met name de wijzigingen die moeten worden aangebracht aan de wet- en regelgeving en aan de structuren, één en ander in het kader van de aan gang zijnde herziening van de Belgische zeewet
- de rol van Europa in gans deze materie.

¹. Voordracht gehouden door de auteur voor de Koninklijke Belgische Marine Academie te Antwerpen (UA) op 9 april 2008.

Geschiedenis

2. Met teboekstelling en registratie van schepen is men in België dit jaar precies 100 jaar

bezig.

Met "teboekstelling" (in het Frans "immatriculation") wordt bedoeld: "het inschrijven van een schip in een scheepsregister".

"Registratie" (in het Frans "enregistrement", in het Engels "registration") is de geëigende en internationaal gebruikelijke benaming voor de teboekstelling van een zeeschip; strict genomen is registratie meer dan het enkele feit van de teboekstelling; teboekstelling geeft het schip een soort van burgerlijke stand, van privaatrechtelijke individualisering, het schip wordt ingeschreven als drager van zakelijke rechten en vorderingen; terwijl registratie daarnaast een duidelijke publiekrechtelijke finaliteit heeft, met name de toekenning van het recht aan het schip om een vlag te voeren.

Pas door de wet van 10 februari 1908 en het uitvoeringsbesluit van 5 september 1908 werd in België een scheepsregister voor teboekstelling van zee- en binnenschepen ingevoerd.

Hierna vermeld ik kort enkele belangrijke stappen op de weg naar het systeem van teboekstelling en registratie zoals we dit nu in België kennen.

3. Vóór 1908 kende men in België geen teboekstelling of registratie van schepen.

De wet van 21 augustus 1879 had enkel de verplichting opgelegd aan de eigenaars van Belgische zeeschepen om hun eigendomstitel te doen overschrijven op de grondhypotheekbewaring te Antwerpen, en de mogelijkheid gecreëerd om op dezelfde hypotheekbewaring een hypotheek op zeeschepen in te schrijven.

Zowel onder gelding van de wet van 1879 als van die van 1908 waren Belgische zeeschepen schepen die de Belgische vlag voerden en in het bezit waren van een Belgische zeebrief.

4. Vanuit geschiedkundig oogpunt is het interessant om te vermelden dat het in 1908 ingevoerde scheepsregister tijdens de eerste wereldoorlog

tussen 1916 en 1919 parallel werd gehouden door een Belgische scheepshypotheekbewaarder in Londen, met name de h. De Strijker¹.

De h. De Strijker was hypotheekbewaarder op het enig Antwerps hypotheekkantoor van 1906 tot einde 1913; in 1913 werd het enige hypotheekkantoor van Antwerpen gesplitst in twee nieuwe kantoren; op 31 december 1913 werd de h. De Strijker dan hypotheekbewaarder op het nieuw opgerichte tweede hypotheekkantoor van Antwerpen dat alleen bevoegd was voor grondhypotheken.

Omdat de h. De Strijker van 1906 tot 1913 bevoegd was geweest voor het Belgische scheepsregister, werd hij door de Belgische regering tijdens de oorlog in Londen belast met alle formaliteiten inzake teboekstelling en hypotheken betreffende Belgische schepen. Het laat zich gemakkelijk raden dat Antwerpen en de Antwerpse scheepshypotheekbewaring tijdens de Duitse bezetting een no-go-zone voor de zeeschepen van die reders waren...

5. In 1965 – om precies te zijn bij wet van 2 april 1965 – voerde de wetgever de verplichte teboekstelling (het woord ‘registratie’ werd toen nog niet gebruikt...) in voor zeeschepen die de Belgische nationaliteit hadden.

Ingevolge die wet van 1965 hadden zeeschepen van rechtswege de Belgische nationaliteit indien zij voor meer dan de helft eigendom waren

¹. Meer over de h. De Strijker en over andere zaken uit de maritieme geschiedenis van België van vóór 1914 zal de geïnteresseerde lezer kunnen vinden in het boek “Reders, bankiers en scheepsmakelaars in de Belle Epoque” dat de scheepshypotheekbewaarder in het voorjaar 2014 laat verschijnen bij de Gentse rederij Academia Press.

Op de achterflap van dit boek vermeldt de uitgever het volgende: *De registers die voor de schepen vanaf 1879 tot 1908 werden bijgehouden op de toentertijd enige hypotheekbewaring van Antwerpen, bieden een ware schat aan informatie voor de maritieme historicus. Deze bron legt de netwerken van de toenmalige elites bloot en maakt duidelijk wie de hoofdrolspelers waren in havensteden als Antwerpen, Gent en Oostende op het einde van de 19^{de} eeuw en bij het begin van de 20^{ste} eeuw. Tijdens deze periode gaf het kleine België blijk van ongekende energie en speelde het land een eersterangsrol in de wereldeconomie.*

Het boek is een interessant naslagwerk, ontsloten via een personen- en zakenregister, met historische bronnenpublicatie in bijlage. Het boek bevat ook addenda op eerdere publicaties van de auteur (Zakelijke rechten en hypotheken op schepen, 2006 en Teboekstelling en registratie van schepen, 2007).

van Belgen met woon- of verblijfplaats in België of van handelsvennootschappen met hoofdinrichting in België. Zeeschepen konden in bepaalde omstandigheden de Belgische nationaliteit verkrijgen door machtiging van de minister bevoegd voor het toenmalige bestuur van het zeezezen en de binnenvaart.

