

BEWAREND BESLAG OP ZEE- EN BINNENSCHEPEN (eerste deel)

Walter Verstrepen

*Onder de wetenschappelijke begeleiding
van Prof. Lemmens (KUL)*

INLEIDING

Het onderwerp van dit artikel geniet in de rechtsleer nog niet veel belangstelling, om het voorwerp van een globale studie uit te maken. Recent werd hierover een nederlandstalig werk gepubliceerd en was het ook het onderwerp voor een doctoraatsproefschrift aan de rechtsfaculteit van de K.U.LEUVEN.

Daarnaast bestaan hierover nog enkele summiere Frans- en Engelstalige artikelen en werken.

Deze studie blijft in wezen zo summier mogelijk, alhoewel op bepaalde onderwerpen wat meer de klemtoon werd gelegd. Er werd aan dit werk geen historisch overzicht toegevoegd, om te vermijden dat het te lijvig zou worden. Daarnaast werd de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar niet besproken, noch de artn. 1475, 1476, 1477 en 1479 Ger. W., noch de omzetting van bewarend in uitvoerend beslag. In de tekst zal er meestal nog op de onvolledigheden gewezen worden.

Het eerste hoofdstuk behandelt de algemene beginselen van het bewarend beslag op zee- en binnenschepen. De basisprincipes van het scheepsbeslag worden even in de schijnwerper gezet. Voorts wordt naast het vermelden van de toepasselijke wetgeving dieper ingegaan op de definitie van het schip. Een duidelijke omschrijving van wat onder een schip verstaan wordt, is noodzakelijk om het voorwerp van bewarend beslag te kunnen uitmaken.

Hoofdstuk II bespreekt de verschillende voorwaarden die moeten vervuld zijn i.g.v. bewarend beslag op schepen. Zo worden de hoogdringendheid zeevordering en de vatbaarheid van beslag van het schip zo grondig en beknopt mogelijk toegelicht.

Voorts wordt in hoofdstuk III wat dieper ingegaan op de problematiek van de borgstelling die zowel ten laste van de beslaglegger als van de beslagene al dan niet kan worden opgelegd.

De opeenvolgende beslagen, die door het Gerechtelijk Wetboek en het Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952 verboden worden, worden in hoofdstuk IV wat meer in de verf gezet.

Hoofdstuk V bespreekt zo summier mogelijk de rechtspleging. In dit hoofdstuk werden bepaalde elementen en procedures van de rechtspleging niet behandeld.

Het seminariewerk eindigt in hoofdstuk VI met een overzicht van de middelen die aangewend kunnen worden om het bewarend beslag te beëindigen, nl. de doorhaling en opheffing van het bewarend beslag.

Er wordt nogmaals op de beknoptheid van deze studie gewezen, hetgeen tevens de beperktheid van sommige onderwerpen of het niet-behandelen ervan impliceert.

Hoofdstuk I ALGEMENE BEGINSELEN VAN HET BEWAREND BESLAG OP ZEE- EN BINNENSCHEPEN

1. Basisprincipes

Zeeschepen en binnenschepen alsook alle andere schepen zijn roerend van aard en vallen onder de toepassing van art. 531 B.W. (1).

"Uit hoofde van hun belangrijkheid" kunnen deze i.g.v. beslag, "onderworpen worden aan bijzondere vormen" (2).

Principieel kan men slechts cfr. art. 7 Hyp. W. beslag (zowel uitvoerend als bewarend) leggen op iemands goederen, op voorwaarde dat hij op het moment van de beslagname daarvan eigenaar is (3).

Alleen dan zouden deze goederen een (gemeenschappelijk) onderpand voor de schuldeiser(s) zijn (4).

(1) Art. 2 Zeewet.

(2) Art. 531 B.W.

(3) DUJARDIN, R., *Bewarend en uitvoerend scheepsbeslag*, Antwerpen, Kluwer, 1986, p. 3.

(4) Art. 8 Hyp. W.

Indien deze stelling zou worden aangehouden dan kan een zeeschip, waarop een zeevordering rust, slechts in beslag genomen worden op voorwaarde dat de scheepseigenaar zelf de schuldenaar is van de schuldvorderingen. Enerzijds omdat hij zelf de verbintenis heeft aangegaan, anderzijds omdat hij instaat voor de verbintenissen door de kapitein aangegaan ter uitoefening van zijn dienst (5).

Vanuit art. 11 Hyp. W. en art. 531 B.W. heeft de rechtspraak en rechtsleer hieromtrent een ander standpunt ingenomen op grond van rechtsregels voorzien in het Gerechtelijk Wetboek en het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 (zie infra).

2. Toepasselijke wetgeving

Het bewarend scheepsbeslag wordt zowel voor de zee- als binnenschepen geregeld door het Gerechtelijk Wetboek, Deel V, Titel VI, Hoofdstuk VII, art. 1467 tot 1480.

Voor de binnenschepen bestaat er een belangrijke uitzondering wat betreft de toepassing van art. 1468 en 1469 Ger.W. (zie infra) (6).

Dit is te wijten aan de verschillende wetswijzigingen die het scheepsbeslag heeft ondergaan.

De wet van 4 december 1961 werd met enkele tekstwijzigingen, doch inhoudelijk ongewijzigd, overgenomen in art. 1467 t.e.m. 1480 Ger. W. (7). Deze wet beoogde de interne basiswet van 4 september 1908 aan te passen aan het Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952 (8). Dit gebeurde op advies van de Raad van State om te vermijden dat er een dualiteit zou ontstaan tussen de verschillende stelsels op intern- en internationaalrechtelijk vlak (9).

(5) Art. 46, §1 Zeewet.

(6) AEBY, F., en DECEUNICK, A., Het binnenschip als rechtsobject, Antwerpen, *Antwerpse Lloyd*, 1979, nr. 56, p. 52; DELWAIDE, L., *Scheepsbeslag*, Antwerpen, Kluwer, 1988, p. 3, nr. 1 en p. 157, nr. 150; THEUNIS, J., "Belgium" in *Arrest of Ships*, II, HILL, C. (ed.), Londen, L.L. - P., 1986, 13 en THEUNIS, J., "Bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen" v° Alg. Art. 1467-1480, in *Gerechtelijk Recht, Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, DE CORTE, R., LAENENS, J., LEMMENS, P. en LINDEMANS, D. (ed.), Antwerpen, Kluwer, 1984, p. Art. 1467-1480-5.

(7) B.S. 15 december 1961; *Parl. St. Senaat*, 1963-64, nr. 60, 328-329; VAN REEPINGHEN, C., Verslag over de gerechtelijke hervorming, I, Brussel, B.S., 1964, 548.

(8) B.S., 25 september 1908; *Parl. St. Kamer*, 1907-08, nr. 91 en 179; *Parl. St. Senaat*, 1907-08, nr. 7; *Parl. Hand. Senaat*, 1960-61, 15 februari 1961, nr. 161; *Parl. Hand. Senaat*, B.Z., 1961, 20 juni 1961, nr. 18.

(9) *Parl. Hand. Senaat*, 1960-61, 15 februari 1961, nr. 161, 7.

Het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen werd op 10 mei 1952 te Brussel ondertekend en werd door het parlement met de wet van 24 maart 1961 bekrachtigd (10).

Het Verdrag Scheepsbeslag is alleen van toepassing op zeeschepen die de vlag van een verdragsstaat voeren (11).

3. Juridische definitie van het schip

De toepassing van de wetgeving inzake het scheepsbeslag noodzaakt een duidelijke omschrijving van het schip om te kunnen bepalen welke vaartuigen onder deze bepalingen vallen.

Klaarblijkelijk wordt noch in het Gerechtelijk Wetboek noch in het Brussels Verdrag van 10 mei 1952 hiervan een definitie gegeven.

Nochtans is een duidelijk onderscheid tussen "zeeschip" en "binnenschip" noodzakelijk omdat art. 1468 en 1469 Ger. W., overgenomen van art. 2 en 3 Verdrag Scheepsbeslag van 10 mei 1952, enkel van toepassing zijn op zeeschepen en niet op binnenschepen.

In sommige landen heeft men het schip wettelijk gedefinieerd, nl. in België, Groot-Brittannië, Nederland (12). Andere landen maken daarentegen gebruik van definities die door de rechtsleer gecreëerd werden, zoals in Frankrijk en Duitsland (13).

(10) B.S., 19 juli 1961; *Parl. St. Kamer*, 1954-55, nr. 259/1 en 259/2; *Parl. St. Senaat*, 1960-61, nr. 102; DE SCHRIJVER, P., "Internationaal zeevaart_recht", *R.W.*, 1951-52, 145-154; LILAR, A. en VAN DEN BOSCH, C., "Les conventions internationales de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale et civile en matière d'abordage et en matière de saisie conservatoire des navires", *Jur. Anvers*, 1954, 99-118; RIPERT, G., "Les Conventions de Bruxelles du 10 mai 1952 sur l'unification du Droit Maritime", *D.M.F.*, 1952, 343-359.

(11) Art. 8 Verdrag van Brussel van 10 mei 1952.

(12) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 2, p. 4; HILL, C., *Maritime Law*, Londen, Pitman, 1981, 242; SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Antwerpen, Kluwer, 1984, p. 219-223, nr. 135.

(13) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 2, p. 4; RODIERE, R., *Droit maritime*, Parijs, Dalloz, 1979, p. 35, nr. 33.

In België moet men volgens sommige auteurs en volgens de rechtspraak de definitie van art. 1 Zeewet hanteren voor de zeeschepen en a contrario die van art. 271 Zeewet voor de binnenschepen (14).

In artikel 1 Zeewet worden als "zeeschepen" beschouwd voor de toepassing van deze wet :

"... alle vaartuigen die tenminste 25 ton meten en die op zee dienen of bestemd zijn voor het vervoer van personen of van zaken, de visserij, de sleepdienst of elke andere winstgevende scheepvaartverrichting."

Artikel 271 Zeewet definieert de "binnenschepen" als :

"... vaartuigen gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot vissen, slepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart in de territoriale wateren.

Met het oog op de toepassing van deze wet, worden met de binnenschepen gelijkgesteld al de vaartuigen van minder dan 25 ton, die gewoonlijk op de zeewateren voor soortgelijke verrichtingen worden gebruikt."

Ons inziens moet men de definitie zoeken in het kader van het scheepsbeslag. Daarom pleiten wij voor een aangepaste wettelijke definitie en niet voor één die een polyvalent gebruik zou toelaten.

De Zeewet dateert van 10 februari 1908 en de definities van art. 1 en 271 moet men dan ook situeren in een periode waar de nautisch-technische evolutie nog niet zo'n vaart liep.

Zelfs al laten we desnoods het archaïsch karakter van de definitie nog buiten beschouwing, dan kan men nog steeds de vraag stellen waarom men de beide artikelen op het scheepsbeslag moet toepassen.

Voorerst wordt de definitie van art. 1 Zeewet slechts "beschouwd voor de toepassing van onderhavige wet ...", in casu de Zeewet.

(14) Cass., 23 november 1977, Rechtspr. Antw., 1977-78, 346, R.W., 1977-78, 2208; AEBY, F., "Binnenvaartrecht en notariële praktijk", *T. Not.*, 1974, 114-115; AEBY, F. en DECEUNINCK, A., o.c., p. 10-11, nr. 4; BEIRENS, J., *Gerechtigd Recht, Jurisprudentie, Bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen*, Brugge, Die Keure, 1983, p. 1467/ - B/1, nr. B/1; BRIERS, M., *Handboek van de gerechtsdeurwaarder*, Brussel, Bruylant, 1973, p. 204, vn. 88; DUJARDIN, R., o.c., p. 10, nr. 26; ENGELS, C., *Maritieme voorrechten en hypotheeken*, Gent, Story-Scientia, 1985, 1-2; THEUNIS, J., "Belgium" in *Arrest of Ships*, II, HILL, C. (ed.), Londen, L.L.P., 1986, p. 19.

Dit is identiek hetzelfde voor art. 271 Zeewet. Hieruit mag men afleiden dat beide artikelen alleen betrekking hebben op de Zeewet en dat een toepassing ervan op andere domeinen van het Belgische Zeerecht niet door de Zeewet wordt geregeld.

De stelling dat de definities van toepassing zouden zijn in het Verdrag van Brussel inzake Scheepsbeslag, is o.i. ongegrond en moet dan ook verworpen worden.

Anderzijds kan men zich afvragen of heden het criterium "territoriale wateren" van art. 271 Zeewet, tot onderscheid tussen de zee- en binnenscheepen, nog wel zo geschikt is, gezien de uitbreiding van de territoriale zee (15).

