Universiteit Antwerpen

Academiejaar 2013 – 2014

UNIVERSITEIT GENT

UNIVERSITEIT ANTWERPEN –

FACULTEIT TOEGEPASTE ECONOMISCHE WETENSCHAPPEN

UNIVERSITEIT GENT –

FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID

Bespreking van het bewarend beslag op Belgische zeeschepen

Student: Joris Grootaert

Verhandeling voorgedragen tot het bekomen van de graad van:

Master in de Maritieme Wetenschappen

Promotor:

Prof.dr. E. Somers

Commissaris: Prof. dr. K. Bernauw

ABSTRACT

Deze bespreking handelt over het bewarend beslag op Belgische zeeschepen. Het onderwerp wordt dan ook uiteengelegd in verschillende delen waarin dieper ingegaan wordt op het juridische aspect van het zeeschip, de Belgische nationaliteit van het zeeschip, de maritieme voorderingen die aan de oorsprong liggen van het bewarend beslag op het zeeschip, het doel van het bewarend beslag, het voorwerp van het bewarend beslag, de procedures die men dient te volgen om een bewarend beslag te leggen op een Belgisch zeeschip, de geldigheidsduur van het bewarend beslag, de procedure tot het opheffen van het bewarend beslag en tot slot de mogelijkheid om een bewarend beslag te leggen op Staatsschepen.

Wordt echter niet behandeld: het uitvoerend beslag en de beperking van aansprakelijkheid.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 5

2 HET BELGISCHE ZEESCHIP 8
2.1 Juridische definitie van een zeeschip 8
2.2 Nationaliteit van het zeeschip 11
2.3 De toekenning van de Belgische nationaliteit 12
2.4 Het verlies van de Belgische nationaliteit 15
2.5 Zeebrief 16
2.6 Het voor bewarend beslag vatbare zeeschip in het Brussels Beslagverdrag van 1952 18
2.7 Uitleiding: Het Belgische zeeschip 20

3 DE RECHTSVORDERINGEN DIE AANLEIDING GEVEN TOT EEN BEWAREND BESLAG OP EEN ZEESCHIP 22
3.1 Maritieme urgentie en de waarachtigheid van de zeevordering 22
3.2 17 Zeevorderingen 26
3.2.1 Littera a. 26
3.2.2 Littera b. 28
3.2.3 Littera c. 28
3.2.4 Littera d. 31
3.2.5 Littera e. 33
3.2.6 Littera f. 35
3.2.7 Littera g. 36
3.2.8 Littera h. 38
3.2.9 Littera i. 39
3.2.10 Littera j. 40
3.2.11 Littera k. 43
3.2.12 Littera l. 45
3.2.13 Littera m. 46
3.2.14 Littera n. 47
3.2.15 Littera o. 48
3.2.16 Littera p. 48
3.2.17 Littera q. 49
3.3 Openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen 52
3.4 Uitleiding: De maritieme vorderingen die aanleiding geven tot een bewarend beslag. 56

4 HET DOEL VAN EEN BEWAREND BESLAG 58
4.1 Uitleiding: Het doel van het bewarend beslag 60

5 VOORWERP VAN HET BEWAREND BESLAG 61
5.1 Het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft: het schadeberokkend zeeschip 61
5.2 Andere schepen dan het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft: de zusterschepen 63
5.3 Bevrachtingsovereenkomst met overgave van rederschap 65
5.4 De Omala-doctrine 68
5.5 Opeenvolgend beslag 70
5.6 Uitleiding: het voorwerp van het bewarend beslag 72

6 PROCEDURE VOOR HET LEGGEN VAN BEWAREND BESLAG OP EEN ZEESCHIP 75

6.1 De toelating van de beslagrechter tot het leggen van een bewarend beslag op het zeeschip 75
6.2 Het vonnis dat geldt als toelating voor een bewarend beslag op een zeeschip 78
6.3 Het beslagexploot en het afschrift aan de kapitein 82
6.4 Publiciteit 84
6.5 De tegenborgstelling 85
6.6 De immobilisatie van het zeeschip 91
6.7 Uitleiding: De procedure van het bewarend beslag op Belgische zeeschepen 94

7 Geldigheidsduur, vernieuwing en schorsing van het bewarend beslag op een zeeschip 96
7.1 Uitleiding: de geldigheidsduur van het bewarend beslag 99

8 OPHEFFING VAN HET BEWAREND BESLAG OP ZEESCHEPEN 101
8.1 Borgstelling 101
8.2 Derdenverzet 103
8.3 Handlichting en doorhaling van het bewarend beslag 104
8.4 Uitleiding :De opheffing van het bewarend beslag op zeeschepen 106

9 HET BEWAREND BESLAG OP STAATSSCHEPEN 108
9.1 Assimilatie van 'Staatshandelsschepen' met private handelsschepen 108
9.2 Gedeeltelijke prijsgeving van de immuniteit 110
9.3 Uitleiding: Het bewarend beslag op Staatsschepen 112

10 SLOTBESCHOUWINGEN 114

BIBLIOGRAFIE 116

1 INLEIDING

Het bewarend beslag op Belgische zeeschepen is een onderwerp dat men uiteen dient te leggen wil men het bespreken. De uiteenlegging hier zal geschieden aan de hand van onderzoeksvragen die beantwoord worden een bespreking van de wetgeving omtrent het onderwerp. Na elk deel volgt een samenvatting in de vorm van een uitleiding waarin een korte weergave van de inhoud en/of andere bemerkingen betreffende dat deel wordt gegeven in functie van de onderzoeksvraag.

Ten eerste omvat het hier zeeschepen van Belgische nationaliteit. Dit leidt men zich kan afvragen wat een Belgisch zeeschip is. Ten tweede kan men zich ook afvragen hoe een zeeschip 'Belgisch' wordt.

De onderzoeksvragen die in het eerste deel zullen behandeld worden zijn dus:

I. Wat is –juridisch gezien- een Belgisch zeeschip?
II. Hoe verwerft een zeeschip de Belgische nationaliteit?

Het bewarend beslag moet logischerwijs ook een oorzaak hebben, de hieruit voortkomende onderzoeksvraag kan dan ook zijn:

III. Welke rechtsvorderingen geven aanleiding tot een bewarend beslag op zeeschepen?

Aansluitend kan men zich dan ook afvragen waarom een bewarend beslag moet gelegd worden op het zeeschip? Of met andere woorden:

IV. Wat is het doel van een bewarend beslag op een zeeschip?

In het eerste deel wordt inderdaad besproken wat een Belgisch zeeschip is, echter men moet zich in het recht er steeds van vergewissen of er geen afwijking is tussen wat men juridisch bepaald als zeeschip en wat men met betrekking tot de inbeslagname als zeeschip aanziet. Hieruit volgt dan volgende onderzoeksvraag:

V. Wat is het voorwerp van bewarend beslag?

Een volgende stap in deze vraagstelling kan dan betrekking hebben op de 'hoe'-vraag, namelijk de procedure. De onderzoeksvraag luidt dan ook:

VI. Wat is de te volgen procedure voor het leggen van een bewarend beslag op een Belgisch zeeschip.

Eens men deze procedure heeft gevolgd en men is kunnen komen tot een bewarend beslag, rest de vraag hoelang men dit beslag mag aanhouden.
De logische onderzoeksvraag lijkt hier:

VII. Wat is de geldigheidsduur van het bewarend beslag op een Belgisch zeeschip?

Wanneer men zich in de plaats stelt van de beslagene –de eigenaar van het schip- kan men zich ook afvragen wat men tegen dit beslag kan doen.
De onderzoeksvraag vertaald zich dan ook quasi letterlijk:

VIII. Hoe komt men tot een opheffing van het bewarend beslag op een Belgisch zeeschip?

Misschien minder voor de hand liggend maar desalniettemin een interessante vraag, betreft de mogelijkheid tot een bewarend beslag op schepen van de Staat. De laatste onderzoeksvraag is luidt als volgt:

IX. Kan een schuldeiser een bewarend beslag afdwingen op Staatsschepen.

Wat betreft al deze onderzoeksvragen kan men terecht stellen dat deze vrij breed zijn, echter de bespreking werkt rond deze brede onderzoeksvragen die zeker toelaten om meer in detail te treden, zoals kan opgemerkt worden bij het doorlezen van dit schrijven.

Tot slot stelt zich een laatste afbakening van het onderwerp, de materie die niet behandeld wordt. Zo zal alles wat betreft het uitvoerend beslag niet worden behandeld, wat al zou moeten blijken uit de titel van dit werk. Tevens zal ook de beperking van aansprakelijkheid –hoewel dit inderdaad voorwerp uitmaakt van het

geding tussen de beslaglegger en de beslagene- niet worden behandeld omwille van een te beperkte relevantie in verhouding tot de bondigheid.

2 HET BELGISCHE ZEESCHIP

2.1 Juridische definitie van een zeeschip

Naast de technische definities –die hier van ondergeschikt belang zijn- is het noodzakelijk een schip als dusdanig juridisch te definiëren opdat men de van toepassing zijnde wetgeving zou kunnen uitoefenen op het schip. Echter wanneer men de Zeewet[1] in beschouwing neemt kan vastgesteld worden dat er geen eenduidige bepaling van het concept 'schip' voorhanden is maar dat er eerder sprake is van een onderscheid tussen het zeeschip en het binnenschip. Dit lijkt vooreerst wenselijk te zijn daar de wetgeving op vele vlakken verschillend is ten aanzien van respectievelijk het zeeschip en het binnenschip.

Er mag dan wel een juridisch onderscheid bestaan tussen de concepten 'zeeschip' en 'binnenschip', toch dient opgemerkt te worden dat niet alleen het schip maar ook het zeeschip niet aan een eenvormige bepaling uit het zeerecht is onderworpen. Dit kan eveneens bemerkt worden in het internationaal zeerecht. Zo zullen verschillende verdragen andere omschrijvingen van het (zee)schip naar voren schuiven naargelang de materie of activiteit die zij trachten te regelen. Met betrekking tot de Belgische wetgeving kan men ook verschillende omschrijvingen[2] bemerken van vaartuigen waaronder het schip, binnenschip en zeeschip. Het Belgisch kustreglement maakt ter illustratie onderscheid tussen vaartuigen, zeeschepen, bovenmaatse zeeschepen, binnenschepen en pleziervaartuigen[3].

Ruim omschreven kan een schip volgens artikel 1 van de Zeewet als een zeeschip worden beschouwd wanneer het ten minste 25 ton weegt, bestemd is of gewoonlijk

[1] In eerste instantie betaamt het de Zeewet te consulteren daar het onderwerp specifiek het bewarend beslag op Belgische zeeschepen betreft.
[2] Variaties op het thema vindt men terug in art. 273 §1 Zeewet; art. 10 Wet 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart; art 1 § 1,1° KB 27 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart; art 1 §3 Scheepsregistratiewet.
[3] P. Deseck, *Belgisch kustreglement : politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust,* Oostende, Toulon**,** 1982, 11-16.

gebruikt wordt voor personenvervoer, visserij, sleepvaart of enige andere winstgevende verrichting ter zee. Naast het gewichtsaspect van het schip kan dus besloten worden dat het al dan niet nastreven van winstgevende verrichtingen op (volle) zee een bepalende factor zal zijn voor de toekenning van het statuut 'zeeschip' in België.

Betreffende de tonnage kan gesteld worden dat schepen onder de vijfentwintig ton geen zeeschepen zijn, gezien zij volgens artikel 271 van de Zeewet als binnenschepen worden 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."*

Daarnaast onderscheidt men ook nog de pleziervaartuigen van de zeeschepen, hoewel zij ook de zee bevaren. Een vaartuig komt daarbij in aanmerking een 'pleziervaartuig' te zijn conform het Koninklijk Besluit van vier juni 1999 betreffende de inschrijving en de registratie van pleziervaartuigen[4], wanneer het minstens tweeëneenhalve meter tot en met maximaal vierentwintig meter meet. Het staat een pleziervaartuig vrij al dan niet winstgevende verrichtingen na te streven van eender welke aard, evenals aan pleziervaart te doen. Een vaartuig is eveneens een pleziervaartuig indien het louter bestemd is aan pleziervaart te doen, met uitzondering van vaartuigen die het vervoer van meer dan twaalf passagiers voorzien. Daarbij dient opgemerkt te worden dat indien een pleziervaartuig door een particulier voor niet winstgevende doeleinden gebruikt wordt, de Zeewet niet van toepassing zal zijn[5]. Commerciële exploitatie van dergelijke pleziervaartuigen zal onverminderd de toepassing van de Zeewet tot gevolg hebben.

[4]Belgisch Staatsblad 14 augustus 1999
[5]E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 8.

Bijgevolg kan men stellen dat plezierboten, woonboten en yachts niet onder het statuut van zeeschepen en binnenschepen kunnen vallen[6].

Verder moet ook gewezen worden op het feit dat schepen die aan dezelfde supra vermelde criteria beantwoorden van het zeeschip maar uitgebaat worden door de staat ook zeeschepen zijn. Het artikel 1 van de Zeewet houdt daarbij geen rekening met de hoedanigheid van het de eigenaar, noch de exploitant van het schip.[7] Wel staat vast dat de bepalingen in het Verdrag van Brussel van 1926 betreffende de immuniteit van staatsschepen bepalen dat deze schepen onder hetzelfde regime –de Zeewet- als de gewone koopvaardijschepen varen. Wanneer schepen in overheidsdienst bestemd zijn voor, of een dienst van openbaar karakter uitoefenen zonder lucratief doel, zal de Zeewet niet ten volle van toepassing zijn. De artikelen 46 tot en met 54 van de Zeewet die de aansprakelijkheid voor de scheepseigenaar regelen zullen wel toepassing kennen op zeegaande vaartuigen uitgebaat door een openbare overheid of –dienst, die tevens de eigenaar is van deze vaartuigen en op zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek (art. 10 wet 11 april 1989). Somers bemerkt daarbij terecht dat de toepassing van bepaalde onderdelen uit de Zeewet als dusdanig een ruimere uitwerking kennen, dan het begrip 'zeeschip' in de Zeewet doet vermoeden. Hij besluit dan ook dat "*de definitie van art. 1 Zeewet enkel toepasselijk is met het oog op de bepalingen van de Zeewet"* en dat voor andere wettelijke bepalingen een afwijkende definitie kan worden gegeven aan het zeeschip.[8]

Ten slotte zijn zowel het zeeschip als het binnenschip roerende goederen en geldt de regel dat voor roerende goederen het bezit als titel geldt, niet op zeeschepen (art. 2, B. II, W. Kh.) en wordt aan binnenschepen dezelfde juridische natuur toegekend (art. 272 en art. 2, B. II, W. Kh.).[9]

---

[6]Aeby, F., en Deceuninck, A.*, Hypothèques et privilèges maritimes et fluviaux*, in *Répertoire Notarial*, , Brussel, Larcier, 1981, X II, 14.

[7]E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 9.

[8]E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 10.

[9] Engels, C., *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 1-2.

2.2 Nationaliteit van het zeeschip

Uiterst pertinent voor een schip is het bezit van een nationaliteit. Deze zal van belang zijn voor de bepaling van het van toepassing zijnde recht, immers door het toekennen van de nationaliteit wordt het schip onderworpen aan de (exclusieve) rechtsmacht van de desbetreffende staat wanneer, het de volle zee bevaart conform artikel 92 **§** 1 van de *'United Nations Convention on the Law of the Sea'* (hierna UNCLOS)[10]

Het Internationaal Zeerecht bepaalt dat de vlaggenstaat zelf de vereisten stelt om de nationaliteit te verkrijgen en daarmee verbonden het recht de vlag te voeren, zoals eveneens bevestigd wordt in onder andere de tweede Saiga case[11].Doch daarbij is het noodzakelijk dat er een wezenlijke band bestaat tussen enerzijds het schip en anderzijds de vlaggenstaat.[12] Met betrekking tot de wezenlijke band kan verder gewezen worden op de Nottebohm case[13] –waarbij het voorwerp van de case weliswaar niet de nationaliteit een (zee)schip betreft- in dewelke het '*International Court of Justice'* zich in 1955 moest uitspreken over een geschil tussen Liechtenstein en Guatemala betreffende de nationaliteit van de heer Nottebohm, van Duitse afkomst maar de nationaliteit van Liechtenstein bezittend via naturalisatie. Ook in de supra genoemde Saiga case wordt notie gemaakt van het begrip 'wezenlijke band', wat op zijn minst zou moeten inhouden dat er sprake is van een effectieve jurisdictie en controle inzake administratie, technische aangelegenheden en sociale kwesties. Deze vereisten en hun precisering zijn terug te brengen op de bepalingen in artikel 94 van het UNCLOS. Aansluitend bij deze bepalingen kan de wezenlijke band volgens Somers[14] alvast twee invalshoeken hebben waarbij er enerzijds sprake is van aanknopingspunten tussen staat en schip ten gevolge van de eigendom van het schip of de nationaliteit van de kapitein en officieren. Anderzijds is het mogelijk dat er aanknopingspunten bestaan tussen staat en schip door controle/regelgeving van de staat betreffende uitrusting en veiligheid, sociale voorzieningen en dergelijke meer, puttend uit de bevoegdheden zoals gestipuleerd in artikel 94 van het UNCLOS.

---

[10]Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 13.
[11]www.worldcourts.com/itlos/eng/decisions/1999.07.01_Saint_Vincent_v_Guinea.pdf
[12]UNCLOS art. 91 **§ 1.**
[13]www.icj-cij.org/docket/files/18/2676.pdf
[14]E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013. 14.

In ieder geval kan uit het bovenstaande geconcludeerd worden dat de toekenning van een nationaliteit aan een (zee)schip, de kuststaat toelaat de juridische bescherming van het schip en haar opvarenden te bewerkstelligen en er terzelfdertijd controle op uit te oefenen. Het vormt als het ware de waarborg voor andere staten om rechtsverhaal in te stellen voor misdrijven aan boord.[15]

2.3 De toekenning van de Belgische nationaliteit

Alvorens de huidige regeling van de scheepsregistratie te bespreken, dient gewezen te worden op het feit dat de wet van 2 april 1965 met betrekking tot de nationaliteit van zeeschepen zich bedient van de supra vermelde traditionele criteria voor het bepalen van de wezenlijke band, met name de nationaliteit van de eigenaar en bemanning. Dit kan afgeleid worden uit de toekenning van de Belgische nationaliteit van rechtswege, waarbij zeeschepen die voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoren aan Belgische onderdanen met woonplaats, evenals gewone verblijfplaats in België of aan de handelsvennootschappen met hoofdinrichting in België. Eens voldaan aan deze voorwaarde wordt de Belgische nationaliteit toegekend zonder enige pleegvorm, noch formaliteit. Verder voorziet deze wet ook in de toekenning van de Belgische nationaliteit door een machtiging van de minister of omdat het zeeschip in België werd gebouwd. Hierop wordt niet verder ingegaan omwille van bondigheid en relevantie.[16]

Belangrijk is dat de wet van 21 december 1990 inzake de registratie van zeeschepen perk en paal stelt (Factortame zaken)[17] aan de mogelijkheden om de Belgische

[15] Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 13.
[16] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 13-15.
[17] De factortame zaken verwijzen naar een geschil waarbij het Verenigd Koninkrijk (hierna: V.K.) het fenomeen van het 'quota hoppen' –met betrekking tot de visserij- door schepen uit andere lidstaten van de Europese Unie, die geen wezenlijke band zouden vertonen met het V.K. -in het bijzonder Spaanse vissersschepen, varend onder de Britse vlag- verhinderde, door de criteria aan te passen waaronder een schip in aanmerking komt de Britse vlag te mogen voeren(http://207.57.19.226/journal/Vol4/No3/sr1-04.html). Bijgevolg was het enkel mogelijk om schepen toebehorend aan Britse onderdanen of waarvan de exploitatie ervan effectief door een Brit

nationaliteit toe te kennen aan schepen, zoals opgesomd in de wet van 2 april 1965, die vanzelfsprekend wordt opgeheven door deze nieuwe wet. Dit houdt in dat de Belgische nationaliteit -met inbegrip het recht de Belgische vlag te voeren- op heden enkel en alleen verkregen kan worden door middel van registratie.[18]

Een andere wijziging – voortvloeiend uit de supra vermelde opmerking- die de Wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen met zich meebrengt, is dat de teboekstelling voor zeeschepen wordt vervangen door de registratie waardoor de teboekstelling enkel nog mogelijk is op binnenschepen[19], zoals naast de Wet van 21 december 1990 ook nog kan worden afgeleid uit art. 272 van de Zeewet waarin staat dat "*Titel I met uitzondering van de artikelen 1 en 23, § 1, 5° van toepassing is op de binnenschepen"* en dat "*De woorden zeeschip en register der zeeschepen, worden, waar zij voorkomen in Titel I, respectievelijk vervangen door de woorden binnenschip en register van teboekstelling*". Hierbij dient opgemerkt te worden dat de teboekstelling oorspronkelijk verplicht was voor zeeschepen en er een facultatieve optie tot teboekstelling bestond voor de binnenschepen (art. 272 Zeewet). De teboekstelling is na de invoering van de Wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen enkel van toepassing op binnenzeeschepen –zowel gebouwd als in aanbouw- en kan door middel van aanvraag onder een speciaal nummer door de belanghebbenden in het register van teboekstelling (art. 272*bis, § 1)* op het kantoor van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen.*[20]*
Bij de teboekstelling van een binnenschip voldoet men aan de formaliteit die tot doel heeft het juridisch statuut van het schip vast te stellen, waarbij er in de formaliteiten

---

werd uitgevoerd, te registreren in het V.K. Echter dit bleek in strijd te zijn met het gemeenschapsrecht van de Europese Unie, gezien deze bepaling discriminerend was op basis van het feit dat een toekenning van de nationaliteit afhankelijk was van de woonplaats, verblijfsadres of nationaliteit van de eigenaar of exploitant van het schip (www.Factortame-The_Case_That_Took_the_Crown-libre.pdf en www.thomascooperlaw.com/pdfs/Thomas_Cooper_Factortame_Report). De these dat de vlaggenstaat zelf de criteria –wezenlijke band- bepaalt voor de toekenning van de nationaliteit (zoals supra vermeld) werd tenslotte verworpen omdat het begrip in het internationaal recht te vaag is en de toepassing ervan verschilt tussen de staten onderling (http://207.57.19.226/journal/Vol4/No3/sr1-04.html). Bovendien impliceert het bestaan van de wezenlijke band in geen geval een rechtvaardiging voor de schending het van non-discriminatie principe, evenmin een schending van het principe van de vrije vestigingsplaats..

[18]E. . Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 13-15.

[19]E. . Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 18-19.

[20]E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 19.

van de teboekstelling –zoals gestipuleerd in art. 272*bis Zeewet*- , een principe van het zeerecht is terug te vinden, namelijk het schip als fictieve persoon[21].

Wat betreft de registratie van zeeschepen, worden deze in opgenomen in het register der zeeschepen op het kantoor der hypotheekbewaring te Antwerpen (de vestigingsplaats wordt door de Koning bepaald). Het register der zeeschepen bestaat uit een digitaal gegevensbestand [22] , dat gelijkaardig aan de teboekstelling identificatiegegevens bevat van elk geregistreerd schip en op die manier het principe van het schip als fictieve persoon verder handhaaft. De opsomming van de informatie die in het register der zeeschepen zal worden bijgehouden kan men terug vinden in art. 13 van het K.B. 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, B.S.,11 mei 1996. Volgens dat zelfde K.B. Dit Koninklijk Besluit kent weliswaar geen toepassing op overheidsvaartuigen zonder commerciële doelstelling, noch is het van toepassing op oorlogs- en marine hulpschepen, zoals dit wordt beschreven in art. 2 van desbetreffende tekst.

In de context van de registratie van zeeschepen dient te worden gewezen op het onderscheid tussen de verplichte en facultatieve registratie. De verplichte registratie is bestemd voor in aanbouw zijnde zeeschepen in België – de registratie ervan zal binnen dertig dagen na ondertekening van het bouwcontract of de aanvang van de bouw, afhankelijk of het schip voor derden of voor eigen rekening wordt gebouwd geschieden- en zeeschepen in eigendom van een rechtspersoon naar Belgisch privaat recht met uitsluiting van handelsvennootschappen. De facultatieve registratie is mogelijk voor op zeeschepen diens eigenaar of exploitant als natuurlijke persoon de nationaliteit heeft van een lidstaat van de Europese Unie of als natuurlijke persoon de woon- of hoofdverblijfplaats in België heeft of als rechtspersoon zijn werkelijke zetel heeft in een van de lidstaten van de Europese Unie, met dien

[21]R. De Smet, *Droit maritime et droit fluvial belge,* Brussel, Larcier, 1971, 32.

[22] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 19.

verstande dat in deze drie gevallen de exploitatie moet worden uitgevoerd vanuit België.[23]

Voor de volledigheid moet ook de mogelijkheid vermeld worden, pleziervaartuigen – met een lengte over alles tussen 2,5 en 24 meter bestemd voor de pleziervaart met niet meer dan 12 passagiers [24] - die zijn ingeschreven in het register der pleziervaartuigen, te registreren op aanvraag van de eigenaars in het register der zeeschepen op de scheepshypotheekbewaring te Antwerpen[25]. Dit kan eveneens voor de pleziervaartuigen die in aanbouw zijn voor eigen rekening of van degene voor wiens rekening wordt gebouwd.

2.4 Het verlies van de Belgische nationaliteit

Wanneer een Belgisch zeeschip de nationaliteit verliest zal dit gebeuren via de doorhaling van de registratie, wat ertoe leidt dat een dergelijk schip niet langer het recht heeft de Belgische vlag te voeren. De doorhaling van de registratie kan bekomen worden op verzoek van: degene die in het register als eigenaar vermeld staat, ofwel op aangifte van de eigenaar of ambtshalve indien het zeeschip: vergaan, gesloopt of blijvend ongeschikt te drijven wordt bevonden; indien er geen tijding werd ontvangen gedurende zes maanden te rekenen vanaf de datum van het laatste uitvaren of de dag waarop de laatste berichten werden ontvangen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten; indien het zeeschip genomen is door vijanden of zeerovers en tot slot in gevallen waarbij de eigenaar, reder of exploitant van het zeeschip niet langer voldoen aan de voorwaarden in art 3. § 1 van de wet,[26] respectievelijk de voorwaarden waaraan zeeschepen, hun eigenaar, reder of exploitant moeten voldoen om in aanmerking te komen voor de registratie ervan conform art. 4 van de Wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, B.S., 29 december 1990.

---

[23] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 20-21.
[24] Art. 1 K.B. 4 juni 1999 -1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen (B.S., 14 augustus 1999).
[25] Art 25 K.B. 4 juni 1999 -1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; -(B.S., 14 augustus 1999).
[26] Wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, B.S., 29 december 1990.

Belangrijk in dat opzicht is artikel 5 van diezelfde wet die stelt dat bij de doorhaling van de registratie, de zakelijke rechten waarmede het schip is bezwaard laat verder bestaan, naderhand kunnen zij evenwel worden doorgehaald, verminderd of hernieuwd. Verder wordt er in datzelfde artikel voorzien dat een registratie niet kan worden doorgehaald dan dertig dagen na de datum waarop alle bij de bewaring der hypotheken ingeschreven schuldeisers en alle derden, die er een exploot van beslag lieten inschrijven, door de bewaarder op de hoogte zijn gebracht op de wijze door de Koning bepaald. Echter in geval de doorhaling op verzoek of aangifte van de eigenaar geldt de termijn van dertig dagen na datum van het op de hoogte brengen van voormelde schuldeisers en derden niet, wanneer de eigenaar bij zijn verzoek of aangifte de schriftelijk toestemming voegt supra genoemde schuldeisers en derden. Ten slotte zal de hypotheekbewaarder steeds de doorhaling van de registratie vermelden op de meetbrief van het zeeschip.

2.5 Zeebrief

Uiteindelijk heeft het geregistreerde (zee)schip ook nood aan een bewijs dat het de Belgische nationaliteit bezit, vergezeld van het recht –in de wettekst spreekt men over de plicht- de Belgische vlag te voeren. Hiertoe dient de Belgische zeebrief die volgens artikel 11 van de wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen (B.S., 29 december 1990) het bewijs levert dat het schip weldegelijk een Belgisch zeeschip is. Het is dan ook verboden de Belgische vlag te voeren zonder in het bezit te zijn van de zeebrief. Uiteindelijk zal dit document ten allen tijde moeten kunnen worden voorgelegd wanneer de bevoegde overheden daarom verzoeken, de zeebrief moet dan ook aan boord worden bewaard. Ten slotte bepaald artikel 11 nog dat de Koning de overheid aanwijst die bevoegd is om de zeebrief af te leveren of in te trekken, evenals de gevallen te bepalen waarin het document vervalt of kan worden ingetrokken, alsmede de verplichtingen verbonden aan het bezit ervan en de vergoedingen die verschuldigd zijn voor het afleveren en verlengen van zijn geldigheidsduur. Somers bemerkt daarbij dat de zeebrief zal worden afgeleverd door de dienst belast met de scheepvaartcontrole waar hij werd aangevraagd en zal

worden ondertekend door de directeur-generaal van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart en dat behoudens bijzondere gevallen de zeebrief vijf jaar geldig zal zijn.[27] De procedurevoorschriften voor het bekomen van de zeebrief worden geregeld in het artikel 40 en volgende van het K.B. 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen en het inwerking treden van de wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen (B.S., 11 mei 1996; gewijzigd K.B. 4 juni 1999, B.S., 14 augustus 1999, gewijzigd K.B. 8 april 2003, B.S., 6 mei 2003).

Artikel 2 van bovenstaand K.B. sluit de toepassing van zijn bepalingen uit op enerzijds overheidsvaartuigen gebruikt voor andere dan commerciële doeleinden en anderzijds oorlogsschepen en marine hulpschepen, zoals reeds supra gesteld werd.

Pleziervaartuigen die zich in vreemde wateren, in volle zee of in de Belgische wateren –zoals bepaald in artikel 1, 5°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen- wensen te begeven moeten voorzien zijn van een vlaggenbrief (art. 12 K.B. 4 juni 1999 – 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen, B.S., 14 augustus 1999). Er worden twee soorten vlaggenbrieven afgeleverd, respectievelijk de commerciële- en de niet-commerciële vlaggenbrief. Welke vlaggenbrief wordt uitgereikt aan welk soort pleziervaartuig hangt af van het soort activiteiten dat het erop nahoudt, zoals aangegeven wordt in art 13 van het K.B. Er valt wel op te merken dat vaartuigen die niet conform de vereisten in art. 1 zijn geen pleziervaartuigen zijn, zij zullen voorzien worden van een zeebrief.[28]

Ook binnenvaartuigen beschikken net zoals de zeeschepen en pleziervaartuigen over documenten die het recht op de vlag bewijzen, conform het internationaal zeerecht dat het verschaffen van dergelijke documenten door de vlaggenstaat er aan opdraagt.[29] De binnenvaartuigen – gebruikt met winstoogmerk of bestemd voor goederen- of personenvervoer voor rekening van derden over de scheepvaartwegen - moeten worden voorzien van een verklaring inzake het behoren tot de Belgische

[27] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 17.
[28] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 18.
[29] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 19.

vloot, of een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart (art. 2 K.B. 14 mei 1993 houdende bepaalde voorwaarden tot deelname aan het vervoer over de scheepvaartwegen van het Rijk, B.S., 22 juni 1993).

2.6 Het voor bewarend beslag vatbare zeeschip in het Brussels Beslagverdrag van 1952

Hoewel hierboven het Belgische zeeschip gedefinieerd werd aan de hand van de nationale juridische begripsbepalingen en reglementering moet er echter wel op gewezen worden dat artikel 8 van het Brussels Beslagverdrag –waar België tot toegetreden is- het in de bepalingen minder gedetailleerd heeft over het zeeschip.
De term 'zeeschip' zou dan zonder meer inhouden dat het schip zeewaardig kan bevonden worden. Op die manier wordt het er al dan niet op nahouden van winstgevende(zee)verrichtingen buiten beschouwing genomen, waardoor bijvoorbeeld ook niet-commerciële schepen of yachts, wetenschappelijke onderzoeksschepen en dergelijke meer onder het verdrag vallen zolang zij zeewaardig blijken te zijn.[30]
Verder blijkt uit artikel 8 lid 1 dat het verdrag van toepassing is in iedere Verdragsluitende Staat en op elk schip dat de vlag voert van een Verdragsluitende Staat, waardoor men kan stellen dat het verdrag steunt op het principe van de reciprociteit of wederkerigheid tussen de verdragsstaten voor wat de toepassing ervan betreft.[31] Het tweede lid van artikel 8 laat toe een beslag te leggen op schepen die niet de vlag voeren van een Verdragsluitende Staat indien deze zich in een Verdragsluitende Staat bevinden en de vordering betrekking heeft op de vermelde vorderingen, zoals opgesomd in artikel 1 van het verdrag. Ondanks het bestaan van de reciprociteit tussen de staten ten gevolge van het eerste lid –waardoor niet-verdragsschepen buiten het toepassingsgebied van het verdrag vallen- heeft artikel 8 lid 2 net wel betrekking op hen, waardoor deze schepen in de gevallen beschreven in het tweede lid minstens een beslagmogelijkheid kennen voor de zeventien

[30] C. VAN AERDE, *Zeeschepen onder bewarend beslag,* Die Keure, Brugge, 1988, 7-17; C. VAN AERDE, "Is de Sirius een zeeschip", *Vervoer & recht* 1997, p.12-16.
[31] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 13.

zeevorderingen (zie infra) en bijkomend de vorderingen voortkomend uit de nationale wetgeving, mochten deze er zijn[32].
De Verdragsluitende Staat kan conform artikel 8 lid 3, ook beslissen de voordelen die uit het verdrag kunnen geput worden, of het verdrag in zijn geheel niet van toepassing te verklaren op elke staat die geen Verdragsluiten Staat is en eveneens aan iedereen die op de dag waarop het beslag is gelegd, zijn gewone verblijfplaats of voornaamste vestiging niet in een Verdragsluitende staat heeft. Verder bepaalt artikel 8 lid 4 dat de bepalingen erin vervat, geen wijziging of invloed zullen uitoefenen op de interne wetgeving met betrekking tot het beslag op een schip in het rechtsgebied van de Staat waarvan het schip de vlag voert en waarbij het beslag wordt gelegd door een persoon die zijn gewone verblijfplaats of zijn voornaamste vestiging in die Staat heeft.
Het vijfde lid stelt dat een derde die geen oorspronkelijke schuldeiser is maar toch een zeevordering instelt voortkomend uit subrogatie of cessie of anderszins, over dezelfde gewone verblijfplaats of voornaamste vestiging dient te beschikken als de oorspronkelijke schuldeiser voor de toepassing van het verdrag.