6. Op het einde van 1990 heeft de wetgever tenslotte bij wet van 21 december het nieuwe register der zeeschepen en het nieuwe rompbevrachtingsregister opgericht voor de zeeschepen.

Teboekstelling en register van teboekstelling (d.w.z. het oude in 1908 ingevoerde scheepsregister) bleven enkel bestaan voor de binnenschepen.

Zeeschepen werden voortaan op aanvraag geregistreerd in het register der zeeschepen; vreemde zeeschepen die door Belgische rompbevrachters werden geëxploiteerd, konden worden ingeschreven in het rompbevrachtingsregister.

De registratie van zeeschepen werd volledig facultatief.

Verder werd de Belgische nationaliteit van zeeschepen niet langer van rechtswege verkregen zoals onder de wet van 1965, maar werd die nationaliteit enkel nog verkregen ingevolge voorafgaande registratie in het register der zeeschepen of in het rompbevrachtingsregister.

Tenslotte maakte de wetgever de uitvlagging van in het register der zeeschepen geregistreerde zeeschepen mogelijk via buitenlandse rompbevrachting.

7. Voor alle duidelijkheid sta ik even stil bij het fenomeen van "rompbevrachting".

Rompbevrachting of rompbevrachtingsovereenkomst (in het Frans "charte partie of contrat d'affrètement coque nue", in het Engels "bareboat charter party") is een overeenkomst waarbij een schip wordt verhuurd aan een andere reder die er voor de duur van de overeenkomst de volledige beschikking en controle over verkrijgt – inbegrepen het recht om kapitein en bemanning van het schip aan te stelen - en waarbij de huurder het schip laat inschrijven in het register van een ander land zodat het onder de vlag van dit land kan varen.

In een rompbevrachtingsregister kunnen dus zeeschepen worden ingeschreven op vraag van een rompbevrachter.

Zeeschepen die in het buitenland geregistreerd staan kunnen aldus in het Belgisch rompbevrachtingsregister worden ingeschreven; zeeschepen die in België geregistreerd zijn kunnen aldus in een buitenlands rompbevrachtingsregister worden ingeschreven.

De inschrijving in een rompbevrachtingsregister heeft altijd tot gevolg (dit is overigens de bedoeling ervan) dat het recht om de oorspronkelijke vlag te voeren wordt opgeschort en dat het schip tijdens de duur van de rompbevrachting de vlag van het land van het rompbevrachtingsregister voert.

De zakenrechtelijke toestand van het betrokken zeeschip blijft evenwel altijd beheerst door de wet van het land waar het schip oorspronkelijk werd geregistreerd; het betreft dan met name het eigendomsrecht, het recht inzake voorrechten en hypotheke e.d.m.

8. De wet van 1990 kon pas volledig in werking treden in mei 1996; zolang moest worden gewacht op het noodzakelijke koninklijk besluit.

Evenwel werden de artikelen 8 en 9 van de wet reeds op datum van 1 januari 1991 in werking gesteld teneinde de buitenlandse rompbevrachting van Belgische zeeschepen onmiddellijk mogelijk te maken.

Dit moest de Belgische reders toelaten om onmiddellijk uit te vlaggen naar Luxemburg of andere meer voordelige vlagregisters en aldus een definitief einde te stellen aan de concurrentiële handicaps (met name zwaardere fiscale en sociale lasten) waarmee de Belgische koopvaardijvloot in die periode had af te rekenen op de wereldmarkt van het maritiem vervoer.

Vlag en nationaliteit

9. Het woord 'vlag' is al enige keren gevallen.

Het belang dat de vlag voor het zeeschip heeft, is duidelijk.

Het is bekend dat de vlag aanduidt welke nationaliteit het zeeschip heeft.

De vlag relateert het zeeschip aan een nationale rechtsorde.

Op volle zee heeft het zeeschip nood aan die band met een nationale rechtsorde, want het internationale zeerecht kent de vrijheid van de volle

zee die garant staat voor de vrijheid van scheepvaart op die volle zee, het fameuze ons allen zeer bekende “mare liberum” van Hugo de Groot.

Zonder nationale vlag staat de deur open voor rechteloosheid en onveiligheid op volle zee.

Het internationale zeerecht verplicht dan ook iedere staat om het verlenen aan zeeschepen van nationaliteit en vlag te regelen, om de nationale zeeschepen te registreren en de nodige controle over die schepen uit te oefenen.

Het internationale zeerecht vereist tevens dat er een wezenlijke band bestaat tussen het schip en de staat van de vlag.

10. De verbinding van het zeeschip door zijn vlag aan een nationale rechtsorde heeft overigens zeer belangrijke consequenties op tal van gebieden.

De vlag bepaalt:

- de toepasselijke fiscale wetgeving ;
- de toepasselijke sociale wetgeving ;
- de rechten t.o.v. de vlaggenstaat en verplichtingen jegens die vlaggenstaat (bijstand en bescherming in het buitenland, eventuele opeising in geval van conflict...);
- de veiligheids-, milieu- en technische normen waaraan het schip en de exploitatie ervan moeten voldoen en de al dan niet efficiënte controle daarop;
- de toepasselijke wetgeving inzake voorrechten en hypotheken.

De goede of slechte reputatie van de vlag is uiteraard bepalend voor de mogelijkheden van financiering van het schip, voor de mogelijkheden van verzekering, en voor de algemene exploitatie van het schip.