Dat er verschillende definities bestaan voor "schip" verbaasd ons geenszins. Sommige houden rekening met de bestemming zoals art. 1 en 271 Zeewet, met het gebruik of met het vermogen van het vaartuig (16).

Welke vaartuigen worden zoal in de verscheidene rechtsstelsels als "schip" bestempeld : een lichtschip, een hovercraft, een jetfoil, een duwbak en -boot, een pleziervaartuig, een amfibiewagen (17).

Volgens de rechtspraak is het zee- en binnenvaartrecht slechts alleen van toepassing op de commerciële scheepvaart (18).

Alleen zee- en binnenscheepen, die zich uitsluitend bezighouden met winstgevende scheepvaartverrichtingen, vallen cfr. art. 1 en 271 Zeewet hieronder. Andere schepen die niet aan deze vereisten voldoen, zoals pleziervaartuigen, oorlogsscheepen, vaartuigen van openbaar nut of voor wetenschappelijk onderzoek of voor milieubescherming, zijn niet onderworpen aan de Zeewet.

Het Gerechtelijk Wetboek doet m.b.t. het bewarend beslag ook beroep op de definities van art. 1 en 271 Zeewet. Hieruit zou men kunnen afleiden dat andere niet-commerciële vaartuigen niet onderworpen zijn aan de bepalingen van art. 1467 et seq. Ger. W..

(15) Wet 18 juli 1987, B.S., 22 oktober 1987.

(16) DELWAIDE, L., o.c., nr. 2, p. 4.

(17) Ontario High Court, 1985, nr. 48 O.R. (2d.) 204 (Regina v. General Motors of Canada Ltd.) aangehaald door TETLEY, W.Q.C., "Jurisprudence canadienne 1985-1986", D.M.F., 1987, 470. De amfibiewagen wordt als schip beschouwd overeenkomstig de definitie van de Canada Shipping Act. Federal Court of Canada, 10 oktober 1986, "Expo Spirit", Eur. Vervoerr., 1987, 385; DELWAIDE, L., o.c., nr. 2, p. 3-5 en nr. 5, p. 6-7.

(18) Cass., 23 november 1977, Rechtspr. Antw., 1977-78, 346, R.W., 1977-78, 2208.

Nochtans bestaat, naast de artikelen van het Gerechdelijk Wetboek, ook nog de Wet van 24 maart 1961 tot bekrachtiging van het Verdrag Scheepsbeslag van 10 mei 1952 en deze wet werd niet door de wet van 4 december 1961 opgeheven.

Het Verdrag is daarentegen bedoeld voor alle zeeschepen, dus ook voor die vaartuigen die door art. 1 en 271 Zeewet worden uitgesloten, op voorwaarde dat ze bestemd zijn voor de zeevaart (19).

In België heeft dit Verdrag voorrang op de wet van 4 december 1961 (20).

Anderzijds kan men bewarend beslag leggen op pleziervaartuigen of op vaartuigen voor wetenschappelijk onderzoek of voor milieubescherming d.m.v. een eenvoudig beslag op een roerend goed, indien ze niet bestemd zijn voor de zeevaart (21).

In andere landen zoals Frankrijk, Nederland en Canada vallen de plezier-vaartuigen, zoals een motor- of zeiljacht, een zeilplank, een zodiac, een catamaran, onder de categorie van de zeeschepen en worden door het zeerecht beheerst (22).

(19) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 7, p. 10 contra Beslagr. Antwerpen, 12 juli 1985, "Sirius", onuitg., A.R., nr. 5.746 en 5.774, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/3 en 1467/B/2, nr. A/14 en B/4.2; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 19, vn. 15; THEUNIS, J., "Bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen" in *Gerechdelijk Recht, Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, DECORTE, R., LAENENS, J., LEMMENS, P. en LINDEMANS, D. (ed.), Antwerpen, Kluwer, 1984, p. Art. 1467-4, nr. 3. De rechtspraak en rechtsleer maakt geen onder-scheid tussen niet-commerciële zee- en binnenschepen.

(20) Cass., 27 mei 1971, *Arr. Cass.*, 1971, 959, R.W., 1972-73, 424, noot, *Pas.*, I, 886, concl. Proc. Gen. GANSHOF VAN DER MEERSCH, W.; Cass., 14 januari 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 547 en R.W., 1975-76, 1745; Cass. 26 september 1978, *Arr. Cass.*, 1978-79, 116 en *Pas.*, 1979, I, 126; SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., *Internationaal en Europees Recht*, Antwerpen, Kluwer, 1985, p. 291-292, nr. 790 en 791.

(21) Beslagr. Brugge, 9 februari 1982, zeiljacht "Windekind-III", onuitg., aangehaald door DELWAIDE, L., "Saisie conservatoire des navires de mer en Belgique, Aperçu de jurisprudence des juges des Saisies d'Anvers, de Gand et de Bruges", *D.M.F.*, 1984, p. 249, nr. 2; DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 7, p. 10 en p. 17, vn. 69. contra BEIRENS, J., *o.c.*, p. 1467/B/2, nr. B/4. THEUNIS, J., *l.c.*, p. Art. 1467-4, nr. 3; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 19.

(22) Voor Canada : Cour Suprême du Québec, 1984, C.S., 1037, (P.G. du Québec v. Vincent), aangehaald door TETLEY, W.Q.C., *l.c.*, 470; voor Frankrijk : Cass. Fr., 27 november 1972, *D.M.F.*, 1973, 160, noot LUREAU, P.; Cass. Fr., 6 december 1976, *D.M.F.*, 1977, 513, noot RODIERE, R.; Rennes, 4 mei 1982, *D.M.F.*, 1983, 40, noot TASSEL, Y. en LEJEAN, Y.M.; Rennes, 15 maart 1983, *D.M.F.*, 1983, 739, noot GODIN, P.; DUPONTAVICE, E., "Le nouveau statut des navires et autres bâtiments de mer : "VI Saisie des navires"", *Sem. Jur.*, 1973, D, 2540, nr. 304 en 305; REMOND-GOUILLOUD, M., "Navire et engins de plage", *D.M.F.*, 1984, 387-391; voor Nederland : H.R., 4 maart 1980, S & S, 1980, 72, aangehaald door DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 9, nr. 7 en p. 16, vn. 60; JANSEN, F.M.J., *Executie- en beslagrecht*, Zwolle, Tjeen Willink, 1987, 227-229.

Het criterium dat pleziervaartuigen aan het zeerecht onderwerpt, is het risico om blootgesteld te zijn aan de gevaren van de zee (23).

Het onderscheid tussen zee- en binnenschepen leidt tot verschillende regelingen wat het bewarend beslag betreft.

Het Brussels Scheepsverdrag van 10 mei 1952, bekrachtigd door de wet van 24 maart 1961, en art. 1468 en 1469 Ger. W. hebben alleen op zeeschepen betrekking en vormen een uitzondering op de algemene regel (24).

Het bewarend beslag op binnenschepen wordt door het gemeen recht geregeld; hierdoor zijn alle vorderingen, ook diegene die niets met de scheepvaart te maken hebben, vatbaar voor bewarend beslag (25).

Dit heeft tot gevolg dat men moet voldoen aan de voorwaarden, gesteld in art. 1413 en 1415 1^e lid Ger. W. (26).

Door toepassing van het gemeen recht kunnen bv. alle schepen van dezelfde eigenaar van een binnenschip in bewarend beslag worden genomen.

In het Belgisch recht hanteert men als criterium tot onderscheid van de zee- en binnenschepen, de plaats waar deze schepen gewoonlijk hun winstgevende verrichtingen uitoefenen.

Drijvende voorwerpen die geen zee- of binnenschepen zijn en dus niet als "vaartuigen" kunnen worden beschouwd, zijn slechts roerende goederen. Het bewarend beslag op dergelijke goederen wordt gelegd zoals op roerende goederen (27).

Het scheepsbeslag op scheepstoebehoren wordt niet geregeld conform de regelen voor scheepsbeslag maar door het gemeen recht voor de roerende goederen (28).

Het scheepstoebehoren bestaat uit die zaken, die niet tot het schip behoren, maar wel noodzakelijk zijn voor de normale vaart.

(23) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 7, p. 9; RODIERE, R., *Droit Maritime*, Parijs, Dalloz, 1979, nr. 33, p. 35-36.

(24) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 9, p. 12; DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 248, nr. 1.

(25) Antwerpen, 2 april 1980, "Tejo", onuitg., aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 2; THEUNIS, J., *l.c.*, 19; THEUNIS, J., *l.c.*, p. Art. 1468-3, nr. 2.

(26) THEUNIS, J., *l.c.*, 19.

(27) *Ibid.*, 19.

(28) THEUNIS, J., *l.c.*, p. Art. 1467-5, nr. 3.

Zo worden de bunkers niet tot het scheepstoebehoren gerekend ondanks het feit dat ze onontbeerlijk zijn voor het aanvatten of voortzetten van een reis(29). Indien er bewarend beslag op gelegd wordt, moet de procedure voor roerende goederen toegepast worden(30).

In de ontwerptekst voor herziening van het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 vallen, overeenkomstig art. 1 (1) (1), de bunkers daarentegen wel onder de zeevorderingen(31).

Bij beslaglegging op vreemde schepen zal nagegaan worden of ze zee- of binnenschepen zijn en zal het toepasselijke Belgische recht worden toegepast conform het "lex fori"-beginsel, inzake het procedurerecht(32).

Hoofdstuk II VOORWAARDEN

Afdeling I Hoogdringendheid

1. Onenigheid in rechtspraak en rechtsleer over maritieme urgentie

Art. 1413 Ger. W. voorziet dat iedere schuldeiser in spoedeisende gevallen aan de rechter toelating kan vragen om bewarend beslag te leggen op de voor beslag vatbare goederen van zijn schuldenaar.

In het algemeen is de hoogdringendheid vereist indien men in België bewarend beslag wil leggen(33).

Over het feit of bij bewarend beslag op zee- en binnenschepen hoogdringendheid vereist is, bestaan verschillende meningen.

(29) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 11, nr. 8.

(30) Beslagr. Antwerpen, 17 en 18 mei 1977, "Afovos", *onuitg.*; Beslagr. Antwerpen, 2 november 1981, "Ariadni", *onuitg.*; Beslagr. Antwerpen, 10 december 1981, "Avenir", *onuitg.*, allen aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 248, nr. 2; BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/B/5, nr. B/7; STORME, M., "Rech - ter ter zee; Beschouwingen over de tussenkomst van de rechter in scheepszaken", *B.R.H.*, 1985, 424.

(31) Op de drieëndertigste conferentie van "The Committee Maritime International" werd te Lissabon van 19 tot 25 mei 1985 de ontwerptekst voor een nieuw Scheepsbeslag verdrag geredigeerd. BEIRENS, J., *l.c.R.*, p. 1468-B/2, nr. B/2; DEVOS, J., "The XXXIIIth conference of the Committee Maritime International in Lisbonne", *Internationaal Vervoerrecht over land en zee*, 1985, afl. 3, 45.

(32) VAN HECKE, G. en LENAERTS, K., *Internationaal Privaatrecht*, Gent, Story-Scientia, 1986, p. 360-362, nr. 812-819.

(33) BAERT, K., "Algemene beginselen van bewarend beslag", in *Procesrecht vandaag, Referatenboek Post-Universitaire Cyclus Procesrecht Gent-Antwerpen 1979-1980*, STORME, M. (ed.), Antwerpen, Kluwer, 1980, p. 281, nr. 6.

In het verslag van Ch. VAN REEPINGHEN wordt de stelling geponeerd dat bewarend beslag slechts toegelaten is in spoedeisende gevallen (34).

Deze stelling wordt zowel door andere auteurs als door de rechtspraak bijgetreden, al dan niet voorzien van de nodige nuances (35).

Deze auteurs stellen wel dat de hoogdringendheidsvereiste als vanzelfsprekend wordt vermoed aanwezig te zijn (36). Het leidt volgens hen geen twijfel dat art. 1413 Ger. W. steeds van toepassing is op zeeschepen, omdat het bewarend beslag op deze schepen vaak het enige uitvoeringsalternatief biedt. Het zou in zo'n geval dan ook geen beletsel vormen om de hoogdringendheid te veronderstellen, gezien die voorwaarde toch altijd vervuld is.

De stelling dat bij bewarend beslag op zeeschepen de hoogdringendheid wordt vermoed vervuld te zijn, kan m.i. niet altijd verdedigd worden, nl. in die gevallen waar normaliter op het schip van de eigenaar ook nog bewarend beslag kan gelegd worden op andere onbezwaarde (on-)roerende goederen die de geëiste som ruimschoots dekken.

