

Noot

*Een voorrecht voor loodsgelden?*Frank Stevens¹

1. Artikel 23 § 1, 1^o 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^o 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^o] 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° 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° *De schuldvorderingen uit hoofde van gerechtskosten, openbare heffingen en belastingen, en van kosten van bewaking en behoud.*

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

3° (...).

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° *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° *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° (...)

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° *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° *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.