De keuze van de vlag zal dan ook in functie van al deze (en nog veel meer andere) factoren worden bepaald.

11. Het is wel duidelijk dat vlag en nationaliteit enkel gelden voor zeeschepen; voor binnenschepen gelden deze begrippen niet; binnenschepen hebben trouwens niets van doen met de volle zee.

De aandacht zal in deze voordracht overigens vooral uitgaan naar de zeeschepen.

12. Aan de vereiste van wezenlijke band tussen het schip en de Belgische nationaliteit respectievelijk Belgische vlag wordt in de Belgische wet- en regelgeving voldaan door de verplichting van exploitatie vanuit België.

In de praktijk betekent dit dat de exploitatie moet gebeuren vanuit de zetel van een natuurlijke persoon of rechtspersoon met Belgisch ondernemingsnummer.

13. In België verkrijgt of behoudt een zeeschip verder het recht om de Belgische vlag te voeren enkel door registratie in het register der zeeschepen (of door inschrijving in het rompbevrachtingsregister, hoewel dit laatste minder relevant is).

Dit staat woordelijk in artikel 2 van de scheepsregistratiewet van 21 december 1990.

Eens het zeeschip is geregistreerd, kan een zeebrief worden aangevraagd; de zeebrief is het document dat aan boord van het zeeschip blijft en dat het bewijs uitmaakt dat het zeeschip de Belgische vlag mag voeren.

Registratie van zeeschepen

14. Dit brengt ons bij het thema van onze voordracht, de registratie van zeeschepen.

Zeer belangrijk om weten is dat registratie van zeeschepen in het Belgisch register der zeeschepen facultatief is.

Indien de eigenaar of de exploitant een rechtspersoon is die is gevestigd in de EU of een natuurlijk persoon die de nationaliteit heeft van een EU-lidstaat of woont in België, en de exploitatie van het zeeschip gebeurt vanuit België, kan die eigenaar of exploitant het zeeschip laten registreren in België. Hij kan het dus laten registreren, hij moet niet, er is geen enkele verplichting.

Op ieder ogenblik kan die eigenaar of exploitant achteraf ook de registratie laten doorhalen.

Hij kan zijn schip in het register laten zolang hij wil, maar kan er op ieder ogenblik uitstappen.

15. Registratie is niet enkel essentieel voor het voeren van de Belgische vlag.

Buiten de publiekrechtelijke dimensie, heeft de registratie nog andere gevolgen die meer van privaatrechtelijke aard zijn.

Net zoals het geval is bij de teboekstelling van binnenschepen, creëert de registratie een soort van administratief statuut voor het schip, een soort van 'burgerlijke stand'; de registratie individualiseert het schip; de scheepsregisters vormen een soort kadaster van de schepen.

De registratie is bovendien voorwaarde voor de inschrijving van de zakelijke rechten op het zeeschip, waaronder de hypotheken.

Enkel indien een zeeschip is geregistreerd, kunnen akten betreffende zakelijke rechten – zoals bouwcontract, verkoop, inbreng in vennootschap, verdeling, vestiging van hypotheek, opheffing van hypotheek, bewarend of uitvoerend beslag e.d.m. – worden ingeschreven.

En zonder inschrijving zijn die akten – overeenkomstig artikel 8 en 9 van de zeewet - niet tegenstelbaar aan derden.

Herinvlagging

16. Hoeveel zeeschepen staan er concreet geregistreerd in het Belgisch register der zeeschepen?

Op datum van 31 december 2007 was de toestand als volgt:

totaal aantal geregistreerde zeeschepen:	383
waarvan:	
eigenlijke koopvaardischepen:	73
(waarvan 1 vrachtschip en 2 passagiersschepen in buitenlandse rompbevrachting)	
baggerschepen:	88
pleziervaartuigen:	39
sleepboten:	42
vissersschepen:	119
andere:	22

Ter vergelijking:

Op 31 december 2002 – aan de vooravond van de herinvlagging waarover hierna meer - bevatte het register 334 zeeschepen.

Waarvan:

eigenlijke koopvaardis­schepen:	14
(waarvan 11 in buitenlandse romp­bevrachting – Luxemburg en Cyprus)	
baggerschepen:	95
pleziervaartuigen:	12
sleepboten:	34
vissers­schepen:	158
andere:	21

Samengevat: van 14 geregistreerde koopvaardis­schepen einde 2002 naar 73 geregistreerde koopvaardis­schepen einde 2007!

17. Om het totaal aantal koopvaardis­schepen onder Belgische vlag te kennen, moet bij het aantal van de in het register der zeeschepen geregistreerde koopvaardis­schepen nog het aantal koopvaardis­schepen worden opgeteld, dat is ingeschreven in het romp­bevrachtingsregister.

Daarvan dient anderzijds het aantal koopvaardis­schepen in buitenlandse romp­bevrachting en dus varend onder vreemde vlag te worden afgetrokken.

Op datum van 31 december 2007 waren er 9 koopvaardis­schepen ingeschreven in het Belgisch romp­bevrachtingsregister. Op zelfde datum vaarden er 3 schepen onder vreemde vlag ingevolge buitenlandse romp­bevrachting.

Het totaal aantal koopvaardis­schepen onder Belgische vlag bedraagt dus per 31 december 2007: $73 + 9 - 3 = 79$ schepen.