Andere auteurs stellen dat art. 1413 Ger. W. niet van toepassing is op zeeschepen waardoor de spoed niet vereist is (37). Deze stelling blijkt voorlopig nog maar in één rechterlijke uitspraak onderschreven te worden (38).

Nochtans lijkt de laatste stelling m.i. het best verdedigbaar mits de nodige nuancering. Er bestaat weliswaar geen enkele bepaling in het gerechtelijk wetboek die de toepassing van art. 1413 Ger. W. bij bewarend beslag op zee- en binnenschepen uitsluit. Doch wat de zeeschepen betreft blijft het Brussels verdrag van 1952, door de goedkeuringswet van 24 maart 1961 in de Belgische wetgeving opgenomen, zijn algemene toepassing vinden (39).

(34) VAN REEPINGHEN, C., Verslag over de gerechtelijke hervorming, I, Brussel, B.S., 1964, 548.

(35) Antwerpen, 26 april 1976, "Volta Wisdom", *Eur. Vervoerr.*, 1977, 119; Kort ged. Kh. Gent, 17 september 1958, "Twee Gebroeders", *R. W.*, 1958-59, 765, noot CLAES, A.

(36) Gent, 31 maart 1983, "Derby", *Rechtspr. Antw.*, 1983-84, 77; DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 178, nr. 164; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 11, nr. 29; SMEESTERS, C. en WINKELMOLLEN, G., *Droit Maritime et Fluvial*, III, Brussel, Larcier, 1938, p. 434, nr. 1235; STORME, M., *l.c.*, p. 421 en 428, nr. 3 en 14; VAN LENNEP, R., *Gerechtelijk Wetboek*, Leuven, Universitas, 1969, 1543.

(37) BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/B/4, nr. B/6; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 7.

(38) Beslagr. Antwerpen, 31 januari 1985, "Ouarsenis", *onuitg.*, A.R., nr. 99.596, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/3, nr. A/13.

(39) B.S., 19 juli 1961.

De preciese bepalingen van het verdrag geven er een directe werking aan in de interne rechtsorde, hetgeen in geval van een normenconflict, tussen een nationaal en een internationaal rechterlijke norm die rechtstreekse gevolgen heeft in de interne rechtsorde de primauteit verleend aan de verdragsbepaling (40).

De rechter zal dan ongetwijfeld, wanneer hij op nationale wetgeving stuit die niet in overeenstemming is met het Brussels verdrag van 10 mei 1952, de voorrang verlenen aan de verdragsregels (41).

Dit is vrij evident, omdat het verdrag juist de eenvormigheid van bepaling inzake conservatoir beslag op zeeschepen nastreeft. Dit kan slechts verwezenlijkt worden wanneer de rechters deze eenvormigheid helpen verwezenlijken.

In het Brussels verdrag van 10 mei 1952 wordt geen enkele spoedeisendheid vereist. Art. 6, 2^e lid van het verdrag behandelt weliswaar wel de "formaliteiten inzake het beslag" doch dit heeft niets te maken met de hoogdringendheid die zonder twijfel een grondvoorwaarde is (42).

De hoogdringendheid, voorzien in art. 1, 1^e lid wet 4 september 1908, wordt, in de mate dat het Brussels verdrag van 10 mei 1952 primeert heeft op de interne wetgeving door toepassing van de spreuk "lex specialia generalibus derogant", niet vereist i.g.v. bewarend beslag op zeeschepen (43).

Behalve wanneer er door een schuldeiser, die zijn woonplaats of hoofdzetel in België heeft, beslag gelegd wordt op een zeeschip dat de Belgische vlag voert (44). Tevens wanneer een derde die op grond van een zeevordering beslag legt ingevolge een subrogatie, een cessie of anderszins, geacht wordt dezelfde woonplaats of hoofdzetel te hebben als de oorspronkelijke schuldeiser (45).

Het is niet meer dan billijk dat in deze twee gevallen de hoogdringendheid vereist is want een in België woonachtige schuldeiser of diegene die in België een hoofdzetel heeft, verkeert in de mogelijkheid om de nodige waarborgen van de schuldenaar te verifiëren.

(40) supra vn. 19.

(41) Rouen, 9 februari 1984, "Ganvié", *D.M.F.*, 1985, 156; Rouen, 23 december 1985, "Filaret", *D.M.F.*, 1986, 349, noot; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 4.

(42) THEUNIS, J., *l.c.*, p. 7, nr. 22.

(43) VAN HECKE, G. en LENAERTS, K., *o.c.*, p. 38, nr. 62.

(44) Art. 8, (4) Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952.

(45) Art. 8, (5) Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952.

Men kan moeilijk van een schuldeiser verwachten, die geen woonplaats of hoofdzetel in België heeft, om vertrouwd te zijn met de Belgische wetgeving en de credibiliteit te laten onderzoeken ingeval van een bewarend beslag op een (Belgisch) zeeschip, vreemd aan zijn eigen nationaliteit.

Bij bewarend beslag op binnenschepen is de naleving van art. 1413 Ger. W. daarentegen wel vereist. Hier blijft de algemene regel van toepassing.

Het is onbegrijpelijk dat de Belgische wetgever de wetgeving niet adequaat heeft aangepast aan het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952. De wet van 4 december 1961 nam slechts enkele artikelen, nl. art. 1 (1), de inleiding van art. 2 en art. 3 van het Verdrag in de Wet van 4 september 1908 over.

Doch art. 1, 1^e lid Wet 4 september 1908 werd evenwel niet aan het Verdrag aangepast.

Daarenboven is de vertaling van de verdragstekst naar het Nederlands zeer gebrekkig en verschilt deze met de gebruikte vertaling in Nederland. Klaarblijkelijk heeft onze Belgische wetgever de titel van de verdragstekst niet goed begrepen, met als gevolg dat de mogelijkheid tot verschillende interpretaties reëel is.

De gehele problematiek was normaliter opgelost geweest, door de afschaffing van artn. 1-22 Wet 4 september 1908 en de invoering van het Gerechtelijk Wetboek, door de Wet d.d. 10 oktober 1967, ware het niet dat VAN REEPINGHEN zich bleef baseren op de vereiste spoedeisendheid van art. 1, 1^e lid Wet 4 september 1908 (46).

2. Gevolgen van de hoogdringendheid

In bepaalde gevallen is het bewarend beslag soms de enige mogelijkheid tot behoud van zijn scheepsvoorrecht.

De verjaringstermijn van 1 jaar voor het scheepsvoorrecht wordt verlengd tot maximum 3 jaar vanaf het ontstaan c.q. de opeisbaarheid van de schuldvordering, indien de schuldeiser, die in België geen woonplaats of hoofdzetel heeft, beslag wil leggen op een (Belgisch) schip, vreemd aan zijn nationaliteit, doch er niet in slaagt (47).

(46) *Code judiciaire et son annexe, loi du 10 octobre 1967 et ses travaux préparatoires*, Brussel, Bruylant, 1968, 233 en 514; VAN REEPINGHEN, C., o.c., 548.

(47) Art. 37 in fine Zeewet; DELWAIDE, L., o.c., p. 178, nr. 164.

De verlenging van de verjaringstermijn is niet noodzakelijk voor een schuldeiser die zijn woonplaats of hoofdzetel in België heeft en de mogelijkheid heeft bewarend beslag te leggen op het schip in kwestie (48). Hij verliest zijn scheepsvoorrecht wanneer hij nalaat binnen het jaar, vanaf het ontstaan c.q. de opeisbaarheid van zijn schuldvordering, bewarend beslag te leggen (49).

Wanneer er geen hoogdringendheid is en deze wel vereist is, m.i. cf. art. 8 (4) en (5) Verdrag van Brussel d.d. van 10 mei 1952, zal de beslagrechter zich onbevoegd moeten verklaren.

Het bewarend beslag dat d.m.v. een vonnis wordt gelegd, vereist volgens sommige auteurs en rechtspraak ook hoogdringendheid (50).

Nadat bewarend beslag is gelegd, krachtens de toelating van de beslagrechter of een vonnis, verloopt de verdere procedure sneller dan in andere gevallen van bewarend beslag (51). Een verdere uitwerking van dit facet lijkt m.i. wel de moeite waard, maar wordt hier niet verder behandeld.

Afdeling II Zeevordering

1. Definitie

De nederlandstalige tekst van het Gerechtelijk Wetboek, bepaalt in art. 1468, 1^e lid dat een "zeevordering" een "inschuld of recht uit een der volgende oorzaken ..." is.

Inschuld is een synoniem voor schuldvordering of schuld die men als schuldeiser te vorderen heeft (52). Met deze omschrijving weten we nog altijd niet wat een zeevordering betekent.

De franstalige tekst van art. 1468, 1^e lid Ger. W. luidt daaren tegen: "Par créance maritime, il faut entendre l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes: ...".

(48) Art. 37, 2^e lid Zeewet.

(49) DELWAIDE, L., o.c., p. 179, nr. 164.

(50) Cass., 14 september 1984, *J.T.*, 1985, 142, *R.W.*, 1985-86, 894; Antwerpen, 1 juni 1982, *R.W.*, 1983-84, 2691; Antwerpen, 18 mei 1983, *R.W.*, 1983-84, 2693; DELWAIDE, L., o.c., p. 179, nr. 164; LAENENS, J., "Kroniek van het Gerechtelijk Recht (1983-84)", *R.W.*, 1984-85, 1767, nr. 68.

(51) STORME, M., *l.c.*, p. 427-428, nr. 13-15.

(52) Van Dale GROOT WOORDENBOEK DER NEDERLANDSE TAAL, I, GEERTS, G. en HEESTERMANS, H. (ed.), Antwerpen, Van Dale Lexicografie, 1984, 1199.

"Allégation" betekent "bewering" en niet schuldvordering, zoals in de nederlandstalige vertaling van art. 1468, 1^e lid wordt bepaald. Waarschijnlijk zal er een fout in de vertaling van de franstalige tekst geslopen zijn. Wat niet wegneemt dat het ongetwijfeld de bedoeling was van de opstellers van het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952, dat een loutere bewering volstond, i.p.v. een schuldvordering.

Het verdient dus m.i. de voorkeur, de franstalige tekst van art. 1468 Ger. W. te hanteren boven de foutieve nederlandstalige. Daarenboven is deze in overeenstemming met de franstalige authentieke versie van het Verdrag.

In Nederland wordt de term "maritime claim" of "créance maritime" in "zeerechtelijke vordering" vertaald en als vordering gedefinieerd.

2. Bewijsproblematiek

1. Het slordige Nederlands taalgebruik in de foutieve vertaling van art. 1 (1) Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952, doet allerlei vergissingen en een tweetal stellingen ontstaan.

De zeevordering vermeld in art. 1468 Ger. W. is wel degelijk geen schuldvordering maar slechts een loutere bewering.

Het Hof van Cassatie liet zich waarschijnlijk misleiden door de onduidelijke nederlandstalige redactie en interpreteerde hierdoor de zeevordering als een schuldvordering. Het Hof besliste toen dat de beslagrechter, bij de beoordeling van de zeevorderingen, moest nagaan of deze zeevorderingen voldeden aan de gestelde vereisten van art. 1415, 1^e lid Ger. W. (53).

Voordien waren gelijkaardige vergissingen ook begaan door beslagrechters en het Hof van Beroep te Antwerpen (54).

Art. 1415 Ger. W. vereist voor een schuldvordering, zekerheid en opeisbaarheid en ze moet vaststaand of vatbaar zijn voor een voorlopige ramming.

(53) Cass., 26 maart 1982, "Orcombe", *Rechtspr. Antw.*, 1983-84, 121, R. W., 1981-82, 2887, *Pas.*, 1982, I, 886, *Eur. Vervoerr.*, 1982, 533, noot GOOSSENS, A. en WIJFFELS, R.

(54) Antwerpen, 16 oktober 1975, "Sherazade", *onuitg.*, Beslagr. Antwerpen, 7 mei 1971, "Crown III", *onuitg.*; Beslagr. Brugge, 15 oktober 1976, "Marleen", *onuitg.*; Beslagr. Brugge, 27 mei 1980, "Sheena-K", *onuitg.*, allen aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3.

Indien de schuldeiser reeds over een vonnis beschikt cf. art. 1414 Ger. W. stelt de bewijsproblematiek zich niet.

Heeft de schuldeiser daarentegen het verlov van de beslagrechter nodig om bewarend beslag te leggen, dan stelt zich de vraag of de zeevordering al dan niet moet voldoen aan de gestelde voorwaarden van art. 1415 Ger. W..

Er bestaan hieromtrent twee stellingen.

Eenzijds zijn de meeste auteurs en vooral de gevestigde Antwerpse rechtspraak van mening dat art. 1415 Ger. W. niet van toepassing is op zeeschepen (55).

