
HOF VAN BEROEP GENT 4 JUNI 2007

MARITIEME VOORRECHTEN

Bijzondere voorrechten – Voorrechten op zeeschepen – Loodsgelden – Artikel 23 § 1, 1° Zeewet – Enkel bevoorrecht indien gemaakt sinds het binnenlopen van de laatste haven

Krachtens artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet zijn enkel bevoorrecht de loodsgelden verschuldigd sinds het schip de laatste haven is binnengelopen. Loodsgelden die werden betaald om deze laatste haven binnen te lopen zijn derhalve niet bevoorrecht.

MARITIEME VOORRECHTEN

Dok- en aanlegrechten – Artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet – Bevoorrecht

Dok- en aanlegrechten zijn o.g.v. artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet bevoorrecht.

MARITIEME VOORRECHTEN

Levering van water en levensmiddelen – Artikel 23 § 1, 5° Zeewet – Schip aan zijn lot overgelaten door de scheepseigenaar – Bestellingen kunnen enkel door kapitein gebeurd zijn

De kosten van de levering van drinkwater en levensmiddelen zijn in casu zowel o.g.v. artikel 23 § 1° van de Zeewet als o.g.v. artikel 23 § 1, 5° van de Zeewet bevoorrecht. De kapitein en de bemanning zijn aan boord gebleven, zodat de kosten van hun levensonderhoud te beschouwen zijn als kosten voor de bewaking en het behoud van het schip. Bovendien had de scheepseigenaar de bemanning volledig aan haar lot overgelaten, zodat de bestellingen enkel door de kapitein geplaatst kunnen zijn.

MARITIEME VOORRECHTEN

Schuldvorderingen uit arbeidsovereenkomst – Artikel 23 § 1, 2° Zeewet – Lonen en repatriëringskosten kapitein en bemanning bevoorrecht – Morele schade en verbrekingsvergoeding niet bevoorrecht

De achterstallige lonen van de kapitein en de bemanning zijn bevoorrecht o.g.v. artikel 23 § 1, 2° van de Zeewet. Ook de eventuele repatriëringskosten vallen onder het voorrecht, aangezien deze kosten rechtstreeks voortvloeien uit een tekortkoming van de werkgever aan zijn verplichtingen onder de arbeidsovereenkomst, die onder meer ook inhielden dat hij de bemanningsleden na de zeereis terug aan wal diende te zetten in hun land. Ook de verwijlinteressen op de achterstallige lonen zijn bevoorrecht. De vordering tot vergoeding van de morele schade, die de bemanningsleden hebben geleden door de gebrekkige uitvoering van de arbeidsovereenkomst, valt daarentegen niet onder het voorrecht.

MARITIEME VOORRECHTEN

Arbeidsongeval – Schadevergoeding – Geen schuldvordering uit arbeidsovereenkomst – Niet bevoorrecht

De vergoeding die aan een bemanningslid zou toekomen wegens een arbeidsongeval is niet bevoorrecht, noch o.g.v. artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet, aangezien het niet gaat om kosten gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers voor het behoud van het schip, noch o.g.v. artikel 23 § 1, 2° van de Zeewet, aangezien niet aangetoond is dat dergelijke vordering naar het toepasselijk recht een vordering is die ontstaat uit de arbeidsovereenkomst.

MARITIEME VOORRECHTEN

Eenjarige termijn – Artikel 37, alinea 2 Zeewet – Vervaltermijn, geen verjaringstermijn – Niet vatbaar voor stuiting of schorsing – Bewarend beslag door schuldenaar, die zelf nog niet betaald heeft – Vrijwaart het voorrecht

Artikel 37, alinea 2 van de Zeewet bepaalt dat de voorrechten teniet gaan door verloop van een jaar. Deze eenjarige termijn is geen verjaringstermijn, maar een vervaltermijn, die niet gestuit of geschorst kan worden. Het voorrecht kan enkel behouden worden door het uit te oefenen, d.w.z. beslag te leggen op het schip, binnen de termijn van een jaar. De scheepsagent, die t.o.v. het Havenbedrijf schuldenaar is van de dok- en aanlegrechten en aan wie deze rechten gefactureerd waren, behoudt het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet door binnen het jaar beslag te leggen, ook al heeft hij op dat ogenblik deze rechten nog niet effectief betaald aan het Havenbedrijf.

MARITIEME VOORRECHTEN

Aangifte van schuldvordering – Artikel 1661 Ger. W. – Aangetekende brief niet verplicht – Neerlegging ter griffie is evenwaardige wijze van aangifte

Artikel 1661 Ger. W. bepaalt dat de schuldeisers hun schuldvordering bij aangetekende brief aan de griffie moeten doen geworden. Deze bepaling is voorgeschreven in het belang van de schuldeisers, die door het versturen van een aangetekende brief een bewijsstuk bekomen van de (tijdige) indiening van hun schuldvordering. Dit bewijs kan echter evenzeer geleverd worden door de neerlegging en de datumafstempeling van de aangifte ter griffie. Het neerleggen van de aangifte ter griffie, eerder dan ze per aangetekend schrijven aan de griffie toe te sturen, is hoogstens een onregelmatigheid naar de vorm, die niet gesanctioneerd kan worden indien zij het doel heeft bereikt dat door de wet wordt beoogd. Artikel 1661 Ger. W. is geen regel die de gerechtelijke organisatie betreft.

PRIVILÈGES MARITIMES

Privilèges spéciaux – Privilèges sur navires – Frais de pilotage – Article 23 § 1, 1^o loi maritime – Droits privilégiés que si ces frais sont exposés depuis l'entrée du navire dans le dernier port

En vertu de l'article 23 § 1, 1^o de la loi maritime, sont seuls privilégiés les droits de pilotage depuis l'entrée du navire dans le dernier port. Les droits de pilotage qui ont été payés pour entrer dans ce dernier port ne sont par conséquent pas privilégiés.

PRIVILÈGES MARITIMES

Article 23 § 1^{er}, 1^o loi maritime – Droits de bassin et droits d'escale – Droits privilégiés

Les droits de bassin et les droits d'escale sont privilégiés en vertu de l'article 23 § 1^{er}, 1^o de la loi maritime.

PRIVILÈGES MARITIMES

Livraison de boissons et de moyens de subsistance – Article 23 § 1, 5^o loi maritime – Navire laissé à son sort par son propriétaire – Les commandes ne peuvent être faites que par le commandant

Les frais de la livraison de l'eau potable et des moyens de subsistance sont privilégiés en l'espèce tant sur base de l'article 23 § 1^{er}, 1^o de la loi maritime que sur base de l'article 23 § 1, 5^o de la loi maritime. Le commandant et l'équipage sont restés à bord de sorte que les frais de leur subsistance doivent être considérés comme des frais pour le gardiennage et la conservation du navire. En outre, le propriétaire du navire a laissé l'équipage totalement à son sort, de sorte que seul le commandant a pu passer des commandes.

PRIVILÈGES MARITIMES

Créances résultant du contrat d'engagement – Article 23 § 1, 2^o loi maritime – Les salaires et frais de rapatriement du commandant et de l'équipage sont privilégiés – Le dommage moral et l'indemnité de rupture ne sont pas privilégiés

Les arriérés de salaires du commandant et de l'équipage sont privilégiés sur base de l'article 23 § 1^{er}, 2^o de la loi maritime. De même, les frais de rapatriement éventuels sont privilégiés étant donné que ces frais découlent directement d'un manquement de l'employeur à ses obligations résultant du contrat d'engagement, qui impliquaient entre autres qu'il devait ramener les membres de l'équipage dans leur pays au terme de la traversée. Les intérêts de retard sur les salaires impayés sont aussi privilégiés. La demande d'indemnisation du dommage moral subi par les membres de l'équipage suite à l'exécution déficiente du contrat d'engagement ne tombe par contre pas sous le privilège.

PRIVILÈGES MARITIMES

Accident du travail – Indemnisation – Pas de créance résultant du contrat d'engagement – Droits non-privilégiés

L'indemnité qui reviendrait à un membre de l'équipage pour cause d'un accident du travail n'est pas privilégiée, ni sur base de l'article 23 § 1^{er}, 1^o de la loi maritime, étant donné qu'il ne s'agit pas de dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers pour la conservation du navire, ni sur base de l'article 23 § 1, 2^o de la loi maritime, étant donné qu'il n'est pas démontré qu'une telle créance est, suivant le droit applicable, une créance résultant du contrat d'engagement.

PRIVILÈGES MARITIMES

Délai d'un an – Article 37, alinéa 2 loi maritime – Délai de forclusion, pas de délai de prescription – Pas susceptible d'interruption ou de suspension – Saisie conservatoire par le débiteur, qui n'a même pas encore payé – Préserve le privilège

L'article 37, alinéa 2 de la loi maritime dispose que les privilèges s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an. Ce délai d'un an n'est pas un délai de prescription, mais un délai de forclusion qui ne peut pas être interrompu ou suspendu. Le privilège peut être maintenu par son exercice, c'est-à-dire la saisie du navire, dans le délai d'un an. L'agent maritime qui est débiteur vis-à-vis de la régie du port des droits de bassin et des droits d'escale et à qui ces droits ont été facturés, conserve le privilège de l'article 23, 1^{er}, 1^o de la loi maritime en procédant à une saisie dans l'année, même si ces droits n'ont pas encore été effectivement payés à la régie du port à ce moment.

PRIVILÈGES MARITIMES

Déclaration de créance – Article 1661 C. jud. – Lettre recommandée non obligatoire – Le dépôt au greffe est un mode équivalent de déclaration

L'article 1661 C. jud. dispose que les créanciers doivent faire parvenir leur créance au greffe par lettre recommandée. Cette disposition est prescrite dans l'intérêt des créanciers, qui obtiennent par l'envoi d'une lettre recommandée, un document probant de l'introduction (dans le délai) de leur créance. Cette preuve peut toutefois également être fournie par le dépôt et la datation de la déclaration au greffe. Le dépôt de la déclaration au greffe, plutôt que l'envoi par la lettre recommandée au greffe, est tout au plus une irrégularité quant à la forme qui ne peut pas être sanctionnée si elle a atteint le but visé par la loi. L'article 1661 C. jud. n'est pas une règle qui concerne l'organisation judiciaire.