Op 31 december 2002 – aan de vooravond van het herinvlagging waarover hierna meer - waren er geen koopvaardis­schepen ingeschreven in het Belgisch romp­bevrachtingsregister, terwijl er 11 schepen in een buitenlands romp­bevrachtingsregister waren ingeschreven.

Het totaal aantal koopvaardij schepen onder Belgische vlag bedroeg dus per 31 december 2002: 14 – 11 zij nog amper 3 schepen!

Samengevat: van 3 koopvaardij schepen onder Belgische vlag einde 2002 naar 79 koopvaardij schepen onder Belgische vlag einde 2007!

18. De toename van het aantal koopvaardij schepen onder Belgische vlag is het resultaat van een herinvlagging die medio 2003 is begonnen.

De herinvlagging werd mogelijk gemaakt door verschillende fiscale en sociale maatregelen ten gunste van de reders bedrijvig in het zeevervoer. Het gaat om een substantiële verlaging van de vennootschapsbelasting voor de reders en van de inkomstenbelastingen en sociale-zekerheidsbijdragen voor de zeevarenden. Voor de reders werd onder meer een zogezegde “tonnage tax” ingevoerd, waarbij de belastbare winst op forfaitaire wijze wordt vastgesteld op basis van de tonnenmaat van de zeeschepen. Ook de indirecte belastingen, met name de registratierechten op scheepshypotheekakten, werden gevoelig verlaagd.

De maatregelen werden vastgelegd in de programmawetten van 2 augustus 2002 en 27 december 2004 in uitvoering van Europese richtsnoeren van 1997 en 2004.

Deze maatregelen en de herinvlagging waartoe zij hebben geleid, zijn ongetwijfeld in belangrijke mate te danken aan de Belgische redersvereniging, en vooral dan aan de inzet van haar directeur, kapitein Marc Nuytemans.

19. De groei van de Belgische koopvaardijvloot wordt pas echt duidelijk wanneer we kijken naar de tonnage van de koopvaardij schepen.

Volgens de officiële lijst van de Belgische Zeeschepen van januari 2003 bedroeg de totale brutotonnenmaat einde 2002: 213.967.

Volgens de gegevens vervat in zelfde officiële lijst van januari 2008 bedraagt de totale brutotonnenmaat einde 2007:

-van de koopvaardij schepen in het register der zeeschepen: 3.800.774.

-van alle koopvaardij schepen onder Belgische vlag, zijnde de schepen in het register der zeeschepen die niet in buitenlandse rompbevrachting zijn én de schepen ingeschreven in het Belgisch rompbevrachtingsregister:

3.712.328 (= 3.800.774 – 88.446 in buitenlandse rompbevrachting)

290.585 (in het Belgisch rompbevrachtingsregister)

4.002.913 (= totaal aantal schepen varend onder Belgische vlag).

Samengevat bedraagt de groei in brutotonnenmaat van de koopvaardijvloot onder Belgische vlag dus bijna 2000% - een vermenigvuldiging maal 20 - op 5 jaar tijd; van een goede 200.000 brutoton begin 2003 naar een totaal van 4.000.000 begin 2008 !

20. Volgens de Review of Maritime Transport 2007 van de UNCTAD telde de Belgische koopvaardijvloot op 1 januari 2007, zij een jaar eerder, 226 schepen met een totale tonnenmaat van 12.490.000 dwt - waarvan 74 schepen onder Belgische vlag met een totale tonnenmaat van 6.462.000 dwt. Daarmee staat België op de 17^{de} plaats van de wereldranglijst van de grootste koopvaardijvloeten.

Uitdagingen

21. Betekent dit nu dat alles perfect is en dat we mogen gaan rusten op onze lauweren?

Absoluut niet. Er is nog veel werk aan de winkel om van België een modern competitief maritiem land te maken.

De uitdagingen zijn talrijk.

22. Zoals professor Eric Van Hooydonk in 2006 schreef in zijn boek "Schip van staat met slagzij" vertoont het maritiem recht en beleid in België nog tal van zwakten die dringend verholpen moeten worden. Hij heeft het vooral over een verouderde wetgeving, een gebrek aan middelen, een gebrek aan promotiebeleid voor Antwerpen en de Antwerpse maritieme cluster en een vlaggenstaatbeheer dat voor verbetering vatbaar is.

Op initiatief van het Europees Instituut voor Zee- en vervoerrecht werd op 16 mei 2006 over deze problematiek een studiedag georganiseerd aan de Universiteit Antwerpen, met deelname o.a. van de Belgische redersvereniging, van de het Directoraat-Generaal Maritiem Transport, van de Vlaamse Nautische Autoriteit, van de Belgische Vereniging voor Zeerecht, van de Antwerpse magistratuur en een schare van eminente zeerechtjuristen.

Ook federaal minister van mobiliteit en van de Noordzee, de h. Renaat Landuyt, was aanwezig op de studiedag en zegde zijn volledige steun toe.

23. In het verlengde van de studiedag heeft minister Landuyt op 29 mei 2007 een “Koninklijke commissie voor de herziening van het zeerecht” geïnstalleerd.

Deze commissie onder leiding van de professor Eric Van Hooydonk heeft de ambitieuze opdracht om de bestaande zeewet van 1879 te herschrijven zodanig dat ons land in 2010 over een nieuw volledig “up to date” scheepvaartwetboek kan beschikken.

Gezien de inzet en het enthousiasme van professor Van Hooydonk en de andere commissieleden, en met de nodige politieke wil, moet dit doel haalbaar zijn¹.