Anderzijds verdedigt men de toepassing ervan, doch op voorwaarde dat men in deze materie zeer soepel is en het aan een "ernstig vermoeden" of "waarschijnlijkheid" voldoet (56).

De gevestigde rechtspraak van Brugge en Gent en de uitzonderings-rechtspraak van Antwerpen, onderschrijven de toepassing van art. 1415 Ger. W. (57).

In de tweede stelling opteert men weliswaar voor het "actori incumbit probatio"-beginsel doch tracht men het wat te temperen door de soepelheid te hanteren.

Een dergelijke twijfelende houding speelt in het nadeel van de schuldeiser die hoe dan ook altijd in een precare positie zit, omdat schepen door hun

(55) Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1973, "Siba Edolo", *Rechtspr. Antw.*, 1973, 17; Beslagr. Antwerpen, 19 november 1976, "Agios-Nikalaos", *onuitg.*; Beslagr. Antwerpen, 5 februari 1977, "Thetis", *onuitg.*, bevest. Antwerpen, 14 februari 1977, *onuitg.*, allen aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3; Beslagr. Antwerpen, 18 december 1980, "Evmits", *onuitg.*, A.R., nr. 66.910, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/1, nr. A/5 en DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3; Beslagr. Antwerpen, 31 januari 1985, "Ouarsenis", *onuitg.*, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/3, nr. A/13; BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/B/4, nr. B/6; DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3; DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 122, p. 128-129; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 12 en 13, nrs. 31 en 34; KEGELS, J., *o.c.*, p. 13-14; THEUNIS, J., *l.c.*, p. Art. 1467-2, nr. 2; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 16, nr. 2.3.

(56) STORME, M., *l.c.*, p. 421, nr. 4.

(57) Antwerpen, 16 oktober 1975, "Sherazade", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3; Gent, 31 maart 1983, "Derby", *Rechtspr. Antw.*, 1983-84, 77; Beslagr. Antwerpen, 7 mei 1971, "Crown III", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3; Beslagr. Brugge, 15 oktober 1976 en 27 mei 1980, "Sheena-K", *onuitg.*, A.R., nr. 16.891, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/1, nr. A/4 en DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3.

mobilititeit niet altijd gemakkelijk in bewarend beslag genomen kunnen worden.

Zelfs als men een mogelijk misbruik van de schuldeiser, wegens tergend en roekeloos beslag, wil vermijden, dan is het m.i. beter de borgstelling ten laste van de schuldeiser te voorzien dan hem de zware bewijslast op te leggen.

Het is trouwens voor een schuldeiser soms moeilijk om direct al in bezit te zijn van de nodige stukken, waardoor bv. na een aanvaring het bewarend beslag onmogelijk zou worden, omdat de expertises nog niet gebeurd zijn.

De eerste stelling lijkt mij om verschillende redenen het best verdedigbaar.

Vooreerst heeft de bijzondere regeling van art. 1468 Ger. W. primauteit, overeenkomstig het "specialis derogat generalibus"-principe, op het algemeen beginsel van art. 1415 Ger. W. (58).

Vervolgens was het de bedoeling van de opstellers van het Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952, dat een loutere bewering volstond om bewarend beslag te leggen op een zeeschip (59). Dit komt tot uiting in de gebruikte terminologie van de authentieke franstalige versie c.q. "allégation", van art. 1, (1) Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952 die integraal werd overgenomen door de Belgische wetgever in de franstalige tekst van art. 1468, 1^e lid Ger. W. (60).

We mogen hieruit afleiden dat de Belgische wetgever wel degelijk gewild heeft dat, bij bewarend beslag op zeeschepen, een "allegatie" volstond. Opwerpen dat art. 8 (4) en (5) Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952 van toepassing is, is volkomen ongegrond, daar er geen verschil is tussen de nationaal- en internationaalrechtelijke regeling.

Als men de eerste stelling accepteert, moet nagegaan worden wat de rechtspraak onder "allégation" en "loutere bewering" verstaat. Hierover bestaat reeds heel wat rechtspraak waarvan we een kort overzicht geven.

(58) THEUNIS, J., *l.c.*, p. 16, nr. 2.3.

(59) Kh. Bordeaux, 28 juli 1969, "Lady Laura", *D.M.F.*, 1970, 111, noot VILLENEAU, J.; Kh. Nouméa, 17 november 1979, "La Bonita", *D.M.F.*, 1980, 223.

(60) Zie hiervoor in de betrokken artikels van de addenda.

Zo werd aanvaard dat als de allegatie van een zeevordering niet absurd voorkomt, bewarend beslag op een zeeschip kan worden toegestaan (61).

Het volstaat ook dat een vordering ernstig en niet onwaarschijnlijk is (62).

Zo is het aan de beslagene, om te bewijzen dat de vordering onwaarschijnlijk is (63).

Ook al wordt een zeevordering op minder strenge wijze beoordeeld inzake bewarend beslag, moet ze toch waarschijnlijk overkomen en niet manifest ongegrond zijn (64).

Het volstaat dat het bestaan van een zeevordering als waarschijnlijk voorkomt (65).

Als er zeer ernstige vermoedens, omtrent het bestaan van de schuld, voorhanden zijn, zijn deze vermoedens voldoende om bewarend beslag wegens een zeevordering toe te staan (66).

Het is tevens mogelijk, om zich te beroepen op een rechtsfiguur die in het Belgische recht niet gekend is, doch waarvan de vordering die er door gewaarborgd wordt, in de lijst van de zeevorderingen, op grond waarvan men in België bewarend beslag kan leggen, voorkomt (67).

Recapitulerend komen wij tot de vaststelling dat uiteindelijk de schuldenaar/beslagene het grootste deel van de bewijslast zal moeten dragen. Daarenboven moet hij een doorslaggevend bewijs leveren dat de allegatie

(61) Beslagr. Antwerpen, 18 december 1980, "Evmits", *onuitg.*, A.R., nr. 66.910, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/1, nr. A/5 en DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3.

(62) Beslagr. Antwerpen, 28 juni 1984, "Aegis Topic", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 142; Beslagr. Antwerpen, 7 september 1984, "Celtic Venture", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 139.

(63) Beslagr. Antwerpen, 11 januari 1985, "Proteus", *onuitg.*, A.R., nr. 2.OO5, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/3, nr. A/12.

(64) Beslagr. Antwerpen, 8 januari 1982, "Georgios T. Koropoulis", *onuitg.*, A.R., nr. 76.077, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/2, nr. A/6. Daarnaast zijn er nog ongeveer gelijklopende uitspraken: Beslagr. Antwerpen, 19 november 1976, "Agios Nikolaos", *onuitg.*; Beslagr. Antwerpen, 20 september 1979, "Cast Seal", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3 en 4.

(65) Brussel, 21 december 1910, *Jur. Anvers*, 1910, I, 332; Antwerpen, 14 februari 1977, "Frank", *Rechtspr. Antw.*, 1977-78, 221; Antwerpen, 14 februari 1979, "Thetis", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 3.

(66) Beslagr. Antwerpen, 14 december 1977, "Frank", *Rechtspr. Antw.*, 1977-78, 227.

(67) Cass., 18 september 1981, "Frank", *Eur. Vervoerr.*, 1982, 395, *Pas.*, 1982, I, 92, noot, *Arr.Cass.*, 1981-82, 96, R.W., 1981-82, 1554 en *Rechtspr. Antw.*, 1981-82, 424.

van zijn schuldeiser/beslaglegger ten gronde helemaal geen kans op slagen heeft.

De schuldeiser kan de twijfel over de waarheid in zijn voordeel uitspelen zodat het voor hem volstaat om te beweren dat hij een zeevordering heeft en dat deze bewering waarschijnlijk is (68).

De rechter zal i.g.v. waarschijnlijkheid van de loutere bewering de toelating moeten geven, doch niets belet hem om van de schuldeiser/beslaglegger te eisen de nodige bewijsstukken voor te leggen.

2. De bewijsproblematiek kan zich ook i.g.v. schuldvergelijking stellen. De vraag rijst dan of beide partijen zich mogen beroepen op een loutere bewering en mogen genieten van een soepele bewijsvoering.

M.i. moet er nagegaan worden op welk(e) soort goed(eren) van de schuldeiser door de schuldenaar bewarend beslag gelegd zal worden en of er al dan niet een zeevordering is, daar dit determinerend is voor het verloop van de gehele procedure.

De beslaglegger kan steeds gebruik maken van de specifieke regeling voor bewarend beslag op zeeschepen. De beslagene zal vooreerst moeten bewijzen dat zijn tegenvordering ook in aanmerking kan komen voor bewarend beslag. Het bewijs daarvan is afhankelijk van het feit of de beslagene al dan niet op een schip van de beslaglegger bewarend beslag wil leggen en over een zeevordering beschikt. Indien de beslagene zich beroept op een zeevordering en bewarend beslag wil leggen op een schip van de beslaglegger, dan volstaat een loutere bewering en is art. 1415 Ger. W. niet van toepassing (69).

Als de beslagene slechts een gewone schuldvordering heeft op de beslaglegger en geen bewarend beslag legt op een zeeschip van de beslaglegger dan is op zijn vordering art. 1415 Ger. W. wel van toepassing.

(68) I.t.t. sommige rechtspraak in Frankrijk waar de zekerheid noodzakelijk is voor de gegrondheid van de allegatie. Rouen, 1 juli 1985, "Nora", *D.M.F.*, 1986, 421, noot. Er wordt toch van afgeweken wanneer de gevoerde nationale vlag van één van de partijen geen lid is van de verdragsluitende landen van 10 mei 1952, waardoor alleen een "allégation d'un droit..." volstaat: Kort ged. Kh. Bordeaux, 28 juli 1969, "Lady Laura", *D.M.F.*, 1970, 111, noot VILLENEAU, J.; Kh. Saint-Nazaire, 19 september 1978, "Rocco Piaggio", *D.M.F.*, 1978, 734, noot DE RICHEMONT, H. en QUIMBERT, M.

(69) Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1973, "Siba Edolo", *Rechtspr. Antw.*, 1973, 17 en *Eur. Vervoerr.*, 1973, 601.

De zwaardere bewijslast voor de eerste beslagene/schuldenaar lijkt m.i. te verantwoorden omdat de kans op misbruik vanwege de beslagene groter is dan bij die van de maritieme beslaglegger.

Het is begrijpelijk dat de reders eender wat zullen pogen in te roepen om hun schip te bevrijden of vrijwaren van een bewarend beslag om ermee, in de kortst mogelijke tijd, te verdwijnen.

Het misbruik van de beslaglegger kan ondervangen worden door het verhogen van de al dan niet opgelegde tegenborgstelling. Hierdoor wordt niet alleen de eventuele schade gedekt, maar ook de waarde van de tegenvordering van de beslagene (70).

3. Opsomming

Welke oorzaken van een loutere bewering kunnen voor een zeevordering in aanmerking komen ?

Art. 1468, 2^e lid Ger. W. en art. 1 (1) Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 sommen ze limitatief en niet exemplatief op.

Alleen de opgesomde oorzaken, van een "allegatie", zijn zeevorderingen in de zin van art. 1468 Ger. W. en van het Verdrag Scheepsbeslag (71).

Bij ieder onderzoek van een "allegatie" of "loutere bewering", wordt nagegaan of ze als zeevordering gekwalificeerd kan worden en dit door middel van een restrictieve interpretatie van de verschillende oorzaken.

Nochtans lijkt het mogelijk dat eens een "loutere bewering" als een zeevordering gekwalificeerd kan worden. Dit volstaat om bewarend beslag te leggen op grond van die zeevordering (72).

(70) Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1973, "Siba Eolo", *Rechtspr. Antw.*, 1973, 17 en *Eur. Vervoerr.*, 1973, 601.

(71) BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/B/3, nr. B/3; DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 142, nr. 131; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 13, nr. 34; STORME, M., *l.c.*, p. 423, nr. 6; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 15, nr.2.1; THEUNIS, J., *l.c.*, p. Art. 1468-2 - Art. 1468-4, nrs. 1-4; Rouen, 15 april 1982, "GMEAtlantico", *D.M.F.*, 1892, 744; Rouen, 9 februari 1984, "Ganvié", *D.M.F.*, 1985, 156; Rouen, 23 december 1985, "Filaret", *D.M.F.*, 1986, 349; Beslagr. Antwerpen, 18 december 1980, "Evmits", *onuitg.*, A.R., nr. 66.910, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1467/A/1, nr. A/5; Beslagr. Antwerpen, 25 oktober 1982, "Saudi Rose", *onuitg.*, A.R., nr.82.654, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1469/A/1, nr. A/3.