Uit dit alles kan men afleiden dat het Verdrag een situatie bewerkstelligt waarbij het toepassingsgebied ervan aan de ene kant beheerst wordt door vlag die het schip voert terwijl aan de andere kant de woonplaats of hoofdzetel van de schuldeiser eveneens bepalend zal zijn.[33]

Met betrekking tot de bepalingen in artikel 8 van het verdrag is het belangrijk te weten dat de Belgische wetgever geen onderscheid heeft voorzien tussen een zeeschip van Belgische nationaliteit en een vreemd zeeschip en dat in de zeewet evenmin referenties te vinden zijn naar artikel 8 lid 4 van het Brusselsbeslagverdrag van 1952, waardoor het verdrag op eenieder van toepassing zal zijn in België.[34]

Ten slotte kan ook naar recentere rechtspraak van het Hof van Cassatie verwezen worden, voor wat betreft het definiëren van een zeeschip inzake scheepsbeslag.

---

[32] Ibid.
[33] Fr. Berlingieri,. e.a., *Essays on maritime Liens and Mortgages and Arrest of Ships.* C.M.I. 1984, 122, 136-137.
[34] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 16-17; Beslagr.Antwerpen, 31 januari 1985 (ms Quarsenis) onuitg. A.R. nr. 99596.

Hoewel de Zeewet inderdaad vrij gedetailleerd weergeeft wat het verstaat onder het zeeschip zal met betrekking tot het scheepsbeslag niet teruggegrepen worden naar de Zeewet.

Aldus het Hof van Cassatie kan men beschouwen dat: "*Als Zeeschip in de zin van het Internationaal Verdrag van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend te Brussel*[35]*, en in de zin van de artikelen 1468 en 1469 van het Gerechtelijk Wetboek, moet worden beschouwd, ieder vaartuig dat geschikt is om de zee te bevaren en daartoe bestemd is, ook al wordt het niet gebruikt of is het niet bestemd tot enige winstgevende verrichting van scheepvaart op de zeewateren, zoals bedoeld in artikel 1 van de Zeewet"*.[36]

Aanvullend stelt men dat zeeschepen die beantwoorden aan de net aangehaalde vereisten om een zeeschip te zijn volgens het Hof van Cassatie niet langer vatbaar zijn voor scheepsbeslag –en in essentie niet langer als zeeschip beschouwd worden- wanneer zij door beschadigingen de bestemming voor de zeevaart permanent verloren hebben zelfs als was het schip bij het ontstaan van de zeevordering een zeeschip.[37]

Wanneer het schip niet langer als zeeschip beschouwt kan worden is evenwel beslag op roerend goed mogelijk en kan de beslagrechter desgevallend de immobilisatie opleggen.[38]

2.7 Uitleiding: Het Belgische zeeschip

Hierboven werd de (onderzoeks)vraag beantwoord wat men moet verstaan onder het zeeschip naar Belgisch recht. Hierna mag duidelijk zijn dat niet elk schip ofschoon het de zee bevaart, een zeeschip kan zijn volgens de Zeewet en dat er voor andere schepen dan zeeschepen vaak afwijkende reglementering bestaat.

---

[35] Hier steeds Brussels Beslagverdrag van 1952 genoemd.

[36] Cass., 27 februari 2009, C.07.0036.N, *R.W.*, 2009-10, 671

[37] Cass., 27 februari 2009, C.07.0036.N, *R.W.*, 2009-10, 671; Beslagr. Antwerpen 20 maart 1990, onuitg., in A.P.R., *Beslag*, nr. 202, aangehaald door V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 339.

[38] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 340.

Gezien het hier zeeschepen in de Belgische context betreft, werd ook een afgeleide (onderzoeks)vraag beantwoord, namelijk de vraag hoe men een zeeschip dat voldoet aan de eisen gesteld door de Belgische wetgever, 'Belgisch maakt'? In dat opzicht werd de scheepsregistratie hierboven besproken, die uiteindelijk moet leiden tot het verkrijgen van de Belgische nationaliteit –in dat opzicht werd ook de doorhaling van de registratie besproken, waardoor het zeeschip de Belgische nationaliteit verliest- die bewezen dient te worden door de zeebrief. Bij dit alles werd steeds vermelding gemaakt van gelijkaardige reglementeringen op niet-zeeschepen, zij het niet erg uitgebreid daar dit te ver zou afdwalen van het eigenlijke onderwerp.

Doch met betrekking tot het eigenlijke onderwerp -het bewarend beslag op zeeschepen- kan men vanuit de wetgeving vaststellen dat de enge interpretatie van het Belgische zeeschip zoals deze in de Zeewet te vinden is, niet opgaat voor het scheepsbeslag. Wanneer men het zeeschip voor ogen heeft bij een bewarend beslag zal men de definitie van het zeeschip in het Brussels Beslagverdrag van 1952 moeten hanteren wat een veel groter spectrum aan schepen betreft dan de zeeschepen zoals ze in de Zeewet worden omschreven.

Tevens dient opgemerkt te worden dat de regels betreffende het scheepsbeslag in België geen onderscheid maken inzake de vlag die het schip voert.

Nu het Belgische zeeschip is afgelijnd, ergo: het voorwerp waarop het bewarend beslag gelegd kan worden, zal in het volgende deel besproken worden welke oorzaken oftewel vorderingen aan de basis liggen van het bewarend beslag op het Belgische zeeschip.

3 DE RECHTSVORDERINGEN DIE AANLEIDING GEVEN TOT EEN BEWAREND BESLAG OP EEN ZEESCHIP

3.1 Maritieme urgentie en de waarachtigheid van de zeevordering

Vooraleer over te gaan tot een bespreking van de eigenlijke zeevorderingen (limitatief en eveneens restrictief opgesomd in art. 1468 Ger. W.[39]) die aanleiding geven tot een bewarend beslag op het zeeschip, is het noodzakelijk de maritieme urgentie en de waarachtigheid van dergelijke zeevorderingen te duiden. Het laatste slaat op het feit dat de zeevordering slechts voldoende waarachtig moet zijn[40]. Het bewarend beslag van een zeeschip kan met andere woorden dus toegestaan worden, zelfs wanneer de zeevordering niet zeker en opeisbaar is[41]. De zeevordering zal echter wel redelijk en waarschijnlijk moeten zijn zodat deze niet manifest ongegrond kan zijn[42]. Uiteindelijk zal er voor een zeevordering die niet berust op een loutere bewering geen reden zijn om de machtiging tot het leggen van het bewarend beslag in te trekken[43].

In elk geval zal de beslagrechter onderzoeken of de zeevordering weldegelijk een zeevordering zoals bedoeld in artikel 1468 Gerechtelijk Wetboek en of de allegatie van de zeevordering niet klaarblijkelijk absurd en ongegrond blijkt te zijn. In de beoordeling van de eerste voorwaarde zal men dit streng en limitatief doen, terwijl de

---

[39] Beslagr. Antwerpen, 15 maart 1985 (ms Tirnaveni) onuitg. A.R. nr. 3657; Rouen, 15 april 1982, D.M.F. 1982, 744 (ms GME-Atlantico); Kh. Le Havre, 4 maart 1981, D.M.F. 1981, 740 (ms Aifanourios).

[40] Antwerpen, 22 december 1977, *Rechtspr. Antw.* 1977/78, 221 (ms Frank en ms Peter).

[41] Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1973, *Rechtspr. Antw.* 1973/74, 17 ; *Eur. Vervoerr. 1973,* 601 (ms Siba Edolo).

[42] Beslagr. Antwerpen, 8 januari 1982 (ms Georgios Koropoulos) onuitg. A.R. nr. 76077; Beslagr. Antwerpen, 25 juli 1984 (ms Paco Rabane) onuitg. A.R. nr. 98181; Beslagr. Antwerpen, Kamer 37, 29 april 1986 (ms Lotta) onuitg. A.R. nr. 13282.

[43] Beslagr. Antwerpen, 20 december 1979 (ms Cast Seal) onuitg. A.R. nr.59060; Beslagr. Antwerpen, 8 februari 1977 (ms Thetis) onuitg. A.R. nr. 40638 (beroep A.R. nr. 204/77): "*… en dat die vordering niet voorkomt als een bewering die uit de lucht is gegerepen…*"; Beslagr. Antwerpen, kamer 37, 9 juni 1986 (ms Pacific Trader) onuitg. A.R. nr. 13403: "*…of de allegatie van zeevordering niet blijkbaar absurd en ongegrond voorkomt…*"; Beslagr. Antwerpen, Kamer38, 3 april 1987 (ms EIHAB I) onuitg. A.R. nr. 21489.

tweede voorwaarde een soepelere beoordeling vereist[44]. Doch deze 'souplesse' die het leggen van een bewarend beslag op schepen tot een vlotte aangelegenheid maakt, wordt langs de andere kant stringent gemaakt voor de beslaglegger daar deze mag onderworpen worden aan het stellen van zekerheden[45] en het beslag als niet bestaande wordt beschouwd, indien de beslaglegger binnen de bepaalde termijn niet de zekerheden stelt die de rechter voor het verlenen van de toelating kan eisen.[46]

Hoewel artikel 1415 van het Gerechtelijk Wetboek stelt dat: *"Verlof om bewarend beslag te leggen mag niet worden verleend dan wegens een schuldvordering die zeker en opeisbaar is, en die vaststaande is of vatbaar voor een voorlopige raming. Bewarend beslag kan geschieden tot zekerheid van een schuldvordering inzake te vervallen periodieke inkomsten, wanneer de vereffening daarvan gevaar loopt.*" , is het onjuist dit interpreteren als zou het zijn dat men de beslagrechter kan vragen een onderzoek uit te voeren om zich ervan te gewissen dat de zeevordering zeker, opeisbaar, vaststaand en op zijn minst vatbaar is voor een voorlopige raming. In deze context wijzen de Beule en Leers[47] op een uitspraak van het hof van beroep te Antwerpen waarin het bewarend beslag op een zeeschip werd ingetrokken omwille van de schending van artikel 1415 van het Gerechtelijk Wetboek, zei het verkeerdelijk[48]. Zij herstelden hun fout echter bij arrest van 14 februari 1977, door de Franse tekst van artikel 1468 Gerechtelijk Wetboek te consulteren, daar de Nederlandse vertaling niet strookt met de Franse tekst, zoals blijkt uit: *"par créance maritime il faut entendre l'allégation d'un droit ou d'une créance maritime, ayant l'une*

---

[44] Beslagr. Antwerpen, 7 mei 1971 (ms Crown III) onuitg. A.R. nr. 3066; Beslagr. Antwerpen, 18 december 1980 (ms Evmits) onuitg. A.R. nr. 66910; Beslagr. Antwerpen, 22 oktober 1982 (ms Saudi Rose) onuitg. A.R. nr. 82654; Beslagr. Antwerpen, Kamer, 38, 21 november 1986 (ms El Amaan) onuitg. A.R. nr.18080: "*… dat anderzijds de vereisten voorzien bij art. 1415 Ger. W. Nl. Of de vordering zeker en opeisbaar is, en vaststaand en vatbaar voor een voorlopige raming niet van toepassing is op bewarend beslag op zeeschepen, nl. wanneer het om een zeevordering gaat zoals bepaald bij art.1468 a tot en met q van het Gerechtelijk Wetboek; dat hier een allegatie van zeevordering volstaat;"*.

[45] Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1973, Eur. Vervoer. 1973, 601; Rechtspr. Antw. 1973, 17 (ms Siba Edolo); Beslagr. Antwerpen, 21 april 1977 (ms Volta Wisdom) onuitg. A.R. nr. 41807; Beslagr. Antwerpen, 24 oktober 1980, Rechtspr. Antw. 1979/80, 458 (ms Deifovos).

[46] Art. 1467 Ger. W.

[47] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 26.

[48] Antwerpen, Kamer 5, 16 oktober 1975 (ms Scherzade) onuitg. A.R. nr. 1253/75; Beslagr. Brugge, 15 oktober 1976 (ms Marleen) onuitg. A.R. nr. 13636 en 27 mei 1980 (ms Sheena K) onuitg. A.R. nr. 16891; Beslagr. Gent, 7 juni 1982 (ms Derby) onuitg. A.R. nr. 2102/81 en beroep hiertegen, Gent, 31 maart 1983, *Rechtspr. Antw.* 1983/84, 77.

des causes suivantes…" Tevens biedt het Verslag Van Reepinghen[49] inzicht op de bedoeling van de wetgever om af te wijken van artikel 1415 Gerechtelijk Wetboek, wanneer het een bewarend beslag op zeeschepen betreft. Men verwijst daarbij naar de Wet van 4 december 1961, die als doel had de bepalingen –art. 1 tot 10 van de Wet van 4 september 1908, betreffende het beslag van schepen en vaartuigen- aan te passen conform het Brussels beslagverdrag van 1952, door het overnemen van de teksten ervan in het Gerechtelijk Wetboek. Uiteindelijk zal het Hof concluderen -zoals Smeesters en Winkelmolen[50] het ook stellen- dat de toelating voor het leggen van een bewarend beslag op een zeeschip mag verleend worden wanneer de beweerde schuldvordering waarschijnlijk voorkomt[51].[52]

Een tweede 'vereiste' die gesteld wordt aan de zeevordering alvorens te kunnen leiden tot een bewarend beslag op het zeeschip, is dat deze maritiem urgent dient te zijn. Artikel 1413 Gerechtelijk Wetboek bepaalt dat iedere schuldeiser in spoedeisende gevallen aan de rechter toelating kan vragen om op de voor beslag vatbare goederen van zijn schuldenaar bewarend beslag te leggen. Het valt hierbij op dat de spoedeisendheid behoort tot het gemeen recht betreffende het bewarend beslag en niet zozeer specifiek van toepassing is op zeeschepen. Men kan daarnaast opmerken dat desgevallend het Brussels beslagverdrag 1952 –in het Gerechtelijk Wetboek omgezet in de artikels 1467 en volgende- van toepassing zal zijn wanneer het een bewarend beslag op een zeeschip betreft. In dat verdrag, noch het artikel 1467 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek zijn echter geen vereisten van hoogdringendheid te bespeuren[53]. Het verdrag van 10 mei 1952 laat de rechter dus niet toe de hoogdringendheid als een vereiste voor de toelating van een beslag op een zeeschip op te leggen.
Desondanks wordt bij een bewarend beslag op een zeeschip de spoedeisendheid quasi steeds verondersteld[54], daar een schip doorgaans slechts hooguit enkele

[49]C. Van Reepinghen, *Verslag Gerechtelijk Wetboek*, Parlementaire Stukken, Senaat 1964 nr. 60: 10 december 1963, zitting 1963-1964, B.S., 328-329.
[50]C. Smeesters en G., Winkelmolen, *Droit maritime et droit fluvial,* Brussel, Larcier, 1933, 434.
[51] Antwerpen, Kamer 5, 14 februari 1977 (ms Thetis) onuitg. A.R. nr. 204/77.
[52] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 26-27.
[53] Beslagr. Antwerpen, 31 januari 1985 (ms Quarsenis) onuitg. A.R. nr. 99596.
[54]C. Smeesters en G. Winkelmolen, *Droit maritime et droit fluvial*: Brussel, Larcier, 1938, 1235: "*Or, en matière maritime, l'urgence à prendre des mesures conservatoires est la règle générale*.".

dagen in de haven ligt –waar het gemakkelijker is een beslag te leggen dan wanneer het de zee bevaart- en waarbij men in de meeste gevallen de haven in eigen land zal kiezen daar deze rechtsregels bekend terrein zijn[55]. Houdende deze bedenkingen heeft de beslagrechter te Antwerpen met betrekking tot de interpretatie van artikel 1468 Gerechtelijk wetboek het volgende geconcludeerd: "*Overwegende dat inzake bewarende beslagen op schepen de wet, gezien de hoogdringendheid die meestal heerst in zeezaken, én enger én breder is dan wat betreft andere bewarende beslagen, enger omdat slechts zogenaamde zeevorderingen, limitatief opgesomd in aanmerking komen; breder wat de bewijzen betreft* (1468 Ger. W.);..."[56] Ofschoon de wet het dus niet voorziet dat de hoogdringendheid bij het bewarend beslag op een zeeschip vereist is, zal deze de facto worden verondersteld. In die zin is de maritieme urgentie als een vooraf bestaand principe aanvaard[57]. Men kan dus stellen dat de Belgische Hoven en Rechtbanken binnen de marges van het Brussels Beslagverdrag van 1952 handelen en zich bijgevolg beperken tot het onderzoek aangaande de toelaatbaarheidsvereisten van de vordering zoals deze voorkomen in het verdrag, met name het al dan niet voldoende waarachtig zijn van de claim (zoals supra uiteengezet werd). De dagtekening van de zeevordering zal evenmin uitwerking hebben op de hoogdringendheid, zelfs indien de schulden waarvoor het bewarend beslag gelegd wordt niet recent zijn zal het bewarend beslag gepermitteerd zijn[58], met dien verstande dat de vordering niet verjaard mag zijn.[59]

Tot slot kan voor wat betreft de toelaatbaarheid van de zeevordering besloten worden dat zowel art. 1413 (de spoedeisendheid) als 1415 (de waarachtigheid) van het Gerechtelijk Wetboek verbannen dienen te worden wanneer er sprake is van art.

---

55 In sommige gevallen zal men kiezen het beslag te leggen in een land, omwille van soepelere of voordeligere regelingen die daar voorhanden zijn met betrekking tot het bewarend- of uiteindelijk het uitvoerend beslag.

56 Gelijkaardige rechtspraak: Beslagr. Antwerpen, 21 april 1977 (ms Volta Wisdom) onuitg. A.R. nr. 41807; Beslagr. Antwerpen, 25 juli 1984 (ms Paco Rabane) onuitg. A.R. nr. 98181; Beslagr. Antwerpen, Kamer 38, 21 november 1986 (ms El Amaan) onuitg. A.R. nr. 18080: "*dat gezien de grote mobiliteit van een zeeschip, dat zich over de ganse wereld verplaatst van de ene haven naar de andere, de hoogdringendheid inherent is aan de aard van het onderpand van de vordering."*

57 M. Storme, *Rechter ter zee: : Beschouwingen over de tussenkomst van de rechter in scheepszaken, T.B.H.* 1985, 428.

58 Beslagr. Antwerpen, 26 april 1976, *Eur Vervoerr.* 1982, 540-541.

59 D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 21-23.

1468, een zienswijze die de Rechtbank te Gent en Brugge echter niet schijnen te delen[60].[61]

3.2 17 Zeevorderingen

Zoals supra gesteld worden de zeevorderingen (of zeerechtelijke vorderingen of ook nog maritieme vorderingen) opgesomd in het artikel 1468 van het Gerechtelijk Wetboek en zijn deze zowel limitatief als restrictief opgesomd, wat als gevolg heeft dat een aantal schuldvorderingen die men als zeevorderingen zou kunnen beschouwen mogelijkerwijs niet binnen deze limitatieve opsomming kan ingepast worden waardoor voor deze vorderingen geen bewarend beslag op het / een zeeschip gelegd kan worden. Belangrijk aan deze schuldvorderingen is dat zij steeds voortkomen uit of op zijn minst verband houden met het zee-avontuur. De littera (a tot en met q) van artikel 1468 Gerechtelijk Wetboek –de 17 zeevorderingen- zijn eigenlijk een kopie van wat in het Brussels Beslagverdrag van 1952 verstaan wordt onder de "zeerechtelijke vordering". De eerste veertien zeevorderingen – respectievelijk de littera a tot en met n- zijn van geldelijke-persoonlijke aard terwijl de laatste drie -de littera o tot en met q- zakenrechtelijke vorderingen zijn (zie infra).[62]

3.2.1 Littera a.

De eerste zeevordering betreft *"schade, veroorzaakt door een schip in geval van aanvaring of anderszins"*.[63] In dergelijke gevallen zal bewarend beslag gelegd worden bij een aanvaring tussen twee of meerdere schepen. De aanvaring wordt geregeld in de artikels 251 tot en met 256 van de Zeewet en maakt een onderscheid in de aanvaringen op basis van drie reeksen, namelijk de aanvaringen veroorzaakt door toeval of overmacht, aanvaringen waarvan de oorzaak twijfelachtig is en ten

[60] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987,27.
[61] Ibid.
[62] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 28.
[63] Art. 1, a. Brussels beslagverdrag 1952; art. 1468, a. Ger. W.

slotte de aanvaringen veroorzaakt door een fout ook wel de foutieve aanvaring genoemd.[64] De bespreking van de regeling zoals voorzien in de Zeewet zou ons hier echter te ver brengen, doch men kan concluderen dat de aanvaring veruit het meest duidelijke voorbeeld is van het volstaan van een loutere allegatie van de zeevordering [65] , zoals supra besproken werd. Het is immers zo dat de omstandigheden van het ongeval niet steeds direct duidelijk zijn en men het onderzoek zal moeten afwachten, het is dan vrij voor de hand liggend dat men beslag moet kunnen leggen –wat meestal het geval zal zijn bij een aanvaring- op het moment van de aanvaring, terwijl men inderdaad nog niet over een zekere zeevordering kan spreken. Zoals eerder gesteld, zal de beslagrechter de vereisten gestipuleerd in art. 1415 Ger. W. in principe niet laten gelden. De bepalingen inzake de aanvaring zoals deze te vinden zijn in het Wetboek 15 september 1807 Wetboek van Koophandel zullen onverminderd van toepassing zijn op de vergoeding die wordt uitgekeerd voor schade berokend aan schepen of de zich aan boord bevindende zaken of personen, aangericht door een ander schip bij de uitvoering van of het nalaten van de uitvoering van manoeuvres, door het niet nakomen van de reglementen[66] conform artikel 256 van de Zeewet. De schade veroorzaakt in zulke gevallen kennen dus een passieve oorzaak waarbij geen fysisch contact plaatsvindt. Buiten de aanvaring kent men ook de 'botsing', zijnde een schip dat contact maakt met een kunstwerk: oftewel alles wat geen ander schip is, met inbegrip van bijvoorbeeld vlottende voorwerpen die geen schepen zijn. In dergelijke situaties kan het beslag gelegd worden op vraag van de eigenaar van het 'kunstwerk', op het schip dat de schade eraan heeft toegebracht. Er mag geen twijfel over bestaan dat deze vordering enkel de materiële schade veroorzaakt door schepen ten gevolge van een aanvaring of anderszins regelt. De verjaring voor alle rechtsvorderingen betreffende aanvaringen bedraagt twee jaar na de gebeurtenis. [67] Echter een aanstelling van een deskundige in kortgeding zal er niet toe leiden dat de verjaring wordt geschorst.[68]

[64] Art. 251 Zeewet.

[65] Kh. Nouméa, 17 november 1979, *D.M.F.* 1980, 223 (ms La Bonita).

[66] Ingevoegd bij art. 2 Wet 12 augustus 1911, *B.S.*, 23 augustus 1911.

[67] Art. 270 lid 1 Zeewet.

[68] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 28-31.

3.2.2 Littera b.

Een tweede zeevordering heeft betrekking op het *verlies van mensenlevens of "lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of voortspruitend uit een scheepsbedrijf"*.[69]
Belangrijk bij dit type vorderingen is dat schuldige schepen hier hoofdelijk aansprakelijk zijn -in tegenstelling tot de vorderingen met slechts materiële schade waarbij schuldige schepen niet solidair worden gehouden- ten aanzien van derden voor schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens het recht van verhaal voor het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het vierde lid van dit artikel dragen moet (art. 251 Zeewet). Wanneer de slachtoffers van de aanvaring burgers zijn zal men een burgerlijke schuldvorderingen met betrekking tot het zee-avontuur bekomen.[70]
Tenslotte kan er opgemerkt worden dat net zoals de vorige zeevordering dezelfde artikelen van de Zeewet betreffende de aanvaring van toepassing zijn.

3.2.3 Littera c.

De derde zeevordering betreft deze voor hulp en berging.[71] De hulp en berging vormen samen de assistentie, die slechts verplichtend kan zijn in twee gevallen[72] en indien men deze hulp kan verlenen zonder ernstig gevaar voor het eigen schip, de bemanning of reizigers.[73] In het eerste geval is de kapitein –ongeacht wie schuld treft- verplicht hulp te verlenen na contact te hebben gemaakt met een ander schip, dus na een aanvaring.[74] Hij zal tevens het andere schip moeten informeren over de naam en thuishaven van zijn schip, evenals de bestemming waarheen het vaart en de bestemming waar het van onderweg is. Ten tweede bepaald artikel 265 van de Zeewet dat op elke kapitein de verplichting rust –wederom zonder het in gevaar

[69] Art. 1468, b. Ger. W.; art. 1, b. Brussels Beslagverdrag 1952.
[70] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 32.
[71] Art. 1468, c. Ger. W.; art. 1, c. Brussels Beslagverdrag 1952.
[72] [72] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 33.
[73] Art. 255 en 265 Zeewet.
[74] Art. 255 Zeewet.

brengen van eigen schip, bemanning of andere opvarenden- eenieder die men in zee en in levensgevaar aantreft, hulp te verlenen.

De assistentie bestaat dus uit twee componenten: de hulp en de berging. Toch moet er vastgesteld worden dat de Belgische wetgeving geen onderscheid kent tussen deze twee begrippen. Het Franse recht voorziet bijvoorbeeld wel in een juridisch onderscheid door te stellen dat berging slechts betrekking heeft op een wrak. Het artikel 257 en volgende van de Zeewet liggen echter in lijn met het Verdrag van 23 september 1910 inzake eenmaking van zekere regels in verband met hulp en berging op zee, dat evenmin voorziet in een onderscheid. De Beule en Leers omschrijven 'hulp' als "*bijstand geleverd aan een schip in nood*", hulp aan goederen en lading kan volgens hen dus niet worden geboden. De berging vereist volgens hen dan weer een bijkomend element, namelijk dat de staat van het schip, het voor de kapitein en bemanning –die zich al dan niet aan boord bevinden- onmogelijk maakt, de controle over het schip te behouden. De berging is toepasselijk op: het schip, de goederen, als op de achtergelaten lading[75]. Wat de wetgeving in België wel regelt is de verloning die voortkomt uit de hulp- en bergingsactiviteiten.[76]

Het betreft in casu Titel VIII –hulp en berging- van de Zeewet. In werkelijkheid is Titel VIII een integratie van de Conventie van Brussel van 23 september 1910 inzake hulp en berging op zee, in het nationale recht daar rechtbanken zich voorheen bedienden van gewoonten[77]. In deze Titel worden enkele voorwaarden gesteld waaraan men dient te voldoen wil men recht hebben op het assistentieloon.

Kort samengevat moet schip in nood verkeren, doch dit impliceert niet dat het schip verloren zou gaan zonder het verkrijgen van assistentie. Tevens mag het schip zich niet uitdrukkelijk en redelijk verzetten, bergingswerken die plaatsvinden ondanks het uitdrukkelijk en redelijk verbod van het geholpen schip zullen dus geen geldige zeevordering kunnen instellen. Een assistentieloon kan evenmin geëist worden

[75]C. Pissierens, "Hulp en Berging", *Noutilius*, Mei 1972, 169; , J.P. Vanhooft, *Gebundelde werken maritiem Recht en maritieme Verzekeringen,* 1ste ed., 1985, in eigen beheer, 83.

[76] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 33.

[77] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 99.

wanneer er een contractueel verband bestaat tussen de hulpverleners en het geredde schip, zo wordt de eigen bemanning dus uitgesloten van het recht op assistentieloon. Een andere bijzondere bepaling, specifiek voor sleepboten, bepaald dat deze slechts recht hebben op het assistentieloon wanneer zij "*buitengewone diensten hebben bewezen, die niet beschouwd kunnen worden als begrepen in de sleepovereenkomst* [78] *".* Aanvullend moet ook vermeld worden dat hulploon gerechtvaardigd is in de gevallen waar hulp heeft plaats gevonden tussen schepen behorend tot dezelfde eigenaar.[79]

Wat het geredde schip betreft kan men ook verwijzen naar de *'no cure, no pay'* clausule waarbij de assistentie een nuttig resultaat[80] moet hebben opgeleverd. Van dit beginsel kan evenwel afgeweken worden wanneer de assistentie werd verleend met het oog op de bescherming van het marien leefmilieu.[81]
Vermeldenswaardig daarbij is de LOF (Loyd's Open Form)-overeenkomst[82], die een SCOPIC-clausule bevat. Deze clausule bevat de garantie dat zelfs wanneer er geen dreiging voor het milieu ontstaat, de hulpverleners gegarandeerd vijfentwintig procent boven hun getarifeerde kosten ontvangen of tien procent boven hun werkelijke kosten.[83]

Inzake de LOF-overeenkomst moet gewezen worden op de toegeving erin vervat vanwege de kapitein dat zijn schip daadwerkelijk in moeilijkheden verkeerde. Een ondertekening ervan door de kapitein zal met andere woorden de latere betwisting van de gepresteerde diensten -als ware zij geen hulpverlening- bemoeilijken.[84]

---

[78] Arbitr. Uitspraak, 28 augustus 1974, *Rechtspr. Antw.* 1974, 239 (sleepboot Martine Letzer); Arbitr. Uitspraak, 2 april 1979, *Eur. Vervoerr.* 1981, 670 (sleepboot Catherine Letzer).

[79] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 101-102.

[80] Art. 12 Salvage verdrag 1989.

[81] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 101-102.

[82] Enkel in gevallen waar milieuschade dreigt in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden die niet tot de volle zee behoren (E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 102).

[83] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 101-102.

[84] J.P. Vanhooff, *o.c.*, p.89.

Met betrekking tot het hulploon heeft de wetgever voorzien dat geredde personen zelf geen vergoeding dienen te betalen aan hun redder(s).[85]
De berekening van de –billijke- hulplonen, assistentievergoedingen door de rechtbank zal rekening houden met een aantal factoren waarvoor verwezen wordt naar artikel 263 van de Zeewet. Logischerwijs bepaald dit artikel ook dat in geval van bedrieglijke praktijken het de rechter toekomt het loon van de bergers te beperken en zelfs te ontzeggen[86].

Tenslotte zullen alle rechtsvorderingen betreffende de betaling van hulploon en bergloon verjaren, twee jaar na de datum waarop de hulp- en bergingswerken zijn beëindigd.[87]

3.2.4 Littera d.

De vierde zeevordering *omvat de overeenkomsten betreffende het gebruik of de huur van een schip onder een charterpartij of anderszins*.[88] De bevrachtingsovereenkomst of huurovereenkomst waarbij de eigenaar zijn schip volledig verhuurt[89], wordt meestal geregeld in een charterpartij. Een bevrachtingsovereenkomst is een consensueel contract waardoor deze charterpartij niet noodzakelijk is daar een getuigenis of vermoeden kan volstaan als bewijs, doch de charterpartij blijkt in de praktijk de beste optie te zijn. Artikel 112 van de Zeewet bepaald dat "*wat in de overeenkomst niet bepaald is, wordt geregeld volgens het plaatselijk gebruik*". Verder zijn de wettelijke bepaling omtrent charterpartij of overeenkomst van scheepshuur terug te vinden onder Titel III van Boek II van het Wetboek van Koophandel. De bepalingen ervan zijn van suppletief recht, waardoor de partijen afwijkende regels kunnen opstellen. Doen zij dit niet dan zullen de regels onder Titel III van toepassing zijn. Het voorwerp van de charterpartij zal steeds het schip zijn. Dit moet verstaan worden als het gebruik van het schip waar voor de bevrachter, de vervrachter een vergoeding –de vracht- zal betalen. Wanneer dit niet gebeurd zal de vervrachter normalerwijs een vordering tegen de bevrachter instellen, die gesteund is op het

[85] Art. 264 Zeewet.
[86] Ingevoegd bij art. 3 wet 12 augustus 1911, *B.S.*, 23 augustus 1911.
[87] Vervangen bij art. 4 wet 12 augustus 1911, *B.S.* 23 augustus 1911; art. 270 Zeewet.
[88] Art. 1468, d. Ger. W.; art. 1, d. Brussels Beslagverdrag 1952.
[89] Beslagr. Antwerpen, Kamer 37, 29 april 1986 (ms Lotta) onuitg. A.R. nr. 13282.

eerder aangehaalde artikel 1468 littera d van het Gerechtelijk Wetboek[90]. Opnieuw kan hierbij een niet te verwaarlozen verschil –tussen de Franse en Nederlandse tekst- bemerkt worden wat de vertaling ervan betreft. Berlingieri is er namelijk van overtuigd dat enkel de overeenkomsten in naakte rompbevrachting –bevrachting met overgave van rederschap[91]- onder littera d kunnen worden verstaan. Hij maakt daarbij geen probleem van het feit dat de authentieke (Engelse) tekst het inderdaad over huur heeft in de brede zin van het woord zodat ook andere huur- of bevrachtingsovereenkomsten onder littera zouden passen. De overige bevrachtingsovereenkomsten zouden dan onder te brengen zijn in littera e[92].[93]

Dit onderscheid werd echter door de Belgische rechtspraak vooralsnog niet gemaakt. Wel staat het vast dat een schuldvordering steunend op een verbreking van een (ver)koopovereenkomst van een schip niet kan worden onder gebracht onder de bepalingen van artikel 1486 littera d van het Gerechtelijk Wetboek. Men voert daarbij aan dat: "*de charterpartij slechts een voornemen was dat wegens het uitblijven van de verkoop niet verwezenlijkt werd"*[94]*.* Ook de Franse rechtspraak is het met deze stelling eens daar het Hof van Beroep te Rouen vorderingen volgend uit het niet naleven van contractuele verplichtingen onder een verkoopovereenkomst van een schip niet kan inpassen in het artikel 1 van het Brussels Beslagverdrag 1952, respectievelijk in het Belgisch recht het artikel 1468 Gerechtelijk Wetboek oftewel de zeventien zeevorderingen. De verjaring voor rechtsvorderingen voortkomend uit een charterpartij zal drie jaar bedragen met ingang van de dag waarop de reis werd beëindigd conform Artikel 269 van de Zeewet.[95]

---

[90] Beslagr. Antwerpen, 22 oktober 1984 (ms Kapetan Pavlovie) onuitg. A.R. nr. 99957.