Newman Shipping & Agency Co./L. Keyzer q.q., Island Oil Ltd., Banque SBA, Maypole Trading Ltd., Havenbedrijf Gent GAB, Oil Chart International NV, Sait Marine Belgium NV en S. Mihai e.a.

S. Mihai e.a./Island Oil Ltd., Banque SBA, Maypole Trading Ltd., Havenbedrijf Gent gab, Oil Chart International NV, Sait Marine Belgium NV en L. Keyzer q.q.

Zet.: H. Debucquoy (kamervoorzitter), G. Vanderstichele en G. De la Ruelle (raadsheren)

Pl.: Mrs. G. Huyghe en A. Kegels, S. Van Moorleghem, E. Coens, Ch. Standaert, P. Van De Vijver, P. Rubens, I. Flachet

(...)

1. Gegevens van de zaak in beroep

1.1. Newman Shipping & C° NV stelde op 12 november 2004 hoger beroep in tegen het vonnis van 12 oktober 2004 van de derde kamer van de rechtbank van koophandel te Gent. De kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah stelden op 15 november 2004 hoger beroep in tegen hetzelfde vonnis. Het hof voegt de beide zaken.

De vereffenaar van het zeeschip ms. Subhan Allah vordert de ongegrondverklaring van het hoger beroep dat Newman Shipping & C° NV instelde en de bevestiging van het vonnis. Tegenover de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah herneemt hij zijn advies van 29 januari 2004 en de conclusies die hij voor de eerste rechter heeft genomen.

Banque SBA vorderde in conclusies de ongegrondverklaring van de hogere beroepen van Newman Shipping & C° NV en van de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah.

Partijen met uitzondering van 8 bemanningsleden – zij Ahmad Kordi, Mohamad Othman, Ahmad Othman, Othman Othman, Mustafa Zahrah, Mustafa Bayzeed, Amin Kanafani en Mohammad Manssour voor wie meester I. Flachet conclusies heeft neergelegd, maar waarvan hij op de zitting verklaarde hen niet te vertegenwoordigen – werden gehoord in openbare terechtzitting van 5 februari 2007. De stukken werden ingezien.

1.2. De blijvende betwistingen betreffen de vereffening van de opbrengst van het zeeschip ms. Subhan Allah en meer in het bijzonder voorrang van bepaalde bedragen van de schuldvorderingen, die Newman Shipping & C° NV en de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah laten gelden tegenover de vereffenaar van het zeeschip ms. Subhan Allah:

1.2.1. Newman Shipping & C° NV vordert nog:

– het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet voor 3.388,95 EUR aan loodsgelden, die zij op 25 augustus 1999 en op 16 maart 2000 aan het Vlaamse Gewest moest betalen.

* Het invoeren van het voorrecht wordt betwist, aangezien artikel 23 § 1, 1° alleen schuldvorderingen zou dekken die ontstonden “sinds het schip de laatste haven is binnengelopen”, waar de schuldvorderingen hier verrichtingen betreft, die voor het binnenlopen van het schip werden geleverd..

* Newman Shipping & C° NV stelt dat de bepaling uit artikel 23 § 1, 1° die het voorrecht beperkt tot de schuldvorderingen “sinds het schip de laatste haven is binnengelopen” alleen betrekking heeft op de kosten van bewaking en behoud van het schip, maar niet op de havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen.

– het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet voor (4.158,04 EUR + 1.649,36 EUR + 1.039,52 EUR =) 6.846,92 EUR aan dok- en aanlegrechten die zij in uitvoering van de facturen, die Havenbedrijf Gent GAB over de periode van 18 augustus 1999 tot 11 oktober 1999 heeft opgesteld, heeft betaald als borg voor de verbintenissen van de rederij.

* Waar Newman Shipping & C° NV deze facturen eerst op 3 november 2003 heeft vereffend en pas dan in de rechten van Havenbedrijf Gent GAB gesubrogeerd werd, zou zij het voorrecht niet meer kunnen invoeren. Het aan deze vordering verbonden voorrecht zou toen al verjaard geweest zijn, aangezien Havenbedrijf Gent GAB heeft nagelaten om binnen het jaar – te rekenen vanaf de dag waarop de schuldvordering opeisbaar werd – de verjaring van het voorrecht voor deze schuldvorderingen te stuiten of te schorsen zoals voorgeschreven door artikel 37 van de Zeewet.

* Newman Shipping & C° NV stelt dat zij tegenover Havenbedrijf Gent GAB borg stond voor de betaling van deze rechten en de hoofdschuldenaar bij toepassing van artikel 2032 van het Burgerlijk Wetboek al in rechte kon aanspreken, vooraleer zij de schuld vereffende. Zij wijst erop dat zij al op 29 oktober 1999 bewarend beslag op het zeeschip ms. Subhan Allah heeft gelegd en op 10 december 1999 tegenover de rederij de vordering in betaling voor de bodemrechter heeft ingeleid, wat de verjaring zou gestuit of geschorst hebben.

– het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° en 5° van de Zeewet voor (3 x 493,31 EUR =) 1.479,93 EUR (of 59.700 BEF) aan drinkwatervoorziening, waarvoor zij is tussengekomen en voor 2.692,20 EUR (of 108.603 BEF) aan levensmiddelen.

* Wat artikel 23 § 1, 1° betreft, wordt Newman Shipping & C° NV ook hier de verjaring van het voorrecht tegengeworpen voor de leveringen van drinkwater, die zij eerst op 3 november 2003 aan het Havenbedrijf Gent GAB heeft vereffend. Daarenboven zouden de leveringen van levensmiddelen aan de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah, waaronder het drinkwater, niet gemaakt zijn

in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers voor het behoud van het schip.

* Wat het voorrecht van artikel 23 § 1, 5° betreft, zouden de schuldvorderingen niet volgen uit overeenkomsten die de kapitein heeft afgesloten en die noodzakelijk waren voor het behoud van het schip.

1.2.2. De kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah vorderen bij toepassing van de artikelen 48, sectie 2, hoofdstuk 1 van het Syrische maritiem recht en artikel 1 van de Belgische wet die de Belgische wetgeving in overeenstemming brengt met het internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheek op zeeschepen, nog het voorrecht voor 208.086 USD aan achterstallig loon, onderhoudskosten, repatriëringskosten en verbrekingsvergoeding, vermeerderd met de interesten aan 7% vanaf het onbetaald blijven van het loon.

Mohamad Ghandoura vordert het voorrecht voor 13.500 USD aan vergoeding als gevolg van een arbeidsongeval van 25 december 1999, vermeerderd met de interesten aan 7% vanaf 25 december 1999.

Banque SBA stelt dat de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah en Mohamad Ghandoura nalieten om hun schuldvordering in te dienen bij aangetekende brief, wat artikel 1661 van het Gerechtelijk Wetboek op sanctie van verval van rechten zou voorschrijven.

In ondergeschikte orde stelt zij:

– dat de scheepseigenaar niet de werkgever en de debiteur van hun schuldvordering is. Hun contractpartij zou Bulk Tank Shipping Ltd geweest zijn en niet de heer Ossman, die de geregistreerde eigenaar is van het zeeschip ms. Subhan Allah en die haar een hypotheek in eerste rang toestond.

– dat het voorrecht waarop zij zich beroepen verjaard is, (1) waar zij voor hun vordering geen beslag hebben gelegd, (2) waar zij nalieten om hun aangifte bij aangetekende brief – die de verjaring overeenkomstig artikel 1662 van het Gerechtelijk Wetboek had gestuit – te verzenden en (3) waar zij buiten de termijn van 1 jaar – waarin artikel 9 van het verdrag inzake voorrechten en hypotheek voorziet – eerst op 26 mei 2001 hun aangifte hebben neergelegd.

– dat de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah het bedrag van hun schuldvordering niet nader bewijzen en maximaal een vergoeding gelijk aan 7 dagen loon kunnen toegekend worden.

– dat Mohamad Ghandoura evenmin het bedrag van zijn schuldvordering bewijst, waar hij nalaat het Syrisch recht te duiden die zijn aanspraak op een ongevallenvergoeding nader zou verantwoorden. Daarenboven zou zijn vordering het voorrecht weerhouden in artikel 2, 1° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926 niet genieten, waar zijn schuldvordering geen prestaties dekt die in het gemeen-

schappelijk belang van de schuldeisers voor het behoud van het schip werden gemaakt.

De vereffenaar van het zeeschip ms. Subhan Allah weerhoudt in zijn vereffeningverslag neergelegd op 29 januari 2004:

– de schuldvordering van de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah als bevoorrecht voor de tegenwaarde van 142.166 USD aan achterstallig loon en voor de tegenwaarde van 16.014 USD aan lonen die verschuldigd werden over de periode waarop 16 bemanningsleden en de kapitein aan boord bleven na 2 december 1999. Hij staat alleen de opname van deze sommen voor aan de wisselkoers die gold op 20 juni 2000, toen het schip definitief werd toegewezen, zij voor 165.826,70 EUR.

– de schuldvordering van Mohamad Ghandoura alleen voor de tegenwaarde van 1.800 USD, waarvan hij de opname aan de wisselkoers die gold op 20 juni 2000 – toen het schip definitief werd toegewezen – voorstaat, zij voor 1.887,46 EUR in het gewoon passief.