(72) Cass., 18 september 1981, "Frank", *Eur. Vervoerr.*, 1982, 395, *Pas.*, 1982, I, 92, noot, R. W., 1981-82, 1554, Arr. Cass., 1981-82, 96 en *Rechtspr. Antw.*, 1981-82, 424.

In het volgende overzicht worden alle oorzaken van een loutere bewering, opgesomd in art. 1468 Ger. W., in het kort behandeld en eventueel geduid d.m.v. bestaande rechtspraak.

a. schade door een schip veroorzaakt, hetzij door aanvaring hetzij anderszins

Er kan bewarend beslag gelegd worden op alle "van de in de aanvaring betrokken" schepen. Dit is ook mogelijk i.g.v. aanvaring met een vast voorwerp, c.q. sluis, brug, ponton, staketsel, maar dan is art. 2 Verdrag Scheepsbeslag ook van toepassing.

De schade door de olielozingen of -vervuiling van een schip, in eender welk land veroorzaakt, valt onder art. 1468, 2^e lid litt. a Ger. W. (73).

In Nederland past men in geval van aanvaring niet de regels van het conservatoire vreemdelingen beslag toe, maar wel art. 542 W. v.K. m.b.t. bewarend beslag op roerend goed (74).

b. verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of voortspruitend uit een scheepsbedrijf

Alleen bij dood of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of voortspruitend uit de exploitatie van een schip, is bewarend beslag mogelijk. Een vordering tot betaling van een schadevergoeding, wegens een arbeidsongeval van een matroos, op een zeeschip, waarvan hij bemanningslid was, is een zeevordering (75).

c. hulp en berging

Vorderingen wegens al dan niet contractuele geleverde hulp en/of berging, geven recht op een zeevordering, volgens recente rechtspraak (76).

d. huur- of bevrachtingsovereenkomsten bij charterpartij of anderszins

Bewarend beslag kan ook gegrond zijn voor vordering wegens gebruik of huur van een schip (77). Hieronder vallen zowel rompbevrachting als reisbevrachting en tijdsbevrachting.

(73) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 131bis, p. 143.

(74) *Ibid.*, p. 348, nr. 279.

(75) Beslagr. Brugge, 3 maart 1982, "Speedlinck Vanguard", *onuitg.*, B.R.V. 19.592, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/1, nr. A/5.

(76) Beslagr. Antwerpen, 20 september 1979, "Cast Seal", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 5; DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 144, nr. 133; DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 5; DUJARDIN, J., *o.c.*, p. 15-16, nrs. 47-53.

(77) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 146, nr. 134; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 17-18, nr. 54-62.

Zo mogen de schuldeisers van de rederij beslag onder derden leggen op de vracht en hoeven ze niet na te gaan of de scheepsagent belast was met het innen van de vracht (78). Er wordt wel op gewezen dat het geen beslag is op de lading maar op de vrachtgelden.

Maar een vordering tot schadevergoeding wegens het niet nakomen van een koop-verkoop overeenkomst van een schip, valt niet onder art. 1468, 2^e lid litt. d Ger. W. (79).

e. overeenkomsten tot vervoer van goederen met een schip, hetgeen blijkt uit een charterpartij, een cognossement of anderszins

Hieronder vallen alle vorderingen m.b.t. overeenkomsten van goederen vervoerd per zeeschip, hetgeen blijkt uit de charterpartij, het cognossement of anderszins (80).

Een schuldeiser kan op een zeeschip geen bewarend beslag leggen omdat dit schip zijn ontstolen goederen had ingescheept en vervoerde zonder de nodige opdracht of enig dokument, noch op grond van art. 1468, 2^e lid litt. e Ger. W. noch op enig andere grond omdat hij geen zeevordering heeft (81).

Een vordering wegens vroegtijdige verbreking van een koop-verkoop overeenkomst door een rederij valt niet onder art. 1468, 2^e lid litt. e Ger. W. (82).

Een vordering van een stouwer tot betaling van stuwingswerken, kan niet gekwalificeerd worden als een zeevordering cf. art. 1468, 2^e lid litt. e Ger.

(78) Antwerpen, 19 januari 1977, "Kananga", *onuitg.*, aangehaald door DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 17, nr. 58, vn. 32.

(79) Antwerpen, 6 augustus 1982, "Ponte Pedrido", *onuitg.*, A.R., 1908/82 en bevest. Beslagr. Antwerpen, 15 juli 1982, *onuitg.*, A.R., nr. 80.548, allen aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/1, nr. A/6 en DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 18, nr. 61, vn. 35; DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 250, nr. 6. contra : Beslagr. Antwerpen, 11 januari 1985, "Proteus", *onuitg.*, A.R., nr. 2.005, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/3, nr. A/12 in casu ging het wel om een vordering die rechtstreeks betrekking had op de eigendom! In Frankrijk : Rouen, 15 april 1982, "GME-Atlantico", *D.M.F.*, 1982, 774.

(80) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 135, p. 146; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 18-20, nrs. 63-70.

(81) Beslagr. Antwerpen, 27 november 1980, "Caroline", *onuitg.*, A.R., nr. 67.653, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/1, nr. A/3; DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 146, nr. 135 en p. 163, vn. 95; DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 250, nr. 6; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 18, nr. 63.

(82) Beslagr. Antwerpen, 17 januari 1977, "Kananga", *onuitg.*, bevest. Antwerpen, 19 januari 1977, *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 6.

W., daar hij geen vervoer ten uitvoer brengt, ook al helpt hij de vervoerder in aanzienlijke mate, in bepaalde van zijn taken (83).

Een cognossemmentsvordering kan in Frankrijk altijd aanleiding tot bewarend beslag geven, conform het Verdrag Scheepsbeslag, ook al werd de zeevervoerder niet in het cognossement vermeld (84).

Enkel de houder van originele cognossemmentsen beschikt over een zeevordering ingevolge beschadiging van de vervoerde goederen (85).

f. verlies van of schade aan door een schip vervoerde goederen en bagage
Alle vorderingen inzake verlies van of schade aan goederen en bagage, die door een schip werden vervoerd, kunnen gekwalificeerd worden als zeevorderingen.

g. averij-grosse

Alleen gemene averij kan een grond zijn voor het verkrijgen van een zeevordering (86).

h. bodemerij

Bodemerij is een verzekeringscontract op de kiel van het schip (87). De categorie is volledig in onbruik geraakt en werd niet meer opgenomen in de ontwerpakte van Lissabon 1985 (88).

i. sleepvaart

Het zou beter zijn om de term "slepen" te gebruiken i.p.v. "sleepvaart". De ruimere betekenis van "slepen", zoals in Nederland gebruikt, omvat zowel het slepen in volle zee als in de havens. Alle vorderingen m.b.t. het slepen geven aanleiding tot een zeevordering (89).

(83) Beslagr. Antwerpen, 1 februari 1979, "Chase I", *onuitg.*, en Beslagr. Antwerpen, 22 februari 1979, "Chase III", *onuitg.*, beide aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 250, nr. 6 en DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 20, nr. 69.

(84) Rouen, 11 mei 1984, "Dover", *D.M.F.*, 1985, 162, noot ACHARD, R.

(85) Beslagr. Antwerpen, 15 januari 1981, "Orcombe", *onuitg.*, A.R., nr. 68.487, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/1, nr. A/4.

(86) DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 20-21, nrs. 72-75.

(87) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 163, vn. 102.

(88) *Ibid.*, p. 147-148, nr. 138.

(89) *Ibid.*, p. 148, nr. 139.

j. loodsdiensten

Vorderingen inzake loodsgelden worden als zeevorderingen aanvaard (90).

k. leveranties, waar ook, van waren of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan

Alle "leveranties" of leveringen, zowel in als buiten de thuishaven zijn kwalificeerbaar als zeevorderingen, indien ze noodzakelijk zijn voor de exploitatie, het beheer of onderhoud van het zeeschip (91).

Een vordering wegens achterstallige huur van containers, die aan de reder werden verhuurd om er met zijn schepen goederen mee te vervoeren, is een zeerechtelijke vordering overeenkomstig art. 1 (1) (k) Verdrag van Brussel 10 mei 1952 (92).

Een vordering tot betaling van een onbetaalde factuur, voor een levering van 900.000 sigaretten aan de kapitein van het schip is geen zeevordering conform art. 1468, 2^e lid litt. k Ger. W., wanneer reeds voordien aan het zelfde schip 40.000 sigaretten werden geleverd voor de "normale" bevoorradings van het schip en zijn bemanning (93).

Een vordering tot betaling van leveringen aan het schip maken het voorwerp van een zeevordering conform art. 1468, 2^e lid litt. k Ger. W. uit, wanneer de koop-verkoopovereenkomst niet nagekomen wordt (94).

Een vordering tot betaling van het gepresteerde stuwingswerk van een stuwder komt niet in aanmerking voor een zeevordering omdat het een dienstprestatie is en geen levering van waren of materiaal (95).

Heeft daarentegen de stuwder een vordering tot betaling van de geleverde materialen, dan maakt die levering een noodzakelijkheid voor de exploitatie van het schip uit, en is, conform art. 1468, 2^e lid litt. k Ger. W., wel degelijk een zeevordering (96).

(90) *Ibid.*, p. 148-149, nr. 140; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 21-23, nrs. 78-83.

(91) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 149, nr. 141; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 23-24, nrs. 84-87.

(92) Pres. Rb. Rotterdam, 29 juni 1984, "River Jimini", *S & S*, 1984, nr. 127, p. 355.

(93) Beslagr. Antwerpen, 1 februari 1974, "Calypso IV", *Rechtspr. Antw.*, 1973, 345 en *Eur. Vervoerr.*, 1974, 277.

(94) Beslagr. Antwerpen, 15 juli 1982, "Ponte Pedrido", *onuitg.*, A.R., nr. 80.548, bevest. Antwerpen, 6 augustus 1982, *onuitg.*, A.R., nr. 1908/02, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/2, nr. A/6.

(95) Beslagr. Antwerpen, 1 februari 1979, "Chase I", *onuitg.* en Beslagr. Antwerpen, 22 februari 1979, "Chase III", *onuitg.*, beide aangehaald door DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 149, nr. 141, vn. 112, DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 250, nr. 6 en DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 24, nr. 87.

(96) Beslagr. Antwerpen, 15 maart 1979, "Chase I" en "Chase II", *Eur. Vervoerr.*, 1980, 296.

Zo is een vordering in waarborg geen zeevordering conform art. 1468, 2^e lid litt. k Ger. W. (97).

l. bouw, herstelling, uitrusting van een schip of dokkosten

Alle vorderingen met m.b.t. de bouw, herstelling, uitrusting van een zeeschip of i.v.m. dokkosten, kunnen als zeevordering gekwalificeerd worden (98).

De borg die een vordering op de rederij heeft wegens het zich tegenover de bank borg te stellen voor de terugbetaling van een kredietopening voor de rederij, is geen zeevordering in de zin van art. 1468, 2^e lid litt. l Ger. W. (99).

De vordering tot betaling van gemaakte kosten voor aanwerving van de bemanning wordt als zeevordering aanvaard overeenkomstig art. 1468, 2^e lid litt. l Ger. W. (100).

m. lonen van kapitein, officieren of scheepsgezellen

DELWAIDE beweert dat een vordering van een scheepsagent tot terugbetaling van de door hem, aan een stakende bemanning, uitbetaalde lonen als een zeevordering overeenkomstig art. 1468, 2^e lid litt. m Ger. W. werd aanvaard (101).

M.i. vergist DELWAIDE zich van littera, zoals dit blijkt uit de tekst zelf van het arrest.

De vordering tot betaling van het loon van de scheepsagent voor zijn geleverde prestaties alsook van de eventuele schadevergoeding wegens verbreking van zijn overeenkomst met de rederij, is geen zeevordering cf. art. 1468, 2^e lid litt. m Ger. W. (102).

n. voorschotten van de kapitein en die van afzenders, bevrachters of tussenpersonen, verstrekt ten behoeve van het schip of de eigenaar hiervan

Er wordt op gewezen dat de gebruikte terminologie zeer gebrekkig is. Het ware beter geweest "verzenders" te gebruiken i.p.v. "afzenders" en "agenten" i.p.v. "tussenpersonen".

(97) Beslagr. Antwerpen, 31 oktober 1974, "Oakworth", *Rechtspr. Antw.*, 1974, 234.

(98) DELWAIDE, L., o.c., p. 150, nr. 142; DUJARDIN, R., o.c., p. 24, nr. 88.

(99) Beslagr. Antwerpen, 24 oktober 1974, "Corinthian Trader", *Rechtspr. Antw.*, 1974, 149.

(100) supra vn. 93.