[91] De vervrachter stelt het schip onbemand en niet uitgerust ter beschikking van de vervrachter. (D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 36).

[92] Fr. Berlingerie, e.a., *Essays on maritime Liens and mortgages and Arrest of Ships*, C.M.I., 1984, 117.

[93] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 36-39.

[94] Beslagr. Antwerpen, 15 juli 1982 (Ponte Pedrido) onuitg. A.R. nr. 80548 bevestigd in beroep: Antwerpen, Vakantiekamer, 6 augustus 1982 (ms Ponte Pedrido) onuitg. A.R. nr. 1908/82.

[95] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 36-39.

3.2.5 Littera e.

Een vijfde type rechtsvordering betreft de overeenkomsten tot vervoer van goederen met een schip waarvan blijkt uit een charterpartij, een cognossement of anderszins.[96] De vervoersovereenkomst kan vastliggen in een charterpartij of in een connossement, het kan verder ook aangetoond worden uit de briefwisseling. Onder littera e vallen de betwistingen inzake het niet naleven van vervoersovereenkomsten, uitgezonderd de vorderingen betreffende verlies van of schade aan goederen.[97]

Het cognossement waarvan men -met *juris et de jure*[98]- aanneemt dat dit wordt uitgegeven door de kapitein en deze desgevallend aansprakelijk zal zijn voor de goederen waarvan hij het vervoer op zich neemt[99] bevat drie functies. Zo zal het document dienen als schriftelijkbewijs voor het aan boord brengen van de goederen op een bepaald schip. Er is dus een wezenlijk verschil met de bevrachtingsovereenkomst zoals supra besproken, waarbij het schip het voorwerp uitmaakt van de overeenkomst, terwijl in het geval van een cognossement de goederen voorwerp uitmaken van de overeenkomst. Het cognossement vormt verder ook de vervoertitel, het bewijst dat de vervoerder zich ertoe verbindt ten aanzien van de inlader, de goederen te vervoeren vanaf de gewenste locatie naar de in de overeenkomst bepaalde bestemming. Bij het afsluiten van het cognossement zijn alle voorwaarden gesloten tussen de inlader en de vervoerder geldig zolang deze niet indruisen tegen de openbare orde. De derde functie van het cognossement is de titel die het houdt om de goederen bij aflevering op te eisen. Naast het eerder besproken onderscheid van het verschil betreffende het voorwerp van de overeenkomst kan in diezelfde lijn opgemerkt worden dat het cognossement zich onderscheidt van de charterpartij doordat eerst genoemde het recht verstrekt aan de houder ervan, de goederen in ontvangst te nemen zoals gestel in artikel 89 van de Zeewet. Eveneens zal de houder van het cognossement diegene zijn die het recht heeft een vordering in te stellen naar aanleiding van het verlies of averij, zonder dat deze eigenaar van de goederen hoeft te zijn. Men moet wel controleren of de houder het cognossement

[96] Art. 1468 e Ger. W.; art. 1 e Brussels Beslagverdrag 1952.
[97] . De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 39.
[98] Wettelijk vermoeden.
[99] Art. 59 Zeewet; D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 40.

wel degelijk kan voorleggen en tevens moet men zich er van vergewissen of de houder weldegelijk deze titel mag voeren.[100]
Daarenboven bepaald artikel 90 van de Zeewet dat in de gevallen waar er schipbreuk geleden wordt of het schip een noodhaven moet binnenlopen, elke houder –gezien er meerdere kunnen zijn- van het cognossement alle rechten van de afzender kan uitoefenen.
Artikel 85 Zeewet regelt de vereiste gegevens in het cognossement, terwijl artikel 86 bepaald dat het document zal worden opgemaakt in vier originelen (een voor de kapitein, een voor de afzender, een voor de partij die de goederen ontvangt en een voor de reder). Er kunnen tevens meerdere cognossementen bestaan voor de ontvanger, deze zullen echter genummerd moeten zijn. Wanneer de goederen afgeleverd zijn door de zeevervoerder aan de houder van een originieel cognossement, heeft dit als gevolg dat de overige originele cognossementen nietig en zonder waarde zullen zijn.

Wanneer een zeevervoerder te maken heeft met een derde houder –die geen contractant was ten tijde van het afsluiten van de vervoersovereenkomst- zullen het vrij uitgebreide artikel 91 van de Zeewet en de Visby Regels hun toepassing kennen op de betreffende cognossementen.[101] De specificiteit van de materie laat echter niet toe dit verder toe te lichten in de context van het bewarend beslag op Belgische Zeeschepen.

Rechtsvorderingen voortvloeiend uit een cognossement zullen –zolang het geen vorderingen betreffende averij of verlies zijn- net zoals dit bij de charterpartij het geval is verjaren na drie jaar met ingang van de dag waarop men de reis heeft beëindigd.[102] Vorderingen tot levering van koopwaren verjaren een jaar na het eindigen van de reis.[103] Ook voor de vorderingen tot betaling van de vracht van het schip zal de verjaring inzetten een jaar na het eindigen van de reis (art. 270 lid 5 zeewet).[104]

[100] Ibid.
[101] Ibid.
[102] Art. 269 Zeewet.
[103] Art. 270 lid 9 Zeewet.
[104] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 41.

Tot slot dient men te wijzen op een arrest van de beslagrechter te Antwerpen waarin hij de werkzaamheden verricht door een stouwer niet als zeevordering wenst te beschouwen in de zin van artikel 1468 littera e, daar de stouwer geen zeevervoer aanbiedt[105]. De prestaties van stouwers en dergelijke werd evenwel voorzien in de herziening van het Brussels Beslag verdrag 1952[106] (waaruit artikel 1468 Ger. W. de bepalingen uit artikel 1 van het verdrag heeft overgenomen, zie supra). Er moet echter opgemerkt worden dat België deze herziening niet heeft bijgetreden.[107]

3.2.6 Littera f.

De zesde zeevordering betreft het verlies van of schade aan door een schip vervoerde goederen en bagage.[108]

Dit type averijvordering kan voortkomen uit goederenvervoer op basis van een charterpartij alsook onder cognossementen.[109]
Wat betreft het goederenvervoer bepaald artikel 167 van de Zeewet dat de reiziger als inlader wordt beschouwd ten aanzien van de goederen (dit zal veelal de bagage zijn) die hij aan boord heeft.

Wanneer men artikel 146 van de Zeewet ter hand neemt kan vastgesteld worden dat er twee soorten van averij door de wetgever worden onderscheiden, namelijk de gemene averij en de bijzondere averij. Artikel 147 Zeewet beschouwt de gemene averij als "*de buitengewone kosten en de schade opzettelijk gemaakt of toegebracht tot behoud en gemeen welzijn van het schip en lading. Alle andere averij is bijzondere averij.*"

Gezien de vorderingen wegens particuliere averij niet zeer uitdrukkelijk en uitgewerkt in de lijst van zeevorderingen is opgenomen moet men steeds nagaan of de

[105] Beslagr. Antwerpen, 22 februari 1979 (ms Chase III) onuitg. A.R. nr. 53855.
[106] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 42.
[107] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 188.
[108] Art. 1468 f Ger. W.; art. 1 f Brussels Beslagverdrag 1952.
[109] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 43.

vordering niet kan worden ingepast in de littera van artikel 1468 van het Gerechtelijk Wetboek.[110]

Zeevorderingen voortkomend uit particuliere averij aan lading zullen bijvoorbeeld onder littera f van artikel 1468 van het Gerechtelijk Wetboek te plaatsen zijn daar zij geen gemene averij –ook wel averij-grosse genoemd- zijn in de zin van artikel 147 Zeewet. De gemene averij wordt ondergebracht in littera g van artikel 1468 (zie infra).[111]

Wat de particuliere averij, toegebracht aan het schip betreft zal de zeevordering kunnen steunen op littera a, de schade veroorzaakt door een schip in geval van aanvaring of anderszins.[112]

De bijzondere averij wordt gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies veroorzaakt heeft (art 149 Zeewet).

3.2.7 Littera g.

De zevende zeevordering is deze voor averij-grosse[113], de gemene averij. Zoals reeds gesteld bepaald artikel 147 Zeewet wat men dient te verstaan onder dergelijke kosten en schade. Er zal wel voldaan moeten zijn aan drie voorwaarden wil deze schade en / of kosten als gemene averij worden beschouwd. De schade zal van stoffelijke aard moeten zijn en zal betrekking hebben op het schip of de lading ervan, anderzijds is de vordering ook mogelijk in geval van buitengewone uitgaven. Verder zal deze schade of de buitengewone uitgave moeten resulteren uit een gewogen beslissing die te beschouwen valt als zijnde vrijwillig. De schade zal of buitengewone uitgave zal bovendien in functie zijn van het gemeenschappelijk welzijn van schip en

[110] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 50.
[111] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 44-45.
[112] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 41.
[113] Art. 1468 g Ger. W.; art. 1 g Brussels Beslagverdrag 1952.

lading, ergo: er zal sprake moeten zijn van een gemeenschappelijk gevaar voor schip en lading[114].[115]

De Beule en leers bemerken dat de Zeewet inderdaad niet echt helder bepaalt of de materiële schade of de gedane buitengewone uitgave tot een een nuttig resultaat moet leiden[116]. Het artikel 156 Zeewet stelt dat wanneer het schip niettegenstaande werping vergaat, geen omslag plaats heeft, ofschoon er geen verdeling van de kosten zal zijn. Het artikel gaat verder met "*de geborgen goederen zijn niet gehouden tot betaling of tot vergoeding van de geworpen of beschadigde goederen*". Hieruit zou men kunnen afleiden dat de geredde goederen niet in de kosten van de verloren of beschadigde goederen zullen delen.
Wanneer men ook artikel 157 van de Zeewet consulteert kan geconstateerd worden dat wanneer het schip na de werping behouden wordt maar bij het vervolgen van de reis alsnog vergaat, de geborgen goederen zullen dragen in de werping voor hun waarde in de staat waarin zij zich bevinden.
Artikel 158 van de Zeewet bepaald daarna dat de geworpen goederen – logischerwijs- niet bijdragen in de vergoeding voor schade aan de behouden goederen. Tot slot besluit het artikel dat de goederen niet bijdragen in de vergoeding van het schip dat vergaan of onzeewaardig geworden is.
Zowel uit artikel 156 als 158 Zeewet blijkt dat bij het vergaan van het schip geen omslag plaats vindt, doch artikel 157 bemoeilijkt de interpretatie daar men onderscheid ziet in het direct vergaan en het gradueel vergaan van het schip na de werping. Het is duidelijk dat de Zeewet *an sich* niet de oplossing biedt op deze omstreden vraag[117]. Doch de regels van York en Antwerpen worden veelal gebruikt ter vervanging van de Zeewet daar de artikelen 147 tot en met 164 van Facultatieve aard zijn[118]. In dat opzicht kan verwezen worden naar het zesde blauwboek over de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht artikel 6.47 waarbij de averij-grosse

[114] J.P. Vanhooff, o.c., 94-95.
[115] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 46.
[116] Ibid.
[117] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 46.
[118] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 47.

wordt omgeslagen conform de regels van York en Antwerpen[119].

Wat betreft het binnenlopen van een (nood)haven wegens averij die blijkt voort te komen uit een eigen gebrek van het schip of die te wijten is aan de kapitein of aan de schepelingen, dan worden de kosten als bijzondere averij van het schip gerekend.[120] Er zal in zulke gevallen dus geen sprake zijn van averij-grosse.
Ook het werpen van deklading zal niet behoren tot de averij-grosse, de eigenaar zal volgens artikel 154, tweede lid van de Zeewet geen vordering tot omslag kunnen instellen en zal slechts verhaal kunnen instellen op niemand anders dan de kapitein.

De averij-grosse wordt gedragen door het schip, de goederen aan boord en het nettobedrag van de vracht, naar evenredigheid van hun waarde.[121]
De artikels 151 en 155 bepalen wie of wat uitgesloten wordt van bijdrage in de schade. Artikel 161 en 162 regelen op hun beurt de te volgen procedure bij de aangifte van een averij-grosse geval.

De verjaring van rechtsvorderingen wegens gemene averij, bedraagt een jaar na de dag van het voorval.[122]

3.2.8 Littera h.

Bodemerij vormt de achtste zeevordering.[123] Hoewel de relevantie ervan vandaag in vraag gesteld kan worden, was de bodemerij -een voorloper van de zeeverzekering- noodzakelijk om het zee-avontuur te financieren. In essentie werd geld geleend aan een reder ter financiering van zijn zeereis, waarbij deze na aankomst intrest betaalde aan zijn geldschieter. Kwam het schip echter niet aan -in de zin dat het gezonken was- werd de schuld kwijtgescholden. Het risico was dus vrij hoog wat dikwijls leidde tot woekerpraktijken.[124]

---

[119] Zesde Blauwboek over de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht p.156 (zie internetbron: http://www.zeerecht.be/Documenten/COMAR%20Blauwboek%206%20Vervoer.pdf).
[120] Art. 148 derde lid Zeewet.
[121] Art. 149 Zeewet.
[122] Art. 270 Zeewet.
[123] Art. 1468 h Ger. W.; art. 1 h Brussels Beslagverdrag 1952.
[124] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 51-52.

De beperkte relevantie van titel V (de bodemerij) in de Zeewet heeft veel te maken met het eronder ressorterende artikel 179, dat bepaald dat een lening op bodemerij enkel door de kapitein kan worden afgesloten voor de bekostiging van herstellingen of andere buitengewone behoeften van schip of lading, of voor vervanging van voorwerpen die door zeeongevallen verloren zijn gegaan. Bovendien moet in België de machtiging hiertoe worden verleend door de rechtbank van koophandel en in de gevallen waar het schip zich in het buitenland bevindt door de consul, vice consul of bij ontstentenis door de plaatselijke overheid. Een andere beperking opgelegd door de Belgische wetgever is deze voortkomend uit artikel 181 van de Zeewet die een verbod instelt op lenen op de winst die uit goederen wordt verwacht. In dergelijke gevallen zal de geldschieter slechts recht hebben op de terugbetaling van het kapitaal zonder enige rente. De beperkte reikwijdte op de bodemerij in de Belgische wetgeving zoals deze momenteel bestaat maakt dan ook dat dit type zeevordering zelden voorkomt[125].

De verjaring zal conform artikel 269 Zeewet verjaren door verloop van drie jaar, ingaande de dag dat de schuldvordering opeisbaar wordt.

3.2.9 Littera i.

Als negende zeevordering heeft men de sleepvaart.[126]

Littera c betreft de zeevordering voor hulpverlening (en berging), deze kan echter niet gelijkgesteld worden aan de sleepopdracht. Daarbij zal de onderscheidende factor, de staat waarin het schip verkeert, een doorslaggevende rol spelen. Immers wanneer een sleepopdracht wordt uitgevoerd zal het schip normalerwijs niet aan gevaar zijn blootgesteld, waar dit bij een hulpverleningsopdracht wel het geval is.[127]

[125] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 51-52.
[126] Art. 1468 i Ger. W.; art. 1 i Brussels Beslagverdrag 1952.
[127] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 52.

Een goede beschrijving van wat de sleepvaart inhoudt, kan gevonden worden bij De Smet. Hij beschrijft de sleepvaart als volgt: "*L'opération effectuée par un bâtiment pourvu d'une force motrice propre, dont la fonction consiste à tirer un autre bâtiment ou en objet fixe.*"[128]

De sleepvaart beschikt in België niet over een aansprakelijkheidsregeling, noch maken deze activiteiten voorwerp uit van een internationaal verdrag, waardoor de aansprakelijkheid feitelijk zal worden beoordeeld door de rechter.[129]
Belangrijk daarbij is een uitspraak van de Arbitrage rechtbank te Antwerpen, waarin men tot volgende conclusie komt met betrekking tot het sleepcontract. "*De sleepovereenkomst heeft niets gemeen met een vervoerscontract of met een bevrachtingsovereenkomst... Zij is een contract sui generis dat verband houdt met de verhuring van diensten ja zelfs met de aanneming van werken."*[130]
Tevens stelt men dat de slepende partij slechts gehouden is aan een inspanningsverbintenis en dus niet aan een resultaatsverbintenis.[131]
De verjaring voor zeevorderingen betreffende sleepvaart zal inzetten na dertig jaar.[132]

3.2.10 Littera j.

Loodsdiensten, ook wel de beloodsing wordt vertegenwoordigd door littera j in de oplijsting van de zeevorderingen.[133]
De Wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen (B.S., 5 januari) bepaald in artikel 3*bis*. § 1 dat er een organisator van een loodsdienst en daarnaast de loodsdienst bestaat. De eerste kan de openbare overheid en het havenbeheer die de loodsdienst inrichten of in concessie geven en desgevallend, de

[128] De Smet, W., De vormvereisten bij Revendicatie van in beslag genomen voorwerpen, *R.W.* 1973-1974,159 nr. 124.
[129] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 53.
[130] Arbitr. Uitspraak, 28 augustus 1974, *Rechtspr. Antw.* 1974, 239 (sleepboot Martine Letzer); Arbitr. Uitspraak 2 april 1979, *Eur Vervoerr.* 1981, 670 (sleepboot Caherine Letzer) aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 54.
[131] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 53.
[132] Ibid.
[133] Art. 1468 j Ger. W.; art. 1 j Brussels Beslagverdrag 1952.

concessiehouder van die dienst zijn. Daarnaast onderscheid men de loodsdienst. Deze wordt beschouwt als de dienst die een loods ter beschikking stelt van de kapitein van een zeevaartuig om hem als raadgever bij te staan. Daarnaast wordt onder de loodsdienst ook verstaan: iedere dienst die, inzonderheid door middel van radarwaarnemingen of peilingen van de voor zeevaartuigen toegankelijke wateren, inlichtingen of instructies aan een zeevaartuig geeft, ongeacht de fysieke aanwezigheid van een loods aan boord. Wat de aansprakelijkheid van de organisator van een loodsdienst inhoudt, kan gesteld worden dat deze niet rechtstreeks, noch onrechtstreeks aansprakelijk gesteld kan worden voor schade aan het geloodste schip of de erdoor veroorzaakte schade wanneer dit te wijten is aan een fout van de organisator of een lid van zijn personeel in de uitoefening van zijn of haar functie. De fout kan daarbij zowel ontstaan door een handeling of verzuim, doch dit veranderd niks aan de aansprakelijkheidsregeling van de loodsdienst krachtens Art. 3*bis* § 1. Het artikel bepaald verder dat de organisator van de loodsdienst evenmin aansprakelijk is voor schade te wijten aan een defect of gebrek in de apparaten om inlichtingen of informatie door te geven aan zeeschepen, toebehorend aan de loodsdienst of erdoor gebruikt worden. Het personeelslid die de schade toebrengt hetzij door zijn handelingen, hetzij door verzuim zal eveneens niet aansprakelijk gesteld kunnen worden tenzij de schade gevolg is van opzet of grove schuld.

In de gevallen waar de Belgische Staat de organisator is van een loodsdienst was de overheid niet aansprakelijk, aanvankelijk steunde deze these op de artikels 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek –respectievelijk hoofdstuk II, misdrijven en oneigenlijke misdrijven- dat enkel toepassing kent op private personen en later op basis van artikel 251 Zeewet dat de aanvaringen veroorzaakt door schuld van een schip regelt.[134] Kort samengevat bepaald dit artikel onder andere dat de kosten door het schip gedragen worden en dat deze aansprakelijkheid blijft bestaan in de gevallen waar de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, ook al is het gebruik van een loods verplicht.

[134] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 55.

Echter deze stelling werd teniet gedaan door het Cassatiearrest van 15 december 1983. Dit arrest, ook wel gekend als het Ore Prince-arrest, stelt de staat burgerlijk aansprakelijk voor de fouten van hun loodsen, zelfs voor lichtere fouten.[135]

Een goede samenvatting van het arrest wordt gegeven door Delwaide[136]. Kernachtig stelt hij dat: in gevallen waar een aanvaring plaats heeft, de volledige schade moet vergoed worden het schip, zelfs indien er een verplichte loods aan boord was. Voorts kan de eigenaar van het schuldige schip een vordering tot vrijwaring instellen tegen de loods die zich aan boord bevindt. Tevens wordt verwezen naar art. 5[137] van de Wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen om de assisterend rol van de loods te benadrukken, wat men op heden onder artikel 3*bis* § 1 van dezelfde Wet kan vinden. Doch deze assisterende rol van de loods en het feit dat de kapitien Meester is over de leiding en manoeuvres van het vaartuig, impliceert niet dat de kapitein met enig gezag over loods bekleed zou zijn waardoor er steeds moet nagegaan worden of de loods geen (lichte) fout heeft begaan. Tenslotte bemerkt Delwaide dat conform het arrest, de loods -indien deze een fout beging- de aansprakelijkheid van de Staat kan veroorzaken daar hij op dat ogenblik behoorde tot een door de Staat ingerichte openbare dienst die onder de uitsluitende bevoegdheid van de Staat viel.[138]

In de kantlijn van dit alles en met betrekking tot de loodsdiensten, is het interessant te wijzen op Decr. Vl. R. 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods (*B.S.*, 5 september 1995). Met name afdeling 5 –vaststelling en inning van de loodsgelden en andere vergoedingen- springt daarbij in het oog. Meer specifiek is het eronder toebehorende artikel 17 dat stelt dat men de in artikel 15 bepaalde goederen en kosten binnen een maand en in elk geval voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland, betaald dienen te worden door de gezagvoerders bij de door de Vlaamse regering

[135] Cass. 15 december 1983, *Rechtspr. Antw.* 1983/84, 203 met uitgebreide noot van L. Delwaide: *T.B.H*. 1984, 500; *R.G.A.R.* nr. 10845 (1984); *R.W.* 1984-1985, 1247.
[136] L. Delwaide, noot onder Cass. 15 december 1983, *Rechtspr. Antw.* 1983/84, 262-263.
[137] Dit artikel werd opgeheven voor het Vlaams Gewest bij art. 22 Decr. Vl. R. 19 april 1995, *B.S.*, 5 september 1995.
[138] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 56.

aangewezen ontvangers, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.[139]

Wanneer men niet in de daartoe voorziene termijn kan voldoen -aan de verplichtingen tot betaling of zekerheidsstelling, of in de gevallen waar men enig bedrag schuldig blijft aan de loodsdienst of het Vlaamse Gewest- kan een verbod op afvaart worden opgelegd. Het verbod op afvaart wordt van kracht na mededeling ervan door de betrokken dienst aan de gezagvoerder, de reder of zijn aangestelde. Om een dergelijk verbod op afvaart te handhaven kan de betrokken dienst beroep doen op de medewerking van havenkapitein diensten, de havenmeesters, de brug- en sluiswachters en de andere bevoegde ambtenaren.[140] Indien tegen het vaartuig waarop de vordering betrekking heeft, geen afdoend afvaartverbod kon worden uitgesproken, kan een zelfde verbod ook worden uitgesproken tegen elk zusterschip van het vaartuig waarop de vordering betrekking heeft, zelfs al is dit zusterschip[141] gereed om uit te varen.[142]

3.2.11 Littera k.

Littera k betreft de "*leveranties aan een schip van goederen of materiaal ten behoeve van de exploitatie of het onderhoud van het schip, ongeacht de plaats van levering".*[143]

De levering zal zoals de tekst het bepaald, aan het schip gebeuren zodat de exploitatie of het onderhoud ervan kan geschieden. Onder dergelijk leveranties kan men dan bijvoorbeeld verstaan: de levering van verf, olie en brandstof[144] aan het schip[145].[146]

---

[139] Art. 17 § 1 Decr. Vl. R. 19 april 1995.
[140] Art. 17 § 3 Decr. Vl. R. 19 april 1995.
[141] Voor de toepassing van dit artikel wordt onder zusterschip verstaan: elk vaartuig waarvan men redelijkerwijs kan vermoeden dat de eigenaar(s) of bevrachter, dezelfde of voor overwegend gedeelte dezelfde zijn als die van het vaartuig waarop de vordering betrekking heeft (art. 17 § 4 Decr. Vl. R. 19 april 1995).
[142] Art. 17 § 4 Decr. Vl. R. 19 april 1995.
[143] Art. 1468 k Ger. W.; art. 1 k Brussels Beslagverdrag 1952.
[144] Antwerpen, 12 juli 2010, Njw, 2011, 180; Gent, 31 mei 2010, NjW, 2011, 187; Antwerpen 19 maart 1996, R.H.A., 1998, 99; R.W., 1996-97, 467.
[145] Rouen, 19 juni 1984, *D.M.F.* 1985, 167 (ms Atlantic Mariner).

Ook wanneer er geen eigendomsoverdracht plaatsvindt kan men deze ter beschikking gestelde goederen of materialen beschouwen als leveranties, zo zal de huur van containers voor het zee transport ook onder de leveranties vallen, zelfs al zijn zij nog niet aan boord geladen[147]. Verder moeten de leveranties als normaal voor de exploitatie van het schip beschouwd kunnen worden. In die zin zullen zeer grote hoeveelheden sigaretten en dergelijke, ten aanzien van een te kleine bemanning voor de geleverde hoeveelheid niet als normaal kunnen beschouwd worden waardoor zij niet onder de leveranties kunnen vallen zoals bedoeld in artikel 1468 j van het Gerechtelijk Wetboek[148].[149]

Hoewel de diensten van een stuwadoor –zelfs aan boord van het schip- niet als leveranties mogen beschouwd worden[150], kan de stuwadoor wel een rechtsvordering onder littera k instellen voor diens geleverde materialen, noodzakelijk om de stuwage te verrichten[151].[152]

In de tekst wordt verder bepaald dat de plaats van levering geen invloed heeft op het al dan niet behoren van de levering tot punt k, de leveranties. Dit contrasteert met de vereisten die gesteld worden aan de zeevordering met betrekking tot de maritieme voorrechten en hypotheken (zie infra) die volgens artikel 23 § 1, 5° moeten voortkomen uit de overeenkomsten of handelingen gesteld door en binnen de wettelijke bevoegdheden van de kapitein wanneer deze zich buiten de thuishaven begeeft en deze overeenkomsten of handelingen bovendien noodzakelijk zijn voor het behoud van het schip of het verder zetten van de reis ervan, onverschillig of de

---

146 D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 57.

147 D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 57-58; Pres. Arr. Rb. Rotterdam, 29 juni 1984, S.S. 1984, 355 nr. 127 (ms River Jimini); Cf., Queen's Bench Division (Admiralty Court) 14 juli 1982, *LLR*. 1983, Vol. 2: Part 1(July) 63 (ms Sonia S).

148 Beslagr. Antwerpen, 1 februari 1974, *Rechtspr. Antw.* 1973, 345; Eur. Vervoerr. 1974, 277 (ms Calypso IV).

149 D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 57-58.

150 Beslagr. Antwerpen, 15 maart 1979, *Eur. Vervoerr.* 1980, 296 (ms Chase I).

151 De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 58.

152 D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 58.

kapitein wel dan niet eigenaar is van het schip en ongeacht de schuldvordering aan hem dan wel aan geldschieters, leveranciers of andere contractanten behoort.

Ten slotte kan vermeld worden dat alle zeevorderingen voor leveranties verjaren een jaar na de levering ervan, overeenkomstig artikel 270 van de Zeewet.

3.2.12 Littera l.

De twaalfde zeevordering betreft deze voor de bouw, herstelling of uitrusting van een schip of dokkosten.[153] Het betreft hier de werken aan het schip, uitgevoerd vanaf de bouw ervan waardoor dit soort zeevorderingen anders is dan deze onder littera k, hoewel het niet helemaal ondenkbaar is dat enige verwarring kan ontstaan, betreffende de exacte reikwijdte van de begripsomschrijving 'herstelling'. Uit de bestaande rechtspraak zou men kunnen aannemen dat volgende opsomming al zeker zeevorderingen zijn ressorterend onder littera l.[154] Het betreft in deze de vorderingen voortvloeiend uit het aanmonsteren van bemanning –inclusief de eraan verbonden kosten zoals daar zijn: geneeskundig onderzoek, werkkledij, en dergelijke meer; het expertiseren van schepen; de aankoop van kaarten en handboeken; de uitvoering van schilderwerken, het oliën van luikdeksels; het opstellen van registratiedocumenten en de aankoop van nieuwe apparatuur[155].[156]

Verder worden ook vorderingen tot betaling voor de bouw van schepen en vorderingen tot vergoeding van geleden schade ten gevolge van de verbreking van overeenkomsten tot het bouwen van een schip tot de zeevorderingen gerekend.[157]
Schuldvorderingen voortspruitend uit een kredietopening, toegestaan aan de reder, zullen niet onder littera l vallen, tenzij men de aanwending ervan voor de bouw, herstelling, uitrusting of dokkosten voldoende kan bewijzen[158]. Dit geldt eveneens

---

[153] Art. 1468 l Ger. W.; art. 1 l Brussels Beslagverdrag 1952.
[154] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 59.
[155] Antwerpen, Vakantiekamer, 6 augustus 1982 (ms Ponte Pedrido) onuitg. A.R. nr. 190882.
[156] D.De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 59-60.
[157] Beslagr. Antwerpen, 16 oktober 1978 (ms Hodo) onuitg. A.R. nr. 51.705; De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 60.
[158] Beslagr. Brussel, 24 oktober 1974, *Rechtspr. Antw.* 149 (ms Corinthean Trader).

voor de leveringen van materialen aan een scheepswerf, bestemd voor de bouw van een schip[159].[160]

Tenslotte kan men zich nog afvragen of de scheepshersteller naast de mogelijkheid tot het leggen van een bewarend beslag op het schip –in de context van littera l- ook nog een retentierecht geniet. Wanneer men Fagnart consulteert kan opgemerkt worden dat hij conform de wet[161] –die het in deze enkel heeft over een bewarend beslag op het schip- de mogelijkheid tot het uitoefenen van een retentierecht door de scheepshersteller uitsluit[162]. Lamine volgt deze these echter niet en poneert dat de scheepshersteller wel een retentierecht geniet bij toepassing van de *exceptio non adimpletti contractus*, ook wel het opschortingsrecht.[163]

3.2.13 Littera m.

Littera m heeft betrekking op de lonen van de kapitein, officieren of bemanning.[164] Het betreft met andere woorden de vorderingen ingesteld door de bemanning voor lonen en vergoedingen die onbetaald gebleven zijn, hoewel zij verplicht uit te keren waren door de rederij.[165].

Naast de bemanningsleden, komt het ook de erfgenamen-rechtsverkrijgers van een overleden zeeman toe, een vordering in te stellen voor achterstallig loon, zelfs het loon voor een volledige reis, wanneer de zeeman tijdens de duur van zijn contract komt te overlijden.[166]

---

[159] Beslagr. Dendermonde, 20 september 1992, *Eur. Vervoerr.*, 1993, 561.
[160]De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 60.; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 347-348.
[161] Meer bepaald verwijst hij naar het Brussels Beslagverdrag van 1952, littera a en b.
[162] J.L.Fagnart, "*Recherches sur le droit de rétention et l'exception d'inexception*". R.C.J.B. 1979, 19 nr. 11 voetnoot 48.
[163] Lamine, L., *Het retentierecht*: Recht en Praktijk nr. 3, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1982, 76-77 nr. 138 en 167 nr. 289; De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 60.
[164] Art. 1468 m Ger. W.; art. 1 m Brussels Beslagverdrag 1952.
[165] Beslagr. Antwerpen, 15 juli 1976 (ms Maris Voyazides) onuitg. A.R. nr. 37116;D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 61; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 348.
[166] Art. 57 Aanmonsteringswet Zeeschepen – Wet 5 juni 1928, *B.S.*, 26 juli 1928; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 348.

Alle rechtsvorderingen wegens betalingen van loon van officieren, matrozen en andere schepelingen verjaren een jaar na het beëindigen van de reis conform artikel 270 van de Zeewet.

3.2.14 Littera n.

Een ander type zeevordering, is deze voor de uitgaven van de kapitein en die van de verzenders, bevrachters of agenten voor rekening van het schip of zijn eigenaar.[167] Belangrijk is dat dit type vordering slaat op voorschotten ten behoeve van het schip of de eigenaar ervan en dat in de gevallen waar dit niet het geval is er bijgevolg geen geldige vordering onder littera n kan worden ingesteld. Zo zal de scheepsagent bewarend beslag kunnen leggen op een zeeschip voor voorschotten aan de stuwadoor betreffende de lonen van de havenarbeiders ten behoeve van de scheepseigenaar, zoals bijvoorbeeld het stand-by-loon dat de scheepsagent aan de stuwadoor heeft overgemaakt[168].[169]

Ongeacht deze uitgaven op zich geen zeevorderingen zijn, beoordeeld men ze in deze context als zijnde zeevorderingen[170] Ook de betaalde stuwage door de scheepsagent zal een maritieme vordering zijn conform littera n.[171]

Een belangrijk gegeven is dat betreffende artikel 1468 Gerechtelijk Wetboek, littera n en m "*… Il n'y a pas lieu de faire une discrimination suivant les créances dont remboursement est demandé par le consignataire, dès lors qu'elles sont effectuées dans l'intérêt de l'armateur."*[172] Het feit dat de oorsprong van de gemaakte uitgaven niet onderhevig is aan onderscheiding, zorgt er dan ook voor dat de lonen van de

---

[167] Art. 1468 n Ger. W.; art. 1 n Brussels Beslagverdrag 1952.
[168] Beslagr. Gent, 7 juni 1982 (ms Derby) onuitg. A.R. nr. 210/81 bevestigd in beroep te Gent, 31 maart 1983, *Rechtspr. Antw.* 1983/84, 77 (ms Derby).
[169] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 62-63; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 348.
[170] Beslagr. Antwerpen, 28 juni 1984, *Eur. Vervoerr.* 1985, 142 (ms Aegis Topic).
[171] Beslagr. Antwerpen, 28 juni 1984, *Eur. Vervoerr.* 1985, 142 (ms Aegis Topic).; De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 63.
[172] Rennes, 2 april 1973, *D.M.F.* 1973, 603 (ms Irini Matheos).

kapitein, bemanning en andere schepelingen die normaliter onder littera m (zie supra) vallen, wel onder littera n zullen vallen wanneer zij gefinancierd werden via voorschot door de scheepsagent[173].