1.3. De eerste rechter weerhield met betrekking tot de hier nog resterende betwistingen, (1.3.1) dat Newman Shipping & C° NV het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet niet geniet voor de loodsgelden die zij aan het Vlaamse Gewest betaald heeft, (1.3.2) dat Newman Shipping & C° NV het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet niet kan invoeren voor de dok- en aanlegrechten, die zij Havenbedrijf Gent GAB heeft betaald, aangezien dit voorrecht verjaard is, (1.3.3) dat het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet in beginsel ook kan ingeroepen worden voor de leveringen van het drinkwater aan de bemanning van het zeeschip, (1.3.4) dat Newman Shipping & C° NV het voorrecht van artikel 23 § 1, 5° van de Zeewet geniet voor de leveringen van levensmiddelen, waaronder het water, die zij betaald en (1.3.5) dat de vorderingen van de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah vervallen zijn bij gebrek aan geldige rechtsingang bij aangetekende brief. Hij motiveerde zijn beslissing op volgende relevante overwegingen:

1.3.1. “Newman Shipping & C° NV houdt voor de loodsgelden betaald te hebben tot beloop van 136.710 BEF en beroept zich op het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° Zeewet. Het voorrecht is evenwel slechts voorzien voor de loodslo-nen sinds het schip de laatste haven is binnengelopen. De loodsgelden dienden precies om het schip binnen te loodsen en waren dus niet gemaakt sinds het schip de laatste haven was binnen gelopen, zodat deze loodsgelden niet bevoorrecht zijn.”

1.3.2. “Wat de dokrechten en aanlegrechten betreft (die Newman Shipping & C° NV aan Havenbedrijf Gent GAB betaalde).

(...)

Door de vereffenaar (...) wordt gesteld dat het voorrecht van Havenbedrijf Gent GAB teniet is gegaan, omdat Havenbedrijf Gent GAB geen beslag heeft gelegd binnen het jaar na het ontstaan of opeisbaar worden van de schuldvordering in toepassing van artikel 37 § 3 van de Zeewet. Hiertegen argumenteert Havenbedrijf Gent GAB dat, overeenkomstig artikel 1662 Ger.W., de verjaring van het voorrecht opgehouden is te lopen vanaf 23 januari 2001, dag waarop zij haar vordering aangetekend aan de griffie heeft opgestuurd.

Artikel 37 van de Zeewet (tweede onderdeel) bepaalt dat de voorrechten tenietgaan door verloop van één jaar, met uitzondering van de in artikel 23 § 1, 5° bedoelde schuldvorderingen wegens leveringen waarvoor de termijn zes maanden niet mag overschrijden. Voor de voorrechten (...) loopt de termijn te rekenen (...) voor (...) gevallen als bedoeld in artikel 23 § 1, 5° van de dag waarop de schuldvordering ontstaan is. In alle overige gevallen loopt de termijn te rekenen van de dag waarop de schuldvordering opeisbaar is (...). Wanneer de eiser het bezwaarde schip niet in beslag heeft kunnen nemen in de territoriale wateren van de staat waar hij zijn woonplaats of zijn hoofdverblijf heeft, wordt de hierboven gestelde termijn verlengd tot ten hoogste drie jaar te rekenen van het ontstaan van de schuldvordering. Artikel 1662 van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt dat de verjaring van zowel de schuldvordering als van het voorrecht ophoudt te lopen vanaf de datum waarop de aangifte verzonden is indien deze binnen de termijnen op de griffie is toegekomen.

Uit artikel 37 van de Zeewet moet worden afgeleid dat het voorrecht tenietgaat door verjaring. Uit artikel 37 in fine kan geenszins worden afgeleid dat het voorrecht zou vervallen indien niet binnen het jaar is overgegaan tot in beslagname. Een beslag is enkel vereist om een verlenging van de termijn tot ten hoogste drie jaar te kunnen bekomen. Artikel 37 doet geen afbreuk aan de gewone of bijzondere regels van stuiting of schorsing van verjaring. Artikel 37 in fine verlengt de verjaring in een welbepaald geval, doch stelt verder niets over de stuiting of schorsing van de verjaring. Daarenboven is artikel 1662 Ger.W. een latere wet dan artikel 37 van de Zeewet, die bovendien een bijzondere wijze van schorsing – niet stuiting – van de verjaring inhoudt. Het voorrecht ontstaat doordat de wet (art. 23 Zeewet) aan bepaalde schuldvorderingen een zekerheid verbindt. Dit voorrecht gaat teniet door verloop van een bepaalde termijn, tenzij de verjaringstermijn gestuit of – zoals in het geval van artikel 1662 – geschorst is. Artikel 37, noch enig ander artikel van de Zeewet, bevat een bepaling die dient te worden nageleefd om buiten het geval van verjaring, het voorrecht te behouden.

Mitsdien moet nagegaan worden of de schuldvorderingen van Havenbedrijf Gent GAB meer dan een jaar (...) voor het versturen van de vordering op 23 januari 2001 (...) opeisbaar waren. Volgende facturen hebben betrekking op havenrechten (lig- en/of dokrechten):

Datum factuur	Vervaldag	Betaald door Newman Shipping & C° NV
18.08.1999	28.08.1999	4.158,04
18.08.1999	28.08.1999	1.649,36
11.10.1999	21.10.1999	1.039,52

(...)

Deze facturen betreffen de gevallen waarin de verjaring een aanvang neemt vanaf het opeisbaar worden van de facturen.

Het tariefreglement met ingang van 1 januari 1999 van Havenbedrijf Gent GAB bepaalt, dat de verschuldigde rechten, kosten of vergoedingen uiterlijk 23 dagen na de factuurdatum (...) moeten betaald worden. (...) In afwijking van het tarief bevatten de facturen van het jaar 1999 een bijzondere clause, die deze betaalbaar stelt binnen de 10 dagen na ontvangst.

Havenbedrijf Gent GAB stelt evenwel, dat deze vergissing dient rechtgezet te worden, nu het tariefreglement voorziet dat de facturen opeisbaar zijn na 23 dagen. Havenbedrijf Gent GAB heeft evenwel zelf de facturen opgesteld en een dubbelzinnigheid (tien dagen volgens tariefreglement dat zelf 23 dagen bepaalt) in het leven geroepen. Dubbelzinnigheden dienen uitgelegd te worden tegen degene die bedingt en deze laatste kan zich op deze dubbelzinnigheid niet in zijn voordeel beroepen. Bovendien geldt deze bijzondere voorwaarde (nu de facturen niet geprotesteerd zijn dienen zij geacht te worden met inbegrip van eventueel afwijkende bijzondere voorwaarden aangenomen te zijn door de bestemming ervan) boven de algemene tariefvoorwaarde.

Wanneer een vordering een voorwaarde bevat, is deze slechts opeisbaar vanaf het ogenblik waarop deze voorwaarde vervuld is (vgl. Cass. 15 september 1983, Arr. Cass. 1983-84, 41). Een tijdsbepaling is een voorwaarde zodat de vordering – tenzij de wet anders bepaalt, wat in casu niet het geval is – slechts opeisbaar is zodra de termijn is verlopen. De schuldenaar is immers slechts in gebreke vanaf het ogenblik waarop de termijn verstreken is.

(...)

De facturen van het jaar 1999 vervallen 10 dagen na factuurdatum, zodat voor al deze facturen de verjaring van het voorrecht een aanvang nam vóór 23 januari 2000 en het voorrecht derhalve op 23 januari 2001 verjaard is.

(...)

Het staat vast dat Newman Shipping & C° NV deze rechten slechts betaald heeft op 3 november 2003. (...) het aan deze vordering verbonden voorrecht was verjaard, nu Havenbedrijf Gent GAB niet tijdig de verjaring van het voorrecht gestuit (of geschorst) had.

Shipping & C° NV stelt evenwel dat de beslaglegging (die zij op 29 oktober 1999 op het zeeschip ms. Subhan Allah heeft gelegd, tegenover haar de verjaring heeft gestuit, zodat zij voornog beroep kan doen op voormeld voorrecht. Het is correct dat Newman Shipping & C° NV solidair met de scheepseigenaar ten opzichte van Havenbedrijf Gent GAB gehouden is de voornoemde rechten te betalen. Het is ook uit dien hoofde dat zij een vordering heeft ingesteld en de veroordeling van de scheepseigenaar bekwam. Noch het bewarend beslag, noch de veroordeling, zijn evenwel van aard om aan Newman Shipping & C° NV rechten te verlenen, die zij slechts kon verkrijgen ten gevolge van subrogatie. Op het ogenblik van het bewarend beslag (en van het vonnis van veroordeling) was Newman Shipping & C° NV nog niet gesubrogeerd in de rechten van Havenbedrijf Gent GAB wegens haven- en soortgelijke rechten. Het feit dat Newman Shipping & C° NV solidair gehouden was met de scheepseigenaar, verleende haar nog geen voorrecht. Het voorrecht bestond slechts in hoofde van Havenbedrijf Gent GAB. Alleen zij was bij machte dit voorrecht te behouden door de verjaring tijdig te stuiten of te schorsen. Evenmin beschikte Newman Shipping & C° NV over een zijdelingse actie en in ieder geval heeft zij zich daarop niet beroepen. Het is pas ingevolge betaling en mitsdien subrogatie, dat zij eventueel beroep kon doen op het aldan al dan niet bestaande voorrecht. Dit voorrecht was tenietgegaan ingevolge het niet-tijdige beslag van Havenbedrijf Gent GAB, zodat de gesubrogeerde schuldeiser evenmin over zulk voorrecht beschikt. Het bewarend beslag van Newman Shipping & C° NV kon slechts effect ressorteren om het voorrecht te bewaren, vanaf het ogenblik dat deze schuldeiser titularis van dit voorrecht werd, dit wil zeggen vanaf de subrogatie. Deze vordering dient derhalve in het gewoon passief te worden opgenomen.”

1.3.3. “Wat de leveringen (van het drinkwater) betreft.

(...)