(101) Beslagr. Gent, 7 juni 1981, "Derby", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., o.c., p. 150, nr. 143, vn. 120 en DELWAIDE, L., l.c., p. 249, nr. 5, bevest. Gent, 31 maart 1983, *Rechtspr. Antw.*, 1983-84, 77.

(102) Beslagr. Antwerpen, 17 januari 1977, "Kananga", *onuitg.*, bevest. Antwerpen, 19 januari 1977, *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., l.c., p. 249, nr. 6 en DUJARDIN, R., o.c., p. 24, nr. 91.

De scheepsagent mag, zelfs als hij door de bevrachter aangewezen is, conservatoir beslag leggen cfr. art. 1468, 2^e lid litt. n Ger. W., voor die bedragen, die hij aan de stuwadoor betaald heeft voor het loon van de havenarbeiders die met "stand by" gestaakt hadden om steun te verlenen aan de ITF-vakbond. Deze laatste voerde een actie tegen de scheepseigenaar om paal en perk te stellen aan het niet betalen van de bemanning (103).

De scheepsagent verkrijgt een vordering op grond van art. 1468, 2^e lid litt. n Ger. W. als hij een vordering heeft tegen de rederij wegens het verstrekken van voorschotten op verzoek van de kapitein, ook al zijn de voorschotten op zich geen zeevordering (104).

De vordering wegens de verbreking van een scheepsagentuurovereenkomst is eveneens geen zeevordering cfr. het geciteerde artikel, ook al beweert de scheepsagent de rol van de kapitein te hebben overgenomen voor de uitbating van het schip en de benaerstelingen van de belangen van de rederij buiten de thuishaven (105).

o. geschillen over scheepseigendommen

Zo de vordering van de beslaglegger die voortvloeit uit het niet nakomen van de verkoopovereenkomst m.b.t. de verkoop van een zeeschip, rechtstreeks betrekking heeft op de eigendom van het schip en zo het beslag betrekking heeft op datzelfde schip is er derhalve een zeevordering overeenkomstig art. 1468, 2^e lid litt. o Ger. W. (106).

De vordering tot bewarend beslag wegens een eigendomsbetwisting moet op het schip slaan, waarover de betwisting bestaat (107).

In de Franse rechtspraak bestaan over scheepseigendom enkele betwistbare uitspraken (108).

(103) Gent, 31 maart 1983, "Derby", *Rechtspr. Antw.*, 1983-84, 77.

(104) Beslagr. Antwerpen, 28 juni 1984, "Aegis Topic", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 142.

(105) Beslagr. Antwerpen, 17 januari 1977, "Kananga", *onuitg.*, bevest. Antwerpen, 19 januari 1977, *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 151, nr. 144, DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 249, nr. 6 en DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 24, nr. 91.

(106) Beslagr. Antwerpen, 11 januari 1985, "Proteus", *onuitg.*, A.R., nr. 2.005, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/3, nr. A/12.

(107) Beslagr. Antwerpen, 8 oktober 1981, "Cuzco II", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 334, zie ook Beslagr. Antwerpen, 15 juli 1982, "Ponte Pedrido", *onuitg.*, A.R., nr. 80.548 bevest. Antwerpen, 6 augustus 1982, *onuitg.*, A.R., 1908/82, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/2, nr. A/6.

(108) Rouen, 12 en 26 januari 1973, "Ile aux moines", *D.M.F.*, 1973, 544, noot; Rouen, 15 april 1982, "GME-Atlantico", *D.M.F.*, 1982, noot MARGUET, B.

p. geschillen omtrent de medeëigendom van een schip of het bezit of beheer ervan, of de rechten op de beheersinkomsten uit een schip in medeëigendom

Alleen vorderingen die hun oorzaak vinden in betwistingen tussen medeëigenaars en niet onder partners of aandeelhouders worden als zeevorderingen aanvaard (109).

q. scheepshypothek en scheepsverband

Traditiegetrouw komen er foutieve vertalingen in de nederlandstalige tekst van art. 1468 Ger. W. voor. "Scheepsverband" zou beter vertaald worden door "mortgage" op een schip zoals dit ook in Nederland wordt gebruikt (110).

De vordering wegens het verstrekken van een kredietopening aan de reder, door het verlenen van een bankwaarborg aan de reder, is geen zeevordering cf. art. 1468, 2^e lid litt. q Ger. W., zelfs als de kredietopening gegarandeerd werd door een scheepshypothek (111).

De schuldeiser/uitlener kan bewarend beslag leggen op een zeeschip, overeenkomstig art. 1468, 2^e lid litt. q Ger. W., wanneer het verzoek om beslag te leggen tot voorwerp heeft het waarborgen van een zeevordering ontstaan uit een naar Angelsaksisch recht bestaande "mortgage", ook al is de "mortgage" geen instelling van het Belgisch recht (112)

Er bestaan nog andere rechterlijke uitspraken over de oorzaken van een zeevordering doch deze worden niet verder in dit artikel besproken (113).

(109) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 153, nr. 147.

(110) *Ibid.*, p. 153, nr. 148, vn. 141.

(111) Beslagr. Antwerpen, 24 oktober 1974, "Corinthian Trader", *Rechtspr. Antw.*, 1974, 149.

(112) Beslagr. Antwerpen, 14 december 1977, "Frank", *Rechtspr. Antw.*, 1977-78, 227, bevest. Antwerpen, 22 december 1977, *Rechtspr. Antw.*, 1977-78, 221, bevest. Cass., 18 september 1981, *Arr. Cass.*, 1981-82, 96, *Eur. Vervoerr.*, 1982, 395, *Pas.*, 1982, I, 92, noot, *R. W.*, 1981-82, 1554 en *Rechtspr. Antw.*, 1981-82, 424.

(113) Cass. Fr., 21 juni 1983, "Gavion", *D.M.F.*, 1985, 438; Kort ged. Kh. Antwerpen, 2 oktober 1969, "Toman", *Eur. Vervoerr.*, 1970, 238; Beslagr. Antwerpen, 15 januari 1981, "Orcombe", *onuitg.*, A.R., nr. 68.487, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/1, nr. A/4; Kh. Le Havre, 4 maart 1981, "Aifanourios", *D.M.F.*, 1981, 740, noot; Beslagr. Antwerpen, 10 mei 1984, "Cypriot Mariner", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 255; Beslagr. Antwerpen, 28 juni 1984, "Aegis Topic", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 142; Beslagr. Antwerpen, 22 oktober 1984, "Kapetan Pavlovic", *onuitg.*, A.R., nr. 99.957, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/3, nr. A/11; Beslagr. Antwerpen, 15 maart 1985, "Tirnavena", *onuitg.*, A.R., nr. 3.657, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/3, nr. A/13; Beslagr. Antwerpen, 6 juni 1985, "Chandan Star", *onuitg.*, A.R., nr. 4.840, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1468/A/3, nr. A/14.

4. Noodzakelijkheid van de zeevordering

1. Voor bewarend beslag bij verzoekschrift

VAN REEPINGHEN bepaalt dat : "Wanneer de vordering tot beslag slaat op een zeeschip kan het echter slechts worden toegestaan om een zeevordering te waarborgen (1468)" (114).

Wat betekent dat een zeevordering vereist is cfr. art. 1468 Ger. W., om van de beslagrechter verlof te krijgen om bewarend beslag te kunnen leggen op een zeeschip (115).

De beslagrechter moet de facto steeds kunnen nagaan of de loutere bewering dat men over een dergelijke vordering beschikt, al dan niet waarschijnlijk is.

2. Voor bewarend beslag krachtens vonnis ten gronde

Art. 1414 Ger. W. voorziet 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".

VAN REEPINGHEN schreef in zijn verslag dat : "Het spreekt vanzelf dat die bepaling niet van toepassing is wanneer de schuldeiser beslag legt krachtens een vonnis" (116).

Nochtans staat in de Franstalige versie het tegenovergestelde nl.: "Il s'entend que cette disposition s'applique aussi lorsque le créancier pratique la saisie en vertu d'un jugement" (117).

Wat de uiteindelijke doelstelling van de wetgever was is moeilijk te achterhalen. Nochtans geeft de dubieuze tekst aanleiding tot twee interpretaties.

Eenzijds is er de stelling dat de zeevordering niet meer vereist is i.g.v. bewarend beslag krachtens een vonnis (118).

(114) VAN REEPINGHEN, C., *o.c.*, 548.

(115) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 156, nr. 150; STORME, M., *l.c.*, p. 425, nr. 7; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 6, nr. 1.

(116) VAN REEPINGHEN, C., *o.c.*, 548.

(117) Code judiciaire et son annexe, loi du 10 octobre 1967 et ses travaux préparatoires, Brussel, Bruylant, 1968, 514; VAN REEPINGHEN, C., Rapport sur la réforme judiciaire, I, Brussel, B.S., 1964, 504.

(118) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 157, nr. 150; DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 13, nr. 35; BELRENS, J., *l.c.*, p. 1468/B/5-1468/B/6, nr. B/5; STORME, M., *l.c.*, p. 425, nr. 7.

Anderzijds kan men m.i. van oordeel zijn, refererend naar de franstalige versie van het verslag VAN REEPHINGEN, en op basis van art. 2 Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952 dat men steeds een zeevordering moet hebben om bewarend beslag op een zeeschip te kunnen leggen. Deze stelling wordt in de rechtsleer door slechts één auteur verdedigd (119).

Zich baserend op de primauteit van het verdrag op de interne wet is het verdedigbaar dat in casu art. 1414 Ger. W. van toepassing is (zie supra). Nochtans bestaat hierop een uitzondering nl. art. 8 (4) en (5) Verdrag Scheepsbeslag. Hierdoor blijft bij toepassing van art. 1414 Ger. W. de zeevordering nog steeds vereist, maar niet wanneer het zeeschip onder de Belgische vlag vaart en de beslaglegger zijn woonplaats of hoofdzetel in België heeft, waardoor art. 1414 Ger. W. ten volle van toepassing is.

Afdeling III Beslagvatbaarheid van een schip

I. Immuniteit van schepen

Iedere staat kan, krachtens het internationale recht, zijn soevereiniteitsrechten laten gelden over zijn staatsgebied (120). Het staatsgebied omvat niet alleen het landsgedeelte, de lucht boven en de ondergrond onder deze gebieden, doch tevens de binnenwateren en de territoriale zee.

De staat heeft over deze gebieden onbeperkte soevereiniteit, maar er zijn uitzonderingen.

De immuniteit van schepen vormt nl. een onderdeel van de begrenzing van de nationale staatsmacht in het staatsgebied.

De grondslag kan gezocht worden in de immuniteit van jurisdictie en van tenuitvoerlegging van de staat.

Vooreerst wordt de territoriale zee begrensd. In België werd deze grens onlangs van 3 naar 12 zeemijl uitgebreid (121).

Ten tweede wordt het gezag van de kuststaat in de territoriale zee principieel beperkt door het recht van de vreedzame doorvaart van zowel vreemde handels- en oorlogsschepen.

Ten laatste genieten niet alle schepen een volledige immuniteit.

(119) THEUNIS, J., *l.c.*, p. 9, nr. 3.

(120) SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., *o.c.*, p. 126, nr. 376.

(121) Wet 18 juli 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België, *B.S.*, 22 oktober 1987; FRANCKX, E., "De Belgische Wetgeving ter uitbreiding van de territoriale zee en de interne rechtsorde", *R.W.*, 1987-88, 729. Eén zeemijl bedraagt 1.852 meter.

Hierna wordt nagegaan of er een immuniteitsverschil tussen staats- en handelsschepen bestaat en tot hoe ver de territoriale bevoegdheid strekt om bewarend beslag te leggen.

1. Immunitéit van staatschepen

a. Vreemde staatschepen

1. Verdrag van Brussel d.d. 10 april 1926

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen staatschepen die rechtshandelingen "de jure imperii" of "de jure gestionis" stellen (122).

Dit is van belang omdat in het Verdrag van Brussel tot het vaststellen van eenvormige regels betreffende de immuniteit van staatschepen d.d. 10 april 1926 (123) en het Bijkomend Protocol van 24 mei 1934 (124), de onmogelijkheid van beslag en arrestatie op staatschepen toegelaten werd. Men erkende de uitsluitende bevoegdheid van de vlaggestaat op voorwaarde dat de schepen uitsluitend belast waren met een bestuursvertegenwoordiging en niet met handelsdoeleinden.

De Wet van 28 november 1928 voerde het Verdrag in de interne wetgeving in (125). Deze wet had tot doel "de Belgische wetgeving te doen overeenstemmen met het internationaal verdrag voor de eenmaking van zekere regelen betreffende de immuniteiten van staatschepen".