3.2.15 Littera o.

De geschillen over de eigendom van een schip zijn eveneens zeevorderingen.[174] Echter wanneer deze vordering voortspruit uit een schadegeval veroorzaakt door een beweerde onjuiste clausule ('vrij en onbelast') in de koopovereenkomst van het schip en dit zonder eigendomsbetwisting, dan zal er geen sprake zijn van een zeevordering.[175]

Verder zijn ook de vorderingen van de vroegere eigenaar tegen de nieuwe eigenaar van een publiek verkocht schip, evenals de betwisting van de wettigheid van deze openbare veiling wegens benadeling in de prijs ten gevolge van een beweerd bedrieglijk handelen zal geen zeevordering zijn zoals bedoeld in littera o daar het een vordering gericht tegen een persoon betreft en zich niet leent de tot de erkenning van een eigendom[176]. Een vordering zal wel een zeevordering onder littera o zijn wanneer deze rechtstreeks betrekking heeft op de eigendom ervan.[177]

Net zoals littera p en q (zie infra) zal voor de vorderingen betreffende littera o, enkel beslag kunnen worden gelegd op het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft (art. 1469 § 1 Ger. W.).

3.2.16 Littera p.

---

[173] De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 63-64.

[174] Art. 1468 o Ger. W.; art. 1 o Brussels Beslagverdrag 1952.

[175] Beslagr. Antwerpen, 8 oktober 1981, *Eur Vervoerr.* 1985, 334 (ms Cuzco II); V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 348.

[176] Beslagr. Antwerpen 21 oktober 1980 (ms Joycelyne) onuitg. A.R. nr. 86800 en beroep hiertegen Antwerpen A.R. nr. 2201/80 (ms Joycelyne heet nu ms Panagia Mirtry Diotesa); zie ook: Beslagr. Antwerpen, Kamer 38, 20 februari 1987 (ms Achtar) onuitg. A.R. nr. 20305 (beroep A.R. nr. 604/87): een vordering tot schadevergoeding wegens –strafbare- feiten gepleegd naar aanleiding van de verkoop van een zeeschip is geen eigendomsvordering in de zin van littera o.

[177] Beslagr. Antwerpen, 11 januari 1985 (ms Proteus) onuitg. A.R. nr. 2005.; De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 65.

De voorlaatste zeevordering betreft deze voor de geschillen tussen, mede-eigenaars van een schip over eigendom, bezit, exploitatie of exploitatie-opbrengsten van dat schip[178] en zijn net zoals de vorige zeevordering een zakenrechtelijke inslag kennen[179].

Men moet zeer duidelijk stellen dat het desgevallend de betwistingen betreft die zich voordoen tussen mede-eigenaars van een zeeschip waardoor de betwistingen tussen de eigenaar van een zeeschip en de scheepsbeheerder als dusdanig niet tot littera p behoren.[180]

3.2.17 Littera q.

Ten slotte vormt de hypotheek of "*mortgage"* op een schip[181] de laatste (zeventiende) zeevordering. Supra werd reeds het verschil tussen zeeschepen en plezierboten aangehaald, deze onderscheiding is dan ook belangrijk inzake het vestigen van een maritieme hypotheek op een schip.
Zo kan men dergelijke hypotheken vestigen op het zeeschip –en eveneens op het binnenschip-[182], alsook op schepen in aanbouw[183] terwijl de pleziervaartuigen of –boten zonder commercieel doel en geen binnen- of zeeschip zijn niet vatbaar zijn voor een maritieme hypotheek[184]. Tenzij men het tegendeel kan bedongen worden, zal de scheepshypotheek ook het tuig en takelage, de machines en andere toebehoren, evenals de vracht omvatten[185].[186]

---

[178] Art. 1468 p Ger. W.; art. 1 p Brussels Beslagverdrag 1952
[179] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 65.
[180] Beslagr. Antwerpen, 27 november 2000, *R.H.A.*, 2001, 167; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 348.
[181] Art. 1468 q Ger. W.; art. 1 q Brussels Beslagverdrag 1952.
[182] Art. 25 lid 1 Zeewet; art 272 Zeewet.
[183] Art. 26 lid 2 Zeewet; art. 272 Zeewet.
[184]Chr. Engels, *Maritieme Voorrechten en Hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 35-36 met verwijzing naar A. Kluyskens, *Voorrechten en hypotheken in Beginselen van Burgerlijk Recht.* Deel VI, Antwerpen, 189 nr. 174.
[185] Art. 27 Zeewet.
[186]D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 67.

De maritieme hypotheek op het zeeschip kan enkel ontstaan door een overeenkomst tussen partijen, gezien een wettelijke scheepshypotheek onbestaande is[187], met uitzondering van de fiscale hypotheken, ingevoerd door bijzondere wetten na de wetswijziging van 10 februari 1908[188]. De scheepshypotheek kan gevestigd worden bij onderhandse akte (een authentieke akte is dus niet nodig maar wordt natuurlijk ook toegelaten) net zoals men onderhands de vaststelling kan doen van de afstand van hypotheek op de opheffing van beslag, ook wel bekend als zijnde de handlichting[189].
De hypotheek zal slechts geldig zijn wanneer zij gevestigd is op een welbepaald schip en tevens voor een welbepaalde som en omvat naast de hoofdsom ook de waarborg voor drie jaar aan interesten.
Artikel 31 van de Zeewet bepaalt dat de rang tussen de hypothecaire schuldeisers onderling bepaald wordt door de dag van de inschrijving -respectievelijk de dagtekening- en indien de hypotheken op dezelfde dag zijn ingeschreven, zal het volgnummer van de inschrijving bepalend zijn.
Niet behorend tot de zeevorderingen onder littera q zijn de schuldvorderingen van de borgsteller daar men deze inschuld als zijnde niet voortvloeiend uit de scheepshypotheek dient te beschouwen[190]

Artikel 23 van de Zeewet maakt dan weer melding van de voorrechten op zeeschepen, die men soms ook de internationale voorrechten heet. Bijzonder hieraan is dat in volgorde tussen de hypothecaire schuldeisers de voorrechten steeds voorrang kennen ten aanzien van de maritieme hypotheken en de pandstellingen op zeeschepen, rechtmatig volgens de nationale wetgeving verleend.[191]

---

[187] Art. 25 Zeewet; De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 67; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 349.
[188] Engels, C., *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 40 en volgende aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 67.
[189] Art. 33 Zeewet; art. 35 Zeewet; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 349.
[190] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 70.
[191] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 68.

Littera q heeft het naast de scheepshypotheken ook over de '*mortgage*' of vertaald naar het Nederlands: 'het scheepsverband'. Ofschoon het Belgisch recht de term 'scheepsverband' vreemd is –daar het een rechtsfiguur is uit het Angelsaksische zeerecht- werd het toch bekrachtigd in het Gerechtelijk Wetboek. De rechtspraak erkent de *mortgage* dan ook als "*een overeenkomst waarbij de ene partij aan de andere partij een zaak verpandt en waarbij de opbrengst van het verpande goed bij wijze van rente aan de schuldeiser ten goede komt zodat de verpande zaak als het ware "dood" is voor de schuldenaar".*[192] De mortgage kan bezit nemen van het schip wanneer het scheepsverband eisbaar is, evenals in de gevallen waar het recht voortspruitend uit de rechtsvordering gevaar loopt. Men kan dus stellen dat zelfs in de gevallen waar de schuldvordering geen zeevordering is een bewarend beslag mogelijk is wanneer aan het contract een scheepsverband is verbonden[193]. Aan de andere kant kan de '*mortgagor'* zich van deze situatie ontdoen door de *'mortgagee*' te vergoeden, wat in de meeste gevallen de gewenste situatie verondersteld wordt te zijn.[194]

Men onderscheidt de 'legal-' en de 'equitable mortgage'. De eerste toont gelijkenis met de hypotheek en vereist tevens inschrijving (zie infra). De Equitable Mortgage betreft een zakelijk recht (en vertoont verder slechts weinig overeenstemming met de hypotheek) dat ontstaat uit een wilsovereenkomst. Het zal in tegenstelling tot de hypotheek geen inschrijving, noch publiciteit vereisen.[195]

Wie een mortgage bezit kan een bewarend beslag leggen op het zeeschip, zelfs in de gevallen waar het geschil niet beheerst wordt door het Angelsaksische recht[196]

[192] Beslagr. Antwerpen 14 december 1977, Rechtspr. Antw. 1977-78, 277; bijgetreden in beroep en cassatie)
[193] Cass., 18 september 1981, *R.W.*, 1981-82, 1554; *Eur. Vervoerr.*, 1982, 395; *Rechtspr. Antw*., 1981-82, 424; *Arr. Cass*., 1981-82, 96.
[194] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 37; D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 68-69; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 349.
[195] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 69.
[196] Ibid.

Artikel 3, eerste lid van het Brussels Beslagverdrag van 1952 bepaald dat voor de zeevorderingen o, p en q onder diens eerste artikel er op geen ander schip beslag gelegd kan worden, dan op dat schip waarop de vordering betrekking heeft.
Doch artikel 10 b van het verdrag bepaald dat "*het recht om het eerste lid van artikel 3 niet toe te passen op het beslag dat binnen hun rechtsgebied is gelegd voor zeerechtelijke vorderingen, bedoeld in letter q van artikel 1."*
Hoewel het verdrag als dusdanig de mogelijkheid biedt om in de nationale wetgeving af te wijken van de principes in artikel 3, eerste lid kan vastgesteld worden dat dit in België niet de gang van zaken is. Artikel 1496 § 1 van het Gerechtelijk Wetboek bepaald zoals supra reeds werd aangehaald, dat voor de schuldvorderingen als bedoeld in artikel 1486, o, p of q, het beslag alleen gelegd kan worden op het schip waarop de vordering betrekking heeft.

Met betrekking tot de maritieme hypotheek dient opgemerkt te worden dat–gezien zij een zakelijk zekerheidsrecht betreffen- zij samen met de voorrechten een volgrecht kennen, waardoor de hypothecaire schuldeiser zijn recht kan vervolgen op het schip wanneer het zou overgaan in eigendom[197]. De ingeschreven hypotheek biedt op die manier dus een extra garantie aan de hypothecaire schuldeiser, naast de voorrang bij de uitbetaling op de niet bevoorrechte schuldeisers zoals supra reeds vermeld werd.

De scheepshypotheken zullen om tegenstelbaar te zijn aan derden echter wel moeten ingeschreven worden zoals de infra voorziene uiteenzetting hopelijk zal duidelijk maken.

3.3 Openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen[198]

"In beginsel zijn geen pleegvormen vereist om een geldige overeenkomst in verband met zeeschepen tot stand te brengen".[199]

[197] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 34.
[198] Gebaseerd op: E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 23-24; C. Engels, *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 7-10.

Een rechtsgeldige toestemming van de partijen zal met andere woorden dus volstaan,[200] het betreft alle akten en vonnissen die tot bewijs strekken van overeenkomst tot vestiging, tot overdracht, tot aanwijzing of tot teniet gaan van een zakelijk recht, dat geen voorrecht is, op een reeds gebouwd zeeschip of een in aanbouw zijnde zeeschip (art. 8 B. II, W. Kh. , hier steeds vermeld als 'Zeewet')[201] . Doch personen die de overeenkomst vreemd zijn hoeven deze niet te erkennen zolang deze niet is ingeschreven bij de hypotheekbewaarder. Om tegenstelbaar te zijn aan derden zullen bepaalde rechtshandelingen met betrekking tot zeeschepen dan ook moeten worden ingeschreven in een register –wat slechts kan na de registratie van het zeeschip (art. 11 Zeewet)- dat bewaard wordt door de hypotheekbewaarder te Antwerpen.[202] Somers merkt daarbij op dat de methode van openbaarheid niet berust op de naam van de eigenaar maar wel op de naam van het schip –wat opnieuw past binnen het concept van het schip als fictieve persoon zoals supra reeds melding van gemaakt-, via dewelke de volledige hypothecaire toestand ervan kan worden nagegaan.
De publiciteit of openbaarheid van de scheepsregisters wordt geregeld in het artikel 45, eerste lid van de Zeewet[203]. Het is van groot belang er op te wijzen dat de getuigschriften en afschriften, afgeleverd door de hypotheekbewaarder niets zeggen over de rechtsgeldigheid ervan of over het bestaan ven die zakelijke rechten. Ze stellen alleen het bestaan en de tegenstelbaarheid aan derden vast van die zakenrechtelijke stukken. De Belgische scheepshypothecaire documentatie is dan ook negatief waardoor men nooit een dergelijk getuigschrift kan gebruiken ter vervanging van een eigendomstitel van een schip.[204]

Men kan verschillende rechtshandelingen, waarvoor de inschrijving verplicht is onderscheiden. Hiertoe behoren onder andere alle akten onder de levenden zoals de

---

[199] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 23.
[200] Ibid.
[201] M. Storme, *Maritieme Voorrechten en Hypotheken,* Gent, Story-Scientia, 1985, 7.
[202] E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 23.
[203] G. De Latte, *Zakelijke rechten en hypotheken op schepen*, Mechelen, Kluwer, 2006, 54.
[204] G. De Latte, *Zakelijke rechten en hypotheken op schepen*, Mechelen, Kluwer, 2006, 56.

verkoop, ruil, schenking[205] , huwelijkscontracten wanneer zij een beding bevatten m.b.t. een schip[206]. Het mag duidelijk zijn dat -hoewel dit niet uitdrukkelijk in de wet wordt vermeld- overdrachten des doods, hetzij *ab intestat*[207], hetzij door testament niet voorwerp uitmaken van de openbaarmaking door inschrijving[208].
Daarnaast dienen ook de vonnissen waartegen de gewone rechtsmiddelen niet meer aangewend kunnen worden ingeschreven te worden. Het zijn de eisen die ertoe strekken ontbinding, herroeping, nietigverklaring van een onder het artikel 8 van de Zeewet ressorterende 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.[209]
Engels merkt trouwens op dat deze inschrijving veel analogie vertoont met de inschrijving zoals voorzien in artikel 3 van de Wet van 16 december 1851, houdende voorrechten en hypotheken, met het verschil dat deze inschrijving een zakelijk recht vaststelt dat geen voorrecht is[210]. De voorrechten kennen dan dus geen publiciteit, ze bestaan immers uit kracht van de wet.

Vervolgens komen ook de exploten van een bewarend beslag in aanmerking voor de inschrijving in het scheepsregister. Het gerechtsdeurwaardersexploot van het bewarend beslag wordt binnen de tien dagen –na de betekening ervan- ingeschreven in het scheepsregister dat gehouden wordt op het scheepshypotheekkantoor aldus artikel 1472 Ger. W. "*De inschrijving zal geschieden onder overlegging van het beslagexploot en van een gewaarmerkt afschrift aan de bewaarder. Indien het in beslag genomen vaartuig niet te boek is gesteld, bepaald de bewaarder zich ertoe van de overlegging der bedoelde bescheiden aantekening te doen in het register der neergelegde stukken, met dien*

[205] R.P.D.B., Tw. *Navire-Navigation,* nr. 64 aangehaald in C. Engels, *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 7.
[206] F. Aeby en A. Deceuninck, *Hypothèques et privilèges maritimes et fluviaux*, in *Répertoire Notarial*, 19. Aangehaald in C. Engels, *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 7.
[207] Ook bekend als de wettelijke erfopvolging.
[208] Smeesters, C. en Winkelmolen, G., *Droit maritime et droit fluvial,* Brussel, 1929, deel I, nr. 23; - R.P.D.B. Tw. *Navire-Navigation,* nr. 64.aangehaald in C. Engels, *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 8.
[209] Art. 9 Zeewet; C. Engels, *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 8.
[210] C. Engels, *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, 8.

verstande dat hij de inschrijving doet indien de teboekstelling later gevorderd wordt".[211]

Het bewarend beslag op een zeeschip dat reeds belast is met een bewarend beslag is zeker mogelijk en wordt tevens ingeschreven volgens artikel 1472.[212] Tot slot geldt de inschrijving , buiten gevallen van schorsing –zoals voorzien in artikel 1493- gedurende drie jaren te rekenen van de datum waarop de inschrijving werd gedaan (art. 1474 Ger. W.). Na het verstrijken van deze periode zal de het bewarend beslag van rechtswege ophouden gevolg te hebben en zal bijgevolg geen melding meer worden gemaakt in de getuigschriften die de hypotheekbewaarder afgeeft, tenzij in de gevallen waar de inschrijving is vernieuwd overeenkomstig de artikelen 1475[213] en 1493[214].

Naast de exploten van het bewarend beslag, zullen ook de exploten van het uitvoerend beslag de inschrijving vereisen. Immers wanneer een bewarend beslag op onroerende goederen of op zeeschepen en binnenschepen omzetting kent in een uitvoerend beslag, geldt de overschrijving of de inschrijving van het bevel voorafgaand aan de tenuitvoerlegging, als overschrijving of inschrijving van het exploot van uitvoerend beslag.[215] Dat bevel moet ten laatste binnen vijftien dagen worden overgeschreven of ingeschreven op het bevoegde hypotheekkantoor en de

---

[211] Art. 1472 Ger. W.

[212] Art. 1473 Ger. W.

[213] "*De schuldeiser die bewijst dat er gegronde redenen zijn om het beslag te handhaven, kan gemachtigd worden om het te vernieuwen, indien hij zulks aanvraagt ten minste vijftien dagen vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van dat beslag, op straffe van uitsluiting. De vernieuwing wordt gevraagd bij een met redenen omkleed verzoekschrift, in te dienen bij de rechter die het beslag heeft toegestaan door een advocaat of een gerechtsdeurwaarder en door deze ondertekend. Op dit verzoekschrift wordt beschikt binnen de in artikel 1418 bepaalde termijn. De beschikking die vernieuwing weigert, is niet vatbaar voor hoger beroep."* (art. 1475 Ger. W.)

[214] "*De vordering over de zaak zelf schorst de in de artikelen 1425, 1458 en 1459 gestelde termijnen tot de dag waarop de eindbeslissing van de rechter niet meer vatbaar is voor gewone rechtsmiddelen. Inzake bewarend beslag op onroerend goed en bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen heeft deze schorsing slechts plaats wanneer de vordering over de zaak zelf, voor het verstrijken van de geldigheidstermijn van het beslag, ingeschreven is op de kant van de overschrijving of van de inschrijving van het beslagexploot. Deze schorsing loopt ten einde bij het verstrijken van een termijn van drie jaren te rekenen van de inschrijving van de vordering, tenzij, vóór het verstrijken van die termijn, de inschrijving vernieuwd is voor een nieuwe termijn van drie jaar. De vernieuwing geschiedt op voorlegging, aan de hypotheekbewaarder, van een verzoekschrift in twee exemplaren, houdende nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving en van de oorzaak van de schorsing van de geldigheidsduur van het beslag, onverminderd de toepassing van artikel 90, tweede lid, van de wet van 16 december 1851, zo daartoe grond bestaat. Elke eindbeslissing die niet meer vatbaar is voor de gewone rechtsmiddelen en gewezen is op de vordering over de zaak zelf, wordt op verzoek van de meest gerede partij ingeschreven na de inschrijving van de vordering."* (art. 1493 Ger. W.)

[215] Art. 1497 Ger. W.

nauwkeurige aanduiding bevatten van de overschrijving of de inschrijving van het bewarend beslag dat in uitvoerend beslag is omgezet.[216] Tenzij het uitvoerend beslag volgt op een behoorlijk ingeschreven bewarend beslag, zal het exploot beslaglegging -conform de artikelen 1472-1474 van het Gerechtelijk Wetboek- moeten ingeschreven worden scheepsregister (art. 1552 Ger. W.). De inschrijving ervan zal –net zoals het bewarend beslag- drie jaar gelden vanaf de datum waarop de inschrijving plaats heeft, buiten het geval van schorsing (art. 1474 Ger. W.). Natuurlijk zullen ook de scheepshypotheken moeten worden ingeschreven zoals reeds gesteld werd[217].

3.4 Uitleiding: De maritieme vorderingen die aanleiding geven tot een bewarend beslag.

Na deze bespreking mag het ondertussen wel duidelijk zijn dat niet elke rechtsvordering kan leiden tot een bewarend beslag op een zeeschip. De vordering moet namelijk steeds te maken hebben met, of voorkomend zijn uit het zee-avontuur. In casu werden dan ook de 17 zeevorderingen oftewel de littera, ressorterend onder artikel 1468 Ger. W. -tevens een kopie van het Brussels Beslagverdrag van 1952, artikel 1- besproken die een vrij duidelijk kader scheppen betreffende de schade of kosten die men als een zeevordering kan beschouwen en met andere woorden aanleiding kunnen geven tot het 'aan de ketting leggen' het zeeschip.

Daarnaast werd ook meegegeven dat de houder van een zeevordering enkel de waarachtigheid van zijn vordering dient aan te tonen en dus een loutere allegatie zal volstaan. Deze souplesse ziet men verder als een noodzakelijkheid daar de beslaglegger veelal maar over een beperkt tijdsvenster beschikt (in die context kan ook verwezen worden naar de supra vermelde 'maritieme urgentie') om het beslag op het zeeschip te laten leggen, daar schepen slecht voor korte periodes in de haven

[216] Ibid.
[217] Daarnaast zullen ook de verzoekschriften ingediend en beschikkingen gewezen bij toepassing van art. 223en 1421 B.W., de vorderingen ten gronde, nadat een bewarend beslag gelegd werd en tot slot de overeenkomsten waarbij de hypothecaire schuldeiser gerechtigd is zich het bezit van het schip te doen toewijzen publiciteit vereisen. (C. Engels, *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985: zie inhoudsopgave).

aangemeerd liggen. Tegenover deze souplesse kan weliswaar de ‘tegenprestatie’ staan van de beslaglegger een zekerheid (zie infra: Tegenborgstelling) te stellen en moet hij deze bovendien stellen binnen een bepaalde termijn, wil het beslag niet nietig verklaard worden.

Tot slot werd in dit deel ook de openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen –zij het beknopt- besproken daar dit het belang van de inschrijving duidt enerzijds en vooral de gevaren betreffende voorrechten –die geen publiciteit kennen- voor andere schuldeisers duidelijk maakt.

In deze sectie werd zodoende gepoogd een antwoord te verschaffen op de onderzoeksvraag: welke rechtsvorderingen er aanleiding geven tot een bewarend beslag op –Belgische- zeeschepen?

4 HET DOEL VAN EEN BEWAREND BESLAG

Het bewarend beslag laat de schuldeiser toe, de schuldenaar te verhinderen zich van zijn vermogen dat als onderpand voor diens schulden strekt te ontdoen[218] en op die manier dus meer zekerheid in te bouwen inzake het recupereren van gedane inspanningen door de schuldeiser, voortvloeiend uit een verbintenis. Het bewarend beslag is aldus een voorlopige gerechtelijke maatregel die de rechten van de schuldeiser dient te beschermen[219].

In die zin laat het Belgische rechtsstelsel –in casu het Gerechtelijk Wetboek, vijfde deel, Titel II- de schuldeiser toe om elk vermogensbestanddeel van zijn schuldenaar, incluis een zeeschip, in beslag te nemen ter verzekering van iedere vordering, ongeacht de aard ervan.[220]

Echter voor het bewarend beslag inzake zeeschepen –respectievelijk hoofdstuk VII Ger. W.- moet vastgesteld worden dat het Brussels Beslagverdrag van 1952 een beperking vormt op de vorderingen die de schuldeiser kan instellen om een bewarend beslag op het zeeschip te verkrijgen, het betreft in deze de zeventien zeevorderingen. Een schuldeiser die met andere woorden over een vordering beschikt die daar niet toe behoort zal andere middelen dan het bewarend beslag moeten hanteren, wil hij zijn vordering gewaarborgd zien. Dit kan bijvoorbeeld door de toepassing van de regels betreffende het gemeenrecht inzake bewarende beslagen of via andere bewarende maatregelen.[221]

Artikel 8 van de hypotheekwet zegt dat "*de goederen van de schuldenaar strekken tot gemeenschappelijke waarborg voor zijn schuldeisers, en de prijs ervan wordt onder hen naar evenredigheid van hun vordering verdeeld, tenzij er tussen de schuldeisers wettige redenen van voorrang bestaan*". Het artikel 9 van de dezelfde wet bepaalt dat de wettige reden van voorrang de voorrechten en hypotheken zijn. Dit wil echter nog niet zeggen dat wanneer men een bewarend beslag –op een

[218] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 1.
[219] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 3.
[220] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 1.
[221] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 1-2.

zeeschip- legt er daarmee een voorrecht zal ontstaan in hoofde van de er op beslag leggende schuldeiser, aldus het Brussels Beslagverdrag 1952, artikel 10. Omgekeerd wil het dat wanneer er een bewarend beslag op een zeeschip gelegd wordt het wel mogelijk is dat de schuldvordering verbonden is met een maritiem voorrecht, wederom hoeft dit natuurlijk niet noodzakelijk zo te zijn. Wat de voorrechten betreft zal de verjaring inzetten na verloop van een jaar, uitgezonderd de schuldvorderingen wegens leveranties, waarvoor de termijn van zes maanden niet mag worden overschreden[222]. Het vijfde lid van artikel 37 Zeewet bepaald verder dat "*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 hoofdverblijfplaats heeft, wordt hiervoor gestelde termijn verlengd tot ten hoogste drie jaar te rekenen van het ontstaan van de schuldvordering*". Wat betreft deze verjaring kan verder gewezen worden op het feit dat de meeste maritieme bevoorrechte schuldvorderingen, zeevordering zijn waardoor er nog steeds de mogelijkheid bestaat om een bewarend beslag te laten leggen, ook wanneer het voorrecht zou zijn verjaard.[223]

Dat het bewarend beslag een voorlopige maatregel is ter bescherming van de rechten van de schuldeiser zoals supra aangehaald kan eveneens uit de procedure worden afgeleid. De beslagrechter zal immers de toelating tot bewarend beslag al dan niet toekennen aan de schuldeiser zonder daarbij de schuldenaar te consulteren (wat in zekere zin logisch is daar laatstgenoemde desgevallend voorbereidingen zou kunnen treffen die het beslag mogelijkerwijs zouden kunnen hinderen). Wanneer verzet wordt aangetekend, na het leggen van het scheepsbeslag, zal de beslagrechter nog kunnen oordelen of het bewarend beslag zal worden behouden of in het andere geval handlichting zal gegeven worden. Hij zal dit steeds doen zonder oordeel te vellen over de grond van de vordering.[224]

De maritieme voorrechten vindt men terug in de Zeewet onder hoofdstuk III, afdeling

[222] Art. 37, lid 2 Zeewet.
[223] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 2-3.
[224] Groetaers, M., Moeilijkheden in de Beslagprocedure, *R.W.* 1972, 501 aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 3 ; art. 1489, lid 2 Ger. W.

I, de voorrechten op zeeschepen.[225]

Het recht tot het bewarend beslag komt toe aan de hypothecaire-, de bevoorrechte- en de gewone schuldeiser. Tevens kan ook in het Brussels Beslagverdrag van 1952 geen restrictie betreffende de hoedanigheid van de schuldeiser gevonden worden. Het verdrag vermeldt in artikel 1, vierde lid enkel dat de schuldeiser een persoon zal zijn die het bestaan van een zeerechtelijke vordering te zijnen gunste inroept.[226]

Tot slot dient benadrukt te worden dat het bewarend beslag enkel tot doel kan hebben de latere gedwongen uitvoering –het uitvoerend beslag- mogelijk te maken, waardoor een bewarend beslag alleen maar zal kunnen voor de goederen die vatbaar zijn voor een uitvoerend beslag.[227]

4.1 Uitleiding: Het doel van het bewarend beslag

Wanneer men de onderzoeksvraag zou stellen wat de eigenlijke doelstelling van het bewarend beslag nu precies is, zou in de eerste plaats gesteld kunnen worden dat het een voorlopige gerechtelijke maatregel is die als doel heeft, de rechten van de schuldeiser te beschermen. Nog duidelijker gesteld zal het uitoefenen van het bewarend beslag de garantie moeten bieden aan de schuldeiser, dat zijn schuldenaar zich in afwachting van de procedure ten gronde (zie infra), zich niet zou ontdoen van de middelen die later het voorwerp van het uitvoerend beslag zullen uitmaken.

[225] Een heldere bespreking van de voorrechten vindt men eveneens terug bij E. Somers, *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, 28-33.
[226] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 4.
[227] Titel I Deel V Ger. W.; Baert, K. "Algemene Beginselen van Bewarend Beslag", *T.P.R.* 1980, 280 nr. 2.; D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 4.

5 VOORWERP VAN HET BEWAREND BESLAG

5.1 Het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft: het schadeberokkend zeeschip[228]

Het beslag mag overeenkomstig artikel 1469 § 1 van het Gerechtelijk Wetboek -ook wel artikel 3, eerste lid van het Brussels Beslagverdrag van 1952- worden gelegd op het schip waarop de vordering betrekking heeft en op enig ander schip toebehorend aan de eigenaar op het ogenblik van het ontstaan van de zeevordering waarop de inschuld betrekking heeft, zelfs als het schip klaar is om uit te varen en tot zolang het niet de volle zee heeft bereikt.[229]
Het schip behoort (of men veronderstelt dit toch) aan dezelfde eigenaar, wanneer alle eigendomsaandelen aan dezelfde persoon of personen toebehoren[230]. De rechtspraak voegt daar eveneens aan toe dat het hier weldegelijk de aandelen van het schip zelf betreft en dus niet de eigendomsaandelen van de vennootschappen-eigenaar(s)[231].

De geldigheid van het scheepsbeslag staat niet ter discussie, ongeacht de scheepseigenaar dan wel een andere persoon instaat voor de schuld[232]. Wat betreft de borgstelling, zal in de gevallen waar een scheepseigenaar borg staat voor een schuld van de bevrachter eveneens het scheepsbeslag geldig zijn[233]. Deze bepalingen betreffen een bijzondere afwijking van het gemeen recht, die men noodzakelijk acht voor maritieme vorderingen, daar de schuldeiser in de meeste

---

[228] Gebaseerd op D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 75 en V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 353-355.
[229] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 75; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013,353.
[230] Art. 1469 § 1, tweede lid.
[231] Beslagr. Antwerpen, 10 februari 1989, *Eur. Vervoerr.*, 1990, 50; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 355.
[232] Cass., 1 oktober 1993, *R.W.*, 1993-94, 357, concl. O.M.; *R.*Cass., 1993, 223, noot Van Haegenborgh, G.; *F.Rechtspr.*, 1993, afl. 18, 8; Cass., 10 mei 1976, *R.W.*, 1976-77, 1709; *Eur. Vervoerr.,* 1983, 768, noot De Paep, R.; Beslagr. Antwerpen, 10 mei 1984, *Eur. Vervoerr.*, 1985, 254; Gent, 12 januari 1988, *Eur. Vervoerr.,* 1988, 63, noot L.W.; Antwerpen, 16 januari 1991, *R.W.*, 1991-92, 1078, noot.
[233] Beslagr. Antwerpen 28 maart 1980, *Rechtspr. Antw.*, 1981-82, 187; Beslagr. Antwerpen, 24 maart 1988, *Eur. Vervoerr.*, 1988, 456.

gevallen slechts over een klein tijdsraam beschikt om voor zijn schuldvordering bewarende maatregelen in te roepen, waaronder het bewarend beslag [234].[235]

Dat men het scheepsbeslag kan uitoefenen op de schepen [236] van de scheepseigenaar, ondanks hij niet steeds de schuldenaar is maar hij in de feiten instaat voor de schulden van zijn bevrachter (weliswaar verbonden aan het zeeavontuur met schip van de eigenaar) is duidelijk. Het is echter maar de vraag of het bewarend beslag nog steeds geldig is wanneer het zeeschip van eigenaar verandert na het ontstaan van de vordering? Meestal werd dit in de rechtspraak beoordeeld als zijnde een legitiem beslag[237], in beperktere mate werd dan weer geoordeeld dat het bewarend beslag geen volgrecht zou hebben[238]. Uiteindelijk heeft het Hof van Cassatie geconcludeerd dat wanneer de eigendom van een schip overgaat er enkel bewarend beslag gelegd kan worden op het schip waarop de zeevordering betrekking heeft indien de hypothecaire of bevoorrechte schuldeiser beschikt over een volgrecht op dat schip[239]. Verder zal de nieuwe eigenaar van het schip het bewarend beslag slechts kunnen verhinderen indien hij kan aantonen dat de eigendomsoverdracht tegenstelbaar is aan de beslaglegger –en dus tegenwerpelijk is aan derden-, een aangelegenheid die het recht van de vlaggenstaat toebehoort[240]. Tenslotte zal het bewarend beslag op het schip waarop de vordering betrekking heeft, de enige mogelijkheid zijn voor vorderingen inzake de geschillen op

[234] Antwerpen, 17 januari 2011, *Eur. Vervoerr.,* 2011, 159.
[235] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 75; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 353.
[236] En voor sommige zeevorderingen slechts op het schip waarop de vordering betrekking heeft (zie supra).
[237] Beslagr. Gent, 18 juni 2002, *R.H.A.*, 2002, 160, noot; Brussel 21 september 2001, *R.H.A.*, 2001, 147, noot; Cass. Fc., 31 maart 1992, *R.H.A.*, 2003, 3; Beslagr. Antwerpen, 7 september 1984; *Eur. Vervoerr.*, 1985, 139; Beslagr. Antwerpen, 29 maart 1988, *Eur. Vervoerr.,* 1988, 485 en *Rechtspr. Antw,* 1988, 119.
[238] Gent, 8 september 1992, *T.B.H.*, 1994, 556.
[239] Cass., 27 maart 2003, *Eur. Vervoerr., 2003, 326;* NjW, 2003, 1074; *R.W.*, 2003-04, 900; *T.B.H.*, 2003, 624; Gent, 24 februari 2004, *R.H.A, 2006, 27;* zie ook artikel 9 van het Brussels Beslagverdrag van 1952 dat stipuleert dat "*niets in dit verdrag mag geacht worden een vorderingsrecht te scheppen dat, afgezien van de bepalingen van dit Verdrag, niet zou bestaan volgens de wet die het gerecht, bij hetwelk het geding aanhangig is moet toepassen*" en dat het Verdrag *"niet mag worden uitgelegd als zou het zakelijke rechten scheppen die niet hun bestaan ontlenen aan de hierboven bedoelde wet of aan het Verdrag betreffende de voorrechten op schepen en de scheepshypotheken, indien dit van toepassing is*".
[240] Gent, 8 februari 2011, *T.B.H.*, 2011, 498: Panama; niet tegenstelbaar – cassatieberoep tegen dit arrest afgewezen in Cass., 9 februari 2012, C.11.0486.N, www.cass.be.

het schip[241], de littera o, p en q van artikel 1468 Ger. W. (zie supra).[242]

Met betrekking tot de in infra vermelde 'andere zeeschepen' zal bij een bewarend beslag op het schadeberokkend zeeschip de persoonlijke aansprakelijkheid, noch de eigendom van het zeeschip van, van geen belang zijn. Er zal dus geen interconnectie bestaan tussen eigendom en persoonlijke aansprakelijkheid, wat bij een bewarend beslag op de zusterschepen net wel het geval is.[243]

5.2 Andere schepen dan het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft: de zusterschepen[244]

Wanneer men een bewarend beslag op een ander dan het schadeberokkend zeeschip wil leggen zal de scheepseigendom en de persoonlijke aansprakelijkheid bepalend zijn in tegenstelling tot de gevallen waar een bewarend beslag op het schadeberokkend zeeschip wenst te leggen.