Volgende facturen (op naam van Havenbedrijf Gent GAB) hebben betrekking op leveringen aan het schip:

Aard van de levering	Factuurdatum	Leveringsdatum	Factuurschuld
Ketting	03.04.2000		619,73
Gasolie	10.04.2000		2148,25
Drinkwater	16.08.1999	09.08.1999	493,31*
Drinkwater	26.08.1999	20.08.1999	493,31*
Drinkwater	01.10.1999	03.09.1999	493,31*
Drinkwater	31.12.1999	03.11.1999	517,97
Drinkwater	31.12.1999	02.11.1999	468,64
Drinkwater	31.12.1999	15.10.1999	172,66

* betaald door Newman Shipping & C° NV

Wat de aard van deze leveringen betreft, stelt zich de vraag of deze in beginsel vallen onder kosten van bewaking en behoud van het schip, dan wel aan te zien zijn als vorderingen uit overeenkomsten, die de kapitein heeft gesloten.

(...)

De facturen voor gasolie en drinkwater betreffen leveringen gevraagd door de kapitein, ter beveiliging van de bemanning van het schip. Ten onrechte betwisten sommige partijen dat deze kosten geen uitstaans hebben met de bewaking of het behoud van het schip. Uit de (...) feiten is overduidelijk af te leiden dat de bemanning het schip heeft bewaard. Immers, het is pas nadat de bemanning het schip heeft verlaten, dat een der partijen die deze vordering bestrijden het nodig vonden een deskundige en een sekwester te horen aanstellen. Alleen al uit het feit dat dit voordien blijkbaar niet nodig werd geacht, dient afgeleid te worden dat die partijen het voor het behoud en de bewaking van het schip afdoende geacht hebben, dat kapitein en bemanning aan boord bleven. Het verstrekken van gasolie en drinkwater is in deze een noodzaak, nu deze bemanning niet betaald werd door de partijen die het voordeel gehad hebben van hun aanwezigheid. Mitsdien vallen ook die vorderingen onder artikel 23 § 1, 1° Zeewet, voor zoveel het voorrecht niet verjaard is.

De verjaring van deze vorderingen is geschorst door de aangifte van schuldvordering op 23 januari 2001 [door Havenbedrijf Gent GAB]. De verjaring begint te lopen vanaf de datum van het ontstaan van de vordering, in beginsel de levering, en is bereikt na een jaar. Wat de eerste twee hierboven aangehaalde facturen betreft, is de levering gelijk te stellen aan de factuurdatum bij gemis aan verdere aanduiding op de facturen, en is het voorrecht van deze vorderingen niet verjaard op 23 januari 2001. Het voorrecht van de overige vorderingen, wegens de levering van drinkwater, is evenwel verjaard op de dag waarop de schorsing van verjaring een aanvang nam. Mitsdien is de vordering op te nemen in het bevoorrecht passief voor de som van 2.767,98 EUR en in het gewoon passief voor de som van 2.639,20 EUR (...), waarvan 1.479,93 EUR betaald door Newman Shipping & C° NV.”

1.3.4. “Wat de leveringen van levensmiddelen betreft. De levering van vers water dient op dezelfde wijze beoordeeld te worden.

De facturen van Wells & Mommaert voor de levering van diverse goederen, in het bijzonder levensmiddelen, zijn ondertekend. Een ondertekende factuur betekent dat deze voldaan is, in beginsel op datum van de factuur, tenzij anders aangegeven. Mitsdien is Newman Shipping & C° NV gesubrogeerd in de rechten van deze leverancier (die de facturen aan ‘de kapitein en eigenaars van het schip’ heeft opgesteld).

Uit het dossier van Havenbedrijf Gent GAB blijkt dat het schip aan de ketting lag vanaf 11 augustus 1999 en dat noch de scheepseigenaars, noch de reders omkeken naar het schip. De bestellingen van voedsel, noodzakelijk voor de bemanning, konden dan ook niet anders dan door de kapitein gebeurd zijn. Mitsdien dient deze vordering als bevoorrecht te worden aangezien onder artikel 23 § 1, 5° Zeewet voor de som van 108.603 BEF. Het overige deel van de vordering dient opgenomen te worden in het gewoon passief.”

1.3.5. “Wat de bemanning betreft.

Artikel 1661 Ger.W. bepaalt dat de schuldeisers binnen de drie maanden na verzending van het bericht van de vereffenaar op straffe van verval van hun rechten op de prijs, bij aangetekende brief aan de griffie aangifte van hun schuld vordering moeten doen. Banque SBA stelt, dat de vordering van de kapitein en de bemanning niet bij aangetekende brief werd toegezonden aan de griffie, zodat deze niet voldoet aan de voorwaarden van artikel 1661 Ger.W. en mitsdien verval len is. Zij voegt daaraan toe dat het niet vervullen van formaliteiten het verval van de schuld vordering met zich meebrengt en niet de nietigheid van een proceshandeling, zodat de artikelen 860 e.v. Ger.W. niet toepasselijk zijn.

Overeenkomstig artikel 1660 van het Ger.W. nodigt de vereffenaar de ingeschreven schuldeisers of deze die verzet gedaan hebben op de prijs uit, om aangifte van schuld vordering te doen. Deze aangifte moet bij aangetekende brief verstuurd worden naar de griffie van de rechtbank. De aangifte van schuld vordering – en alleen de aangifte – maakt de zaak van de schuldeiser (hier de kapitein en de bemanning) aanhangig bij de rechtbank. De wijze waarop een zaak aanhangig gemaakt wordt betreft een regel die onder de gerechtelijke organisatie valt. De artikelen 860 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek (die aan de rechter een zekere beoordelingsbevoegdheid inzake nietigheid van sommige proceshandelingen verlenen) zijn niet toepasselijk op de miskenning van de regels betreffende de rechtsingang, welke regels onder de gerechtelijke organisatie ressorteren (vgl. Cass. 27 mei 1994, Arr. Cass. 1994, 534, J.L.M.B. 1995, 8 met noot DE LEVAL).

Overigens vloeit uit artikel 1662 Ger.W. voort dat het versturen van de aangetekende brief een bijzonder belang heeft, nu de verzending zelf (en niet de neerlegging van de vordering ter griffie) de verjaringstermijn stuit. De aangetekende brief dient mitsdien gelijk gesteld te worden met een dagvaarding, zodat, bij het ontbreken ervan, de zaak niet aanhangig is gemaakt.

Nu de rechtsingang niet gebeurde op de wijze zoals voorgeschreven door artikel 1661 Ger.W., dit wil zeggen bij aangetekende brief gericht aan de griffie, dient de vordering van de kapitein en de scheepsbemanning vervallen verklaard te worden.”

2. Beoordeling

2.1. De betwistingen tussen partijen worden beheerst door de bepalingen van de internationale overeenkomst van 10 april 1926, die strekt tot uniformiteit betreffende de regeling op voorrechten en hypotheeken. Zowel Syrië als België hebben dit verdrag geratificeerd en dit wat Syrië betreft bij decreet nr. 584 van 21 maart 1973 en wat België betreft bij wet van 28 november 1928, die de Belgische Zeewet vervat in Boek II, titel 1 van het Wetboek van Koophandel in overeenstemming heeft gebracht met dit verdrag.

2.2. Op juiste gronden die geen verdere aanvulling vragen, wees de eerste rechter het beroep van Newman Shipping & C° NV op het voorrecht weerhouden in artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet – dat overeenstemt met artikel 2, 1° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926 – af voor de loodsgelden. Het verwijst partijen naar de overwegingen onder punt 1.3.1. hierboven.

2.3. Newman Shipping & C° NV beroept zich terecht op het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet – dat overeenstemt met artikel 2, 1° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926 – voor [4.158,04 EUR (167.735 BEF) + 1.649,36 EUR (66.535 BEF) + 1.039,52 EUR (41.934 BEF) =] 6.846,92 EUR aan dok- en aanlegrechten, die Havenbedrijf Gent GAB haar op 18 augustus en 11 oktober 1999 heeft gefactureerd en waarvoor zij op 29 oktober 1999 een beslagprocedure op het zeeschip ms. Subhan Allah heeft aangevat.

– Artikel 37, alinea 2 van de Belgische Zeewet, dat overeenstemt met artikel 9 van de internationale overeenkomst van 10 april 1926, houdt een *vervaltermijn* in *betreffende het inroepen van een voorrecht voor bepaalde schuld vorderingen die op het zeeschip kunnen verhaald worden*. Het betreft hier geen verjaringstermijn voor de uitoefening van rechten waarvan een partij houder is.

* Een vervaltermijn legt op strakke wijze de termijn vast (1) binnen de welke een partij zijn rechten moet uitvoeren en (2) is niet vatbaar voor verlenging door stuiting of schorsing (zie o.a. A. VAN OEVELEN, “Algemeen overzicht van de bevrijdende verjaring en de vervaltermijnen in het Belgisch privaatrecht”, *T.P.R.* 1987, p. 1755 en meer in het bijzonder nr. 65).

* Een partij oefent het voorrecht dat verbonden is aan de schuld vordering uit, door het leggen van beslag op het zeeschip.

– Het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° betreft dok- en aanlegrechten die de scheepseigenaar verschuldigd blijft. Dit voorrecht heeft Newman Shipping & C° NV tijdig uitgeoefend door op 29 oktober 1999 bewarend beslag op het zeeschip te leggen; een beslag dat zij op 18 februari 2000 heeft omgezet in een uitvoerend beslag, nadat zij voor de rechtbank van koophandel te Gent de veroordeling van de scheepseigenaar

had bekomen voor onder meer de dokrechten en aanlegrechten.

* Het bewarend beslag van 29 oktober 1999 strekte tot zekerheid voor de betaling van de al betaalde kosten (aan havenrechten, loodsen, leveranties, enz.) of kosten waartoe zij als scheepsagent gehouden is en die zij toen heeft begroot op 26.185,09 EUR (1.056.304 BEF) in hoofdsom, vermeerderd met 3.966,30 EUR (160.000 BEF) aan interesten en 1.735,25 EUR (70.000 BEF) aan gerechtskosten.