24. Ook op gebied van registratie en teboekstelling van schepen en van zakelijke rechten en hypotheeken op schepen kunnen nog tal van verbeteringen gerealiseerd worden, zo mogelijk via het nieuwe scheepvaartwetboek of alleszins ter uitvoering ervan.

Deze verbeteringen betreffen zowel het aspect “wet- en regelgeving” als de aspecten “informatisering” en “toekomstige structuur” van de scheepshypotheekbewaring.

In mijn boek worden deze aspecten uitgebreid besproken.

Hierna wil ik bij enkele belangrijke punten stilstaan.

Aanpassingen aan wet- en regelgeving

Registratie en teboekstelling ongeacht gebruik of bestemming van schip

25. Volgens de koninklijke besluiten van 4 april 1996 en 4 juni 1999 is de registratie van zeeschepen thans ‘grosso modo’ beperkt tot zeeschepen die geëxploiteerd worden voor winstgevende zeevaartverrichtingen. Enkel pleziervaartuigen met een lengte tot 24m kunnen geregistreerd worden.

¹. Om tal van redenen, o.m. wegens het vele misschien door alle betrokkenen onderschatte werk, de vele raadplegingen en overleggronden die dienden en dienen te worden georganiseerd en het omvangrijke vertaalwerk, zal het nieuwe scheepvaartwetboek pas kunnen worden ingevoerd door het parlement dat na de verkiezingen van 2014 zal aantreden.

Volgens de huidige zeewet, art. 271, is de teboekstelling van binnenschepen eveneens beperkt tot binnenschepen gebruikt voor winstgevende binnenvaartverrichtingen.

Dit betekent dat een grote categorie van schepen niet kunnen worden geregistreerd of te boek gesteld, en dus evenmin in aanmerking komen voor interessante financiering via vestiging van scheepshypotheek. Want zonder voorafgaande registratie of teboekstelling kunnen geen akten (inbegrepen scheepshypotheekakten) in de registers worden ingeschreven.

Daarom heb ik in mijn boek voorgesteld om nu reeds voor een wetgevende of regelgevende oplossing te zorgen, buiten de geplande herziening van de zeewet om.

In de herziene zeewet moet er alleszins worden voor gezorgd dat alle schepen – ongeacht hun gebruik of bestemming, al dan niet voor winstgevende scheepvaartverrichtingen – kunnen geregistreerd of te boek gesteld worden¹.

Soepelere doorhaling van hypotheken en beslagen na openbare verkoping

26. In geval van gedwongen openbare verkoping van een schip gaan de voorrechten en hypotheken op dat schip teniet bij toepassing van de zeewet, art. 37.

Zonder akte van opheffing verleend door de schuldeisers of rechterlijke beslissing tot doorhaling blijven de inschrijvingen in de scheepsregisters echter 'materialiter' bestaan.

Dit zorgt altijd opnieuw voor problemen voor de koper die bij zijn bank geen nieuwe financiering krijgt zolang de oude inschrijvingen nog in de scheepsregisters bestaan.

Zoals het geval is inzake grondhypotheken, moeten die inschrijvingen na openbare verkoping gemakkelijk en ambtshalve kunnen worden

¹. Een wet van 26 maart 2012 heeft ondertussen het probleem voor de niet-commerciële binnenschepen opgelost; die binnenschepen (woonboten, plezierboten, horecaboten e.a.) kunnen vanaf 2012 worden te boek gesteld en met scheepshypotheek worden belast.

doorgehaald op eenvoudige voorlegging van een attest van de openbare ambtenaar (normaliter een gerechtsdeurwaarder) .

Aan de “Koninklijke commissie voor de herziening van het zeerecht” heb ik een voorstel gedaan van nieuw wetsartikel dat daartoe kan worden ingelast in het nieuwe scheepvaartwetboek.

Inschrijving van Engelstalige akten

27. Op dit ogenblik kan de scheepshypotheekbewaring enkel akten in het Nederlands, Frans of Duits inschrijven in de scheepsregisters.

Engelse akten moeten vooraf naar het Nederlands of Frans worden vertaald.

Het zou in belangrijke mate bijdragen tot het internationaal prestige van het Belgisch register der zeeschepen indien de wetgever – idealiter via het nieuw te schrijven scheepvaartwetboek - inschrijving van Engelse akten zonder vertaling zou toelaten.

Het kan toch niet waar zijn dat anno 2008 in een bij uitstek geglobaliseerde Engelstalige maritieme wereld de precaire Belgische taalwetgevingstoestanden dit precies zouden onmogelijk maken...

Varend erfgoed

28. Het Vlaams decreet van 29 maart 2002 laat toe om schepen wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde te beschermen.

Het decreet van de Franse gemeenschap van 11 juli 2002 laat toe om “biens culturels mobiliers” waaronder “moyens de transport de plus de 75 ans” te klasseren.

De rechtszekerheid vereist dat dit zogenaamd “varend erfgoed” verplicht zou worden geregistreerd in het register der zeeschepen of verplicht te boek gesteld zou worden in het register der binnenschepen zodanig dat het beschermings- of klasseringsbesluit zou kunnen worden ingeschreven in de scheepsregisters en via de scheepshypothecaire documentatie zou kunnen worden bekendgemaakt aan de scheepvaartactoren die normaliter altijd op de scheepshypotheekbewaring te rade komen.