Het Flandria-arrest getrouw koos de wetgever voor de stelling dat de staatschepen in openbare dienst blijven genieten van de immuniteit van de tenuitvoerlegging (126), behalve de staatschepen die op quasi-commerciële wijze geëxploiteerd worden, dewelke dan aan het gemeen recht onderworpen worden.

Het Verdrag bepaalt dat vaartuigen zoals oorlogsschepen, staatsjachten, schepen belast met enig toezicht, hospitaalschepen, patrouilleschepen, ..., die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door de staat en die bij het ontstaan van de schuldvordering of bij de inbeslagneming uitsluitend gebruikt worden voor een regeringsdienst, waarmee geen handelsdoelen worden beoogd, niet in bewarend beslag kunnen genomen worden.

(122) Cass., 11 juni 1903, Pas., I, 294; GUYOT, D., "Immunité des navires d'Etat, Les thèses en présence", *D.M.F.*, 1987, 407; VAN HECKE, G. en LENAERTS, K., *o.c.*, p. 44-45, nrs. 72-73.

(123) Goedkeuringswet 20 november 1928, *B.S.*, 1-2 juni 1931.

(124) *B.S.*, 9 september 1936.

(125) Art. 3 en 4, 1^e lid Wet 28 november 1928, *B.S.*, 11 januari 1929.

(126) Cass., 5 november 1920, "Flandria", *Pas.*, 1920, I, 239; Cass. 7 maart 1963, *R.C.J.B.*, 1963, 93, noot DABIN, J.; Cass., 26 april 1963, *R.C.J.B.*, 1963, 116, noot DABIN, J.

Het Protocol van 24 mei 1934 verduidelijkt o.a. wat onder de door de staat geëxploiteerde schepen wordt verstaan. Het herhaalt ook dat het Verdrag van 10 april 1926 de bi- of multilaterale overeenkomsten niet in de weg staat (127).

Art. 5 van het Verdrag stipuleert dat het in geval van bewarend beslag op een staatschip zonder handelsaffectatie, volstaat dat een schriftelijke toestemming van een diplomatiek afgevaardigde, aan de beslagrechter via de Belgische regering wordt overgemaakt, om te bewijzen dat het betrokken schip uitsluitend in niet-commerciële overheidsdienst opereert. De beslagrechter is m.a.w. overgeleverd aan de bewering van de vreemde staat om al dan niet het beslag op te heffen. Deze regeling kan slechts ingeroepen worden door de verdragsluitende landen; anderen moeten effectief de bewijzen leveren.

Nochtans geldt de Belgische wet betreffende de immuniteit der staatschepen ook voor schepen van om het even welke staat.

De reeds aangehaalde scheiding tussen rechtshandelingen "de jure imperii" en "de jure gestionis" kunnen soms tot onbillijke uitspraken aanleiding geven (128).

In bepaalde gevallen kan de staat niet genieten van zijn rechterlijke immuniteit. De staat zou dan voor haar handelsdaden aangesproken kunnen worden.

Kunnen er tegen de staat wel uitvoeringsmaatregelen getroffen worden?

Meestal zal dit onmogelijk zijn en het is principieel en volkenrechtelijk verboden middelen van tenuitvoerlegging tegen een staat in te stellen.

De meerderheid van de Belgische rechtsleer en rechtspraak is van mening dat er geen onderscheid mag gemaakt worden naargelang de aard van de rechtshandeling, waarvoor de staat veroordeeld werd (129).

De immuniteit van tenuitvoerlegging is verdedigbaar in die gevallen waar het gaat om rechtshandelingen "de jure imperii". Wat gebeurt er dan i.g.v. afwezigheid van de rechterlijke immuniteit wegens gestelde commerciële

(127) *Infra.* afd. III, I, 1, a, 2.

(128) Cass. Fr., 4 februari 1986, "Ghat" en "Rove", *Eur. Vervoerr.*, 1986, 207 en *D.M.F.*, 1986, 346, noot R.A.

(129) LINSMEAU, J., "L'huissier de Justice confronté aux immunités", CONGRES DE LA CHAMBRE NATIONALE DES HUISSIERS DE JUSTICE (ed.), Liège, 1986, 77-79; VAN HECKE, G. en LENAERTS, K., *o.c.*, p. 52-56, nr. 84-85.

handelingen. Moet de staat dan niet veroordeeld kunnen worden wanneer hij deelneemt aan het handelsleven ?

Het zou logisch zijn dat in dergelijke gevallen executiemaatregelen tegen de staat in kwestie werden getroffen. Maar niet alle goederen komen hiervoor in aanmerking, daar de soevereiniteit van de geviseerde staat niet in het gedrang mag komen.

Een feit staat vast, nl. dat het bewarend beslag slechts op staatschepen met een handelsaffectatie mogelijk is (130).

In België zijn alle zeeschepen, zowel in staatseigendom als schepen van private rederijen, onderworpen aan dezelfde regelen van bewarend beslag voorzien in art. 1467-1480 Ger. W. en Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952.

Om bewarend beslag op zeeschepen te leggen heeft men een zeevordering nodig, wat voor gevolg heeft dat deze ook voor staatschepen met een handelsaffectatie nodig is (131).

Overigens kan de vraag gesteld worden of er op een staatschip bewarend beslag, op grond van een zeevordering die op een ander staatschip slaat, kan gelegd worden ?

Verder wordt er ook op gewezen dat er verschillen zijn tussen de wet van 28 november 1928 en het Verdrag van Brussel d.d. 10 april 1952 (132).

2. Afwijkende bilaterale verdragbepalingen

België heeft met een dertigtal landen (o.a. V.S., Frankrijk, Nederland, ...) bilaterale scheepvaartovereenkomsten gesloten (133).

In het kader van de BLEU zijn er eveneens met een tiental landen w.o. Algerije, Volksrepubliek China, D.D.R., U.S.S.R., een aantal bilaterale scheepvaartverdragen tot stand gekomen (134).

Slechts het bilateraal verdrag tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie van de Socialistische Sovjetrepublieken, te Brussel op

(130) GUYOT, D., *l.c.*, 410.

(131) Beslagr. Antwerpen, 16 oktober 1979, "Hodo", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 250, nr. 7; GUYOT, D., *l.c.*, 411.

(132) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 29, p. 35-38.

(133) SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., *o.c.*, p. 145-146, nr. 423, vn. 64.

(134) *Ibid.*, p. 146, nr. 423, vn. 64.

17 november 1972 ondertekend, wordt hier summier behandeld (135). Het onderzoek naar afwijkende verdragsbepalingen in de andere bilaterale scheepvaartverdragen maakt geen deel uit van het voorwerp van dit artikel.

Het verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen noch op vaartuigen gedurende de tijd dat zij gebruikt worden in dienst van de krijgsmacht noch op vaartuigen die in een of andere vorm overheidstaken uitvoeren noch op vaartuigen die werkzaamheden van niet-commerciële aard verrichten, zoals hospitaalschepen en schepen die voor wetenschappelijke doeleinden worden gebruikt (136).

Dit neemt niet weg dat de U.S.S.R.-staatsschepen zonder handelsaffectatie niet in bewarend beslag kunnen worden genomen krachtens art. 3 en 4 Wet 28 november 1928, ook al is de U.S.S.R. geen verdragssluitende partij van het Verdrag van Brussel d.d. 10 april 1926.

In het bilateraal verdrag is vooral art. 16 determinerend. Dit houdt in dat op staatsschepen van de U.S.S.R., zelfs als ze voor commerciële doeleinden ingezet worden, zeker geen uitvoerend en dus ook geen bewarend beslag kan gelegd worden, op voorwaarde dat de U.S.S.R. in België woonplaats gekozen heeft.

b. Belgische staatsschepen

De wet van 28 november 1928, het Verdrag van Brussel d.d. 10 april 1926 en het Additioneel Protocol d.d. 24 mei 1934 regelen de immuniteit van de Belgische staatsschepen. Het is eveneens onmogelijk om Belgische handelsschepen zonder handelsaffectatie of wanneer ze door de staat bevracht of geëxploiteerd zijn, in beslag te nemen.

Indien een schuldeiser ingevolge een zeevordering bewarend beslag legt op een staatsschip met handelsbestemming, dan is dit slechts mogelijk wanneer het zeeschip zowel op het ogenblik van het ontstaan van de zeevordering als op het moment van de beslaglegging, een handelsaffectatie heeft.

In eigen land geniet een Belgisch staatsschip geen rechterlijke immuniteit waardoor op zo'n schip, dat op het moment van de beslaglegging een handelsbestemming heeft, steeds bewarend beslag voor een zeevordering, kan worden gelegd.

(135) Goedkeuringswet 23 januari 1972, *B.S.*, 28 maart 1974.

(136) Art. 1, 1^e lid Verdrag van Brussel d.d. 17 november 1972.

De zeeschepen van Belgische publiekrechtelijke instellingen, zoals bv. de mailboten van de Regie voor Maritiem Transport of de staatssleepboten op de Schelde, zijn tevens onderworpen aan bepalingen betreffende de immuniteit op staatschepen (137).

Op de zeeschepen in beide voorbeelden kan bewarend beslag worden gelegd omdat de staatschepen commercieel worden door hun bestemming.

2. Immuniteit van een schip

Het kan soms van belang zijn te weten tot waar de soevereiniteit van de kuststaat strekt en of er overal in het staatsgebied op een zeeschip bewarend beslag kan worden gelegd.

In realiteit wordt steeds in de havens beslag gelegd.

De territoriale begrenzing van de staatsmacht wordt geregeld in het internationaal recht, in dit geval het internationaal zeerecht, daarom wordt in dit onderdeel slechts onderzocht of bewarend beslag in de binnenwateren, de territoriale zee en de volle zee mogelijk is.

Voor meer uitleg over het internationaal zeerecht en zijn begrippen wordt naar rechtsleer verwezen die deze materie uitvoeriger behandelt (138).

a. Binnenwateren

Principieel heeft de kuststaat de volledige bevoegdheid en rechtsmacht over de binnenwateren. De binnenwateren worden door de basislijn begrensd. Het water aan de binnenzijde van de havens aan de Belgische kust tot aan de basislijn behoort nog tot de Belgische binnenwateren.

De volledige soevereiniteit van de kuststaat laat dan ook toe om bewarend beslag op zeeschepen te laten leggen cf. de van toepassing zijnde regelen. Men moet hiervoor geen rekening houden met het feit of het schip al dan niet vaart op het moment van de beslaglegging. Dit element speelde vroeger, o.a. in België en Frankrijk, wel een rol (139).

(137) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 39, nr. 32.

(138) FRANCKX, E., *l.c.*, 729-734; SOMERS, E., *o.c.*, p. 20-92, nrs. 8-71; SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., *o.c.*, p. 127-133 en 148-153, nrs. 384-394 en 427-440; VAN BOGAERT, E.R.C., *Volkenrecht*, Antwerpen, Kluwer, 1982, 402-430 en 449-471.

(139) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 41, p. 51-53.

Sinds het Verdrag Scheepsbeslag voorziet art. 3 (1) dat ook een zeilklaar zeeschip in beslag kan worden genomen.

b. Territoriale zee

De territoriale zee ligt aan de buitenzijde van de basislijn en de breedte bedraagt voor België nu 12 zeemijl (140).

De kuststaat heeft wel soevereiniteit over de territoriale zee, maar deze wordt evenwel beperkt door de vreedzame doorvaart van zowel oorlogs- als handelsschepen (141).

Uit de voornoemde volkenrechtelijke bepalingen kan worden afgeleid dat op vreemde zeeschepen in de territoriale zee zonder beperking bewarend beslag kan gelegd worden. Maar slechts op voorwaarde dat het schip de Belgische binnenwateren verlaat of, voor de binnenkomende schepen, als de verbintenissen van het schip ontstaan zijn tijdens of in functie van zijn reis door de Belgische territoriale wateren (142).

Een nuancering van deze stelling is m.i. wel noodzakelijk, maar laat dit niet toe in het kader van dit artikel (143).

De Belgische zeeschepen kunnen in alle omstandigheden zonder problemen in de Belgische territoriale zee in bewarend beslag worden genomen.

c. Volle zee

Op de volle zee hebben alle naties principieel volledige vrijheid, zodat geen enkele staat er soevereiniteit kan laten gelden.

Getrouw aan het "Mare Liberum" van HUGO GROTIUS kan er op zeeschepen voor een civielrechtelijke procedure geen bewarend beslag worden gelegd. De vrije scheepvaart dient ten allen tijde te worden gegarandeerd.

Op deze algemene volkenrechtelijke regel bestaan m.i. wel twee uitzonderingen, nl. indien het gaat om schepen onder Belgische vlag (144) en wan-

(140) FRANCKX, E., *l.c.*, 729-734.