* Dit bewarend beslag heeft zij op 18 februari 2000 omgezet in een uitvoerend beslag op het zeeschip, nadat zij op 14 januari 2000 voor de rechtbank van koophandel te Gent de veroordeling van de scheepseigenaar had bekomen voor de betaling van 37.629,57 EUR (1.517.973 BEF) in hoofdsom, vermeerderd met de interesten en de kosten. Dit vonnis heeft kracht van gewijsde.

* Bij beschikking van 22 september 2000 beval de beslagrechter in de rechtbank van eerste aanleg te Gent de vereffening van het zeeschip. Hierop legde Newman Shipping & C° NV op 16 november 2000 een aangifte van schuldvordering neer voor de haar nog verschuldigde hoofdsom van 33.848,72 EUR (1.365.454 BEF), vermeerderd met de interesten en de kosten (zie de aangifte van schuldvordering met bijlagen in het gerechtsbundel).

* Niet betwist is dat het beslag en de aangifte van schuldvordering van Newman Shipping & C° NV onder meer de dok- en aanlegrechten betreffen, die Havenbedrijf Gent GAB haar op 18 augustus en 11 oktober 1999 heeft gefactureerd en waarvan Newman Shipping & C° NV ook schuldenaar was (zie de bijlagen 4 tot 6 van de aangifte van schuldvordering).

– De enkele omstandigheid dat Havenbedrijf Gent GAB zelf geen beslagprocedure tegenover het zeeschip heeft vervolgd voor de dok- en aanlegrechten die Newman Shipping & C° NV onbetaald liet, doet geen afbreuk aan de vaststelling, dat Newman Shipping & C° NV wel dit voorrecht voor deze schuldvordering – die zij aan Havenbedrijf Gent GAB verschuldigd was en bleef – heeft uitgeoefend op 29 oktober 1999, waar de scheepseigenaar naliet haar voor deze kosten in te dekken en waarvoor zij ook de veroordeling van de scheepseigenaar bekwam.

2.4. Newman Shipping & C° NV geniet het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° en 5° van de Belgische Zeewet – die overeenstemmen met artikel 2, 1° en 5° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926 – voor de levering van vers water [1.479,92 EUR (59.700 BEF)] en levensmiddelen [2.692,20 EUR (108.603 BEF)].

– Artikel 24 § 1 van de Belgische Zeewet – dat overeenstemt met artikel 5 van de internationale overeenkomst van 10 april 1926 – bepaalt, dat het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° in rang artikel 23 § 1, 5° voorafgaat. Het hof onderzoekt dan ook of Newman Shipping & C° NV voor de levering van drinkwater en levensmiddelen – bestemd voor de beman-

ning van het zeeschip en door haar betaald – het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet geniet.

– Met de eerste rechter neemt het hof aan dat de uitgaven voor de leveringen van drinkwater en levensmiddelen bestemd voor de kapitein en de bemanning die aan boord van het zeeschip bleven, zowel strekten tot de bewaking en als tot het behoud van het schip. Zij genieten in hun geheel dan ook het voorrecht – zowel van artikel 23 § 1, 1° als van 5° van de Zeewet – en dit op de overwegingen van de eerste rechter, die het hof onderschrijft en die geen verdere aanvulling vragen (zie punten 1.3.3. en 1.3.4. hierboven). Uit de gegevens van de zaak volgt, dat de scheepseigenaar de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah volledig aan hun lot overliet, zodat de bestellingen alleen door de kapitein kunnen geplaatst zijn.

2.5. De eis waarvoor de raadsman van de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah op 5 januari 2001 op de griffie van de rechtbank van koophandel te Gent aangifte heeft gedaan, is ontvankelijk.

– De bepaling van artikel 1661 van het Gerechtelijk Wetboek op de evenredige verdeling en rangregeling in geval van beslag op zeeschepen en binnenschepen – “*die voorziet dat de schuldeisers – op straffe van verval van hun rechten op de prijs van de toewijzing – binnen drie maanden na de verzending van het bericht door de vereffenaar aangifte moeten doen van hun schuldvordering bij aangetekende brief aan de griffie*” – houdt ook hier een vervaltermijn in (wat eigen is aan het zeerecht en deze vorm van internationale handel): “binnen de drie maanden moet aangifte gebeuren op sanctie van verval”.

– De bepaling betreffende de aangetekende brief is geen wezenlijk onderdeel van een vervaltermijn. Deze bepaling strekt er alleen toe om de schuldeisers – die deelnemen aan de internationale handel – een bewijs in handen te geven, dat zij hun vordering binnen de vervaltermijn hebben gesteld en dat met hun aangifte rekening zal gehouden worden “vanaf de datum van verzending van de aangetekende brief”.

Het bewijs van de datum waarop aangifte op de griffie gebeurt kan evenzeer volgen uit de neerlegging op de griffie zelf en de datumafstempeling van de aangifte door de griffie.

– Niet “de aangetekende brief” die verstuurd wordt, maar de aangifte van de schuldvordering die de brief inhoudt en die op de griffie wordt neergelegd maakt de vordering van de schuldeiser aanhangig. De aangetekende brief is alleen het middel, dat ertoe bijdraagt dat de aangifte de griffie bereikt en ter kennis van de vereffenaar zal worden gebracht.

Een gelijke werking heeft “de overhandiging van de aangifte op de griffie onder de openingsuren van de griffie”. De neerlegging van de schuldvordering ter griffie – zelfs al werd zij niet bij aangetekende brief verstuurd – leidt net zozeer de zaak in, als een dagvaarding in de gevallen waarin het

Gerechtelijk Wetboek de inleiding bij verzoekschrift voorschrijft.

– Het verzuim om de aangifte bij aangetekende brief te versturen is hooguit een onregelmatigheid naar de vorm van de proceshandeling. Het hof stelt vast, dat de verklaring van schuldvordering – alhoewel zij niet vervat was in een aangetekende brief – niettemin het doel heeft bereikt die de wet heeft beoogd. De aangifte is bij toepassing van artikel 867 van het Gerechtelijk Wetboek dan ook niet nietig.

– De voorgeschreven verzending bij aangetekende brief betreft geen regel, die onder de gerechtelijke organisatie valt. Elke persoon kan zonder tussenkomst van een gerechtsdeurwaarder of advocaat – die overeenkomstig de deontologische regelen waaraan zij onderworpen zijn, de regelmatigheid van bepaalde verrichtingen moeten waarborgen (zie o.a. de art. 700 en 1026 van het Gerechtelijk Wetboek) – aangifte van zijn schuldvordering doen op de griffie.

De bepaling van artikel 700 van het Gerechtelijk Wetboek dat voorschrijft dat de rechtsingang in beginsel bij dagvaarding moet gebeuren, is gelieerd aan het ambt en statuut van gerechtsdeurwaarders. Juist dit laatste verklaart, dat de artikelen 860 en 861 van het Gerechtelijk Wetboek niet kunnen worden toegepast op de miskennis van artikel 700 van het Gerechtelijk Wetboek betreffende de rechtsingang, dat in zijn relatie met de artikelen 509 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek (zie Deel II. Rechterlijke organisatie, Boek IV. Gerechtsdeurwaarders) als regel onder de rechterlijke organisatie ressorteert.

Het versturen van een aangetekende brief is evenwel op geen enkele wijze gelieerd met één van de hoofdstukken uit Deel II van het Gerechtelijk Wetboek, die de rechterlijke organisatie betreffen.

2.6. De eis van de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah is gegrond voor de opname in het bevoorrecht passief van 165.826,70 EUR aan achterstallige lonen, vermeerderd met de interesten aan 7% vanaf het onbetaald blijven van het loon.

– De schuldvorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein en de bemanning *die aan boord van het schip in dienst is*, is bij toepassing van artikel 2, 2° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926, die geïncorporeerd werd in artikel 23 § 1, 2° van de Belgische Zeewet, bevoorrecht op de opbrengst van het schip. De kapitein en de bemanning waren hier aan boord van het zeeschip ms. Subhan Allah en zijn dan ook op de opbrengst van dit schip bevoorrecht voor hun loon.

– De kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah hebben het voorrecht van artikel 23 § 1, 2° tijdig uitgeoefend door op 19 november 1999 beslag op het zeeschip te leggen, zij binnen het jaar te rekenen van de dag waarop hun schuldvordering opeisbaar is.

– Zij bewijzen ook afdoende het bedrag van de lonen, dat hen nog verschuldigd is voor de sommen van 142.166 USD en 16.014 USD, waarmee de vereffenaar van het zeeschip ms. Subhan Allah rekening heeft gehouden (zie de stukken C, D en E in hun bundel).

* Uit de stukken C volgt wel dat Mohamad Ghandoura en Othman Othman nog tot op 31 december 1999 aan boord bleven, maar de afrekeningstaat die overligt voor de som van 16.014 USD en die zou afsluiten op 23 december 1999 brengt toch het volledig maandloon (tot 31 december 1999) van 1.100 USD voor Mohamad Ghandoura en van 14.000 USD voor Othman Othman in rekening.

* Een verdere tewerkstelling in januari 2000 is niet bewezen, zodat er geen aanleiding is om de som van 16.014 USD die de afrekeningstaat inhoudt, te herzien.

– Waar artikel 23 § 1, 2° van de Zeewet in de algemene bewoordingen “de schuldvorderingen uit de arbeidsovereenkomst” het voorrecht toekennen, genieten de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah dit voorrecht ook voor eventuele repatriëringskosten. Deze kosten volgen rechtstreeks uit een tekortkoming van de werkgever aan de verplichtingen die de arbeidsovereenkomst inhield en die impliceerde, dat hij de werknemers na de zeereis terug aan wal moest zetten in hun land.