Grotere publiekrechtelijke rol van de Directeur-generaal Maritiem Vervoer

29. De scheepsregistratiewet heeft een grote publiekrechtelijke rol toegekend aan de zogemaande "gemachtigde ambtenaar", zijnde de Directeur-generaal Maritiem Vervoer bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Deze gemachtigde ambtenaar beslist over afwijkingen van de vereiste van Belgische nationaliteit voor de bevelhebber van schepen onder Belgische vlag. Hij stemt toe of niet toe in de aanvragen tot buitenlandse rompbevrachting van Belgische zeeschepen en in de aanvragen tot Belgische rompbevrachting van buitenlandse zeeschepen. Hij beslist over de aflevering of intrekking van zeebrieven, hij moet de keuze van de naam en de thuishaven van het te registreren zeeschip goedkeuren. Hij heeft een recht van controle op de zeevaartactiviteiten van de eigenaars, exploitanten of rompbevrachters van de schepen onder Belgische vlag in het kader van onderzoek naar het werkelijk bestaan van de werkelijke zetel, de exploitatiezetel, de exploitatie en naar de regelmatigheid van de registratie of de inschrijving in het rompbevrachtingsregister. Hij draagt zorg voor de publicatie van de jaarlijkse lijst van de geregistreerde zeeschepen. Hij levert attesten af ten bewijze dat zeeschepen van meer dan 15 jaar oud voldoen aan de technische vereisten voorzien in de Belgische zeevaartinspectiereglementering en dat zij mogen worden geregistreerd in het register der zeeschepen of worden ingeschreven in het rompbevrachtingsregister.

Deze bevoegdheden sluiten perfect aan bij de vele andere publiekrechtelijke taken die aan de directeur-generaal Maritiem Vervoer door andere wet- en regelgeving worden opgedragen inzake de veiligheid van scheepvaart en schepen. Zo levert hij o.m. de zagezegde certificaten van deugdelijkheid of zeewaardigheid voor de Belgische zeeschepen af.

30. De rol van de sloopshypotheekbewaarder is daarentegen bij uitstek privaatrechtelijk.

Hij zorgt voor de inschrijving in de scheepsregisters van akten die betrekking hebben op zakelijke rechten op de schepen. Het gaat dan met name om verkoopakten, hypotheekakten, exploitanten van beslag e.d.m.

Hij zorgt voor de aflevering van afschriften en hypothecaire getuigschriften betreffende de schepen aan ieder die daarom verzoekt.

De scheepshypotheekbewaarder staat garant voor de zogezegde scheepshypothecaire publiciteit. Hij heeft in dit verband trouwens een zware persoonlijke aansprakelijkheid als openbaar ambtenaar.

Zijn publiekrechtelijke rol is eerder beperkt. Het gaat dan vooral om het houden van de scheepvaartregisters en om het registreren van zeeschepen, het teboekstellen van binnenschepen en het inschrijven van schepen in het rompbevrachtingsregister.

31. Het is dan ook volkomen logisch – en de zaken zouden er in ieder geval duidelijker op worden – om de publiekrechtelijke rol van de directeur-generaal Maritiem Vervoer uit te breiden met een voorafgaande toestemming inzake registratie van zeeschepen, zoals die voorafgaande toestemming al van in het begin bestaat inzake rompbevrachting.

Het volstaat eenvoudigweg om het attest dat de directeur-generaal nu moet afleveren voor zeeschepen van meer dan 15 jaar oud bij koninklijk besluit uit te breiden tot alle schepen die in het Belgisch register der zeeschepen willen geregistreerd worden.

Vermits alle schepen onder Belgische vlag toch altijd moeten voldoen aan de technische vereisten van het zeevaartinspectiereglement, kan dit evengoed voor alle schepen voorafgaandelijik aan de registratie worden geattesteerd.

Bovendien is dit meer conform met Europese richtlijnen die opleggen om geen zeeschepen te registreren die niet zeewaardig zijn.

Rompbevrachtingsregister

32. Ik had het reeds eerder over de rompbevrachting van zeeschepen en over het Belgisch rompbevrachtingsregister ingevoerd door de scheepsregistratiewet van 21 december 1990.

De wet- en regelgeving van onze buurlanden is zeer soepel wat betreft de voorwaarden voor buitenlandse rompbevrachting (het zogenaamde 'bareboat chartering out').

De Belgische wet stelt m.i. overdreven eisen.

Zo mag de naam van het schip niet worden gewijzigd, mag het schip niet worden onderverhuurd, wordt aan de buitenlandse overheden bijna

gedicteerd hoe zij de inschrijving van de schepen in rompbevrachting moeten regelen, en wordt de contractvrijheid van de partijen niet weinig beknot.

Deze vereisten gaan in feite terug op de ICC (International Chamber of Commerce) Recommendations for a legal and regulatory framework for bareboat charter registration uit 1988.

33. De praktijk wijst uit dat deze voorwaarden in veel gevallen moeilijk realiseerbaar zijn of zelfs moeilijk aan te tonen.

Verbod van wijziging van naam en onderverhuring van het schip gaat zelfs rechtstreeks in tegen internationaal aanvaarde clausules in standaard rompbevrachtingscontracten (zoals Barecon 2001).

In de praktijk wordt er dan ook niet of weinig de hand aan gehouden op het Directoraat-Generaal Maritiem Vervoer dat moet toestemmen in de buitenlandse rompbevrachting.