Zoals eerder gesteld bestaat er de mogelijkheid om een bewarend beslag te leggen op elk ander schip toebehorend aan de personen die op het ogenblik dat de vordering ontstond, de eigenaar(s) waren van het schip waar de inschuld van afkomstig is[245]. Wederom dient er uitdrukkelijk op gewezen te worden dat het eigendom van het schip niet mag zijn overgegaan naar andere personen, wat wederom neerkomt op de these dat er geen volgrecht rust dan op de vorderingen die

[241] Het betreft de geschillen: over de scheepseigendom; over de mede-eigendom, het bezit of het beheer van het schip; over de rechten op de beheersinkomsten uit een schip in mede-eigendom en de geschillen met betrekking tot de scheepshypotheek of het scheepsverband (mortgage). (V.Van Herreweghe, Beslag Zakboekje 2013 p354-355; Art 1469, lid 1 Ger. W.).
[242] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 75-76. V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 353-355.
[243] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 80 en 103: de interconnectie tussen persoonlijke aansprakelijkheid en eigendom blijkt uit art. 7 van de Hypotheekwet.
[244] Gebaseerd op D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 76-78 , 94-102 en V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 355-356
[245] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 355.

bevoorrecht of met hypotheek gewaarborgd zijn[246].

Bij een beslaglegging van elk ander schip –vaak met de term 'zusterschip' aangeduid- zal het (zee)schip op het moment dat de vordering ontstaat niet noodzakelijk het eigendom van de schuldenaar moeten zijn, het volstaat in deze dat het schip op het ogenblik van het bewarend beslag de eigendom is van de schuldenaar. Dat de scheepseigenaar op het moment van beslaglegging op een hem ander toebehorend schip, geen eigenaar meer is van het schadeberokkendschip is daarbij van geen tel[247]. De eigendom van een Belgisch zeeschip bewijst men met een attest van de bewaarder van de scheepshypotheken te Antwerpen en moet door de beslaglegger worden aangetoond[248]. Daarenboven zal enkel de titel in het attest tegenwerpelijk zijn aan derden.[249]

Belangrijk daarbij is dat een schip slechts een zusterschip zal zijn wanneer alle aandelen tot dezelfde persoon of personen toebehoren, een regel die ook bekend staat als de sistershipclausule[250]. Daar scheepseigenaars vaak constructies maken waarbij elk schip juridisch gezien tot een afzonderlijke vennootschap behoort met als doel het beslag van zusterschepen onmogelijk te maken voelden en gezien de hoge mate waarin dergelijke *'one-ship companies'* geconfronteerd werden met de rechtspraak zouden de recht banken de eenheid van scheepseigendom[251] -in de praktijk- enigszins afgezwakt hebben, aldus de Beule en Leers.[252]

In de gevallen waar er mogelijkerwijs collusie[253] in het spel is tussen koper en

---

[246] Antwerpen, 30 oktober 1991, *Eur. Vervoerr.*, 1991, 774; *R.W.*, 1991-92, 886, Noot Van Haegenborgh, G.; Beslagr. Antwerpen, 17 december 1996, *R.W.*, 1997-98, 578.
[247] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 95.
[248] Beslagr. Antwerpen, 20 november 1986, *Eur. Vervoerr.*, 1987, 135.
[249] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 355.
[250] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 95.
[251] Pl. Manca, *International Maritme Law*, Vol. I, Antwerpen, 1970, 103.
[252] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, .96.
[253] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 98: "*Collusie veronderstelt een geheime afspraak hetzij om delictuele handelingen, hetzij om bedrieglijke handelspraktijken te verbergen en stoelt aldus op kwade trouw*" (Antwerpen, 26 maart 1984, *Eur. Vervoerr.* 1984, 662) en "*Hierbij volstaat het niet van loutere veronderstellingen uit te gaan*" (Antwerpen, Kamer 4, 3 oktober 1984 (ms Antacus) onuitg. A.R. nr. 1005/84 en A.R. nr. 1255/84).

verkoper zal het beslag onverminderd gelden, wanneer het zusterschip werd verkocht tussen het moment waarop de vordering ontstond en het moment waarop het bewarend beslag zou worden gelegd[254].

Evenzeer zal een bewarend beslag worden toegelaten op een schip waarop de vordering geen betrekking heeft en terzelfder tijd op papier althans geen eigendom van de schuldenaar van de maritieme vordering blijkt te zijn wanneer scheepeigenaar en schuldenaar in de realiteit een vereniging vormen. Dit kan omdat zij op dat moment de afgescheiden rechtspersoonlijkheid van de vennootschappen niet respecteren waardoor een latere revindicatie eveneens ongegrond zal zijn. De beslagrechter beoordeelde in casu dat gezien de fictie van de afgescheiden rechtspersoonlijkheid de doorbreking van de rechtspersoonlijkheid ten aanzien van derden zal volgen en deze derden desgevallend het schip als zusterschip kunnen beschouwen[255].

5.3 Bevrachtingsovereenkomst met overgave van rederschap

Het rederschap houdt hier in: het commerciële beheer van een schip. Men onderscheidt enerzijds de naakte romp-rompbevrachting –*'charter by demise'* of *bareboatcharter'*- wat een de facto overgave van het rederschap impliceert daar hij instaat voor lonen, proviand, brandstof, kortom alles kosten betreffende de exploitatie. Anderzijds heeft men de tijdsbevrachter die het schip huurt en afhankelijk van de clausule vervat in de overeenkomst al dan niet het rederschap bekomt.[256]

De hierboven geschetste situatie van een bewarend beslag op het schadeberokkend zeeschip gaat niet op voor een bevrachtingsovereenkomst met overgave van rederschap, de *'bareboat* charter'. Desgevallend zal de bevrachter-reder persoonlijk aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de schuldvorderingen die afkomstig zijn van het bevrachte zeeschip. Ondanks deze persoonlijke aansprakelijkheid kan een

[254] Beslagr. Antwerpen, 23 december 1985, *Rechtspr. Antw.,* 1987, 126.
[255] Beslagr. Antwerpen, 7 april 2011, *R.W.*, 2012-13, 153.
[256] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 83.

bewarend beslag op het bevrachte- of schadeberokkend zeeschip -dat dus niet tot de eigendom van bevrachter behoort- nog steeds mogelijk zijn overeenkomstig artikel 1469 § 2 van het Gerechtelijk Wetboek.[257] De afwijking die zicht stelt ten opzichte van § 1 van hetzelfde artikel is dat men naast het bewarend beslag te leggen op het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft, er geen bewarend beslag zal kunnen gelegd worden op enig ander schip dat toebehoort aan de scheepseigenaar[258]. De wetgever voorziet wel de mogelijkheid om beslag te leggen op de schepen toebehorend aan de gebruiker –de *bareboat charter*- van het schip waarop de zeevordering is ontstaan. Dit laatste zal dan ook het gevolg zijn van de persoonlijke aansprakelijkheid die rust op de gebruiker van het schip.
De beslagrechter heeft in zijn rechtspraak volgende zaken uitgesloten van de mogelijkheid erop een bewarend beslag te leggen: de andere schepen en eigendommen van de eigenaar van het schip en de andere schepen waarvan de gebruiker het rederschap heeft overgenomen en dus niet zijn eigendom zijn[259].

Verder beperkt artikel 1469 § 2 het toepassingsgebied van bovenstaande bepalingen tot "*alle gevallen waarin een andere persoon dan de eigenaar voor een zeeschuld instaat*". Dit zal moeten blijken uit de inhoud van de overeenkomst die werd gesloten tussen de bevrachter en eigenaar van het zeeschip voor de gevallen het een overeenkomst met overgave van rederschap betreft, of uit een andere titel in de andere gevallen[260].
Volgens het Hof van Beroep gaat het dan om de gevallen van bevrachting waarbij er geen overgave van rederschap plaatsvindt maar de bevrachter niettemin instaat voor de zeevorderingen. Desgevallend zal ook hier de mogelijkheid tot het leggen van een bewarend beslag op het schade berokkend schip bestaan.[261]

---

[257] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 76-77, 103-104; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 356-357.
[258] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013,356.
[259] Beslagr. Antwerpen, 4 mei 1976, *Eur. Vervoerr.*, 1977, 113.
[260] Beslagr. Antwerpen, 31 oktober 1974, *Jur. Anvers,* 1974, 234.
[261] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 83; Naast deze ruime interpretatie van art. 1469 § 2, lid 2 Ger. W., bestaat er ook een enge interpretatie die bepaald dat het bewarend beslag slechts kan op het schadeberokkend zeeschip lastens de bevrachter of een andere persoon wanneer er sprake is van overgave van rederschap (M. Quoibal, "Droit maritime étranger: Maroc", *D.M.F.* 1983*,* 315*;* Mansourah (Egypte), 15 maart 1969, *D.M.F.* 1971, 74 (ms Kalliopi-D-Lemos) en cf. Pesteldebord, P. en Bonnaud, J., *o.c.,* 65-66; Claringbould, M.H. en Baron Van Lynden, C.J.H., *o.c.*, 839 aangehaald in D. De Beule en P.

De beslagrechter bepaalde daarnaast ook dat een overeenkomst waarvan de titel suggereert dat een overgave van rederschap zal plaatsvinden maar waar eveneens uit de inhoud blijkt dat het nautisch beheer van het vaartuig in handen blijft van de scheepseigenaar, de supra vermelde bepalingen niet van kracht zullen zijn[262].
Deze bepalingen kunnen natuurlijk wel collusie in de hand werken wanneer scheepseigenaars hun schepen in bevrachting met overgave van rederschap laten gebruiken door een vennootschap die zelf geen schepen in eigendom heeft met als doestelling het beslag op zusterschepen te omzeilen. Desgevallend kan bij een collusie van vennootschappen alsnog een bewarend beslag op de zusterschepen van de scheepseigenaar gelegd worden[263]. Echter het loutere feit dat een scheepseigenaar bestaande schepen onderbrengt in afzonderlijke vennootschappen, vervolgens de naam van het schip wijzigt om daarna het beheer ervan toe te vertrouwen aan dezelfde manager wordt niet geacht een bewijs van bedrieglijke benadeling van de rechten van de schuldeiser in te houden waardoor de rechtspersoonlijkheid –van de vennootschap(pen)- niet kan doorbroken worden[264].

Wanneer men ten onrechte en dus foutief een bewarend beslag legt op een of meerdere schepen van de eigenaar -in de gevallen waarin duidelijk blijkt dat het schadeberokkend zeeschip bevracht werd met overgave van rederschap- kan de scheepseigenaar opheffing vragen van het beslag waarna dit ook zal moeten toegestaan worden wanneer hij het bewijs levert van de overeenkomst en dat hij inderdaad niet instaat voor de gemaakte zeeschulden[265] . Hoewel een onrechtmatig beslag veelal tot een schadevergoeding kan leiden[266] is het niet steeds zeker dat in dergelijke gevallen de eigenaar een vordering voor tergend en roekeloos beslag zal worden toegestaan en of de kosten gemaakt door de scheepseigenaar ten laste van

---

Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, .84).

[262] Beslagr. Antwerpen, 18 mei 1973, *Jur. Anvers*, 1973, 122; zie ook art. 1156 B.W.: *"Men moet in de overeenkomsten nagaan welke de gemeenschappelijke bedoeling van de contracterende partijen is geweest, veeleer dan zich aan de letterlijke zin van de woorden te houden".*

[263] Beslagr. Antwerpen, 3 oktober 1994, *Rechtspr. Antw.*, 1995, 378; Antwerpen, 1 februari 1994, 227, noot; Antwerpen 8 november 1985, *Rechtspr. Antw., 1987, 3;* Beslagr. Antwerpen, 29 oktober 1985, *Rechtspr. Antw.*, 1987, 69.

[264] Antwerpen, 16 september 2008, *Eur. Vervoerr.,* 2009, 170.

[265] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 78.

[266] Beslagr. Antwerpen, 20 november 1986, *Eur. Vervoerr.*, 1987, 135.

de beslaglegger kunnen komen te liggen.[267]
In die context kan onder meer verwezen worden naar de idee, die de Italiaanse delegatie poneerde op het C.M.I.-congres te Napels (respectievelijk het congres ter voorbereiding van Brussels Beslag verdrag van 1952). Volgens hen zou de publicatie van de overeenkomst de sleutel zijn in het al dan niet beoordelen of een bewarend beslag onder de bovenvermelde omstandigheden kan beschouwt worden als een tergend en roekeloos beslag. Daar publicatie niet direct een haalbare gedachte was zou men volgens de delegatie dan best het vermoeden hanteren dat de beslaglegger ter goede trouw handelt en dat dit vermoeden enkel kan weerlegd worden wanneer de scheepseigenaar van het in beslag genomen zeeschip kan bewijzen dat de beslaglegger wel degelijk op de hoogte was of op zijn minst diende te weten dat het zeeschip bevracht was met overgave van rederschap.[268]

5.4 De Omala-doctrine

Supra werd reeds verwezen naar het Hof van Beroep dat in de gevallen van bevrachting waarbij er geen overgave van rederschap plaatsvindt maar de bevrachter niettemin instaat voor de zeevorderingen eveneens de mogelijkheid tot het leggen van een bewarend beslag op het schade berokkend schip voorziet, in bijhorende voetnoot geduid als de ruime interpretatie van art. 1469 § 2, lid 2 Ger. W.
De ruime interpretatie die eveneens gevolgd werd door het Hof van Cassatie inzake de Omala Shipping-case, laat dus toe om in alle mogelijke gevallen het bewarend beslag te laten leggen op het schadebrokkend zeeschip, ongeacht de schuldenaar de eigenaar is, het een bevrachter met overgave van rederschap betreft, de bevrachting zonder overgave van rederschap werd afgesloten of het een andere persoon betreft[269] .
Het desbetreffende Cassatiearrest staat nu bekent als het OMALA-arrest. Het arrest volgt op de voorafgaande rechtspleging waarbij een scheepseigenaar een tegeneis

[267] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 78.
[268] Ibid.
[269] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987,
84-85.

instelde voor de schade die hij geleden had ten gevolge van een bewarend beslag op zijn zeeschip Omala, dat van die aard geweest zou zijn dat zij tergend en roekeloos was, daar er sprake was van overgave van rederschap van de Omala. De eisende partij betwiste de overgave van rederschap. De zeevordering betrof immers de levering van bunkerolie waarvan niet de scheepseigenaar maar wel de bevrachter de debiteur dient te zijn. Daaruit leidde de scheepseigenaar –zij het onterecht- af dat het beslag niet op het schadeberokkend schip –in deze de Omala- kon worden gelegd omdat ten gevolge van de overgave van rederschap zij niet de schuldenaar zou kunnen zijn. Het Hof van Cassatie volgde dan ook de ruime interpretatie van het Hof van Beroep in haar conclusie dat: "*Overwegende dat artikel 1469 § 2 Ger. W. niet afwijkt van de bepalingen van § 1 van dit artikel betreffende de inbeslagname van het schip waarop de zeeschuld betrekking heeft maar aanstipt enerzijds dat het beslag ook mag gelegd worden op de andere schepen waarvan de bevrachter met overdracht van het rederschap of de andere personen die voor de zeeschuld instaan eigenaar zijn en anderzijds dat wanneer bedoeld bevrachter of een andere persoon dan de eigenaar van het schip voor de zeeschuld instaat, beslag niet mag worden gelegd op de andere schepen van de eigenaar dan dat waarop de zeeschuld betrekking heeft*[270]*.* Het Hof volgde de redenering van de scheepseigenaar dus niet zoals hierboven werd uiteengezet waardoor men steeds het bewarend beslag op het schadeberokkend zeeschip kan leggen.[271] Ook de lagere rechtbanken volgen het Hof van Cassatie betreffende de zaak van de Omala.[272]

Tot slot dient men te stellen dat tot voor de Omala-zaak het niet zo vanzelfsprekend was om in alle gevallen een bewarend beslag te leggen op een zeeschip waarop de vordering betrekking heeft. Men schrijft 31 oktober 1974 wanneer de beslagrechter te Antwerpen in de Oakworh-zaak stelt dat wanneer er sprake is van een bevrachting zonder overgave van rederschap, er bijgevolg ook geen bewarend beslag kon gelegd worden op het zeeschip behalve in de gevallen waar men een zeevordering lastens

[270] Cass. 10 mei 1976, *Pas*. 1976, I, 969; *Arr.*Cass. 1976, 1008; *R.W.* 1976-1977, 1709; *Eur. Vervoerr.* 1983, 769 met noot van De Paep, R. ; *Rechspr. Antw.* 1979/80, 3 (ms Omala).
[271] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, . 80-85.
[272] Voor gelijkaardige rechtspraak zie: Beslagr. Gent, 27 juli 1983 (ms Yue Flower) onuitg. A.R. nr. 1271/83; Beslagr. Antwerpen, 10 mei 1984, *Eur. Vervoerr.* 1985, 254 (ms Cypriot Mariner); Beslagr. Antwerpen, Kamer 37, 9 december 1986 (ms Danbox) onuitg. A.R. nr.9743.

de scheepeigenaar bezit[273].

Voor een analytische bespreking van de Omala-doctrine wordt graag verwezen naar D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 80-94.

5.5 Opeenvolgend beslag

Het bewarend beslag is daarnaast ook mogelijk op het zeeschip waarop een reeds ter inschrijving aangeboden of een ingeschreven bewarend beslag bestaat.[274]
Echter eenzelfde partij mag slechts eenmaal beslag leggen op een schip voor dezelfde schuldvordering.[275] Wanneer na een eerste beslag op het zeeschip, een borgtocht of een zekerheid is gesteld, hetzij om de opheffing van het beslag te verkrijgen, hetzij om beslag te voorkomen zal het daaropvolgend beslag door dezelfde beslaglegger en voor dezelfde vordering, eveneens moeten worden opgeheven waardoor het schip dus wordt vrijgegeven.[276] De beslaglegger kan hiervan afwijken wanneer hij kan bewijzen dat "*de borgtocht of de zekerheid algeheel was vrijgegeven voor het nieuwe beslag of dat er een andere geldige reden bestaat om dit* –het beslag- *te handhaven.*[277] Zo zal inderdaad het tweede beslag moeten worden opgeheven wanneer bij het eerste beslag of ter voorkoming van het eerste beslag een zekerheid werd gesteld.[278]
Het verbod op een opeenvolgend beslag geldt evengoed voor een beslag of poging daartoe, door dezelfde schuldeiser met dezelfde vordering op een ander schip toebehorend aan de eigenaar van het eerste in beslag genomen schip.[279]
Het verbod kan evenmin worden ontweken door een derde te subrogeren opdat deze

[273] Beslagr. Antwerpen, 31 oktober 1974, *Rechtpr. Antw.* 1974 234 (ms Oakworth); Gelijkaardige rechtspraak zie: Beslagr. Antwerpen 18 mei 1973, *Rechtspr. Antw.* 1973, 122 (ms Alida Gorthon).
[274] Art. 1473 Ger. W.
[275] Art. 1469 § 3 Ger. W.; D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 107.
[276] Art. 1469 § 3 Ger. W.
[277] Ibid
[278] Beslagr. Antwerpen, 22 oktober 1984 (ms Kapetan Pavlovic) onuitg. A.R. nr. 99957.
[279] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 108.

een tweede of elk ander volgend beslag zou kunnen leggen,[280] daar men bij de subrogatie de rechten zal uitoefenen van de oorspronkelijke schuldeiser.[281]

Conform artikel 4 van het Brussels Beslagverdrag van 1952 zal de beoordeling of er al dan niet een voldoende andere reden (zie supra) was om een tweede beslag te kunnen rechtvaardigen, uitsluitend de bevoegdheid zijn van de rechter de (verdags)staat waar het tweede beslag gelegd is.[282]

De verbodsregelingen voor het leggen van een tweede beslag gelden echter alleen maar voor dezelfde schuldvordering door eenzelfde schuldeiser. Zo zal een tweede beslag niet kunnen worden geweigerd wanneer men het beslag wenst te leggen voor een andere zeevordering, louter omwille van het feit dat reeds een eerder beslag gelegd werd op het schip voor een andere zeevordering.[283]

Voor wat de verbodsbepalingen betreft kan men de functie ervan toeschrijven aan de wil van de wetgever om de continuïteit van het zeevervoer te garanderen door het verhinderen van opeenvolgende beslagleggingen in verschillende havens.[284] De uitzonderingsbepalingen aan de andere kant, garanderen dan weer de billijkheid ten opzichte van de schuldeiser, die mogelijkerwijs zou kunnen voortvloeien uit de onmogelijkheid een tweede beslag te leggen.[285]

Doch de verbodsbepaling van artikel 1469 § 3 Ger. W. zal niet van toepassing zijn wanneer de beslaglegger de toestemming heeft een beslag te leggen maar de deurwaarder desalniettemin een materiële fout maakt betreffende de identiteit van scheepseigenaar bij de betekening van het exploot. Men kan desgevallend een nieuw exploot betekenen zolang de scheepseigenaar geen borgtocht of zekerheid heeft gesteld. Er is met andere woorden een tweede rechtzettend beslagexploot mogelijk die zich beroept op de oorspronkelijk bekomen toelating om op het schip

[280] C.M.I. Naples 1951, *o.c.*, 128.
[281] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 108.
[282] De Beule en Leers p 108.
[283] Rouen, 24 september 1981, *T.F.R.* 1981, December nr. 4, 147 (ms Johan Sky).
[284] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 110; Beslagr. Antwerpen, 20 februari 1975, *Rechtspr. Antw.* 1974, 324 (ms Veliko Tirnovo).
[285] J.T. Asser, *o.c.*, 777 ; zie ook C.M.I., Naples 1951, *o.c.*, 262-268.

beslag te leggen.[286]

Een tweede beslag zal eveneens kunnen, wanneer het eerste beslag als niet bestaande wordt aanzien ten gevolge van het laattijdig stellen van de zekerheden – opgelegd door de rechter en eveneens gekoppeld aan de toestemming voor een dergelijk beslag te leggen- door de beslaglegger.[287]

De som waarvoor een tweede beslag werd toegestaan kan in mindering worden gebracht met de som waarvoor reeds een waarborg werd gesteld naar aanleiding van het eerste beslag, een tweede beslag waar de bemanning als beslaglegger optreedt maar waarvoor een gedeelte van de geëiste vergoedingen reeds voorwerp uitmaken van een door de rederij verstrekte waarborg bij het eerste beslag zal in theorie dus verminderd kunnen worden met de waarborg gesteld bij het eerste beslag.[288]

Het nieuwe beslag zal tot slot worden ingeschreven zoals het oorspronkelijke beslagexploot. Het doel van deze inschrijving is het veilig stellen van de belangen van andere schuldeisers. Naast het doel om door het bewarend beslag een borgstelling of zekerheid te bekomen, zal de latere beslaglegger zich tevens tegen een mogelijke vervreemding of hypotheekstelling op het schip beschermen, zolang zijn beslagexploot niet vervallen is. Schuldeisers die echter niet beschikken over een ingeschreven beslag, zijn niet beschermt tegen de vervreemding of hypotheekstelling.[289]

5.6 Uitleiding: het voorwerp van het bewarend beslag

Uit het voorgaande kan aldus besloten worden dat men steeds een bewarend beslag kan leggen op het schadeberokkend zeeschip, zodoende de een van de zeventien

[286] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 110.
[287] Art. 1467 Ger. W.
[288] Beslagr. Antwerpen, Kamer 38, 21 november 1986 (ms El Amaan) onuitg. A.R. nr. 18080.
[289] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 365; Art. 1478 Ger. W.

zeevorderingen afkomstig van het zeeschip in kwestie te verzekeren.[290] Uit de literatuur blijkt duidelijk dat dit beslag onder alle omstandigheden mogelijk is en dat het daarbij niet uitmaakt of de bevrachter of de scheepseigenaar nu verantwoordelijk is voor de gemaakte zeeschulden waardoor men een bewarend beslag niet kan laten opheffen buiten de gevallen waarin er sprake is van een eigendomsoverdracht. In dat geval zal de nieuwe eigenaar van het zeeschip het bewarend beslag slechts kunnen verhinderen wanneer het een eigendomsoverdracht betreft die tegenstelbaar is aan de beslaglegger en dus ook tegenwerpelijk aan derden zal zijn. Daarnaast zal ook in de gevallen waar de beslaglegger tergend en roekeloos beslag heeft laten leggen op het schadeberokkend zeeschip, de mogelijkheid bestaan het bewarend beslag op te laten heffen en al dan niet een schade vergoeding te eisen (zie infra).
Echter men kan ook bewarend beslag leggen op andere schepen dan op het schadeberokkend zeeschip, behalve wanneer de eigendom is overgegaan (wat geduid werd als het feit dat er geen volgrecht rust dan op de vorderingen die bevoorrecht of met hypotheek gewaarborgd zijn).

Daarbij werd opgemerkt dat een bewarend beslag op de zusterschepen van de eigenaar van het schadeberokkend zeeschip niet mogelijk zal zijn waar men een bevrachting met overgave van rederschap kent maar dat men desgevallend wel de schepen in eigendom van de bevrachter in beslag zal kunnen nemen, waarbij men in geen geval de overige schepen die bevrachter gebruikt zonder dat deze schepen zijn eigendom zijn voor ogen heeft.
Uit dit alles mag blijken dat wanneer men te maken heeft met bewarend beslag op het schadeberokkend zeeschip, de persoonlijke aansprakelijkheid, noch de eigendom van het zeeschip van geen belang zijnen dat er dus geen interconnectie bestaat tussen eigendom en persoonlijke aansprakelijkheid, terwijl dit net wel het geval zal zijn bij het bewarend beslag op een zusterschip en eveneens op de schepen die tot de eigendom behoren van de bevrachter wanneer deze met een ander schip op basis van overgave van rederschap een zeevordering veroorzaakt.
Verder werd de Omala-doctrine besproken, wat de eigenlijke toepassing van de

[290] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 79.

huidige regeling voor wat betreft het voorwerp van het bewarend beslag bevestigd[291]. Tot slot werd ook aangetoond dat meerdere schuldeisers hun vordering kunnen veiligstellen door het leggen van een bewarend beslag op een schip dat reeds is bezwaard met beslaglegging.

Hiermee moet alvast duidelijk zijn welke zeeschepen vatbaar zijn voor een bewarend beslag en lijkt de onderzoeksvraag met betrekking tot het voorwerp van het bewarend beslag althans te zijn afgerond. In wat volgt komt de methodiek aan bod die noodzakelijkerwijs zal moeten gevolgd worden, wil men een zeeschip ook daadwerkelijk in beslag nemen.

[291] Zo kan de toepassing van het Omala-arrest nog steeds in de huidige rechtspraak worden terug gevonden zie bijvoorbeeld: Hof van Cassatie 31 oktober 2008 c.06.0604.n/2.(ms le blanc).

6 PROCEDURE VOOR HET LEGGEN VAN BEWAREND BESLAG OP EEN ZEESCHIP

6.1 De toelating van de beslagrechter tot het leggen van een bewarend beslag op het zeeschip

Vooraleer over te gaan tot het indienen van een verzoekschrift dat noodzakelijk zal blijken (zie infra) om een bewarend beslag op het zeeschip te bekomen, moet men zeker zijn waar het (zee)schip zich bevindt wil men de juiste instanties aanspreken voor de beslaglegging.
Wederom moet in de eerste plaats het Brussels Beslagverdrag van 1952 worden geraadpleegd, meer bepaald het artikel 2. Daar leest men dat de locatie van het schip inderdaad een belangrijke factor is, daar een schip dat de vlag voert van een Verdragsluitende staat slechts onderhevig kan zijn aan beslaglegging[292] wanneer het zich begeeft binnen het rechtsgebied van een Verdragsluitende Staat. Wanneer een dergelijk zeeschip zich dus bevindt in de territoriale wateren van een Verdragsstaat dan zal het zich in het rechtsgebied van die Staat bevinden.[293]
Wat het rechtsgebied betreft kan verder gewezen worden op artikel 1467 Ger. W. waarin bepaald wordt dat "*de rechter kan toestaan dat bewarend beslag wordt gelegd op zeeschepen en binnenschepen die zich in het rechtsgebied van de rechtbank bevinden*".

Echter de rechtspraak leert, dat de beslagrechter reeds bevoegd is een toelating tot beslag te verlenen op het moment dat het (zee)schip nog niet in het rechtsgebied van zijn rechtbank verblijft maar zich wel in het rechtsgebied zal bevinden op het ogenblik van het leggen het bewarend beslag. De bevoegdheid van de beslagrechter wordt immers bepaald door het tijdstip waarop de beslaglegging wordt uitgevoerd en dus niet door het tijdstip waarop de toestemming van de beslaglegging werd toegekend.[294]

[292] Art. 2 van het verdrag bepaalt verder dat men een schip enkel krachtens een zeevordering in beslag kan nemen.
[293] E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht,* Mechelen, 2010, 87.
[294] Beslagr. Antwerpen, 4 mei 1976, *Rechtsrp. Antw.* 1975/76, 164 (168) (ms Volta Wisdom); Eur. Vervoerr., 1977, 113; Antwerpen, 12 december 1995, *Eur. Vervoerr.*, 1996, 123; D. De Beule en P.

De Beslagrechter te Antwerpen zal territoriaal bevoegd zijn, tot het verlenen van toelating voor een bewarend beslag op een zeeschip dat zich in de Belgische Exclusief Economische Zone (hierna EEZ) bevindt. Dergelijk gevallen vereisen een zeer precieze formulering van de beslagtoelatende beschikking [295] daar een beslagtoelating binnen het gerechtelijk arrondissement Antwerpen geen toelating geeft voor een beslag binnen de Belgische EEZ.[296]

Wat de eigenlijke procedure betreft stipuleert het Brussels Beslagverdrag van 1952 in artikel 4 en artikel 6, laatste lid, dat de Verdragsluitende Staat zelf de procedure die gevolgd dient te worden voor de bevoegde rechtsmacht of rechter om te komen tot een beslag bepaald.
De Belgische wetgever voorziet in artikel 1395 Ger. W. dat alle vorderingen betreffende bewarende beslagen worden gebracht voor de beslagrechter, die tevens deel uitmaakt van de rechters benoemd in de Rechtbank van Eerste aanleg.[297] Op een vreemd schip zal in België dus eveneens slechts beslag kunnen gelegd worden wanneer men de procedureregels -zoals deze beschreven zijn in de Belgische wetgeving- volgt.[298]

Artikel 1395 Ger. W. bepaald verder nog dat vorderingen worden ingesteld en behandeld zoals in kort geding, behalve in die gevallen waarin de wet bepaalt dat zij worden ingesteld bij verzoekschrift.
De vordering voor het leggen van een bewarend beslag -op een zeeschip- zal zoals de wet bepaald in artikel 1026 Ger. W. ingesteld worden door middel van een (eenzijdig) verzoekschrift dat gericht is aan de beslagrechter en dat op straffe van nietigheid ondertekend moet zijn door een advocaat. Het verzoekschrift vermeldt verder –op straffe van nietigheid: de dag, de maand en het jaar; de naam, de voornaam, het beroep en de woonplaats van de verzoeker en in voorkomend geval de naam, de voornaam, de woonplaats en de hoedanigheid van zijn wettelijke

---

Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 113; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 350.
[295] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 350.
[296] Antwerpen, 8 september 2003, *Eur. Vervoerr.*, 2005, 247.
[297] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 114.
[298] Ibid.

vertegenwoordigers; het onderwerp en in het kort de gronden van de vordering; de aanwijzing van de rechter die ervan kennis moet nemen.[299] Hoewel het niet wettelijk verplicht is zal men gebruikelijk de naam en ligplaats van het schip dat men in beslag wenst te nemen vermelden in het verzoekschrift.[300]

Men zal het verzoekschrift ter griffie moeten neerleggen of het er naar toe zenden (hoewel wegens de hoogdringendheid bij een bewarend beslag op een zeeschip dit laatste nooit voorkomt[301]) en zal op zijn datum voor gezien getekend worden door de griffier en ingeschreven worden in het register der verzoekschriften.[302] Het artikel 1418 Ger. W. bevat de bepalingen dat "*op het verzoekschrift wordt uiterlijk binnen acht dagen na de neerlegging beschikt"* en *"de rechter bepaalt tot welk bedrag bewarend beslag wordt toegestaan*". Dit laatste zal doorgaans onmiddellijk gebeuren gezien de hoogdringendheid van een bewarend beslag op een zeeschip.[303] Het hoofdbedrag zal vermeerderd worden met vijfentwintig tot dertig procent voor provisiekosten en interesten.[304]
Wat betreft de zonet aangehaalde hoogdringendheid, kan bij uiterste noodzaak de rechter in kortgeding of het Hof bevel geven tot tenuitvoerlegging van de beschikking of van het arrest op de minuut.[305] Desgevallend zal in de beschikking, de termijn worden bepaald binnen de welke de originele minuut terug op de griffie van de beslagrechter dient ingeleverd te worden door de gerechtsdeurwaarder.[306]
Daarnaast bestaat er ook de mogelijkheid de griffier te ontslaan van de gebruikelijke kennisgeving bij gerechtsbrief.[307] Er kan tevens verzocht worden om betekening buiten de daartoe voorziene uren en dagen conform artikel 47 Ger. W. voor spoedeisende gevallen.
De Beule en Leers bemerken bij dit alles dat in de praktijk de beslaglegger zich tot de

[299] Art. 1026 Ger. W. (lid 1 tot en met 4).
[300] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013,. 350.
[301] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 114.
[302] Art. 1417 Ger. W.
[303] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 115.
[304] Ibid.
[305] Art. 1041 lid 2 Ger. W.
[306] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 115.
[307] Ibid.

beslagrechter zal wenden om persoonlijk het bewarend beslag te vragen.[308]

Tenslotte zal conform artikel 1390 Ger. W. geen beslagbericht –door de gerechtsdeurwaarder- nodig zijn.