– Zij genieten ook het voorrecht voor de aan dit loon verbonden verwijlinteressen (zie o.a. Cass. 5 juni 1970, *Arr. Cass.* 1970, 931). En waar de schuldeisers hun samenlopende aanspraken uitoefenen op de prijs die voor het zeeschip kon bekomen worden, weerhoudt de vereffenaar terecht de koers geldig op datum van de realisatie (of consignatie van de verkoopprijs na uitvoerend beslag op het zeeschip; zie o.a. Antwerpen 18 maart 1955, *Jur. Anv.* 1955, 245) als wisselkoers.

– Ook het hof weert de aanspraak op het voorrecht voor de kosten van 200 USD voor het bijkomend onderhoud van 7 bemanningsleden gedurende de periode dat zij in Gent verbleven. Alhoewel de slechte omstandigheden waarin zij verbleven manifest bewezen zijn (het drinkwater was alleen drinkbaar nadat men het gekookt had en op meerdere momenten was geen brandstof aan boord om het schip behoorlijk te verwarmen), kunnen zij voor het nadeel dat zij hieruit leden geen voorrecht laten gelden en verder bewijst geen enkel stuk dat de bemanning zelf ook overging tot aankopen, om de penibele omstandigheden waarin zij verbleven het hoofd te bieden. Het hof wijst dan ook alle aanspraken op een bijkomende betaling van 200 USD – waaronder de aanspraak die de afrekeningstaat van de lonen voor december 1999 inhoudt – af.

– De kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah bewijzen evenmin hun aanspraken op een verbrekingsvergoeding, die zij in hun conclusie neergelegd op 30 augustus 2005 herdefiniëren als een billijke schadeclaim voor de schade die zij leden door het hele gebeuren. De kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah

bewijst verder niet dat zij naar Syrisch recht aanspraak op een verbrekingsvergoeding konden laten gelden en het hof stelde hierboven al, dat de morele schade die uit de gebrekkige uitvoering van de arbeidsovereenkomst door de scheepseigenaar voortvloeide, geen voorrecht geniet.

2.7. Mohamad Ghandoura kan geen aanspraak maken op het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet voor 13.500 USD aan vergoeding die hem zou toekomen als gevolg van een arbeidsongeval van 25 december 1999, vermeerderd met de interesten aan 7% vanaf 25 december 1999. Het hof weerhoudt zijn aangifte alleen voor de som van 1.887,46 USD in het gewoon passief.

– Artikel 23 van de Zeewet doet op sluitende wijze opgave van de bevoorrechte schuldvorderingen op het zeeschip en sluit elk verder algemeen en bijzonder voorrecht van burgerlijk recht of handelsrecht uit.

* De aanspraak op een schadevergoeding als gevolg van een arbeidsongeval dat Mohamad Ghandoura op 25 december 1999 overkwam, betreft geen “kosten die gemaakt werden in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers voor het behoud van het schip” en die het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet zou genieten.

* De aanspraak op een schadevergoeding als gevolg van een arbeidsongeval is evenmin een schuldvordering die uit de arbeidsovereenkomst ontstaat en die het voorrecht van artikel 23 § 1, 2° van de Zeewet zou genieten. Naar Belgisch recht moet de werkgever wel een arbeidsongevallenverzekering afsluiten, maar Mohamad Ghandoura bewijst niet dat deze verplichting ook naar Syrisch recht geldt en de werkgever uit hoofde van de nalatigheid om een arbeidsongevallenverzekering af te sluiten op grond van de arbeidsovereenkomst tot schadeloosstelling gehouden is.

– Bij gebrek aan nadere stukken die een hogere invaliditeit dan de invaliditeit die dokter Franssen attesteerde zouden bewijzen, kan zijn vordering alleen voor de som van 1.887,46 USD in het gewoon passief worden weerhouden.

Anderzijds verantwoordt Banque SBA niet nader de verjaring van deze vordering. Het enkel verval van het voorrecht

impliceert nog niet dat deze vordering verjaard zou zijn.

Besluiten

Het hof verklaart – op tegenspraak en gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het taalgebruik in gerechtszaken – de hogere beroepen ontvankelijk en in volgende mate gegrond.

Het bevestigt het bestreden vonnis onder de enkele aanvullingen en wijzigingen na betreffende de schuldvorderingen van (1) Newman Shipping & C° NV, (2) de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah en (3) Mohamad Ghandoura na.

Het stelt betreffende deze schuldvorderingen vast,

– dat Newman Shipping & C° NV zich terecht op het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet – dat overeenstemt met artikel 2, 1° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926 – beroept voor 6.846,92 EUR aan dok- en aanlegrechten;

– dat Newman Shipping & C° NV het voorrecht van artikel 23 § 1, 1° en van artikel 23 § 1, 5° van de Belgische Zeewet – die overeenstemmen met de artikelen 2, 1° en 5° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926 – geniet voor de levering van vers water [1.479,92 EUR (59.700 BEF)] en levensmiddelen [2.692,20 EUR (108.603 BEF)];

– dat de aangifte van schuldvordering van de kapitein en de bemanning van het zeeschip ms. Subhan Allah ontvankelijk en gegrond is voor de opname in het bevoorrecht passief van 165.826,70 EUR aan achterstallige lonen, vermeerderd met de interesten aan 7% vanaf het onbetaald blijven van het loon en dit bij toepassing van artikel 23 § 1, 2° van de Belgische Zeewet – dat overeenstemt met artikel 2, 2° van de internationale overeenkomst van 10 april 1926;

– dat de aangifte van schuldvordering van Mohamad Ghandoura ontvankelijk is, maar alleen voor de som van 1.887,46 USD in het gewoon passief kan worden weerhouden.

(...)

Noot

*Een voorrecht voor loodsgelden?*Frank Stevens¹

1. Artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet bepaalt dat bevoorrecht zijn “de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers gemaakt voor het behoud van het schip of voor de verkoop en de verdeling van de opbrengst; de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, de loodslonen, de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen”.

In het hier gepubliceerde arrest diende het hof van beroep te Gent te oordelen over de vraag naar de draagwijdte van de zinsnede betreffende de loodslonen. Moet artikel 23 § 1, 1° van de Zeewet zo geïnterpreteerd worden dat bevoorrecht zijn:

1. de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers (...);
2. de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen;
3. de loodslonen;
4. de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen.

of horen de twee laatste bepalingen bij elkaar, en moet artikel 23 zo gelezen worden dat bevoorrecht zijn:

1. de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers (...);
2. de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen;
3. de loodslonen, de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen?

Het hof heeft geopteerd voor deze laatste interpretatie².

2. Artikel 23 van de Zeewet is de incorporatie in het Belgische recht van artikel 2 van het Verdrag van 10 april 1926

strekken tot vaststelling van zekere eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheeken op zeeschepen. De ontwikkeling van de handelsvaart maakte dat reders en scheepseigenaars steeds vaker geconfronteerd werden met uiteenlopende nationale regelingen inzake maritieme voorrechten en hypotheeken. Om hieraan te verhelpen werd reeds op het CMI-Congres van 1888 (Brussel) gestart met de voorbereiding van een internationaal verdrag over deze materie. Daar waar men oorspronkelijk enkel een uniforme verwijzingsregel wilde creëren, werd op het CMI-Congres van 1904 (Amsterdam) onderkend dat deze aanpak niet zou volstaan, en dat er een uniforme materieelrechtelijke regeling uitgewerkt diende te worden. Hiertoe werd een subcommissie aangesteld³, en de eerste ontwerpen voor een dergelijk materieelrechtelijk verdrag besproken op het CMI-Congres van 1905 (Liverpool). Bij het einde van dit Congres bleken nog niet alle moeilijkheden opgelost, reden waarom de subcommissie, aangevuld met enkele nieuwe leden, gevraagd werd om het project verder uit te werken⁴. De werkzaamheden van de aangevulde subcommissie, die in 1906 in Parijs vergaderde, werden besproken op het CMI-Congres van 1907 (Venetië). De ontwerp tekst, die door het Congres van Venetië werd aangenomen, werd vervolgens voorgelegd aan de Diplomatieke Zeerecht Conferentie te Brussel, waar het ontwerpverdrag werd besproken tijdens de zittingen van 1909, 1910 en 1913⁵. Zowel in 1909 als in 1910 werden nog wijzigingen aangebracht aan de ontwerp tekst⁶. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog gooide vervolgens roet in het eten, doch de werkzaamheden werden weer aangevat op het CMI-Congres van 1921 (Antwerpen)⁷, en uiteindelijk kon op 10 april 1926 het verdrag ondertekend worden⁸.

3. Tijdens deze ontstaansgeschiedenis van het verdrag hebben de loodsgelden een eerder moeilijk parcours gekend.

¹. Roosendaal Keyzer Advocaten, Antwerpen.

². In dezelfde zin: Kh. Antwerpen 26 juni 2002, *onuitg.*, A.R. 15803/00 (ms. “Lantic Ruby”): “*Vermits deze tekst [art. 23, 1, 1°] geen merkbaar onderscheid maakt tussen de genoemde vorderingen, is de zinsnede ‘sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen’ van gelijke toepassing op al die vorderingen en niet alleen op de kosten van bewaking en behoud (zie overigens SMEESTERS en WINKELMOLEN, Droit maritime et droit fluvial, Brussel, 1929, T. I, nr. 38). Bij de bespreking van het ontwerp verdrag van 10 april 1926 voor de eenmaking van enkele regels inzake maritieme voorrechten en hypotheeken werd trouwens overwogen om de loodsen te bevoorrechten in de tweede categorie, waarin nu de kapitein en de zeelieden zijn opgenomen. Dit zou zinloos geweest zijn als alle loodsen reeds bevoorrecht waren via de eerste categorie. Bij het binnenlopen van de laatste haven kunnen nog dokloodsen nodig zijn, zodat het voorrecht alleszins nog toepassing kan vinden en niet zinledig is.*”

³. Zie Rapport C.-E. LEFEBVRE, *Verslagboek CMI Conférence de Venise*, 1907, p. 316.