Ik heb dan ook nieuwe bepalingen voorgesteld aan de Koninklijke commissie voor de herziening van het zeerecht.

Ik merk op dat deze 'rompbevrachtingsproblematiek' niet wordt behandeld in mijn boek.

Het is met een boek niet anders dan met alles in het leven: het werk is nog maar net beëindigd, of er zijn al weer nieuwe zaken of inzichten die de dagelijkse praktijk aanbrengt¹.

Keuze van woonplaats

34. De bestaande zeewet voorziet in zijn artikel 30 dat de scheepshypotheekakten keuze van woonplaats moeten bevatten "ter standplaats van de hypotheekbewaarder".

¹. De concrete verbeteringen die ik voorstel inzake wet- en regelgeving betreffende de rompbevrachting, heb ik in 2011 gedetailleerd kunnen uiteenzetten in een bijdrage getiteld "Exploitatie en rompbevrachting in de Belgische scheepsregistratiewetgeving", opgenomen in volgend boek:

Kristiaan Bernauw (ed.), Ralph De Wit (ed.), Wouter Den Haerynck (ed.), Benoit Goemans (ed.), Frank Stevens (ed.), Eric Van Hooydonk (ed.), *Free on Board – Liber Amicorum Marc A. Huybrechts*, Intersentia, Mortsel, 2011, 766 bladzijden. – cf. <http://www.intersentia.be/searchDetail.aspx?bookId=101841>.

Dit betekent concreet dat woonplaats moet worden gekozen te Antwerpen.

Het lijkt aangewezen om keuze van woonplaats mogelijk te maken op elk adres in België.

De redenen liggen voor de hand.

Enerzijds heeft de sloopshypotheekbewaring bevoegdheid voor gans België.

Anderzijds zijn door de huidige communicatiemiddelen de afstanden binnen België verwaarloosbaar geworden, zeker in vergelijking met wat de afstanden nog honderd jaar geleden betekenden binnen eenzelfde gerechtelijk arrondissement.

Ook inzake grondhypotheken zijn al voorstellen gedaan om de keuze van woonplaats te laten gebeuren in gans België. In juni 2000 was er nog een wetsvoorstel van senator Olivier de Clippele in die zin.

Informatisering

35. De sloopregisters werden gedurende de laatste 15 jaren geïnformatiseerd.

Dit proces verliep – om het nog zacht uit te drukken – zeer moeizaam en het resultaat beantwoordt niet altijd aan de verwachtingen.

Voor een verdere verbetering en actualisering van de informatisering van de registers dient de sloopshypotheekbewaring zelf over meer beslissingsbevoegdheid en financiële middelen te beschikken.

Het huidige bestuur van het kadaster, de registratie en de domeinen van de FOD Financiën waarvan de sloopshypotheekbewaring afhangt, heeft duidelijk niet de middelen of de tijd om in de bewaring te investeren; zijn aandacht en middelen gaan naar andere voor het bestuur belangrijkere taken inzake kadaster en fiscaliteit en grondhypotheken; met de sloopshypotheken en met het maritieme in het algemeen heeft dit bestuur weinig voeling¹.

1. Ondertussen heeft de administratie wel inspanningen gedaan om de informatisering van sloopregisters te actualiseren. Begin 2014 werd een nieuwe

36. Om de concurrentie met buitenlandse registers aan te kunnen, moet de scheepshypotheekbewaring dringend kunnen beschikken over een eigen website¹.

In het kader van die website moet het dan mogelijk worden om:

1. in een eerste fase de registers te kunnen raadplegen via het internet;
2. in een tweede fase via het internet documenten elektronisch te kunnen aanleveren voor de registratie en teboekstelling van schepen en voor de inschrijving van zakelijke rechten op schepen.

De nieuwe zeewet moet dit wettelijk mogelijk maken. De Koning kan dan de nodige besluiten nemen om één en ander praktisch en juridisch te regelen.

Ik heb aan de Koninklijke Commissie voor de herziening van het zeerecht daarover passende voorstellen gedaan.

Structuren

37. Ik herhaal dat de registratie en teboekstelling van schepen en de inschrijving van zakelijke rechten op schepen voor gans België worden uitgevoerd op de scheepshypotheekbewaring te Antwerpen.

De scheepshypotheekbewaring staat, zoals bekend, onder de leiding van de scheepshypotheekbewaarder.

Scheepshypotheekbewaarder en scheepshypotheekbewaring ressorteren – zoals eerder gezegd – onder het bestuur van het kadaster, de registratie en domeinen, afhankelijk van de FOD Financiën.

38. Het huidige statuut van de scheepshypotheekbewaarder met een zware persoonlijke aansprakelijkheid wat betreft de publiciteit van de zakenrechtelijke inschrijvingen kan m.i. best ongewijzigd worden

informaticaprogramma in gebruik genomen, zonder dat echter voldoende rekening werd gehouden met de opmerkingen van de scheepshypotheekbewaarder en zijn personeel en zonder dat voldoende tijd werd gegeven om alles vooraf uitgebreid te testen.

1. Sedert augustus 2008 beschikt de scheepshypotheekbewaring over een eigen website met alle nodige informatie voor de gebruikers (www.shipregistration.be); de website werd aangemaakt en gefinancierd door de scheepshypotheekbewaarder zelf.

behouden. Die verantwoordelijkheid staat garant voor integriteit en efficiëntie.

Er kan wel gedacht worden aan een nieuwe juistere benaming zoals: bewaarder van de scheepsregisters (conservateur des registres maritimes et fluviaux – ship registry).