6.2 Het vonnis dat geldt als toelating voor een bewarend beslag op een zeeschip

Hierboven werd de situatie besproken waarbij men niet over een titel beschikt en een verzoekschrift aanvraagt bij de beslagrechter om zodoende een bewarend beslag op een zeeschip te bewerkstelligen. Wanneer men echter wel over een titel beschikt, namelijk door een vonnis, kan men aan de hand hiervan een bewarend beslag laten leggen, zonder een verzoekschrift aan te vragen bij de beslagrechter.[309]

Een eerste opmerking die men kan maken betreffende het vonnis dat geldt als toelating voor een bewarend beslag op een zeeschip, is direct vrij discutabel. Het betreft dan ook de vraag of het noodzakelijk is dat de door de bodemrechter gegrond beoordeelde vordering ook het karakter dient te hebben van een zeevordering, wat tot nu toe als onontbeerlijk werd beschouwd.[310]
Inderdaad, wanneer men er de Belgische wetgeving op nahoudt kan men opmaken dat krachtens artikel 1468 Ger. W. het verzoek om beslag op een zeeschip te leggen, slechts toegestaan kan worden om een zeevordering te waarborgen en men desgevallend zou kunnen besluiten dat de vordering steeds van maritieme aard dient te zijn.
Wanneer men aan de andere kant, het Brussels Beslagverdrag van 1952 raadpleegt (ondanks reeds werd aangehaald dat de bepaling betreffende het bewarend beslag op zeeschepen in het Gerechtelijk Wetboek een zo goed als volledige kopie betreft van het Verdrag) kan men uit artikel 4 opmaken dat de toelating van de rechtbank of rechtsmacht van de Verdragsluitende Staat waar het beslag gelegd wordt nodig zal

[308] Ibid.
[309] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 129.
[310] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 129.

zijn, wil men een schip in beslag nemen. In combinatie met artikel 1414[311] Ger. W. en meer specifiek de bepaling erin vervat die de rechter ten gronde de mogelijkheid biedt, om een bewarend beslag krachtens zijn vonnis te verbieden. In dat opzicht kan de schuldenaar een debat uitlokken voor de feitenrechter ter voorkoming dat men de beslissing van de rechter later als toelating tot een bewarende maatregel zou kunnen hanteren.[312] Voorziet men echter niks, dan zal het stilzwijgen als toestemming tot bewarend beslag gelden en zal aan de toelating conform artikel 4 van het Brussels Beslag verdrag van 1952 voldaan zijn.[313] Echter wanneer men hetzelfde verdrag nakijkt, kan men onder artikel 2 lezen dat men een schip dat de vlag voert van een Verdragsstaat en in zich in het rechtsgebied van een Verdragsstaat begeeft slecht kan in beslag nemen krachtens een zeevordering.
De Beule en Leers geven aan dat er inderdaad ruimte is voor argumentatie betreffende de noodzakelijkheid van een zeevordering wanneer men een bewarend beslag op een zeeschip wenst te leggen aan de hand van een vonnis maar stellen toch dat "*de niet volledig met de verdragstekst overeenstemmende bepaling van artikel 1468 Ger. W. dat spreekt van een verzoek tot beslag, de stelling der rechtsleer dat geen zeevordering vereist is voor bewarend beslag op zeeschepen ingevolge een vonnis dat geldt als toelating" lijkt te bevestigen.*

Men onderscheidt verschillende vonnissen waarmee een schuldeiser beslag kan laten leggen op een zeeschip. Enerzijds heeft men de vonnissen met 'kracht van gewijsde', anderzijds heeft men de vonnissen 'uitvoerbaar bij voorraad'[314]. Beiden verstrekken de schuldeiser de mogelijkheid het bewarend beslag te laten leggen,

---

[311] Zoals reeds vermeld bevat art. 1414 Ger. W. volgende bepaling: "*Elk vonnis, zelfs al is het niet uitvoerbaar niettegenstaande verzet of hoger beroep, geldt als toelating om bewarend beslag te leggen voor de uitgesproken veroordelingen, tenzij anders is beslist".*
[312] J. Beirens, e.a., *Beslagrecht*, Brugge, Die Keure, 1985, 1414/B/3.
[313] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 129.
[314] "*Wie een vonnis dat uitvoerbaar bij voorraad is, het weze van rechtswege, het weze door de termen van het vonnis zelf, doet dit op eigen risico (artikel 1398, 2de lid Ger.W.).*
Wanneer het vonnis of arrest nadien hervormt wordt zal de persoon die het vonnis uitvoerde objectief aansprakelijk zijn.
Hierbij zal de schadevergoeding niet alleen bestaan in de terugbetaling van hetgeen ingevolge de executie werd ontvangen maar tevens zal de schadevergoeding bestaan uit elke bijkomende schade die door de tenuitvoerlegging werd veroorzaakt en dit onafgezien hierbij een fout werd begaan." (Internetbron: http://elfri.be/juridische-informatie/uitvoering-van-een-vonnis-uitvoerbaar-bij-voorraad-waartegen-een-rechtsmiddel- met verwijzing naar Cassatie 07.04.1995, arrest in Cassatie 1995, 383; Rechtskundig weekblad 1995-1996 met noot K. Broeckx).

niettegenstaande verzet of hoger beroep.[315]
Een vonnis dat uitvoerbaar bij voorraad is, kan in graad van beroep worden hervormd voor de beslagrechter.[316] De uitvoerbaarheid bij voorraad, vaak ook de voorlopige tenuitvoerlegging wordt geregeld in artikelen 1397 tot en met 1402 van het Gerechtelijk Wetboek.
Het vonnis dat de kracht van gewijsde heeft verworven zal echter niet meer te bestrijden zijn door verzet of hoger beroep, noch door een buitengewoon rechtsmiddel dat –op het vlak van de tenuitvoerlegging- van rechtswege een schorsende werking heeft.[317]

Wanneer men een beslag laat leggen op basis van een bekomen vonnis, zal het Gerechtelijk Wetboek niet de mogelijkheid verschaffen voor het opleggen van een tegenborgstelling (zie infra) aan de beslaglegger.[318] Echter dit betekent natuurlijk niet dat er een verbod zou zijn om hierover onderling alsnog afspraken te maken.[319]
Echter "*in de gevallen waarin beslag kan worden gelegd zonder voorafgaande beschikking van de rechter, kan de beslagene de beslaglegger dagvaarden vóór de beslagrechter, ten einde de opheffing van het beslag te doen gelasten".*[320]

Een beslag kan verder ook nog worden gelegd krachtens een vonnis dat niet in kracht van gewijsde is, noch uitvoerbaar bij voorraad is, behalve in de gevallen waar de rechter ten gronde anders zou hebben beslist.[321]
Betreffende deze vonnissen bestond er lange tijd verdeeldheid of de hoogdringendheid een noodzakelijke voorwaarde voor het beslag uitmaakte en of het ontbreken van de hoogdringendheid aanleiding zou geven tot opheffing conform artikel 1420 Ger. W.[322]
Ter verdediging van de stelling dat geen urgentie nodig is voor een bewarend beslag

[315] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 130.
[316] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 130.
[317] J. Dujardin en J. Vande Lanotte, *Basisbegrippen publiekrecht*, Brugger, die keure.
[318] Beslagr. Antwerpen, Kamer 37, 5 februari 1987 (ms Volta) onuitg. A.R. nr. 19937.
[319] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 130.
[320] Art. 1420 Ger. W.
[321] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 130.
[322] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 130.

aan de hand van een niet-uitvoerbaar vonnis werd geponeerd dat, wanneer de rechtbank ten gronde het bewarend beslag niet heeft verboden, zij al dan niet stilzwijgend kennis heeft genomen inzake het spoedeisende karakter van het geval[323] en dat de stelling waarbij een vonnis slechts in spoedeisende gevallen kan gelden als toelating voor het leggen van een bewarend beslag voorafgaand aan de uitgesproken veroordeling, een bijkomende voorwaarde oplegt waarin de wet niet voorziet.[324] Ook Storme verdedigt deze these –zij het zeer fel- door te stellen dat de vereiste van hoogdringendheid bij het bewarend beslag op basis van een vonnis, indruist tegen de wettekst en de ratio legis.[325]

De meeste aanhang werd weliswaar gevonden voor de these dat een (niet-uitvoerbaar) vonnis urgentie vereist wil een bewarend beslag gelegd kunnen worden.[326]

Uiteindelijk werd deze zienswijze bevestigd in Cassatie (14 september 1984). Het Hof name daarbij artikel 1414 Ger. W. in beschouwing waaruit blijkt dat "*elk vonnis, zelfs al is het niet uitvoerbaar niettegenstaande verzet of hoger beroep, geldt als toelating om bewarend beslag te leggen voor de uitgesproken veroordelingen, tenzij anders is beslist.* Verder merkte het Hof ook op dat artikel 1420 van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt dat: "*in de gevallen waarin beslag kan worden gelegd zonder voorafgaande beschikking van de rechter, de beslagene, de beslaglegger kan dagvaarden voor de beslagrechter, ten einde de opheffing van het beslag te doen*

[323] Beslagr. Antwerpen, 24 september 1981, onuitg. A.R. nr. 71758.

[324] Antwerpen, 13 april 1983, *R.W.* 1983-1984, 2692 (arrest hervormd in cassatie, zie infra); E. Gutt, en A.M. Stranart-Thilly, "Examen de jurisprudence (1965-1970): droit judiciaire privé", *R.C.J.B.* 1974, 660 nr. 131.

[325] Storme, M., "Rechter ter zee", *T.B.H.* 1985, 421.

[326] K. Baert, "Algemene Beginselen van Bewarend Beslag", *T.P.R.* 1980, 307 nr. 52; Beirens, J. e.a., *Beslagrecht*, Brugge, Die Keure, 1985, 1414/B/3; D. Chabot-Leonard, *Saisies conservatoires et saisies-exécution*, Brussel, Bruyiant, 1979, 103; zie ook: De Leeval, G. *La saisie-arrêt*, 1976, 147 nr. 95; De Leval, G., "Aspects actuels du droit des saisies", *J.T.* 1980, 626 nr. 7; De Leval, G. En Van Compernolle, J., "*Apercu des règles communes aux saisies conservatiores et d'exécution-Billan et perspectives,* Fettweis A. En Gutt, E. (ed.), Brussel, 1982, 48 nr. 52; De Leval, G., *La saisie immobilière*, extrait Rep. Not., Brussel, Larcier, 1985, nr. 153; Fettweis, A. e.a., *Elément de la procedure civile*, Luik, Presses universiatires Liège, 1984, 504 nr. 989; Krings, E., "Les saisies conservatoires et les voies d'excécution", in *Etudes du projet de Code Judiciaire,* Luik, Faculté de droit, 1966, 141; Laenens, J., "Kroniek van het gerechtelijk recht", *R.W.* 1982-1983, 1448 nr. 79 en 1984-1985,1767 nr. 58; Ledoux, J.-L., "Chronique de jurisprudence. Les saisies", *J.T.*, 1983, 488 nr. 74; Stranart, A.M., "Les conditions générales de saisies conservatoires", *T.B.H.*, 1985, 748-749 en 770; Antwerpen, 1 juni 1982, *R.W.*, 1983-1984, 2691; Antwerpen, 18 mei 1983, *R.W.*, 1983-1984, 2693; Beslagr. Luik, 14 december 1979, *Jur. Liège*, 1980, 179; Beslagr. Brussel, 4 april 1980, *B.R.H.* 1981, 48; Beslagr. Brussel, 8 januari 1981, *J.T.* 1981, 259; Beslagr. Brussel, 19 december 1983, *J.T.* 1985, 144.

gelasten.[327]

Het arrest bepaalt dat de beslagrechter dus conform artikel 1420 Ger. W. gehouden is te onderzoeken of het gelegde beslag voldoet aan de vereiste van hoogdringendheid, respectievelijk het artikel 1413 Ger. W. en dat in de gevallen waar de beslagene kan bewijzen dat er geen sprake was van hoogdringendheid, men het beslag dient op te heffen.[328] De uitspraak kreeg navolging door de Antwerpse Beslagrechter.[329]

6.3 Het beslagexploot en het afschrift aan de kapitein

Het beslagexploot bevat behalve de vermeldingen voorgeschreven in artikel 1389 Ger. W. –zoals artikel 1470 Ger. W. stipuleert- zonder nietigheidsvermelding, een afschrift van de beschikking waarbij het beslag is toegestaan of van het vonnis dat als toelating geldt, zoals bepaald is in artikel 1414 Ger. W.[330]
De toelating tot inbeslagneming slaat ook van rechtswege op de zeebrief en op het bewijs van deugdelijkheid, die door de gerechtsdeurwaarder worden bewaard tot de opheffing van het beslag of de tenuitvoerlegging.[331]

Ten tweede zal het ook een beknopte beschrijving van het in beslag genomen (zee)schip bevatten. Het beslag slaat zowel op het schip als zijn uitrusting, een beslaglegger doet er dus goed aan dit zo goed mogelijk te laten beschrijven in het beslagexploot.[332] Het beslag omvat echter niet het toebehoren van een schip[333]
Wanneer het een bewarend beslag op een zeeschip betreft waarbij een derde

[327] Cassatie 14 september 1984 *J.T.* (verkort) 1985, 142 aangehaald in de D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 132.
[328] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 132.
[329] Beslagr. Antwerpen, 28 januari 1985, onuitg. A.R. nr. 2344 (beroep A.R. nr. 465/85); Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1985 (ms Eco Isabella) onuitg. A.R. nr. 3029; Beslagr. Antwerpen, 20 juni 1985, onuitg. A.R. nr. 5502.
[330] Volgens art. 1414 Ger. W. zal elk vonnis, zelfs al is het niet uitvoerbaar niettegenstaande verzet of hoger beroep, als toelating gelden om bewarend beslag te leggen voor de uitgesproken veroordelingen, tenzij anders is beslist.
[331] Art. 1470, laatste lid.
[332]. D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 115.
[333] C. Smeesters, en G. Winkelmolen, *o.c.*, T.I., 15 nr. 5 ; Van Reepinghen, *o.c.*, 328-329.

instaat voor de zeevordering, is voldaan aan de vereiste dat het beslagexploot –op straffe van nietigheid- de naam en voornaam van de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt en eveneens zijn woonplaats vermeld, indien het beslagexploot naast de beschrijving van het zeeschip, hetzij de naam en de woonplaats van de schuldenaar van de zeevordering, hetzij de naam en woonplaats van de eigenaar van het zeeschip vermeldt.[334]
Het schip kan beschouwd worden als zijnde voldoende beschreven wanneer het aangeduid is door zijn naam, indien alleen het beslagen schip die naam draagt in de haven op het tijdstip van de inbeslagname en men zich niet kan vergissen over de identiteit van het schip dat voorwerp uitmaakt van het beslag.[335]
Hoewel men inderdaad voorschrijft duidelijkheid te verschaffen omtrent de identiteit van het schip, waardoor men op zijn minst de correcte naam van het schip op het beslagexploot verwacht, zal de vermelding van een verkeerde naam van het schip in het exploot, zonder dat daarbij verwarring ontstond geen repercussies hebben op het beslag en zal dit beslag aldus blijven gelden.[336]

Het beslagexploot bevat verder nog de algemene inhoudsvoorwaarden die elk beslagexploot normalerwijs bevat, de deurwaarder zal hierbij ook het uur van het beslag vermelden wat belangrijk kan zijn wanneer een tegenborg gesteld moet worden[337] (zie infra).

Het beslagexploot zal zonder voorafgaand bevel tot betaling althans, worden afgeleverd door een gerechtsdeurwaarder. [338] De beslaglegger legt de gerechtsdeurwaarder best op zich er toe te verbinden, de scheepsgegevens die de kapitein aan boord van het schip bewaard, te controleren en zich ervan te gewisse of deze gegevens overeenstemmen met de gegevens die hijzelf heeft kunnen verzamelen.[339]

Vanaf het moment waarop het schip in beslag werd genomen, kan de deurwaarder

[334] Cass., 31 oktober 2008, C.06.0604.N, *R.W.*, 2009-10, 622.
[335] Kort ged. Kh. Oostende, 21 september 1913, *Pand. Pér.*, 1914, blz. 273, nr. 387.
[336] Beslagr. Antwerpen, 18 januari 1995, *Eur. Vervoerr.,* 1995, 185.
[337] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 358.
[338] Ibid
[339] Antwerpen, 16 september 2008, *Eur. Vervoerr.,* 2009, 170.

op elk moment beslissen een bewaarder van het schip aan te stellen.[340]

Een afschrift van het beslagexploot wordt op het ogenblik van het beslag gelaten aan de kapitein of, bij diens ontstentenis, aan de persoon die belast is met de bewaring van het schip.[341] Een betekening aan de kapitein is voldoende[342] daar men de kapitein beschouwd als de wettelijke vertegenwoordiger van de rederij[343].

Artikel 1471 Ger. W. voorziet naast de aflevering van het beslag exploot aan de kapitein, in een aanzegging van het beslag aan "*de met de politie te water belaste overheid van de federale politie of, bij diens ontstentenis, aan de havenmeester, met aanmaning het afvaren van het in beslag genomen schip te beletten*".

Eveneens kan men volgens artikel 1471 Ger. W. een aanzegging worden gedaan aan de sluiswachters stroomopwaarts of stroomafwaarts van de plaats waar het schip ligt in de gevallen dat het (zee)schip zich bevindt In kanalen of rivieren met sluizen, die niet behoren tot het gebied van een havenmeester. Wanneer men de aanzegging aan het loodswezen doet, zal zij gelden als verbod om een loods uit te sturen.

6.4 Publiciteit

De publiciteit of openbaarmaking werd reeds enkele keren (zie supra) vermeld, doch de eigenlijke procedure om een beslagexploot in te schrijven in het scheepsregister bleef tot nu onaangeroerd.

De publiciteit wordt geregeld in artikel 1472 van het Gerechtelijk Wetboek en bepaalt in het eerste lid dat het exploot binnen de tien dagen na de beslaglegging dient ingeschreven te worden in het scheepsregister, gehouden op het scheepshypotheekkantoor (te Antwerpen).Het tweede lid bepaalt verder dat "*de*

[340] Art. 1471 Ger. W. laatste lid.
[341] Art. 1471 Ger. W. eerste lid.
[342] Kort ged. Kh. Oostende, 21 september 1913, *Pand. Pér.,* 1914, 387.
[343] Cass., 9 februari 2012, C.11.0486.N, www.cass.be.

inschrijving geschiedt onder overlegging van het beslagexploot en van een gewaarmerkt afschrift aan de bewaarder".

In die context kan gewezen worden op het feit dat in de gevallen het een beslag op een zeeschip (en eveneens ook op binnenschip) betreft, het laatste lid van artikel 1390 Ger. W., respectievelijk: "*een bericht van bevel of beslag* –een beslagbericht- *geldt in alle omstandigheden als bericht van verzet*, geen toepassing zal kennen.[344]

Een in beslag genomen zeeschip dat geregistreerd[345] werd –in België-, wordt door de bewaarder ingeschreven in het register der zeeschepen als zijnde in beslag genomen. Van het zeeschip dat niet werd geregistreerd zal de bewaarder de overlegging van de documenten optekenen in het register der neergelegde stukken. Wanneer de registratie gevorderd zal worden, volgt dan de inschrijving van het beslag in het register der zeeschepen.[346]

Niet van toepassing voor de zeeschepen die de Belgische vlag voeren maar enkel van toepassing voor zeeschepen met een vreemde nationaliteit is dat een bewarend beslag, gelegd op een dergelijk zeeschip geldig zal zijn zelfs als de vlaggenstaat van dat schip de publiciteitsvoorschriften die gepaard gaan met een bewarend beslag in België niet respecteert.[347]

6.5 De tegenborgstelling

Artikel 1467, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek stelt dat "*het beslag als niet bestaande wordt beschouwd, indien de beslaglegger binnen de bepaalde termijn niet de zekerheden stelt die de rechter voor het verlenen van de toelating kan eisen*"
Hier uit volgt dat de beslagrechter kan eisen dat de beslaglegger een of meerdere bepaalde zekerheden stelt.[348] Bemerk daarbij het gebruik van het woord 'kan' daar

344 V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 359.
345 Binnenschepen zullen worden teboekgesteld zoals eerder werd uiteengezet.
346 V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 359.
347 Cass., 9 februari 2012, C.11.0486.N, www.cass.be; Cass., 9 februari 2012, C.11.0486.N, www.cass.be 359.
348 Cass., 9 februari 2012, C.11.0486.N, www.cass.be.350.

het een facultatieve modaliteit betreft[349] waardoor het opleggen van een dergelijke zekerheidsstelling tot de onaantastbare beoordelingsbevoegdheid van de beslagrechter behoort [350] en deze zodoende niet verplicht kan worden een tegenborgstelling te eisen[351]. De tegenborgstelling is geen automatisme, indien de beslaglegger voldoende solvabel blijkt te zijn, hoeft een tegenborgstelling niet.[352]
De praktijk leert echter wel dat de beslagrechter meestal een tegenborgstelling oplegt.[353]

De term 'tegenborgstelling' komt voort uit het feit dat ze tegenover de borgstelling staat, de zekerheidsstelling die de beslagene kan stellen zodoende het schip vrij te krijgen door de opheffing van het beslag.[354]

Het doel van een tegenborgstelling bestaat er in de solvabiliteit van de beslaglegger te waarborgen. Wanneer het beslag later onrechtmatig zou blijken te zijn, zal de beslaglegger de geleden schade moeten vergoeden aan de beslagene.[355] De tegenborgstelling is aldus bedoeld om een garantie te bieden dat voor de schade veroorzaakt door een tergend en roekeloos beslag compensatie kan geleverd worden.[356] Het lot en de vraag of het inderdaad een rechtmatig bewarend beslag betreft zal later worden bepaald door de rechter ten gronde (bij de beoordeling van het geschil ten gronde).[357]
Daar waar het bewarend beslag op een zeeschip mag toegestaan worden wanneer een beslaglegger louter een allegatie of bewering van vordering heeft, veronderstelt

[349] Beslagr. Brugge, 3 oktober 1978 (ms Rey Gas) onuitg. A.R. nr. 16464; Beslagr. Antwerpen, 21 april 1977 (ms Volta Wisdom) onuitg. A.R. nr. 41807.
[350] J. Theunis, Overzicht Ger. W., *o.c.*: artikel 1467-5.
[351] Een mogelijke reden om geen tegenborgstelling te eisen betreft een procedure tot bewarend beslag, ingesteld door de kapitein, officieren of scheepsgezellen, daar zij doorgaans niet over het kapitaal beschikken om dergelijke zekerheidsstelling te dekken (Beslagr. Antwerpen, 2 november 1972, *Rechtspr. Antw.* 1972, 334 (ms Lykavitosk); Beslagr. Antwerpen, Kamer 38, 21 november 1986 (ms El Amaan) onuitg. A.R. nr. 1808). Nog andere redenen kunnen zijn: de vordering betreft bekende schulden, het schip staat reeds te koop, het betreft een zoveelste beslag, het betreft een overheid die verondersteld wordt voldoende solvabel te zijn (D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 120).
[352] Beslagr. Antwerpen, 7 december 1994, *Rechtspr. Antw.*, 1995, 356; *Eur. Vervoerr.*, 1995, 633.
[353] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987,119.
[354] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 351.
[355] Ibid.
[356] Beslagr. Antwerpen, 8 oktober 1981, *Eur. Vervoerr.* 1985, 335 (ms Cuzco II); Smeesters, C; en Winkelmolen, G., *o.c.* T *III*, 435, nr. 1236 2 in fine.
[357] Beslagr. Antwerpen, 24 oktober 1980, *Rechtspr. Antw.*, 1979-80, 456.

de gegrondheid van het beslag dat de vordering werkelijk bestaat.[358] Een vordering die door de bodemrechter beoordeeld wordt als zijnde slechts gedeeltelijk gegrond en wiens kwade trouw niet is aangetoond, heeft zich desgevallend niet schuldig gemaakt aan rechtsmisbruik door het schip in beslag te laten nemen voor een som die het bedrag overschrijdt van de nadien door de bodemrechter bewezen schuldvordering.[359] Een te hoge vordering kan met andere woorden terugslaan op de beslaglegger.[360] In de rechtspraak wordt de tegenborgstelling dan ook gezien als een tegengewicht voor de soepelheid die de beslaglegger geniet om zijn zeevordering door een allegatie te mogen bewijzen.[361]

De beslagrechter zal bepalen welke zekerheden gesteld moeten worden. In de gevallen waar het een werkelijke borgstelling betreft (dus wanneer men verplicht is ingevolge de wet of ingevolge een veroordeling[362]) moet de beslaglegger zich gedragen conform de artikelen 2018 en 2019 en inherent dus ook artikel 2040 en tevens de erop volgende artikelen van het Burgerlijk Wetboek. Meestal zal de zekerheidsstelling bestaan uit een bepaald bedrag dat in de praktijk veelal door een bankwaarborg[363] zal geleverd worden. De kosten die de beslaglegger maakt om een dergelijke borgstelling te leveren zullen verhaald worden op de beslagene indien deze later door de bodemrechter veroordeeld zou worden om de schuldvordering waarvoor het bewarend beslag werd gelegd te betalen.[364]
De rechtspraak geeft weer dat het ongebruikelijk is dat tijdens de bewarende fase reeds een zekerheidsstelling van de beslagene zou geëist worden voor deze kosten door de beslaglegger.[365]

---

[358] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 121.
[359] Cass. Fr. 26 januari 1981, *Eur. Vervoerr.*, 1984, 351; In eerste aanleg: Kh. Nouméa, 17 november 1979, *D.M.F. 1980, 223 (ms La Bonita).*
[360] Antwerpen, Kamer 5, 14 februari 1977 (ms Thetis) onuitg. A.R. nr. 204/77; Kh. Luik, 10 november 1975, *Jur. Liège*, 1977, 150 (bs Laurens Paul).
[361] Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1973, *Eur. Vervoerr.* 1973, 601; *Rechtspr. Antw*. 1973, 17 (ms Siba Edolo); Beslagr. Antwerpen, 21 april 1977 (ms Volta Wisdom) onuitg. A.R. nr. 31807; Beslagr. Antwerpen, 24 oktober 1980, *Rechtspr. Antw.* 1979/80, 456 (ms Deiffovos); Beslagr. Antwerpen, 18 december 1980 (ms Evmits) onuitg. A.R. nr. 66910; Beslagr. Antwerpen, 25 juli 1984 (ms Paco Rabane) onuitg. A.R. nr. 98181.
[362] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 122.
[363] Smeesters, C. en Winkelmolen, G., *o.c.*: *T III*, 435 nr. 1236 3.
[364] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 351.
[365] Kort ged. Kh. Antwerpen, 27 juli 1935, *Jur. Anvers*, 1936, 84.

Er dient benadrukt te worden dat men niet om het even wat kan aanbieden als tegenborgstelling. Zo zal een cheque door de beslaglegger aan zijn raadsman niet beschouwd worden als een geldige borgstelling, zelfs al zou dit betekend worden aan de beslagene met een deurwaardersexploot.[366] Evenmin zal een storting van het bedrag dat de tegenborg vertegenwoordigt aan een gerechtsdeurwaarder beschouwt worden als een geldige tegenborgstelling daar op de deurwaarder geen verplichting rust en in het slechtste geval derdenbeslag zou moeten gelegd worden om dit bedrag te recupereren.[367] Eveneens ondenkbaar als zijnde een aanvaardbare borgstelling is een bedrag dat zich onder het uitsluitend controlebereik van een der partijen bevindt.[368]

Het bedrag dat de tegenborg zal vertegenwoordigen wordt begroot, rekening houdende met de aard van het schip en de tonnage ervan, wat inhoudt dat het bedrag hoog genoeg moet zijn om de schade die mogelijkerwijs kan ontstaan ten gevolge van de immobilisatie van het schip te vergoeden.[369] Men kan de kost van de immobilisatie van het schip berekenen over een termijn van vijf dagen, gezien dit zou moeten volstaan voor de beslagene om een bankgarantie te verkrijgen of om de procedure tot intrekking van het beslag in te leiden. Volstaat deze termijn echter niet dan zou men kunnen aannemen dat de dit te wijten is aan de beslagene zelf.[370]

Een andere onduidelijkheid die bestond was dat de beschikkingen van de beslagrechter niet uitdrukkelijk stipuleerden door wie die en eveneens ten gunste van wie, de tegenborgstelling moest verstrekt worden en in welke termen dit überhaupt moest gebeuren.[371] In Antwerpen is het de gewoonte dat de tegenborgstelling daarom verstrekt wordt ten gunste van de scheepseigenaar, zelfs al is hij niet de schuldenaar van de maritieme vordering. De Beslagrechter oordeelde eveneens dat

[366] Beslagr. Antwerpen, 1 februari 1974, *Rechtspr. Antw.* 1974, 345; *Eur. Vervoerr.* 1974, 277 (ms Calypso IV).
[367] Beslagr. Antwerpen, 10 februari 1977 (ms Marie L) onuitg. A.R. nr. 39374; Beslagr. Antwerpen, 3 oktober 1975 (ms Scherazade) onuitg. A.R. nr. 32457.
[368] Beslagr. Antwerpen, 18 december 1980 (ms Evmits) onuitg. A.R. nr. 66910; Beslagr. Antwerpen, 17 juli 1984 (ms Paco Rabane) onuitg. A.R. nr. 98183.
[369] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 123-124; V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 351.
[370] Storme, M., "Rechter ter zee", *T.B.H.* 1985, 423.
[371] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 124.

er geen reden is om af te wijken van deze gewoonte daar het duidelijk is dat de immobilisatie van het schip vooreerst de eigenaar ervan treft –bij een beslag dat ten onrechte werd gelegd-, wat ook blijkt uit de traditionele berekening van de tegenborgstelling op basis van de tonnenmaat van het schip.[372]

Verder bepaalt de beslagrechter de termijn waarin de tegenborg gesteld dient te worden, normaliter zal dit achtenveertig tot tweeënzeventig uur bedragen. De termijn vangt aan op het moment waarop het beslag wordt gelegd daar er slechts vanaf dat moment schade kan optreden voor de beslagene.[373]
Indien het bewarend beslag de immobilisatie van het schip significant verlengd zodat de eerder gestelde tegenborg eigenlijk ontoereikend is om de schade ten gevolge van de onbeschikbaarheid te dekken, kan de beslagene zich wenden tot de beslagrechter om een verhoging van de tegenborgstelling te bekomen.[374]

Faalt de beslaglegger echter de opgelegde zekerheid tijdig -of regelmatig- te verschaffen dan zal het bewarend beslag beschouwd worden als zijnde onbestaande, ook wel de nietigheid van beslag genoemd.[375]
De bepaling in het tweede lid van artikel 1467 Ger. W. –met name de nietigheid- treft enkel het beslag, ofschoon deze intrekking wel de toelating voor het beslag teniet doet en dus de facto een opheffing van het beslag inhoudt. De beslagene zal zelf, zowel de vordering tot nietigverklaring van het beslag als intrekking van toelating ervoor moeten vorderen om de toelating aldus te laten vervallen, daar de sanctie van het niet bestaan van het beslag niet automatisch de toelating treft.[376]

Een niet bestaand beslag op zich, kan de beslaglegger er dus niet van weerhouden een nieuw beslag te leggen op basis van de oorspronkelijke beschikking, doch de gemaakte kosten van het eerste beslag zullen niet kunnen verhaald worden op de

[372] Beslagr. Antwerpen, Kamer 37, 9 juni 1986 (Pacific Trader) onuitg. A.R. nr. 13403.
[373] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013,. 351.
[374] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 352.
[375] Beslagr. Antwerpen 3 oktober 1975 (ms Scherazade) onuitg. A.R. nr. 32457; Beslagr. Antwerpen, 10 februari 1977 (ms Marie L) onuitg. A.R. nr. 39374; Beslagr. Antwerpen, 10 september 1984, *Eur. Vervoerr.,* 1985, 136; R.P.D.B. v° Navire Navigation, 510 nr. 205.
[376] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 124-125.

beslagene. De beslagene kan van zijn kant wel de geleden schade van het eerste nietig beslag recupereren door zijn schade te vorderen van de beslaglegger.[377]

De beslagene kan opteren om in het kader van de verzetsprocedure een verhoging van de borgstelling te vragen indien blijkt dat de oorspronkelijke tegenborg zoals opgelegd in de toelating ontoereikend is -door de lange immobilisatie van het schip- waardoor zijn niet meer instaat is de schade voortvloeiend uit het onrechtmatige beslag te dekken.[378] De schade kan daarbij niet alleen voortkomend zijn uit het feit dat het schip –materieel- wordt stilgelegd maar kan tevens afkomstig zijn van de juridische immobilisatie waardoor het schip niet meer verkocht of verpand kan worden.[379]

Verder rust er de niet-toelaatbaarheid op een vordering tot opheffing van de tegenborgstelling –door de beslaglegger-, daar de opgelegde tegenborgstelling het tegengewicht vormt voor de soepelheid waarmee de beslaglegger zijn vordering mag bewijzen op basis van een gewone allegatie.[380] Het komt de beslagrechter niet toe dit evenwicht te verbreken alvorens de Rechtbank ten gronde de zaak heeft onderzocht.[381]

De beslaglegger kan evenwel de toelating aan de beslagrechter vragen de tegenborgstelling op te heffen, wanneer blijkt dat deze zijn doel heeft verloren. Een dergelijke situatie kan zich stellen wanneer beslaglegger kan bewijzen dat de beslagene de schuldvordering niet betwist en reeds gedeeltelijk tot betaling ervan is overgegaan.[382]

Een vordering die als doel heeft het bekomen van een zekerheid zoals artikel 1467 Ger. W. voorziet kan niet meer ingesteld worden na de handlichting (zie infra) van het beslag ten gevolgen van het verstrekken van een bankgarantie.[383]

---

[377] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013,. 352.
[378] Beslagr. Antwerpen, 20 juli 1984 (ms Paco Rabane) onuitg. A.R. nr. 98213.
[379] Beslagr. Antwerpen, 23 juni 1983 (bs Rosa (ex Myra) en Rusty) onuitg. A.R. nr. 56728
[380] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 126.
[381] Beslagr. Antwerpen, 24 oktober 1980, *Rechtspr. Antw.* 1979/80, 456 (ms Deifovos).
[382] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 352.
[383] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 120.