⁴. Zie Rapport C.-E. LEFEBVRE, *Verslagboek CMI Conférence de Venise*, 1907, p. 316-317.

⁵. *Verslagboek CMI Conférence d’Anvers*, 1921, p. 10-11.

⁶. Met name werden, op verzoek van bepaalde staten, een aantal voorrechten opnieuw toegevoegd aan de tekst opgesteld door het CMI. Zie *Verslagboek CMI Conférence d’Anvers*, 1921, p. 11 en p. 284.

⁷. Op basis van de ontwerp tekst opgesteld door de Diplomatieke Conferentie van Brussel van 1913. Zie *Verslagboek CMI Conférence d’Anvers*, 1921, p. 11.

⁸. Zie over de ontstaansgeschiedenis van het verdrag o.m. G. RIPERT, *Droit maritime*, T. 1, Parijs, Librairie Arthur Rousseau, 1913, nr. 1066, p. 835-836.

In de ontwerp tekst die besproken werd op het CMI-Congres van 1905 (Liverpool) waren de loodsgelden opgenomen als een voorrecht van tweede rang, samen met de kosten van redding en slepen en de bijdragen in gemene averij⁹. Door de Franse Vereniging voor Zeerecht werd vervolgens een eigen ontwerp uitgewerkt, dat qua voorrechten in tweede rang quasi identiek was aan het project van Liverpool, zij het dat de loodsgelden geschrapt werden uit de tekst¹⁰. Dit Franse ontwerp heeft duidelijk een invloed gehad op de werkzaamheden van de subcommissie, die in 1906 in Parijs vergaderde¹¹. In de ontwerp tekst, die de subcommissie voorstelde aan het CMI-Congres van 1907 (Venetië), komen de loodsgelden niet meer voor¹². Van de voorrechten in tweede rang uit het project van Liverpool (hulploon, loodsgelden, sleepgelden, gemene averij) wordt alleen het hulploon behouden, na het voorrecht voor de lonen van de bemanning. Na Venetië werd de ontwerp tekst overgemaakt aan de Diplomatieke Conferenties te Brussel, die deels een andere koers insloegen dan het CMI. Daar waar de vertegenwoordigers in het CMI zich ingespannen hadden om het aantal voorrechten zoveel mogelijk te beperken, werden tijdens de Diplomatieke Conferenties van 1909 en 1910 een aantal voorrechten opnieuw toegevoegd aan de tekst¹³. Aldus werden in 1909 de loodsgelden opnieuw toegevoegd als een voorrecht van tweede rang, samen met de lonen van de bemanning¹⁴. In 1910 werden de loodsgelden, vermoedelijk op verzoek van de Franse afgevaardigden, verplaatst van de tweede rang naar de eerste rang, samen met de gerechtskosten, de havenrechten en de

kosten van bewaking en behoud¹⁵. Dit is uiteindelijk de definitieve versie geworden; in het verdrag van 1926 zijn de loodsgelden bevoorrecht in eerste rang.

4. Bij de landen, die tijdens de voorbereiding van het verdrag van 1926 voorstanders waren van het behoud of de invoering van een voorrecht voor loodsgelden, zijn diverse beweegredenen te onderkennen. Sommigen zagen de loodsgelden als kosten, die noodzakelijk gemaakt moeten worden om het schip in een haven te brengen, waar het dan vervolgens in beslag genomen en verkocht kan worden¹⁶. Anderen zagen de loodsgelden eerder als een vorm van loon, vergelijkbaar met het loon verschuldigd aan de bemanningsleden¹⁷. Naar Engelse opvatting bestond er eigenlijk geen voorrecht voor loodsgelden¹⁸, maar de Marshall, belast met de openbare verkoop van het schip, kon de loodsgelden wel opnemen in zijn kostenstaat¹⁹, waardoor de loodsgelden eigenlijk een deel werden van de gerechtskosten. Naar Franse opvatting ten slotte – en uiteindelijk zou het op voorstel van Frankrijk geweest zijn dat de loodsgelden finaal in lid 1^o terecht gekomen zijn – werden loodsgelden beschouwd als een vorm van belasting, aangezien zij steeds verschuldigd waren, ook al werd in werkelijkheid geen beroep gedaan op een loods, en betaald moesten worden volgens een vastgelegd tarief²⁰.

5. De Belgische opvatting destijds sloot in feite aan bij de Franse opvatting: loodsgelden verschuldigd aan een over-

⁹. Zie voor de tekst van dit ontwerp: *Verslagboek CMI Conférence de Liverpool*, 1905, p. 4-5.

Bevoorrecht zijn:

1^o De schuldvorderingen uit hoofde van gerechtskosten, openbare heffingen en belastingen, en van kosten van bewaking en behoud.

2^o De vergoedingen voor redding, beloodsing, slepen en gemene averij gedurende de laatste reis.

3^o (...).

¹⁰. Zie voor de tekst van dit Franse voorstel: *Verslagboek CMI Conférence de Venise*, 1907, p. 39 en p. 318-321.

¹¹. Zie Rapport C.-E. LEFEBVRE, *Verslagboek CMI Conférence de Venise*, 1907, p. 318-321.

¹². Zie voor de tekst van dit ontwerp: *Verslagboek CMI Conférence de Venise*, 1907, p. 12-14.

¹³. Vgl. C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, Brussel, Larcier, 1929 (2^{de} ed.), nr. 33, p. 52.

¹⁴. Zie voor de tekst van dit ontwerp: *Revue internationale du droit maritime*, vol. 25, 1909-1910, p. 705-709.

Bevoorrecht zijn:

1^o de gerechtskosten, de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen; de kosten van bewaking en behoud sinds het schip de laatste haven is binnengelopen;

2^o de schuldvorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein, van de schepelingen en van de overige personen die aan boord van het schip in dienst zijn **en de loodslonen**;

3^o (...)

¹⁵. Zie voor de tekst van dit ontwerp: L. FRANCK, *La responsabilité des armateurs et les hypothèques et privilèges sur navires de mer à la Conférence Diplomatique de droit maritime de Bruxelles (1910)*, Brussel, Larcier, 1911, 55-58.

Bevoorrecht zijn:

1^o de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers gemaakt voor het behoud van het schip of voor de verkoop en de verdeling van de opbrengst; de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen; **de loodslonen**; de kosten van bewaking en behoud sinds het schip de laatste haven is binnengelopen;

2^o de schuldvorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein, van de schepelingen en van de overige personen die aan boord van het schip in dienst zijn.

¹⁶. Zie bv. de tussenkomst van Antonio VIO tijdens het CMI-Congres te Liverpool: “Solche Forderungen wie Lotsengelden, und Schlepplohn, sowie Hafengebühren sollen natürlich den vertraglichen Pfandrechten vorgehen, denn sie waren Dem Schiffe notwendig um im Hafen zu gelangen.” (*Verslagboek CMI Conférence de Liverpool*, 1905, p. 301).

¹⁷. Zie bv. het voorstel van G.G. Phillimore tijdens het CMI-Congres te Liverpool, dat in vijfde rang vermeldde: “payments for wages, pilotage, towage, light and dock dues at port of arrival (pilotage counting as wages)”. (*Verslagboek CMI Conférence de Liverpool* 1905, p. 68).

¹⁸. Zie de tussenkomst van Sir Norman Hill, *Verslagboek CMI Conférence d'Anvers*, 1921, p. 155.

¹⁹. Zie G.G. PHILLIMORE, “Memorandum as to Priorities of Maritime Liens”, *Verslagboek CMI Conférence de Liverpool* 1905, p. 67. Vgl. S. DERRINGTON en J. TURNER, *The Law and Practice of Admiralty Matters*, Oxford, Oxford University Press, 2007, nr. 8.17, p. 189.

²⁰. G. RIPERT, *Droit maritime*, T. II, Parijs, Éditions Rousseau, 1952 (4^{de} ed.), nr. 1119, p. 82; R. RODIERE en E. DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Parijs, Dalloz, 1991, nr. 265, p. 197; A. VIALARD, *Droit maritime*, Parijs, Presses Universitaires de France, 1997, nr. 220, p. 195.

heid zijn een openbare heffing, en als dusdanig bevoorrecht²¹. De Belgische vertegenwoordigers op de diverse congressen zijn dan ook nooit echt voorstanders geweest van een afzonderlijke vermelding van een voorrecht voor loodsgelden. In het verslag over de maritieme voorrechten en hypotheeken, dat de Belgische Vereniging voor Zeerecht opstelde voor het CMI-Congres van 1902 (Hamburg)²², werd aangegeven dat naar Belgisch recht drie types schuldvorderingen bevoorrecht zijn, m.n. (i) vorderingen die bevoorrecht zijn ter bescherming van de belangen van de fiscus, (ii) vorderingen die bevoorrecht zijn omwille van humanitaire redenen of redenen van sociale bescherming, en (iii) vorderingen die bevoorrecht zijn omdat zij het gemeenschappelijk patrimonium van de schuldeisers hebben bewaard of hebben helpen bewaren. In dit verslag stelde de BVZ voor om enkel bevoorrecht te maken²³:

- 1° de gerechtskosten en de bewakings- en andere kosten van het schip, ontstaan in de haven waar het wordt verkocht;
- 2° het hulploon;
- 3° de huur en de lonen van de kapitein en de bemanning gedurende de laatste reis (...);
- 4° de bijdrage in gemene averij verschuldigd door het schip en de vracht, de bodemerij en het regres van de eigenaar van de lading, die verkocht of bezwaard werd voor de noden van het schip;
- 5° de schadevergoedingen wegens aanvaring en de schade en verlies van lading.

Een afzonderlijk voorrecht voor loodsgelden werd door de BVZ derhalve niet noodzakelijk geacht. Ook Charles Le Jeune²⁴ en Louis Franck²⁵, die respectievelijk in Liverpool en Venetië het woord namen, achtten een voorrecht voor loodsgelden niet noodzakelijk, en toonden zich zelfs gekant tegen de opname van een dergelijk voorrecht.