(141) Verdrag van Genève d.d. 29 april 1958 inzake de territoriale zee en aansluitende zone, goedgekeurd bij Wet 29 juli 1971, B.S., 2 februari 1972; Verdrag van Montego Bay d.d. 10 december 1982 (UNCLOS), door België op 5 december 1984 ondertekend. Dit laatste verdrag heeft voorrang op het eerste cf. art. 311, 1° lid UNCLOS.

(142) SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., *o.c.*, p. 132, nr. 392.2.

(143) DELWAIDE, L., *o.c.*, nr. 161, p. 173-178.

(144) Art. 6, 1° lid Verdrag van Genève inzake de volle zee, d.d. 29 april 1958, goedkeuringswet 29 juli 1971, B.S., 2 februari 1972.

neer de elementen aanwezig zijn om van het "right of hot pursuit" te kunnen spreken (145).

Hier valt eveneens een verdere uitwerking van deze stelling gepaard met de nodige nuancering buiten het kader van dit artikel.

II. Welk schip komt in aanmerking voor bewarend beslag?

Dit onderdeel behandelt de "sistership clause" van art. 1469, 1^e lid Ger. W. en art. 3 Verdrag Scheepsbeslag.

1. Zeeschip waarop de zeevordering slaat

De Belgische rechtsleer en rechtspraak zijn van mening dat overeenkomstig art. 1469, §1, 1^e lid Ger. W. en art. 3. 1 Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952 steeds op het zeeschip waarop de zeevordering slaat, bewarend beslag mag worden gelegd, zelfs als de reder geen schuldenaar is op het ogenblik van het ontstaan van de zeevordering of als het schip niet meer van dezelfde reder is dan toen de zeevordering onstond (146).

Volgens het Hof van Cassatie wijkt art. 1469, 2^e lid Ger. W. niet af van art. 1469, 1^e lid Ger. W. betreffende het schip waarop beslag mag worden gelegd. Het stipt enkel aan : enerzijds dat beslag mag worden gelegd op andere schepen eigendom van de bevrachter met overgave van rederschap of van de andere personen die voor de zeeschuld instaan en anderzijds dat in dit geval geen beslag kan worden gelegd op de andere schepen van de eigenaar van het betrokken schip (147).

Zodoende zou er niet nagegaan moeten worden of een bevrachtings-overeenkomst met al dan niet overdracht van rederschap werd afgesloten, zodat steeds bewarend beslag kan worden gelegd op het zeeschip krachtens een zeevordering ten laste van de bevrachter (148).

(145) SCHERMERS, H.G. en VAN HOUTTE, H., *o.c.*, p. 252, nr. 439.

(146) Beslagr. Antwerpen, 28 maart 1980, "Bentainer", *Rechtspr. Antw.*, 1981-82, 197; Beslagr. Antwerpen, 6 juni 1985, "Chandan Star", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 136, nr. 127. contra Beslagr. Antwerpen, 18 mei 1973, "Alida Gorthon", *Rechtspr. Antw.*, 1973, 122; Beslagr. Antwerpen, 31 oktober 1974, "Oakworth", *Rechtspr. Antw.*, 1974, 234. De Antwerpse beslagrechter heeft sinds het "Omala"-arrest zijn rechtspraak herzien. BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1469/B/1, nr. B/1; DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 139, nr. 128; THEUNIS, J., *l.c.*, p. Art. 1469-2, nr. 1; THEUNIS, J., *l.c.*, p. 20, nr. 2.

(147) Cass., 10 mei 1976, "Omala", *Arr. Cass.*, 1976, 1008, *Eur. Vervoerr.*, 1973, 768, noot DE PAEP, R., *Pas.*, 1976, I, 969, noot, *Rechtspr. Antw.*, 1979-80, 3 en *R. W.*, 1976-77, 1709.

(148) DE PAEP, R., noot onder Cass., 10 mei 1976, "Omala", *Eur. Vervoerr.*, 1983, 773-774.

Het is dus niet van belang dat een zeeschip bij het ontstaan van eender welke zeevordering al dan niet bevracht was (149). Indien dit wel het geval is, is het zelfs zonder belang of dit hiermede al dan niet met een overdracht van rederschap gepaard ging (150).

Kan er na de eigendomsoverdracht van een zeeschip, waarop de zeevordering betrekking heeft, nog op dat schip bewarend beslag worden gelegd ?

Nergens in de verdragstekst wordt dit geregeld en het is m.i. ook onmogelijk om art. 9 van het Verdrag Scheepsbeslag als grondslag hiervoor te gebruiken. Het bewarend beslag op zo'n schip zou dan niet meer kunnen worden gelegd nadat het een nieuwe eigenaar heeft gekregen.

De rechtspraak dacht hier klaarblijkelijk anders over (151).

Zelfs na de eigendomsoverdracht kan het kwestieuze schip nog in bewarend beslag worden genomen voor een zeevordering waarvan, niet de vorige eigenaar, maar de bevrachter de schuldenaar is (152).

Na een vonnis ten gronde moet het bewarend beslag, als zekerheid, omgezet kunnen worden in een uitvoerend beslag, zelfs al is de eigenaar niet de schuldenaar van de vordering (153).

Indien de omzetting niet zou gebeuren, dan zou dit de schuldeiser een "wettelijke drukkingsmiddel" verschaffen waarop hij geen recht heeft (154).

Op deze regeling kan veel kritiek geuit worden, maar het is niet de doelstelling van dit artikel daar dieper op in te gaan.

(149) DUJARDIN, R., *o.c.*, p. 30, nr. 118.

(150) Cass., 10 mei 1976, "Omala", *Arr. Cass.*, 1976, 1008, *Eur. Vervoerr.*, 1973, 768, noot DE PAEP, R., *Pas.*, 1976, I, 969, noot, *Rechtspr. Antw.*, 1979-80, 3 en R. W., 1976-77, 1709; Rouen, 19 juni 1984, "Atlantic-Mariner", *D.M.F.*, 1985, 167, noot R.A.; Beslagr. Antwerpen, 10 mei 1984, "Cypriot Mariner", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 254; R.A., noot onder Rouen, 19 juni 1984, "Atlantic-Mariner", *D.M.F.*, 1985, 173; VIALARD, A., "La saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affreteur à temps", *D.M.F.*, 1985, 583.

(151) Beslagr. Brugge, 25 oktober en 15 november 1974, "Felicitas-II", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *l.c.*, p. 251, nr. 15.

(152) Beslagr. Antwerpen, 7 september 1984, "Celtic Venture", *Eur. Vervoerr.*, 1985, 139; Beslagr. Antwerpen, 16 september 1985, "Altair", *onuitg.*, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1469/A/ 2, nr. A/7.

(153) Beslagr. Antwerpen, 6 juni 1985, "Chandan Star", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 169, nr. 155.

(154) DELWAIDE, L., *o.c.*, p. 169, nr. 155.

2. Andere schepen van dezelfde eigenaar

Er kan, in overeenstemming met art. 1469, 1^e lid Ger. W. en art. 3 .1 Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952, bewarend beslag worden gelegd op de zusterschepen van het zeeschip waarop de zeevordering betrekking heeft en eigendom was van de schuldenaar op het ogenblik van het ontstaan van de zeevordering.

Dit is slechts mogelijk wanneer de eigenaar van het kwestieuze schip die zusterschepen, op het moment van het ontstaan van de zeevordering wel degelijk in eigendom had.

Deze regeling is niet van toepassing voor zeevorderingen op grond van art. 1468, 2^e lid litt. o, p en q Ger. W. en art. 1 (1) litt. o, p en q Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952 en wanneer de scheepseigenaar geen schuldenaar is.

Zo kan er dus geen bewarend beslag gelegd worden op andere zeeschepen die door de eigenaar bevracht zijn al dan niet met overgave van rederschap (155).

De (zuster)schepen worden geacht van dezelfde eigenaar te zijn, wanneer al de eigendomsaandelen toebehoren aan dezelfde persoon of personen (156).

De reder zal meestal proberen, wanneer de feiten hem dit toelaten, in te roepen dat het (zuster)schip niet van dezelfde eigenaar is.

Het is dan de schuldeiser die de bewijslast draagt om hiervan het tegendeel te bewijzen. Een louter vermoeden is niet voldoende (157).

Hieromtrent kan de beslagrechter ten gronde oordelen. Er wordt benadrukt dat art. 1415 Ger.W. geen rol speelt voor het leveren van het bewijs inzake de eigendomstitels.

De schuldeiser zal zijn stelling moeten staven cf. art. 1315 e.v. B.W.. Veel reders trachten art. 1469 Ger. W. en art. 3 Verdrag Scheepsbeslag te omzeilen door hun schepen onder te brengen in de "single ship companies". Deze rechtspersonen zijn slechts eigenaar van een schip waardoor theoretisch slechts op het schip, waarop de zeevordering betrekking heeft, bewarend beslag gelegd kan worden.

(155) Beslagr. Antwerpen, 26 april en 4 mei 1976, "Volta Wisdom", *Rechtspr. Antw.*, 1975-76, 164.

(156) Art. 1469, §1 2^e lid Ger. W. en art. 3. 2 Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952.

(157) Beslagr. Antwerpen, 25 oktober 1982, "Saudi Rose", *onuitg.*, A.R., nr. 82.654, aangehaald door BEIRENS, J., *l.c.*, p. 1469/A/1, nr. A/3.

Tegen deze misbruiken heeft de Belgische rechtspraak naar verschillende oplossingen gezocht.

Op zeeschepen van verschillende vennootschappen maar tot één groep behorend kan bewarend beslag worden gelegd (158).

In Frankrijk neemt de rechtspraak een gelijkaardige positie in (159). Er wordt terloops nog op gewezen dat een eigenaar die door een scheepsnaamsverandering verwarring teweeg brengt met een ander schip, opdraait voor de kosten voor het bij vergissing gelegde beslag (160).

3. Andere schepen van de schuldenaar bij bevrachting met overgave van rederschap

Wanneer iemand anders dan de werkelijke eigenaar i.g.v. overdracht van rederschap instaat voor een zeevordering, dan kan er geen beslag gelegd worden op de andere schepen van de eigenaar (161). Het beslag op het betrokken schip blijft wel mogelijk! In casu is de "sisterships clause" alleen van toepassing op de andere schepen van de debiteur van de zeevordering.

Slechts die schepen die de debiteur "toebehoren" of het schip waarop de vordering in geval van overgave van rederschap betrekking heeft, komen in aanmerking voor bewarend beslag.

De schuldeiser van de bevrachter heeft evenwel niet het recht bewarend beslag te leggen op een ander schip dat door de debiteur, zelfs met overgave van rederschap, bevracht wordt (162).

Het is ook mogelijk om beslag te leggen op de andere schepen die aan de schuldenaar toebehoren, nadat diens bevrachtingsovereenkomst, m.b.t. het schip waarop de zeevordering betrekking heeft, reeds beëindigd is (163).

(vervolg in het volgend nummer)

(158) Antwerpen, 8 november 1985, "Alpha Cosmic" (ex "Aegis Cosmic"), *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., o.c., nr. 153, p. 167-168; Beslagr. Antwerpen, 13 september 1976, "Patricio" en "Nicos-Kazatzalis", *onuitg.*, bevest. Antwerpen, 21 september 1976, *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., l.c., p. 251, nr. 16; Beslagr. Antwerpen, 22 oktober 1984, "Kapetan Pavlovic", *onuitg.*, A.R., nr. 99.957, aangehaald door BEIRENS, J., l.c., p. 1469/A/2, nr. A/6.

(159) Kh. Rouen, 1 april 1980, "Aliakmon-Prosperity", *D.M.F.*, 1980, 426, noot EMO, P., bevest. Rouen, 27 oktober 1983, "Aliakmon-Progress" en "Aliakmon-Prosperity", *D.M.F.*, 1984, 238, noot; Rouen, 23 december 1985, "Filaret", *D.M.F.*, 1986, 349.

(160) Beslagr. Antwerpen, 15 februari 1979, "Meandros", *onuitg.*, aangehaald door DELWAIDE, L., l.c., p. 251, nr. 10.

(161) Art. 1469, §1, 2° lid Ger. W. en art. 3 (4) Verdrag van Brussel d.d. 10 mei 1952.

(162) Beslagr. Antwerpen, 26 april 1976, "Volta Wisdom", *Eur. Vervoerr.*, 1977, 119 en Beslagr. Antwerpen, 4 mei 1976, "Volta Wisdom", *Eur. Vervoerr.*, 1977, 113 en *Rechtspr. Antw.*, 1975-76, 164.

(163) Rouen, 19 juni 1984, "Atlantic-Mariner", *D.M.F.*, 1985, 167.