Tot slot is het ongebruikelijk dat de beslagrechter andere voorwaarden dan het stellen van een zekerheidstelling of tegenborg zou eisen van de beslaglegger.[384]

6.6 De immobilisatie van het zeeschip

Een bewarend beslag op het zeeschip zal dit schip onbeschikbaar maken,[385] zoals men mogelijkerwijs ook kan afleiden uit het supra aangehaalde artikel 1471 Ger. W. dat het kader creëert waar binnen het schip verhinderd kan worden het rechtsgebied van de bevoegde beslagrechter te verlaten, respectievelijk de territoriale wateren van de Belgische Staat.

De reeds vermelde aanzeggingen uit artikel 1471 Ger. W. zijn eigenlijk de juridische handelingen die de vroegere praktijk van het aan de ketting leggen van schepen vervangt.[386] Het bewarend beslag op een schip is dus een bewarende gerechtelijke maatregel die men dient te beschouwen als een accessorium van een vordering op een schip, die het vastketenen van een schip heeft vervangen.[387]
Eveneens werd bij de bespreking van artikel 1470 Ger. W. –laatste lid- (zie supra) vermeld dat "*de toelating tot inbeslagneming slaat ook van rechtswege op de zeebrief en op het bewijs van deugdelijkheid, die door de gerechtsdeurwaarder worden bewaard tot de opheffing van het beslag of de tenuitvoerlegging*." Het feit dat het de gerechtsdeurwaarder toekomt de -supra besproken- zeebrief en ook het bewijs van deugdelijkheid bij te houden tot aan de opheffing van het beslag of de uitvoering ervan, kan gezien worden als een bijkomende voorzorg om de vlucht van een met beslag bezwaard zeeschip te vermijden.[388] Deze documenten bevinden zich normalerwijs bij de scheepsagent of de waterklerk in dienst van de scheepsagent, wanneer het zeeschip in de haven verblijft.[389]

---

[384] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 352 met toepassing zie: Kort ged. Antwerpen, 23 juni 1950, aangehaald in in Rb. Antwerpen, 13 april 1951, *Rechtspr. Antw.* 1951, 36.
[385] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 116.
[386] Ibid.
[387] Pand.B., v° Mise à la chaîne, 1900, 66 nrs 1 en 2.
[388] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 116.
[389] Ibid.

Wederom kan gewezen worden op de mogelijkheid die artikel 1471 Ger. W. biedt om een bewaker van het schip aan te stellen, in het juridisch jargon veelal aangeduid met de term 'sekwester'.

De bepaling in artikel 1472 Ger. W. dat het exploot binnen de tien dagen wordt ingeschreven in het scheepsregister (een zeeschip wordt ingeschreven in het register der zeeschepen) dat op het scheepshypotheekkantoor wordt gehouden, houdt verband met de noodzakelijkheid om derden in te lichten van de onbeschikbaarheid van het (zee)schip voortvloeiend uit de het erop rustende beslag.[390]

"Een ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag verhindert niet dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden overgeschreven of ingeschreven, ongeacht hun datum; die akten kunnen echter tegen de beslagleggende schuldeisers niet worden ingeroepen, zolang de inschrijving van het beslagexploot niet vervallen is".[391] Echter de akten van beschikking zijn wel tegenstelbaar aan de beslagleggende schuldeisers die hun beslag nog niet ingeschreven hadden op het tijdstip van de in- of overschrijving van de vervreemding of hypotheekstelling.[392]

Echter de verkrijger beschikt wel over de mogelijkheid zich te ontdoen van het ontstane beletsel -gevormd door het beslag-[393] daar "*de gedane vervreemding kan worden uitgevoerd, indien de verkrijger, vóór de dag bepaald voor de toewijzing, het vereiste geld in consignatie heeft gegeven tot betaling van kapitaal en toebehoren van de opeisbare bedragen verschuldigd aan de hypothecaire schuldeisers die ingeschreven zijn of van wie het beslag is ingeschreven, of aan de schuldeisers die verzet doen".*[394]

Of de zojuist aangehaalde bepalingen in het eerste lid van artikel 1479 Ger. W. de werkelijke gang van zaken weerspiegeld dient men aldus Van Herreweghe[395] op zijn minst sterk in vraag te stellen. Hij merkt immers terecht op dat indien dergelijke

[390] Ibid.
[391] Art. 1478 Ger. W.
[392] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 367.
[393] Ibid.
[394] Art. 1479, eerste lid Ger. W.
[395] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 367-368.

praktijken daadwerkelijk onverminderd gehandhaafd zouden worden, er vele schepen onverkoopbaar zouden blijven gelet op de torenhoge schuldenlast die er aan zou vasthangen. Het tweede lid van artikel 1479 Ger. W. moet dan ook soelaas bieden door te stellen dat "*onverminderd het bepaalde in de artikelen 38 en 39 van boek II, Titel I, hoofdstuk III, afdeling III, van het Wetboek van Koophandel, mogen evenwel alle belanghebbenden overeenkomen dat het in consignatie te geven bedrag gelijk zal zijn aan de prijs die voor de verkrijging betaald is".*
Indien de schuldeisers hiermee akkoord gaan, zullen zij met andere woorden een lager bedrag uitgekeerd zien in consignatie dan dat zij initieel eisten in hun schuldvorderingen. De betaling van een bedrag gelijk aan de prijs van de verkrijging leidt er wel toe dat de verkrijging tegenstelbaar wordt aan de schuldeisers.[396]
Het derde en vierde lid van artikel 1479 luiden bepalen verder dat "*in onderlinge overeenstemming tussen alle partijen kunnen de in het eerste en tweede lid bedoelde bedragen onder een bijzonder hoofd van rekening bij de Nationale Bank worden gestort*" en dat "*indien de aldus gestorte gelden geleend zijn, hebben de uitleners slechts hypotheek na de schuldeisers die op het tijdstip der vervreemding waren ingeschreven".*[397]

Tenslotte kan men zich beroepend op de artikelen 1031 tot en met 1034 en artikel 1125 van het Gerechtelijk Wetboek, verzetten tegen een beschikking –tot beslag- gewezen op basis van een eenzijdig verzoekschrift.[398]

Vooreerst bepaald artikel 1033 Ger. W. dat "*al wie niet in dezelfde hoedanigheid in de zaak is tussengekomen, kan verzet doen tegen de beslissing die zijn rechten benadeelt".* Het daarop volgende artikel 1034 Ger. W. stipuleert dat artikel 1125 Ger. W. mede van toepassing is op het verzet krachtens artikel 1033, hierboven aangehaald. Dit maakt dat derdenverzet aldus kan aangetekend worden wanneer men aan de vereiste in artikel 1033 Ger. W. beantwoordt. Het derdenverzet wordt geregeld in artikel 1125 Ger. W. en "*wordt met dagvaarding aan alle partijen, gebracht voor de rechter die de bestreden beslissing heeft gewezen".*[399]

---

[396] Ibid.

[397] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 367-368

[398] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 117.

[399] Art. 1125 Ger. W., eerste lid; zie ook lid 2 en 3 die bepalen dat: "*Het kan incidenteel bij schriftelijke*

Ten tweede kan de verzoeker of een tussenkomende partij, hoger beroep tegen de beschikking –die zijn vordering deels of geheel afwijst[400]- aantekenen door een verzoekschrift dat voldoet aan de bepalingen van artikel 1026[401] Ger. W. binnen een maand na de kennisgeving neer te leggen op de griffie van het gerecht in hoger beroep.

Ten derde zal "*de verzoeker of de tussenkomende partij, in geval van veranderde omstandigheden en onder voorbehoud van de door derden verkregen rechten, bij verzoekschrift de wijziging of de intrekking van de beschikking kunnen vragen aan de rechter die deze heeft gegeven".*[402]

6.7 Uitleiding: De procedure van het bewarend beslag op Belgische zeeschepen

Betreffende de onderzoeksvraag hoe men te werk dient te gaan om op een (Belgisch) zeeschip in België een bewarend beslag te leggen, werd de procedure overlopen waarbij er eerst gewezen werd op het feit dat het zeeschip zich dient te bevinden in het rechtsgebied van de Belgische Staat of dat er aanwijzing moet zijn dat het zeeschip, zich op het moment van het bewarend beslag zal bevinden in het Belgische rechtsgebied (respectievelijk de territoriale wateren van de Belgische Staat). Is dit het geval dan kan men in het geval men geen titel heeft een eenzijdig verzoekschrift indienen tot bewarend beslag bij de beslagrechter.
Er werd ook gewezen op een tweede mogelijkheid om een toelating voor het bewarend beslag van de rechter te verwerven, met name het vonnis dat geldt als de toelating voor een bewarend beslag, waarbij men dus wel over een titel beschikt.
Er werd daarbij gewezen op de verschillende vonnissen waarmee een schuldeiser beslag kan laten leggen op een zeeschip. Enerzijds heeft men de vonnissen met

---

conclusie worden gebracht vóór de rechter bij wie het geschil aanhangig is, indien deze de gelijke of de meerdere is van de rechter die de bestreden beslissing heeft gewezen, voor zover alle partijen tussen wie deze beslissing is gevallen, in het geding zijn.
Bij niet-nakoming van de in dit artikel gestelde regels wordt het derdenverzet niet toegelaten".
[400] De Beule en Leers p. 117.
[401] Reeds supra besproken.
[402] Art. 1032 Ger. W.

‘kracht van gewijsde’, anderzijds heeft men de vonnissen ‘uitvoerbaar bij voorraad’. Ook de mogelijkheid om een beslag te leggen krachtens een vonnis dat niet in kracht van gewijsde is voorzien, noch uitvoerbaar bij voorraad is, werd aangehaald.
Vervolgens werd het beslagexploot besproken dat de beslagene –in eerste instantie de kapitein van het schip- onder andere informeert over de wettelijkheid van het beslag. Daarna werd de publiciteit of de bekendmaking van het bewarend beslag besproken en de manier hoe een dergelijke inschrijving verloopt.
Ook de tegenborgstelling die solvabiliteit van de beslaglegger bewijst voor de gevallen waar het beslag later onrechtmatig zou blijken te zijn en de schade dus aan de beslagene moet worden vergoed, werd besproken om tot slot te eindigen met de immobilisatie, het eigenlijke gevolg van het bewarend beslag, waardoor het schip onbeschikbaar wordt en de reeds aangehaalde zekerheid voor de beslaglegger ontstaat dat de beslagene zich niet zal ontdoen van het schip. Zo werd onder meer besproken hoe men het zeeschip verhindert de territoriale wateren te verlaten.

7 Geldigheidsduur, vernieuwing en schorsing van het bewarend beslag op een zeeschip

Artikel 1474 van het Gerechtelijk Wetboek stipuleert dat: "*Buiten het geval van schorsing, voorzien in artikel 1493, geldt het beslag gedurende drie jaren, te rekenen van de datum van inschrijving. Bij het verstrijken van deze termijn houdt het beslag van rechtswege op gevolg te hebben en er wordt geen melding meer van gemaakt in de getuigschriften die de hypotheekbewaarder afgeeft, tenzij de inschrijving is vernieuwd overeenkomstig de artikelen 1475 en 1493.*" De beslagrechter kan evenwel een kortere termijn toelaten.[403]

Wanneer deze termijn is overschreden kan de schuldeiser toelating vragen tot het leggen van een nieuw bewarend beslag.[404]
De zonet aangehaalde vernieuwing van inschrijving wordt inderdaad geregeld in artikel 1475 Ger. W. en zal geschieden door middel van een nieuwe aanvraag zoals blijkt uit het artikel.
Het eerste lid bepaalt dat de schuldeiser –op straffe van uitsluiting- ten minste vijftien dagen voor het verstrijken van de geldigheidsduur van het beslag dat hij wenst te verlengen bewijs moet leveren dat er gegronde redenen zijn om het beslag te handhaven.

Wanneer de geldigheidstermijn van 3 jaar is verstreken zal de bankgarantie die in de plaats werd gesteld van het beslag zonder voorwerp komen en moet de bankgarantie dus worden teruggegeven.[405]

Conform het tweede lid zal de schuldeiser de vernieuwing moeten aanvragen "*bij een met redenen omkleed verzoekschrift, in te dienen bij de rechter die het beslag heeft toegestaan door een advocaat of een gerechtsdeurwaarder en door deze ondertekend*". Het verzoekschrift zal dan uiterlijk binnen de acht dagen na de neerlegging worden beschikt. Het derde lid bepaalt daarnaast dat een beschikking

[403] Van Reepinghen, *o.c.*, 328-329.
[404] Cass., 30 oktober 1981, *R.W.*, 1982-83, 2459, noot; J.T., 1983, 311 en *Rec. Gén. Enr. Not.*, 1983, nr. 22.968, blz. 393, noot: het arrest handelt over beslag op onroerend goed, doch is overbreng baar aangehaald in V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 365.
[405] Beslagr. Antwerpen, 17 december 2009, *T.B.H.*, 2010, 283.

die vernieuwing weigert, niet vatbaar is voor hoger beroep.
Echter hoger beroep zal wel mogelijk zijn tegen een beschikking van de beslagrechter die de vernieuwing –op tegenspraak- weigert, als deze weigerende beschikking geveld wordt op derdenverzet tegen een beschikking die vernieuwing toelaat.[406]
Wanneer de rechter de vernieuwing toestaat, zal hij eveneens de duur ervan bepalen, overeenkomstig artikel 1476 Ger. W., tweede lid en zal -eveneens conform het tweede lid- de termijn ingaan op de dag waarop de inschrijving wordt vernieuwd.
Daarbij dient opgemerkt te worden dat deze termijn –door de rechter bepaald- niet langer dan mag zijn dan de voorziene termijn van drie jaar in artikel 1474 Ger. W.
Het eerste lid van artikel 1476 Ger. W. voorziet dat de beschikking waarbij de vernieuwing van het beslag wordt toegestaan, de nauwkeurige opgave van het te vernieuwen beslag zal bevatten.

De beschikking zal men aan de schuldenaar dienen te betekenen en wordt als niet bestaande beschouwd, indien de vernieuwing van de inschrijving niet voor het verstrijken van de geldigheidsduur van het bestaande beslag is geschied.[407]
De vernieuwing zal plaats hebben onder overlegging aan de bewaarder van twee exemplaren van het verzoekschrift, dewelke nauwkeurig moeten aanduiding moeten geven van te vernieuwen inschrijven, samen met de uitgifte van de beschikking van het exploot van betekening.[408]

Reeds aangehaald maar niettemin van pertinent belang is artikel 1478 Ger. W. dat stelt dat: "*een ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag niet verhindert dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden overgeschreven of ingeschreven, ongeacht hun datum; die akten kunnen echter tegen de beslagleggende schuldeisers niet worden ingeroepen, zolang de inschrijving van het beslagexploot niet vervallen is*".
Men kan ze echter wel inroepen tegen andere beslagleggende schuldeisers die hun beslag pas ingeschreven zagen, na de voltrekking van de akte van beschikking.[409]

[406] Luik, 26 mei 1987, *J.L.M.B.*, 1988, 1125.
[407] Art. 1477 Ger. W., eerste lid.
[408] Art. 1477 Ger. W., tweede lid.
[409] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 158.

Met andere woorden een beslag dat een schuldeiser legt zal niet noodzakelijk voordelen aan de andere schuldeisers verlenen die de maatregelen moeten treffen die de vrijwaring van hun rechten vergt.[410]

Naast de vernieuwing van het beslag, kan men ook om de schorsing van de geldigheidstermijn van het scheepsbeslag verzoeken.
Vooreerst dient gewezen te worden op de bepalingen in artikel 1493 Ger. W. die de schorsing van de geldigheidstermijn regelen.
Het eerste lid stelt dat: "*de vordering over de zaak zelf de in de artikelen 1425, 1458* –respectievelijk drie jaar met ingang van de dagtekening van de beschikking en indien er geen beschikking is verleend, zal de datum van het exploot gelden- *en 1459 gestelde termijnen schorst tot de dag waarop de eindbeslissing van de rechter niet meer vatbaar is voor gewone rechtsmiddelen*".

Echter "*inzake bewarend beslag op onroerend goed en bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen heeft deze schorsing slechts plaats wanneer de vordering over de zaak zelf, voor het verstrijken van de geldigheidstermijn van het beslag, ingeschreven is op de kant van de overschrijving of van de inschrijving van het beslagexploot. Deze schorsing loopt ten einde bij het verstrijken van een termijn van drie jaren te rekenen van de inschrijving van de vordering, tenzij, vóór het verstrijken van die termijn, de inschrijving vernieuwd is voor een nieuwe termijn van drie jaar".*[411] Zo zal met andere woorden de schorsing van de geldigheidstermijn gelden voor drie jaar, sinds de inschrijving van de vordering. Zijn deze drie jaren verstreken zonder een vernieuwing van wederom drie jaar, dan zal schorsing verstreken zijn.

"De vernieuwing geschiedt op voorlegging, aan de hypotheekbewaarder, van een verzoekschrift in twee exemplaren, houdende nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving en van de oorzaak van de schorsing van de geldigheidsduur van het beslag, onverminderd de toepassing van artikel 90, tweede lid, van de wet van 16 december 1851, zo daartoe grond bestaat".[412] Wanneer men artikel 90 van

[410] Van Reepinghen, *o.c.*, 328-329, aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 158.
[411] Ar.t 1493 Ger. W., tweede lid.
[412] Art. 1493 Ger. W., derde lid.

de Hypotheekwet consulteert kan -zoals De Beule en Leers dit eveneens-vaststellen, geconcludeerd worden dat indien het inbeslaggenomen schip van eigenaar veranderd is (op welke wijze dan ook), men bij de vernieuwing melding zal moeten maken van de naam, voornamen, het beroep en de woonplaats van de nieuwe eigenaar, van zijn titel van eigendom, of in voorkomend geval, de titel van erkenning van het voorrecht of hypotheekrecht.[413]

De schorsing eindigt op de dag waarop de eindbeslissing ten gronde van de rechter niet langer vatbaar is voor de gewone rechtsmiddelen. Op verzoek van de meeste gerede partij kan deze eindbeslissing ingeschreven worden na de inschrijving van de vordering zelf.[414]

De hier aangehaalde bepalingen betreffende de geldigheidsduur van het bewarend beslag op (zee)schepen zijn eveneens van toepassing op bankgaranties die men verstrekt om het beslag op te heffen en het schip zodoende vrij te krijgen.[415]
De bankgarantie vervangt het inbeslaggenomen schip en wordt als het ware het nieuwe voorwerp van het beslag, waardoor de beslagrechter in Gent conform zijn stelling handelde en oordeelde dat het verval van een bewarend beslag ook ten aanzien van een gestelde bankgarantie kan tot stand gekomen zijn.[416]

7.1 Uitleiding: de geldigheidsduur van het bewarend beslag

Wat de onderzoeksvraag inzake de geldigheidsduur van een bewarend beslag betreft, werd deze initieel simpele vraag beantwoord door te stellen dat de geldigheidsduur drie jaar bedraagt te rekenen van de datum van inschrijving van het bewarend beslag. Echter deze termijn kan geschorst en vernieuwd worden. De vernieuwing moet door de beslaglegger ten minste vijftien dagen voor het verstrijken

[413] Art. 1493 Ger. W. verwijzend naar artikel 90 lid 2 van de Wet van 16 december 1851 (hier genoemd als Hypotheekwet) aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 159.
[414] Art. 1493, vierde lid aangehaald in V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 366.
[415] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 159.
[416] Beslagr. Gent, 18 april 1983 (ms Melete) onuitg. A.R. nr. 2410/82.

van de geldigheidsduur van het beslag dat hij wenst te verlengen aangevraagd worden en hij moet eveneens bewijs leveren dat er gegronde redenen zijn om het beslag te handhaven in zijn verzoekschrift. De verlenging –indien zij wordt toegekend- zal dan bepaald worden door de rechter en zal maximaal 3 jaar bedragen. Wat de schorsing van de geldigheidstermijn betreft zal deze gelden voor drie jaar, sinds de inschrijving van de vordering. Zijn deze drie jaren verstreken zonder een vernieuwing van wederom drie jaar, dan zal schorsing verstreken zijn. Tot slot werden ook de vormvereisten die men hierbij dient te stellen besproken.

8 OPHEFFING VAN HET BEWAREND BESLAG OP ZEESCHEPEN

8.1 Borgstelling

Artikel 5 van het Brussels Beslagverdrag van 1952 voorziet dat het gerecht of de andere bevoegde rechterlijke autoriteit, binnen wiens rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, de opheffing van het beslag zal toestaan wanneer voldoende borgtocht of zekerheid is gesteld, behalve in de gevallen waar het een zeevordering betreft zoals in artikel 1 van het verdrag (of artikel 1468 Ger. W.), eerste lid, littera 'o' en 'p'. Voldoet men aan deze situatie dan kan de rechter toestemming verlenen aan diegene(n) die in het bezit zijn van het schip, de exploitatie ervan voort te zetten of kan hij tevens voorzien op een andere wijze in de exploitatie van het schip gedurende het beslag. Of de beslagen ook de schuldenaar is van de beslaglegger is hier van geen betekenis.[417] De beslaglegger is gehouden te controleren of de verstrekte garantie werd gegeven voor de juiste schuld.[418]

Wanneer er tussen de partijen geen consensus gevonden wordt over de genoegzaamheid van de borgtocht of de zekerheid zal het gerecht of de andere bevoegde rechterlijke autoriteit de aard en het bedrag daarvan vaststellen.[419]
In België zal deze borgstelling of zekerheid moeten beoordeeld worden naar Belgisch recht.[420] Zo kan het zijn dat een anderstalige borgstelling van een buitenlandse P&I club niet aanvaard wordt in België omdat zij bijvoorbeeld niet Nederlandstalig werd opgesteld.[421]

De beslaglegger kan eveneens eisen dat de gestelde zekerheid of borgsom, adequaat is om zijn vordering te dekken.[422] De beslagene –of een andere

[417] Antwerpen, 28 maart 1980, Rechtspr. Antw., 1981-82, 187 aangehaald in Beslagzakboekje p 363.
[418] Antwerpen, 17 januari 2011, *Eur. Vervoerr.*, 2011, 190.
[419] Art. 5, tweede lid Brussels Beslagverdrag van 1952.
[420] Art. 2018 B.W.; art 6. Brussels Beslagverdrag van 1952 aangehaald in V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013,. 363.
[421] Antwerpen, 18 januari 1995, *Eur. Vervoerr.*, 1995, 185.
[422] Kort ged. Antwerpen, 23 mei 1939, *Jur. Anvers,* 1940, 157: "*de som van de borgstelling moest minstens gelijk zijn aan het voordeel dat het inhouden van het schip heeft voor de beslagene schuldeiser."*

belanghebbende- kan zich richten tot de beslagrechter om dit bedrag te verminderen.[423]

Een borg- of zekerheidsstelling dient ook zuiver en onvoorwaardelijk te zijn, wat inhoudt dat deze duidelijk moet stipuleren tot wat het zich verbindt. Bij onduidelijkheid betreffende de borgstelling kan de beslaglegger de borgtocht weigeren. Desgevallend dient de beslagene zich bij dagvaarding van de beslaglegger tot de beslagrechter te wenden, om zodoende tot een oordeel te komen betreffende de adequaatheid van de aangeboden borgstelling.[424]
Men dient hier als beslaglegger enige voorzichtigheid aan de dag te leggen daar een onterechte betwisting van de aangeboden borgstelling, aanleiding kan geven tot een schadevergoeding gezien men op die manier het vrijkomen van het schip vertraagd.[425]

Indien er zowel tegen de scheepseigenaar als diens bevrachter of de uitgever van het cognossement, een vordering openstaat van de beslaglegger, kan deze in de gevallen waar de scheepseigenaar het schip ontdoet van het beslag door het stellen van een borgsom, eisen dat er uitdrukkelijk bepaald wordt dat de borgsom ook de schuldvorderingen waarborgt tegen de andere schuldenaars.[426] In deze context kan het begroten van de borgsom tot problematische situaties leiden wanneer de beslagene zijn beperking van aansprakelijkheid zou inroepen. De beslagrechter moet daarom bij zijn onderzoek naar het bedrag van de schuldvordering nagaan of de aansprakelijkheid al dan niet beperkt kan worden.[427]

Uit dit alles blijkt dat indien een borgsom gesteld wordt het beslag inderdaad voorkomen of opgeheven zal worden, echter zoals reeds gezien bij het opeenvolgend beslag (zie supra) zal een nieuw beslag ten gevolge van een nieuwe zeevordering of schuldeiser steeds opportuun zijn.
Eveneens geldig zal het beslag zijn, ten gevolge van dezelfde schuldvordering en

[423] Beslagr. Antwerpen, 18 februari 1977, *Eur. Vervoerr.,* 1977, I, 100.
[424] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 364; Gent, 12 januari 1988, *Eur. Vervoerr.*, 1988, 63, noot L.W.
[425] High Court of Justice, Queen's Bench, 19 november 2008, *Eur. Vervoerr.*, 2009, 72.
[426] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, p364.
[427] Cass., 26 maart 1982, *Eur. Vervoerr.,* 1982, 529, noot Goossens, M.; noot Wijfels, R.; noot Suhr, A.; R.W., 1981-82, 2887; *Rechtspr. Antw.,* 1983-84, 212; *Arr. Cass.*, 1981-82, 933 en *Pas.*, 1982, I. 886 aangehaald in V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 364.

door dezelfde schuldeiser, indien de borgtocht of zekerheid algeheel is vrijgegeven voor dit nieuwe beslag, of als er een geldige reden bestaat om een nieuw beslag te leggen.[428]
Echter eens de borgtocht werd gesteld zal de schuldeiser niet meer in samenloop kunnen komen met andere schuldeisers.[429]

Tot slot rust er geen verplichting op de beslagene om een borgstelling of zekerheid te stellen, wil hij het beslag van het schip laten opheffen, wanneer hij de vordering onterecht acht.[430] Hoewel de borgstelling in geen geval een schuldbekentennis[431] betekent kan de beslagene dus toch opteren deze niet te stellen.

8.2 Derdenverzet

De opheffing gebeurt weliswaar via borgstelling maar kan voor belanghebbenden die zich benadeeld voelen en nog niet in de zaak zijn tussengekomen (zie infra) geschieden bij gebruik van het derdenverzet.

De procedure die men dient te volgen om de opheffing van een bewarend beslag op een zeeschip –en eveneens voor een binnenschip- te verkrijgen is de procedure van het derdenverzet.[432]

Dit blijkt eveneens uit de rechtspraak van de Antwerpse Beslagrechter.[433] In casu werd een derdenverzet ingesteld door de scheepseigenaar om het beslag op zijn schip te laten opheffen, echter de eisende partij argumenteerde dat de vordering niet toelaatbaar zou zijn, daar de scheepseigenaar de procedure van revindicatie had

[428] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 364.
[429] Beslagr. Antwerpen, 18 januari 1995, *Eur. Vervoerr.*, 1995, 185.
[430] Kh. Antwerpen, 23 mei 1952, *Rechtspr. Antw.,* 1954, 179; Gent, 6 april 1938, *Jur. Anvers,* 1983, 171.
[431] Art. 5, Laatste lid Brussels Beslagverdrag van 1952: "*Het verzoek tot opheffing van het beslag tegen een zodanige zekerheidstelling kan niet worden uitgelegd als een erkenning van aansprakelijkheid en evenmin als het doen van afstand van het voorrecht van de wettelijke beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip".*
[432] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, . 136.
[433] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 135-136.

moeten volgen tegen de beschikking van de beslagrechter. Een schip is inderdaad een roerend waardoor men verkeerdelijk zou kunnen denken dat het artikel 1424[434] Ger. W. van toepassing is en bijgevolg de procedure van artikel 1514 Ger. W. die de procedure van de revindicatie beschrijft zou moeten gevolgd worden. De beslagrechter wees er op dat het bewarend beslag op zeeschepen –en binnenschepen- afzonderlijk wordt geregeld in het Gerechtelijk Wetboek, met name de procedure van het derdenverzet (gezien het beslag gelegd kan worden aan de hand van een eenzijdig verzoekschrift), hieronder besproken.[435]

"Al wie niet in dezelfde hoedanigheid in de zaak is tussengekomen, kan verzet doen tegen de beslissing die zijn rechten benadeelt".[436] De beslagene kan zich aldus op het derdenverzet beroepen binnen een maand nadat de beslissing aan de eiser in verzet is betekend.[437]

"Derdenverzet wordt, met dagvaarding aan alle partijen, gebracht voor de rechter die de bestreden beslissing heeft gewezen. Het kan incidenteel bij schriftelijke conclusie worden gebracht vóór de rechter bij wie het geschil aanhangig is, indien deze de gelijke of de meerdere is van de rechter die de bestreden beslissing heeft gewezen, voor zover alle partijen tussen wie deze beslissing is gevallen, in het geding zijn".[438]
De niet-nakoming van deze bepalingen zal er toe leiden dat het derdenverzet niet wordt toegelaten.[439]

8.3 Handlichting en doorhaling van het bewarend beslag

De handlichting wordt geregeld in het Brussels Beslagverdrag van 1952, respectievelijk het artikel 5, laatste lid. Deze bepaling werd echter niet overgenomen

---

434 "*Behoudens de hierna gestelde regels, geschiedt het bewarend beslag op roerend goed volgens de regels inzake uitvoerend beslag op roerende goederen".*
435 Beslagr. Antwerpen, 24 december 1985 (ms Basak Deniz) onuitg. A.R. nr. 10064.
436 Art. 1033 Ger. W.
437 D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 135.
438 Art. 1125. Ger. W. lid 1-2
439 Art. 1125 Ger. W. derde lid.

in het Gerechtelijk Wetboek.[440]

Wat betreft de bespreking van artikel 5 van het verdrag wordt graag verwezen naar de supra besproken 'borgstelling'. Inderdaad de handlichting is de eigenlijke opheffing van het beslag, die kan bekomen worden door het stellen van een borgstelling of zekerheidsstelling.
Wanneer de borgtocht onderling wordt bepaald en bijgevolg een tussenkomst van de beslagrechter niet heeft moeten plaatsvinden spreekt men van een handlichting in der minne en zal de beslaglegger desgevallend de nodige instructies geven aan zijn gerechtsdeurwaarder.[441]

Artikel 1418 Ger. W. stipuleert dat de beslagrechter bepaalt tot welk bedrag het bewarend beslag wordt toegestaan. Kan de beslagene zich niet verzoenen met deze beslissing, dan kan hij derdenverzet aantekenen om een vermindering van de borg te bekomen of indien de beslaglegger de borgtocht niet aanvaard heeft, kan hij (de beslagene) bekomen dat de beslaglegger wordt veroordeeld tot het opheffen van het beslag na ontvangst van de voorgestelde borgtocht of zekerheid.[442]

De borgtocht wordt doorgaans door de P&I[443] club van de reder of scheepseigenaar verstrekt, wat het voordeel met zich meebrengt dat dit kosteloos is.[444] De ladingbelanghebbende trouwens het recht een borgstelling te eisen van zijn P&I club zelf en hoeft als dusdanig geen genoegen te nemen met een borgstellen door een mandataris van zijn P&I club.[445]

De andere vorm waaronder men een zekerheid of borg kan stellen is de bankgarantie en meer bepaald een hoofdelijke bankwaarborg, wil men het zeeschip vrij krijgen.[446]

---

[440] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 147.
[441] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 148.
[442] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 148.
[443] *Protection and Indemnity Club*.
[444] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 148.
[445] Beslagr. Antwerpen, 6 augustus 1986, onuitg. A.R. nr. 15188.
[446] Beslagr. Antwerpen, 18 februari 1977, *Eur. Vervoerr.* 1977, 100 (ms Thetis).