Na afloop van het CMI-Congres van Venetië bleek de Belgische wetgever onmiddellijk bereid om de besluiten van dit Congres d.m.v. de wet van 10 februari 1908 in het Belgisch

recht te incorporeren. Dit betekende dat enkel nog bevoorrecht bleven:

1. gerechtskosten, openbare heffingen en belastingen, kosten van bewaking en behoud;
2. lonen van de bemanning voor maximum 6 maanden;
3. hulp- en bergloon;
4. vergoedingen aan een ander schip wegens aanvaring.

met dien verstande echter dat het begrip “openbare heffingen en belastingen” geacht werd de loodsgelden te omvatten²⁶.

Bij wet van 28 november 1928 ten slotte werd de Belgische Zeewet aangepast aan de uiteindelijke tekst van het verdrag van 1926, en werden de loodsgelden opnieuw uitdrukkelijk vermeld als voorrecht van de eerste categorie.

In de tweede editie van hun standaardwerk, gepubliceerd in 1929, geven Smeesters en Winkelmolen een dubbele interpretatie aan het voorrecht voor loodsgelden²⁷:

- (a) wanneer de loodsgelden in kwestie verschuldigd zijn aan de Staat of aan een publieke overheid, maken deze loodsgelden deel uit van de “openbare heffingen en belastingen”, en zijn ze steeds bevoorrecht, ongeacht of zij vóór of ná het binnenlopen van de laatste haven ontstaan zijn;
- (b) loodsgelden die ontstaan zijn ná het binnenlopen van de laatste haven zijn daarentegen altijd bevoorrecht, ongeacht of zij verschuldigd zijn aan de Staat of aan een particuliere onderneming.

Dergelijke dubbele interpretatie was vereist omdat de “openbare” loodsgelden geacht werden onder de openbare heffingen en belastingen te vallen, en dus sowieso bevoorrecht waren, ook al werden zij niet expliciet vermeld. Aangezien het verdrag de loodsgelden echter *wel* afzonderlijk vermeldt, rijst de vraag wat daarvan de bedoeling was. Smeesters en Winkelmolen koppelen de afzonderlijke vermelding van de loodsgelden aan het onderscheid tussen “openbare” loodsgelden en “private” loodsgelden, waarbij zij deze laatste enkel bevoorrecht achten indien zij ontstaan zijn sinds het binnenlopen van de laatste haven²⁸.

²¹ Zie de eerste uitgave van SMEESTERS: C. SMEESTERS, *Droit maritime et droit fluvial*, T. I, Brussel, Larcier, 1911, nr. 34, p. 44-45: “*Les taxes et impôts publics. – Ces mots désignent notamment tous les droits de navigation: droits de pilotage, de bassin, péages, qu’ils soient perçus par l’État, par les communes ou par les concessionnaires de canaux ou de bassins.*”

²² De materie van de maritieme voorrechten en hypotheeken werd uiteindelijk, wegens gebrek aan tijd, niet besproken op dit Congres van 1902.

²³ *Verslagboek CMI Conférence de Hambourg*, 1902, p. 50.

²⁴ “... vous devrez supprimer le pilotage ou tout au moins le remorquage ordinaire. Il n’y a vraiment aucune raison particulière pour trouver là une cause de privilège. C’est un de ces nombreux services ordinaires que l’on rend à la navigation, à l’armateur, et de même que d’autres créanciers qui font crédit à cet armateur pour les petites sommes qui leur sont dues, ceux-ci peuvent le faire de la même façon.”, *Verslagboek CMI Conférence de Liverpool*, 1905, p. 293.

²⁵ “M. Galibourg has said that the salary of the Pilot ought to be included in the wages. For my part, as far as my opinion may have any weight, I am adverse to any addition of that kind. If we are going on the very simple system of reducing the number of liens, and then to introduce small matters of this sort there will be no end to them. The Pilot is quite in a position to have his pay assured to him: a ship would not be allowed to leave without the Pilot being paid, and I have never heard of a Pilot having any difficulty of that sort (...).”, *Verslagboek CMI Conférence de Venise*, 1907, p. 628-629.

²⁶ Zie de eerste uitgave van SMEESTERS: C. SMEESTERS, *Droit maritime et droit fluvial*, T. I, Brussel, Larcier, 1911, nr. 34, p. 44-45.

²⁷ C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, Brussel, Larcier, 1929 (2^{de} ed.), nr. 38, p. 56.

²⁸ De koppeling van de loodsgelden aan het binnenlopen van de laatste haven is overigens niet noodzakelijk juist. In sommige tekstversies staat na het woord “loodslonen” namelijk een *puntkomma* i.p.v. een gewone komma, wat de interpretatie versterkt dat zinsnede “binnenlopen van de laatste haven” enkel betrekking heeft op de kosten van bewaking en behoud, maar niet op de loodslonen. Zie voor versies met een *puntkomma* bijvoorbeeld L. FRANCK, *La responsabilité des armateurs et les hypothèques et privilèges*, Brussel, Larcier, 1911, p. 35; W. TETLEY, *Maritime Liens and Claims*, Montreal, Blais, 1989, Appendix A, p. 626.

6. In diverse landen is dit onderscheid in latere jaren vervaagd. Van het initiële idee dat de loodsgelden, die betaald moeten worden om de laatste haven te bereiken, bevoorrecht zijn omdat dit eigenlijk openbare heffingen zijn, is men geëvolueerd naar de opvatting dat *alle* loodsgelden, nodig om de laatste haven te bereiken, bevoorrecht zijn, ongeacht of zij betaald moeten worden aan een openbare overheid of aan een particuliere entiteit. Dit is thans bijvoorbeeld de interpretatie in het Frans recht, dat, zoals het Belgisch, gebaseerd is op het verdrag van 1926²⁹. Het latere verdrag van 1967, dat weliswaar nooit in werking getreden is maar wel de inspiratiebron is geweest voor het Duits recht, gaat in diezelfde richting, en vernoemt de loodsgelden als een voorrecht van tweede rang, samen met de havengelden en andere nautische heffingen³⁰. In het verdrag van 1993, dat internationaal in werking is getreden, wordt het voorrecht voor haven- en loodsgelden ongewijzigd behouden, zij het slechts in vierde rang³¹.

7. In België is dit onderscheid eveneens vervaagd, doch in de omgekeerde richting. De rechtspraak neemt kennelijk aan dat *alle* loodsgelden, ongeacht of zij verschuldigd zijn aan een overheid of aan een private entiteit, enkel bevoor-

recht zijn wanneer zij ontstaan zijn na het binnenlopen van de laatste haven. In een dergelijke interpretatie is het voorrecht voor loodsgelden echter quasi onbestaande³². Het is immers niet absoluut uitgesloten dat een schip, nadat het de haven is binnengelopen, nog een beroep moet doen op een (private) dokloods, bijvoorbeeld om naar een andere kaai te verhalen, doch dit gebeurt eerder zelden en staat bovendien niet in verhouding tot de loodsgelden die aan de zee- en rivierloodsen verschuldigd zijn. Deze interpretatie is o.i. ook niet in overeenstemming met de ontstaansgeschiedenis en de tekst van het verdrag van 1926.

Een juistere interpretatie zou zijn om ofwel terug te grijpen naar de “klassieke” interpretatie, waarin de openbare loodsgelden bevoorrecht zijn indien zij nodig waren om de laatste haven te kunnen bereiken, terwijl daarentegen de private loodsgelden enkel bevoorrecht zijn indien zij ontstaan zijn sinds het binnenlopen van de laatste haven, ofwel – en bij voorkeur – aan te sluiten bij de internationale evolutie en te oordelen dat alle loodsgelden, zowel de openbare als de private, bevoorrecht zijn indien zij nodig waren om de laatste haven te bereiken.

²⁹ P. BONASSIES en C. SCAPEL, *Droit maritime*, Parijs, L.G.D.J., 2006, nr. 568, p. 375: “*Il s’agit ici des frais de pilotage pour l’entrée dans le port de saisie...*”. Adde W. TETLEY, *Maritime Liens and Claims*, Montreal, Blais, 1989, p. 204: “*Article 31(2) which is in respect to custodia legis, gives pilotage dues a maritime lien for services to bring the ship into the last port, i.e. the port where the seizure occurred.*” Vgl. A. VIALARD, *Droit maritime*, Parijs, Presses Universitaires de France, 1997, nr. 354, p. 299.

Dit sluit overigens aan bij de interpretatie onder het oude Frans recht, vóór de incorporatie van het verdrag van 1926, toen onder loodsgelden ook reeds begrepen werden de loodsgelden die betaald moesten worden om de laatste haven te bereiken. Cf. G. RIPERT, *Droit maritime*, T. I, Parijs, Librairie Arthur Rousseau, 1913, nr. 1019, p. 802: “*Droits de pilotage, tonnage, etc. (art. 191-2°) – Pour mettre le navire en sûreté dans le port, il faut payer un certain nombres de droits.*”

³⁰ International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussel, 27 mei 1967:

Art. 4, 1. *The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:*

(i) (...)

(ii) *port, canal and other waterway dues and pilotage dues;*

Zie over de Duitse incorporatie en interpretatie van deze bepaling D. RABE, *Seehandelsrecht*, München, Verlag C.H. Beck, 2000 (4^e ed.), nr. 3, p. 1086: “*Den gleichen Rang haben die Lotsgelder, gleichgültig, ob sie in Form öffentlich-rechtlicher Abgaben oder auf privatrechtlicher Basis erhoben werden.*”

³¹ International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Genève, 6 mei 1993. Krachtens art. 4 (d) zijn bevoorrecht: “*Claims for port, canal, and other waterway dues and pilotage dues*”.

³² In dezelfde zin: E. SOMERS, “Voorrecht op loodsgeld”, *NjW* 2007, 940.