39. Het bestaande kantoor van de scheepshypotheekbewaring moet verzelfstandigd worden, al dan niet onder de voogdij van het bestuur van het kadaster, de registratie en domeinen.

Het kantoor moet meer autonomie en middelen krijgen om vooral de eigen informatisering te kunnen in handen nemen.

Welke structuur de bewaring in de toekomst moet krijgen, daarover zullen de administraties van het kadaster en van het maritiem vervoer zich best samen buigen.

Ik heb aan de Koninklijke commissie voor de herziening van het zeerecht alvast voorgesteld om in de nieuwe zeewet de Koning specifiek te belasten met de toekomstige organisatie van de bewaring.

Wat betreft de toekomstige benaming van het kantoor ware het m.i. in elk geval juist en moderner om te spreken van: bewaring van de scheepsregisters (conservation des registres maritimes et fluviaux – ship registry).

Openingsuren

40. Zoals alle hypotheekkantoren is de scheepshypotheekbewaring geopend in de voormiddag tussen 8 en 12.

Het register van neerlegging en de scheepsregisters moeten 's middags worden afgesloten.

Na 12u kunnen in principe geen teboekstellingen van binnenschepen, registraties van zeeschepen of inschrijvingen van akten meer gebeuren.

Het is duidelijk dat dergelijke voorschriften niet langer houdbaar zijn in een moderne maritieme context.

In de praktijk kan aan dergelijke voorschriften trouwens onmogelijk strict de hand worden gehouden.

Verrichtingen met zeeschepen – bouw, oplevering, financiering e.d.m. – gebeuren over de ganse wereld, in alle mogelijke tijdzones, en de ermee samenhangende formaliteiten – zoals de registratie/ deregistratie en de inschrijving van hypotheeken of de doorhaling van hypothecaire inschrijvingen – moeten altijd onmiddellijk kunnen gebeuren, vóór of na de middag!

De formaliteiten op de scheepshypotheekbewaring zijn nagenoeg altijd een 'conditio sine qua non' voor het effectieve uitvaren van het schip: zonder registratie kan geen zeebrief worden afgeleverd, zonder inschrijving van de hypotheek kan geen financiering gebeuren enz...

Ik heb daarom aan de Koninklijke commissie ook voorgesteld om de uitbreiding van de openingsuren in of via de nieuwe zeewet te voorzien.

Europa

41. Tenslotte – en om te eindigen - wil ik als overtuigd aanhanger van de Europese zaak een pleidooi houden voor de oprichting van één Europees scheepsregister.

Ik weet dat het voorstel van de Europese Commissie uit 1989 tot oprichting van een Euros-register en het invoeren van een communautaire vlag mislukt is omdat m.i. de tijd er toen nog niet rijp voor was.

42. Ik lees graag voor wat ik hierover in mijn boek, op pagina 89 schrijf:

“In de toekomst zou de registratie der zeeschepen idealiter voor de ganse Europese Unie moeten kunnen gebeuren in één Europees scheepsregister.

“Hiervoor zou een Europees agentschap kunnen worden opgericht naar het voorbeeld van het Europees agentschap voor maritieme veiligheid. Dit agentschap zou nationale afdelingen kunnen hebben in de grote Europese zeehavens, die al dan niet kunnen samenvallen met de bestaande nationale scheepsregistratiekantoren.

“In een overgangperiode zouden de nieuwe Europese vlag en de oude nationale vlaggen en scheepsregisters naast elkaar kunnen blijven bestaan.

“De nationale overheden zouden in elk geval blijven instaan voor de inschrijving van zakelijke rechten en hypotheeken op de zeeschepen die bij

hun nationale afdeling van het Europese scheepsregister zouden geregistreerd zijn.

“Eén en ander veronderstelt uiteraard de invoering van één Europese scheepsregistratiewet en de voorafgaande harmonisering van de nationale wetgevingen inzake fiscaal, sociaal en economisch recht betreffende de zeevaart. Dit zou vooral voor de grootste zeevarende Europese lidstaten een pijnlijke afstand van soevereiniteit betekenen.”

Dit valt uiteraard volledig buiten de opdracht van de Koninklijke commissie voor de herziening van het zeerecht.

Het is aan de Europese instanties – in overleg met de nationale regeringen – om hier de komende jaren of decennia werk van te maken.

Conclusie

43. Hiermee ben ik aan het einde gekomen van mijn uiteenzetting.

Ik hoop dat ik u allen iets meer heb kunnen bijbrengen over de teboekstelling en registratie van schepen zoals die gebeurt op de scheepshypotheekbewaring te Antwerpen, en over de vele grote en kleine problemen die hopelijk in een nabije toekomst een oplossing zullen krijgen, met name via het werk van het Koninklijke commissie voor de herziening van het zeerecht.

Indien u er nog meer wil over te weten komen, dan verwijs ik u graag naar mijn boek “Teboekstelling en registratie van schepen” dat in 2007 is verschenen bij uitgeverij Maklu in Antwerpen.

* *
*

Van de auteur kunt u ook een nieuw boekwerk lezen: *Reders, bankiers & scheepsmakelaars in de Belle Époque; Scheepseigendom en scheepshypotheek in de registers van de Antwerpse hypotheekbewaring in de periode 1879-1908. Bijdrage tot de Belgische maritieme geschiedenis*, Academia Press, Gent, 2014