De opheffing van een beslag veronderstelt ook de doorhaling van de inschrijving ervan. Wanneer het een vrijwillige doorhaling betreft, zal een onderhandse akte van de opheffing volstaan. Men dient het originele beslagexploot neer te leggen op het scheepshypotheekkantoor, opdat de scheepshypotheekbewaarder er de doorhaling van het beslag op kan vermelden.[447]

De vordering tot doorhaling van de inschrijving dient men te brengen voor de rechtbank van de plaats waar de inschrijving werd gedaan, tenzij de partijen anders overeenkomen. Zij wordt gericht tegen de schuldeisers door een dagvaarding aan hun persoon, of hun laatste in het register vermelde gekozen woonplaats; en zulks niettegenstaande het overlijden, hetzij van de schuldeisers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats hebben gekozen.[448] Deze rechtbanken zullen eveneens de doorhaling bevelen wanneer de inschrijving –van het beslag- zou hebben gedaan 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 rechten van voorrecht of hypotheek op wettelijke wijze zijn teniet gegaan.[449]

Geen eis tot doorhaling moet ingesteld worden als er een vonnis over de grond van de zaak is, waarin de vordering verworpen wordt. Het vonnis houdt zelf de beslissing in tot opheffing van de inschrijving.[450]

8.4 Uitleiding :De opheffing van het bewarend beslag op zeeschepen

De volgende onderzoeksvraag die zicht toespitst op het verloop van de opheffing van het bewarend beslag werd hierboven opgelost door het eerst te hebben over de borgstelling, die het bewarend beslag opheft en de verdere exploitatie van het zeeschip mogelijk maakt. Daarnaast werd het derdenverzet besproken dat aangewend kan worden door belanghebbenden die zich benadeeld voelen en nog

[447] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 368.
[448] Art. 94 Hypotheekwet.
[449] Art. 95 hypotheekwet.
[450] V. Van Herreweghe, *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013,.368.

niet in de zaak zijn tussengekomen.

Naast deze twee procedures die kunnen leiden tot de opheffing van het bewarend beslag op het zeeschip, werd de eigenlijke opheffing besproken in de sectie betreffende de handlichting en doorhaling van het bewarend beslag, waarbij onder meer naar de borgtocht werd verwezen en de doorhaling van de inschrijving van het bewarend beslag.

9 HET BEWAREND BESLAG OP STAATSSCHEPEN

9.1 Assimilatie van 'Staatshandelsschepen'[451] met private handelsschepen

Een bewarend beslag op een zee(schip) van een staat leggen is nog minder vanzelfsprekend dan op de private, oftewel koopvaardij zeeschepen. Naast de problematiek dat zeeschepen zich continu verplaatsen –en zich zodoende dus ook steeds aan andere rechtsregels blootstellen- bevatten staatsschepen conform artikel 179 van het *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Dit stipuleert dat "*the property and assets of the Authority, wherever located and by whomsoever held, shall be immune from search, requisition, confiscation, expropriation or any other form of seizure by executive or legislative action".*

Somers bemerkt in dat opzicht, dat er een algemene consensus heerst dat bezoekende oorlogsschepen een quasi volledige immuniteit genieten ten aanzien van de lokale rechtsmachten (die men breder mag interpreteren dan de bepalingen uit het supra vermelde artikel 179 van het verdrag).[452]
Wat de overheidsschepen betreft, die geen oorlogsschepen zijn dient men een onderscheid te maken naargelang hun functie. De schepen in overheidsdienst die geen handelsfunctie uitoefenen maar wel in overheidsopdracht werken, genieten soevereine immuniteit ten aanzien van de rechtsmacht van de kuststaat. De overheidsschepen die voor handelsdoeleinden gebruikt worden vallen echter volledig onder de rechtsbevoegdheid van de kuststaat.[453]
In de latere rechtspraak is echter wel sprake van een eerder restrictieve immuniteitstheorie zoals deze ook kan bemerkt worden in het Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 1926[454]).[455]

[451] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 161.
[452] E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht,* Mechelen, 2010, 60.
[453] E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht,* Mechelen, 2010, 61.
[454] Verdrag Brussel 10 april 1926, goedgek. Wet 20 november 1928, *B.S.* 1-2 juni 1931. Op 24 mei 1934 werd een additioneel protocol bij dit verdrag gevoegd, *B.S.* 9 september 1936.
[455] E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht,* Mechelen, 2010, 62.

Het verdrag voorziet dat schepen, lading en de schepen voor rekening van de staat gecharterd en in de koopvaardij gebruikte schepen, worden gelijkgesteld met deze die aan private ondernemingen en personen toebehoren.[456]
Er kan tot een gelijkaardige constatatie gekomen worden wanneer men er de conferentie van Genève (hierna: VTZ) op nahoudt. Overheidsschepen die aangewend worden voor commerciële doeleinden zijn volgens het VTZ onderworpen aan dezelfde burgerrechtelijke en strafrechtelijke jurisdictie van de kuststaat als andere koopvaardijschepen. De rechtsmacht van de kuststaat over voor de schepen die zich niet inlaten met commerciële doeleinden beperkt zich tot de conform artikel 21 en 22 van het VTZ tot de toepassing van de regels inzake het gebruik van de territoriale zee.[457]

Wat betreft de aansprakelijkheden en verplichtingen zijn de regels inzake de bevoegdheid der rechtsmachten, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor de commerciële schepen toebehorend aan of geëxploiteerd door particulieren en voor de private scheepsladingen van hun eigenaars.[458]
Uit deze bepalingen volgt een assimilatie van staatsschepen die een koopvaardijfunctie bezitten met de private handelsschepen.[459]
De Beule en Leers besluiten dan ook terecht dat dergelijke 'Staatshandelsschepen' in beslag mogen genomen worden indien ze gebruikt worden voor handelsdoeleinden zonder openbaar nut, zolang de schuldvordering verband houdt met de exploitatie van deze schepen.[460]

Met het Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 1926) kan een schuldeiser door het instellen van een vordering in rechte, een dwanguitvoering bekomen tegen een Belgische

[456] Art. 1. Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 10 april 1926) aangehaald in E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht,* Mechelen, 2010, 62.
[457] E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht,* Mechelen, 2010, 62.
[458] Art. 2 Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 10 april 1926) aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 162.
[459] De Page, H., *Traité: T VI*, Brussel, Bruylaat, 1953, 662 nr. 733.
[460] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 162.

Staatsschip wanneer aan de vereisten zoals bepaald in het Verdrag is voldaan. Een schuldeiser in België zal eveneens onder dezelfde voorwaarden een vordering in rechte kunnen instellen en aldus een dwanguitvoering kunnen bekomen tegen een schip dat tot de eigendom van een vreemde Staat behoort, mits deze Staat het Verdrag daadwerkelijk ondertekend heeft.[461]

Wat betreft de assimilatie van Staatshandelsschepen met private handelsschepen moet tot slot nog vermeld worden dat het de Europese overeenkomst inzake immuniteit van Staten opgemaakt te Bazel op 16 mei 1972,[462] geen afbreuk doet aan het Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 1926) en het bijhorende protocol van 24 mei 1934.[463] Artikel 30 van de overeenkomst bepaald immers dat zij niet van toepassing is op gedingen inzake vorderingen die verband houden met de exploitatie van zeeschepen die eigendom zijn van een overeenkomst sluitende Staat of deze die door hem worden geëxploiteerd. Noch is zij van toepassing gedingen inzake vorderingen die betrekking hebben op vervoer van ladingen en passagiers van die schepen en eveneens niet van toepassing zijn de gedingen inzake vorderingen betreffende ladingen die toebehoren aan een overeenkomst sluitende Staat en vervoerd werden aan boord van een koopvaardijschip.[464]

9.2 Gedeeltelijke prijsgeving van de immuniteit

Artikel 3 van het Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 1926) bepaalt dat de oorlogsschepen, jachten, bewakings- en hospitaalschepen, hulpschepen en alle andere schepen in eigendom of geëxploiteerd[465] door de Staat en op dat moment in

[461] Du Pontavice, E., *o.c.*, 325-326; Remond-Gouilloud, M.: noot onder Aix-en-Provence, 20 september 1984, *R.C.DI.P.* 1985, 362.
[462] Bekrachtigd door België op 27 mei 1975 (*B.S.* 10 juni 1976) en van toepassing sinds 22 mei 1985 (*B.S.* 25 mei 1985).
[463] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 163.
[464] Ibid.
[465] Artikel 1 van het Protocol van 24 mei 1934 behorende bij het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, opgemaakt te Brussel (*B.S.,* 9 september 1934) bepaald dat "*de door Staten hetzij bij tijdbevrachting, hetzij bij*

gebruik voor niet commerciële doeleinden niet het voorwerp mogen worden van beslag, aanhouding of vasthouding.
De beslagrechter te Antwerpen besluit dan ook dat deze vaartuigen die uitsluitend benut worden voor niet-commerciële doeleinden van openbaar nut, niet vatbaar zijn voor beslag, noch aangehouden of vastgehouden mogen worden ten gevolge van enigerlei gerechtelijke maatregel.[466]

Het ogenblik waarop men zich moet plaatsten om te oordelen of een schip aan de Staat toebehoort of door hem geëxploiteerd wordt, is logischerwijs het ogenblik waarop de schuldvordering ontstaat of het ogenblik waarop het beslag, de aanhouding of vasthouding plaatsgrijpt.[467]

Doch artikel 3 en 4 van het Internationaal Verdrag regelen drie vorderingen waarin de Staat, de immuniteit niet zal kunnen inroepen, wanneer belanghebbenden hun eisen instellen voor de bevoegde rechtbank van de Staat die eigenaar is van het schip of het uitbaat. Voor de vorderingen betreffende: aanvaringen of andere scheepvaartongevallen; hulp, berging of averijgrosse; herstellingen, leveringen of andere contracten met betrekking tot het schip, zullen Staten hun immuniteit deels moeten prijsgeven.[468]

Artikel 5 van het Internationaal Verdrag bepaald wel dat men geen beslag zal kunnen leggen op scheepsladingen toebehorend aan boord van niet-commerciële Staatsschepen (in tegenstelling tot de scheepsladingen van de ladingen aan boord van schepen met een commercieel oogmerk).[469]
Natuurlijk moet men dit samen met artikel 3 en 4 in beschouwing nemen waardoor

---

reisbevrachting, gecharterde schepen, mits zij uitsluitend gebruikt worden voor een regeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd, alsmede de ladingen die deze schepen vervoeren, kunnen op generlei wijze in beslag genomen, aangehouden of vast gehouden worden maar deze immuniteit laat alle andere rechten of rechtsmiddelen, welke aan de belanghebbenden mochten toekomen, onverkort". Tenslotte besluit het artikel dat een bewijs van de dienst waarvoor het schip wordt aangewend kan geleverd worden door een diplomatiek vertegenwoordiger van de vlaggenstaat.

[466] Beslagr. Antwerpen, 16 oktober 1978 (ms Hodo) onuitg. A.R. nr. 51705.

[467] Art. 3 en 4 van de Wet van 28 november 1928 -dit is de omzetting van het Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 1926)- aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 165.

[468] Art. 3 en 4 van de Wet van 28 november 1928 aangehaald.

[469] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 165.

wederom een vordering wegens een van de drie zonet besproken uitzonderingen en eveneens de vorderingen uit hoofde van een contract aangaande die ladingen, wel zal leiden tot het geldig instellen van de rechtsvordering voor de bevoegde Rechtbank van de Staat die eigenaar is van de lading maar ook voor de bevoegde nationale rechter.[470]

Tegenover de gedeeltelijke prijsgeving van de immuniteit van deze schepen, geniet de Staat voor deze vorderingen -conform artikel 6 van de Wet van 1928- wel alle middelen van verdediging, zoals daar zijn: de verjaring en de beperking van aansprakelijkheid waarop de koopvaardijschepen, evenals hun reders en bevrachters, zich kunnen beroepen. [471] Wat betreft de beperking van aansprakelijkheid moet echter wel opgemerkt worden dat sinds het verschijnen van deze rechtsbronnen, Staten gebruik kunnen maken van de beperking van aansprakelijkheid.[472]

9.3 Uitleiding: Het bewarend beslag op Staatsschepen

Een onderzoeksvraag die na dit alles logischerwijs nog kan volgen is de vraag of de bepalingen die reeds besproken zijn ook van toepassing zijn op Staatsschepen, gezien men mits enig inlevingsvermogen vrij snel enkele bedenkingen kan plaatsen bij een bewarend beslag op bijvoorbeeld een Staatsschip dat instaat voor hulpverlening.

In die optiek werd eerst de assimilatie van Staatshandelsschepen met private handelsschepen besproken omdat dit duidelijk het onderscheid aantoont tussen de (zee)schepen in eigendom van of gebruikt door de Staat voor commerciële doeleinden (zonder publiek nut) en de (zee)schepen die enkel een functie van

[470] Art. 5 van de Wet van 28 november 1928, aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 166.
[471] D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 166.
[472] Memorie van toelichting van de Wet van 28 november 1928 in La nouvelle législation belge et les conventions internationales de Bruxelles, Association belge de droit maritime Anvers 1929, 140 e.v.; Kamer van Volksvertegenwoordigers, Zitting van 14 juli 1927, nr. 335 en de zitting van 22 februari 1928, nr. 112; Senaat, Zitting van 26 juli 1928, nr. 175 aangehaald in D. De Beule en P. Leers, *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, 166.

maatschappelijk nut hebben zonder commercieel oogmerk. Wat de eerste reeks schepen betreft, worden deze gelijkgesteld met de (zee)schepen die aan private ondernemingen en personen toebehoren en zal er bijgevolg een (bewarend) beslag mogelijk zijn. De andere schepen van de Staat genieten een immuniteit. Doch deze immuniteit werd deels aangetast, weliswaar kregen deze Staatsschepen daarvoor andere voordelen die de koopvaardij schepen reeds verworven hadden in ruil terug. Deze gedeeltelijke prijsgeving van de immuniteit die onder andere op oorlogsschepen van toepassing is van toepassing op slecht drie soorten vorderingen waarbij desgevallend ook deze schepen ‘aan de ketting’ kunnen worden gelegd.

10 SLOTBESCHOUWINGEN

Doorheen dit alles moet duidelijk geworden zijn -zoals af en toe ook bleek-, dat het bewarend beslag voor zeeschepen vaak afwijkt van het bewarend beslag voor roerende goederen (hoewel dit laatste niet aanbod kwam en een vergelijking eveneens niet de '*pointe'* van dit schrijven vormt). De meest heldere illustratie vormt ongetwijfeld het Gerechtelijk Wetboek, Deel V, Titel II, Hoofdstuk VII, het bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen. Men dient deze afwijking ongetwijfeld te kaderen aan de extreme mobiliteit van de (zee)scheepvaart sector, die het noodzakelijk maakt om rechtsregels voor handen te hebben waarmee men kort op de bal kan spelen.

Doch men mag uit deze afwijkende regelgeving waaruit ook de souplesse volgt waarmee een bewarend beslag op een zeeschip kan gelegd worden niet gelijkschakelen met willekeur en onvoorzichtigheid. De wetgever voorziet immers strenge –en zeer kapitaalintensieve- waarborgen vooraleer hij de het bewarend beslag toekent.

Naast de –eigen- Belgische wetgeving blijkt ook dat de internationale regelgeving van groot belang is. In die context kan ongetwijfeld verwezen worden naar artikel 1468 Ger. W. dat een feitelijke kopie is van de bepalingen uit artikel 1 van het Brussels Beslagverdrag van 1952. Opnieuw kan men deze internationalisering van het eigen rechtsstelsel kaderen binnen de globale context van de zeescheepvaart. De vele pogingen van onder andere instellingen zoals het CMI en het IMO om een unificatie inzake regelgeving voor de scheepvaart te bewerkstelligen past overigens perfect in dit plaatje.

Ondanks de pogingen –hoewel dikwijls zonder resultaat- tot unificatie is ook in het bewarend beslag op zeeschepen steeds veel ruimte gegeven aan de Verdragstaten –zoals blijkt uit het verdrag van 1952- om hun eigen regelgeving te laten gelden en hun rol als kuststaat dus een soevereine toets te geven. België heeft voor het bewarend beslag op zeeschepen (zowel voor vreemde zeeschepen in België als voor de Belgische Zeeschepen in de Belgische territoriale wateren) niet echt gebruik

gemaakt van de mogelijkheid om af te wijken van internationale verdragen, wat bijvoorbeeld te merken is aan het feit dat de regelgeving voor vreemde- en Belgische zeeschepen niet erg verschillend is.

BIBLIOGRAFIE

BOEKEN

Aeby, F., en Deceuninck, A., *Hypothèques et privilèges maritimes et fluviaux*, in *Répertoire Notarial*, Brussel, Larcier, 1981, X II + 798 p.

Beirens, J. e.a., *Beslagrecht,* Brugge, Die Keure, 1985, art. 1414

Berlingieri, Fr. e.a., *Essays on maritime Liens and Mortgages and Arrest of Ships,* C.M.I., 1984, 178 p.

Chabot-Leonard, D., *Saisies conservatoires et saisies-exécution*, Brussel, Bruyiant, 1979.

De Beule, D. en Leers, P., *Bewarend beslag op zeeschepen : toepassing van het recht in de praktijk*, Antwerpen, s.n., 1987, XVII + 208 p.

De Latte, G. *Zakelijke rechten en hypotheken op schepen*, Mechelen, Kluwer, 2006, VI + 143 p.

De Page, H., *Traité: T VI*, Brussel, Bruylaat, 1953, X.

Deseck, P., *Belgisch kustreglement : politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust,* Oostende, Toulon**,** 1982, XII +148 p.

De Smet, R., *Droit maritime et droit fluvial belge,* Brussel, Larcier, 1971, 1220 p.

Dujardin J. en Vande Lanotte, J., *Basisbegrippen publiekrecht*, Brugger, die keure, 439 p.

Engels, C., *Maritieme voorrechten en hypotheken*, Gent, Story Scientia, 1985, XI + 67 p.

Kluyskens, A., *Voorrechten en hypotheken in Beginselen van Burgerlijk Recht.* Deel VI, Antwerpen, X.

Lamine, L., *Het retentierecht* (Recht en Praktijk nr. 3), Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1982, 198 p.

Manca, Pl., *International Maritime Law: Vol 1, Antwerpen,* European Transport La wed., 1970, 325 p.

Smeesters, C. en Winkelmolen, G., *Droit maritime et droit fluvial,* Brussel, Larcier, 1929, II + 664 p.

Smeesters, C. en Winkelmolen, G., *Droit maritime et droit fluvial,* Brussel, Larcier, 1933, II + 676 p.

Smeesters, C. en Winkelmolen, G., *Droit maritime et droit fluvial*, Brussel, Larcier, 1938, III + 559 p.

Somers, E., *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht,* Mechelen, 2010, 491 p.

Somers, E., *Belgisch Zeerecht 2013-2014 Syllabus en selectie wetgeving door Eduard Somers,* Brussel, Larcier, 2013, III + 318 p.

Storme, M. *Rechter ter zee: Beschouwingen over de tussenkomst van de rechter in scheepszaken*, *T.B.H.* 1985, 421 p.

Storme, M. *Maritieme Voorrechten en Hypotheken,* Gent, Story-Scientia, 1985, XI + 67 p.

Theunis, J., Artikelen1467 t/m 1480 Gerechtelijk Wetboek, in *Overzicht Gerechtelijk Wetboek,* Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1984 (losbladig).

Van Aerde, C., *Zeeschepen onder bewarend beslag,* Die Keure, Brugge, 1988, 7-17.

Van Herreweghe, V., *Beslagzakboekje 2013,* Antwerpen, Kluwer, 2013, 708 p.

Vanhooft, J.P., *Gebundelde werken maritiem Recht en maritieme Verzekeringen,* 1ste ed., 1985, in eigen beheer, X.

Van Reepinghen, C., *Verslag Gerechtelijk Wetboek*, Parlementaire Stukken, Senaat 1964 nr. 60: 10 december 1963, zitting 1963-1964, B.S., 543 p.

TIJDSCHRIFTEN

Asser, J.T., “Uniform Zeerecht: Het Verdrag betreffende het conservatoir Beslag op Schepen”, *NJB* 1953, 755-759 en 777-781.

Baert, K., “Algemene Beginselen van Bewarend Beslag”, *T.P.R.* 1980, 307 nr. 52.

Claringbould, M.H. en Baron Van Lynden, C.J.H., Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen, *NJB*, 1986, 837.

De Smet, W., De vormvereisten bij Revendicatie van in beslag genomen voorwerpen, *R.W.* 1973-1974, 2127-2146.

Fagnart, J.L., Recherches sur le droit de rétention et l’exception d’inexécution. *R.C.J.B. 1979, 19.*

Groetaers, M., Moeilijkheden in de Beslagprocedure, *R.W.* 1971-1972, 501.

Gutt, E. en Stranart-Thilly, A.M., “Examen de jurisprudence (1965-1970): droit judiciaire privé”, *R.C.J.B.* 1974, 660 nr. 131.

VAN AERDE, c. Is de Sirius een zeeschip, *Vervoer & recht* 1997, 12-16.

Vanhooff, J.P. De Verantwoordelijkheid van de Belgische Staat voor de fouten van haar loodsen, *De Lloyd,* 31 december 1985, 1-2, 3-4, 12, 15

Vanhooff, J.P. De Verantwoordelijkheid van de Belgische Staat voor de fouten van haar loodsen, *De Lloyd* 19 januari 1985.

Vanhooff, J.P. De Verantwoordelijkheid van de Belgische Staat voor de fouten van haar loodsen, *De Lloyd* 11 en 18 februari en 9 maart 1986.

Van Reepinghen, *Verslag Gerechtelijk Wetboek*, Parlementaire stukken, Senaat 1964 nr. 60: 10 december 1963, Zitting 1963-1964, B.S., 1-450 (328-329).

Pissierens, C., "Hulp en Berging", *Noutilius*, Mei 1972, 169.

Répertoire Pratique du Droit Belge, Tw. *Navire-Navigation.*

Quoibal, M., Droit maritime étranger Maroc, *D.M.F.*, 1983, 315.

Wetten

Wet 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

KB 27 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

Wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen (*B.S., 29 september 1990).*

Aanmonsteringswet Zeeschepen – Wet 5 juni 1928, *B.S.*, 26 juli 1928.

Wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, B.S., 29 december 1990.

Wetboek 15 september 1807 –Wetboek van koophandel, Boek II, Zeewet.

K.B. 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen en het inwerking treden van de wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen (B.S., 11 mei 1996; gewijzigd K.B. 4 juni 1999, B.S., 14 augustus 1999, gewijzigd K.B. 8 april 2003, B.S., 6 mei 2003.

Wet 12 augustus 1911, *B.S.*, 23 augustus 1911.

Hypotheekwet: Wet van16 december 1851. - BURGERLIJK WETBOEK. - BOEK III TITEL XVIII : Voorrechten en hypotheken.

De Wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen (B.S., 5 januari

Decr. Vl. R. 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods (*B.S.*, 5 september 1995).

INTERNETBRONNEN

www.worldcourts.com/itlos/eng/decisions/1999.07.01_Saint_Vincent_v_Guinea.pdf
www.icj-cij.org/docket/files/18/2676.pdf.

http://207.57.19.226/journal/Vol4/No3/sr1-04.html.

www.Factortame-The_Case_That_Took_the_Crown-libre.pdf.

www.thomascooperlaw.com/pdfs/Thomas_Cooper_Factortame_Report.

http://207.57.19.226/journal/Vol4/No3/sr1-04.html.

http://www.zeerecht.be/Documenten/COMAR%20Blauwboek%206%20Vervoer.pdf.

VERDRAGEN EN CONVENTIES

UNCLOS - United Nations Convention on the Law of the Sea.

Internationaal Verdrag van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondetekend te Brussel (steeds Brussels Beslagverdrag van 1952 genoemd).

Salvage verdrag 1989.

Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 1926).

Verdrag Brussel 10 april 1926, goedgek. Wet 20 november 1928, *B.S.* 1-2 juni 1931. Op 24 mei 1934 werd een additioneel protocol bij dit verdrag gevoegd, *B.S.* 9 september 1936.

Conventie van Brussel van 23 september 1910 inzake hulp en berging op zee.

Conferentie van Genève: VTZ.

Internationaal verdrag betreffende de eenmaking van de regels inzake de immuniteit van staatsschepen (Brussel 10 april 1926).

RECHTSPRAAK

Delwaide, L., noot onder Cass. 15 december 1983, *Rechtspr. Antw.* 1983/84, 203, *T.B.H*. 1984, 500.
Delwaide, L., noot onder Cass. 15 december 1983, *Rechtspr. Antw.* 1983/84, 262-263.
Delwaide, L., noot onder Cass. 15 december 1983*R.G.A.R.* nr. 10845 (1984).
Delwaide, L., noot onder Cass. 15 december 1983 *R.W.* 1984-1985, 1247.
De Paep, R., noot onder , Cass., 10 mei 1976, *R.W.*, 1976-77, 1709; *Eur. Vervoerr.,* 1983, 768,
Van Haegenborgh, G., noot onder Cass., 1 oktober 1993, *R.W.*, 1993-94, 357, concl. O.M.; *R*.Cass., 1993, 223.
Cass. 10 mei 1976, *Pas*. 1976, I, 969; *Arr.*Cass. 1976, 1008
Cass., 18 september 1981, *R.W.*, 1981-82, 1554.
Rechtspr. Antw., 1981-82, 424; *Arr. Cass*., 1981-82, 96.
Cass. 07.04.1995, arrest in Cassatie 1995, 383; Rechtskundig weekblad 1995-1996 met noot K. Broeckx).
Cass., 31 oktober 2008 c.06.0604.n/2.(ms le blanc).
Cass., 31 oktober 2008, C.06.0604.N, *R.W*., 2009-10, 622
Cass., 27 februari 2009, C.07.0036.N, *R.W.*, 2009-10, 671.
Gent, 8 februari 2011, *T.B.H*., 2011, 498: Panama; niet tegenstelbaar – cassatieberoep tegen dit arrest afgewezen in Cass., 9 februari 2012, C.11.0486.N, www.cass.be.
Cass., 9 februari 2012, C.11.0486.N, www.cass.be
Antwerpen, Vakantiekamer, 6 augustus 1982 (ms Ponte Pedrido) onuitg. A.R. nr. 1908/82.
Antwerpen A.R. nr. 2201/80 (ms Joycelyne heet nu ms Panagia Mirtry Diotesa).
Antwerpen, A.R. nr. 604/87 (ms Achtar).
Gent, 31 maart 1983 (ms Derbby), *Rechtspr. Antw.* 1983/84, 77.
Beslagr. Antwerpen 18 mei 1973, *Rechtspr. Antw.* 1973, 122 (ms Alida Gorthon).
Arbitr. Uitspraak, 28 augustus 1974, *Rechtspr. Antw.* 1974, 239 (sleepboot Martine Letzer).
Beslagr. Antwerpen, 31 oktober 1974, *Rechtpr. Antw.* 1974 234 (ms Oakworth).
Arbitr. Uitspraak, 2 april 1979, *Eur. Vervoerr*. 1981, 670 (sleepboot Catherine Letzer).
Beslagr. Antwerpen, 18 mei 1973, *Jur. Anvers*, 1973, 122
Beslagr. Antwerpen, 1 februari 1974, *Rechtspr. Antw.* 1973, 345; Eur. Vervoerr. 1974, 277 (ms Calypso IV).
Beslagr. Antwerpen, 31 oktober 1974, *Jur. Anvers,* 1974, 234.
Beslagr. Antwerpen, 20 februari 1975, *Rechtspr. Antw.* 1974, 324 (ms Veliko Tirnovo).
Beslagr. Antwerpen, Kamer 5, 16 oktober 1975 (ms Scherzade) onuitg. A.R. nr. 1253/75.
Beslagr. Antwerpen, 26 april 1976, *Eur Vervoerr.* 1982, 540-541.
Beslagr. Antwerpen, 4 mei 1976, *Eur. Vervoerr.*, 1977, 113.
Beslagr. Antwerpen, 4 mei 1976, *Rechtsrp. Antw.* 1975/76, 164 (168) (ms Volta Wisdom).
Beslagr. Antwerpen, Kamer 5, 14 februari 1977 (ms Thetis) onuitg. A.R. nr. 204/77.
Beslagr. Antwerpen, 21 april 1977 (ms Volta Wisdom) onuitg. A.R. nr. 41807.
Beslagr. Antwerpen 14 december 1977, Rechtspr. Antw. 1977-78, 277.
Beslagr. Antwerpen, 16 oktober 1978 (ms Hodo) onuitg. A.R. nr. 51.705.
Beslagr. Antwerpen, 22 februari 1979 (ms Chase III) onuitg. A.R. nr. 53855
Beslagr. Antwerpen 28 maart 1980, *Rechtspr. Antw.*, 1981-82, 187.

Beslagr. Antwerpen, 15 maart 1979, *Eur. Vervoerr.* 1980, 296 (ms Chase I).
Beslagr. Antwerpen 21 oktober 1980 (ms Joycelyne) onuitg. A.R. nr. 86800.
Beslagr. Antwerpen, 8 oktober 1981, *Eur Vervoerr.* 1985, 334 (ms Cuzco II).
Beslagr. Antwerpen, 15 juli 1982 (Ponte Pedrido) onuitg. A.R. nr. 80548.
Beslagr. Antwerpen, 10 mei 1984, *Eur. Vervoerr.*, 1985, 254
Beslagr. Antwerpen, 10 mei 1984, *Eur. Vervoerr.* 1985, 254 (ms Cypriot Mariner)
Beslagr. Antwerpen, 28 juni 1984, *Eur. Vervoerr.* 1985, 142 (ms Aegis Topic).
Beslagr. Antwerpen, 25 juli 1984 (ms Paco Rabane) onuitg. A.R. nr. 98181.
Beslagr. Antwerpen, 7 september 1984; *Eur. Vervoerr.*, 1985, 139.
Beslagr. Antwerpen, 22 oktober 1984 (ms Kapetan Pavlovic) onuitg. A.R. nr. 99957.
Beslagr. Antwerpen, 11 januari 1985 (ms Proteus) onuitg. A.R. nr. 2005.
Beslagr. Antwerpen, 31 januari 1985 (ms Quarsenis) onuitg. A.R. nr. 99596.
Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1985 (ms Eco Isabella) onuitg. A.R. nr. 3029
Beslagr. Antwerpen, 20 juni 1985, onuitg. A.R. nr. 5502.
Beslagr. Antwerpen, 29 oktober 1985, *Rechtspr. Antw.*, 1987, 69.
Beslagr. Antwerpen, 23 december 1985, *Rechtspr. Antw.,* 1987, 126.
Beslagr. Antwerpen, Kamer 37, 29 april 1986 (ms Lotta) onuitg. A.R. nr. 13282.
Beslagr. Antwerpen, 20 november 1986, *Eur. Vervoerr.*, 1987, 135.
Beslagr. Antwerpen, Kamer 38, 21 november 1986 (ms El Amaan) onuitg. A.R. nr. 18080.
Beslagr. Antwerpen, Kamer 37, 9 december 1986 (ms Danbox) onuitg. A.R. nr.9743.
Beslagr. Antwerpen, Kamer 38, 20 februari 1987 (ms Achtar) onuitg. A.R. nr. 20305.
Beslagr. Antwerpen, 24 maart 1988, *Eur. Vervoerr.*, 1988, 456.
Beslagr. Antwerpen, 29 maart 1988, *Eur. Vervoerr.,* 1988, 485 en *Rechtspr. Antw,* 1988, 119.
Beslagr. Antwerpen, 10 februari 1989, *Eur. Vervoerr*., 1990, 50.
Beslagr. Antwerpen 20 maart 1990, onuitg. A.R. nr. 1253/75.
Beslagr. Antwerpen, 3 oktober 1994, *Rechtspr. Antw.*, 1995, 378.
Beslagr. Antwerpen, 7 december 1994, *Rechtspr. Antw.*, 1995, 356; *Eur. Vervoerr.*, 1995, 633.
Beslagr. Antwerpen, 18 januari 1995, *Eur. Vervoerr.,* 1995, 185.
Beslagr. Antwerpen, 27 november 2000, *R.H.A.*, 2001, 167.
Beslagr. Brugge, 3 oktober 1978 (ms Rey Gas) onuitg. A.R. nr. 16464.
Beslagr. Brugge, 27 mei 1980 (ms Sheena K) onuitg. A.R. nr. 16891.
Beslagr. Brugge, 15 oktober 1976 (ms Marleen) onuitg. A.R. nr. 1363.
Beslagr. Brussel, 24 oktober 1974, *Rechtspr. Antw.* 149 (ms Corinthean Trader).
Beslagr. Brussel, 4 april 1980, *B.R.H.* 1981, 48
Beslagr. Brussel, 8 januari 1981, *J.T.* 1981, 259
Brussel, 19 december 1983, *J.T.* 1985, 144
Beslagr. Dendermonde, 20 september 1992, *Eur. Vervoerr.*, 1993, 561.
Beslagr. Gent, 7 juni 1982 (ms Derby) onuitg. A.R. nr. 2102/81.
Beslagr. Gent, 27 juli 1983 (ms Yue Flower) onuitg. A.R. nr. 1271/83.
Beslagr. Gent, 18 juni 2002, *R.H.A.*, 2002, 160, noot.
Beslagr. Luik, 14 december 1979, *Jur. Liège*, 1980, 179.
Kh. Nouméa, 17 november 1979, *D.M.F.* 1980, 223 (ms La Bonita).
Pres. Arr. Rb. Rotterdam, 29 juni 1984, S.S. 1984, 355 nr. 127 (ms River Jimini); Cf., Queen's Bench Division (Admiralty Court) 14 juli 1982, *LLR*. 1983, Vol. 2: Part 1(July) 63 (ms Sonia S).
Rennes, 2 april 1973, *D.M.F.* 1973, 603 (ms Irini Matheos).

Mansourah (Egypte), 15 maart 1969, *D.M.F.* 1971, 74 (ms Kalliopi-D-Lemos) en cf. Pesteldebord, P. en Bonnaud, J., *o.c.,* 65-66.
Eur. Vervoerr. 1983, 769 met noot van De Paep, R. ; *Rechspr. Antw.* 1979/80, 3 (ms Omala).
Rouen, 24 september 1981, *T.F.R.* 1981, December nr. 4, 147 (ms Johan Sky).
C.M.I., Naples 1951
Kort ged. Kh. Oostende, 21 september 1913, *Pand. Pér.*, 1914, blz. 273, nr. 387
High Court of Justice, Queen's Bench, 19 november 2008, *Eur. Vervoerr.*, 2009, 72.