

Kroniek van het beslag op het schip waarop de vordering betrekking heeft

Michel Cornette en Véronique Beeckx¹

I. Inleiding	545
II. Rechtsleer	547
III. Rechtspraak	549
<i>Hof van beroep Antwerpen 14 september 2015, m/s Vita</i>	549
<i>Hof van beroep Antwerpen 26 oktober 2015, m/s Annette Essberger</i>	550
<i>Hof van beroep Antwerpen 26 oktober 2015, m/s Ramona</i>	550
<i>Hof van beroep Antwerpen 10 november 2015, m/s AS Ophelia</i>	551
<i>Hof van beroep Antwerpen 30 november 2015, m/s NYK Hercules</i>	551
<i>Hof van beroep Gent 14 december 2015, m/s Wilson Saar</i>	552
<i>Hof van beroep Antwerpen 22 februari 2016, m/s GB Pacific</i>	554
<i>Hof van beroep Gent 29 februari 2016, m/s Jose Progress</i>	554
IV. Een kwestie van “samenlezen”	555
V. Besluit	559

SAMENVATTING

Eén van de taken van de beslagrechter bestaat erin om de “genoegzaamheid” te beoordelen van de zekerheid die wordt aangeboden ter handhaving van het bewarend beslag op een zeeschip, wanneer partijen het op dat punt niet eens geraken. Het feit dat die taak niet werd opgenomen in de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek is er de oorzaak van dat het decennia heeft geduurd alvorens de pleiters en de rechters die taak hebben ontdekt, en zijn beginnen gebruiken als mogelijke oplossing voor het scheepsbeslag.

Dat is inzonderheid het geval wanneer beslag wordt gelegd op een zeeschip voor een vordering waarvan de scheepseigenaar niet de persoonlijke debiteur is. Naar onze mening is de juiste invulling van die taak voor dat probleem de beste, zo niet enige oplossing.

De enige oplossing, tot nu aanvaard door het hof in Gent, is voor geen van de twee partijen afdoend. In de hypothese dat de beslaglegger inderdaad beschikt over een zakelijk (vorderings)recht op het schip, dan is hij niets met een door de eigenaar te geven zekerheid die betaling waarborgt van de persoonlijke schuld van de gefailleerde hoofddebiteur, parallel met eenzelfde waarborg voor een veroordeling van de scheepseigenaar. Een veroordeling van de gefailleerde (lees de curator) zal hij omzeggens nooit bekomen. Terwijl anderzijds, geen enkele bepaling een solidariteit van de scheepseigenaar voor de persoonlijke schuld van de hoofddebiteur (en dus tot een gehoudenheid van de eigenaar voor die schuld) rechtvaardigt.

De oplossing aanvaard door het hof te Antwerpen is al veel beter: wanneer de scheepseigenaar de oorzaken van het beslag kantonneert, dan zal de beslaglegger de bevoegde bodemrechter ongetwijfeld kunnen overtuigen tot het formuleren van de juiste uitspraak ter verzilvering van zijn zakelijk recht dat die rechter, op zijn vordering daartoe, zou vaststellen.

En nu nog de juiste bewoording vinden voor de gebruikelijke handlichtingsinstrumenten: de bankgarantie en de zogenaamde “clubletter”.

RÉSUMÉ

Une des compétences du juge des saisies consiste à déterminer si la garantie proposée en vue de la mainlevée d'une saisie conservatoire d'un navire de mer est « suffisante », lorsque les parties sont en désaccord sur ce point. Le fait que cette tâche n'ait pas été reprise dans les dispositions du Code judiciaire explique qu'il a fallu des décennies avant

¹ Elegis advocaten Antwerpen.

que les praticiens et les juges ne découvrent cette compétence, et n'aient commencé à l'utiliser comme moyen de solution pour la saisie maritime.

Cela s'applique tout particulièrement lorsque la saisie sur le navire de mer est pratiquée pour garantir une créance dont le propriétaire n'est pas personnellement le débiteur. Nous sommes d'avis que l'exercice de cette compétence constitue la meilleure, sinon l'unique solution de ce problème.

La seule solution acceptée à ce jour par la cour d'appel de Gand n'est satisfaisante pour aucune des deux parties. Dans l'hypothèse où le saisissant dispose d'un droit (de créance) réel sur le navire, une sécurité donnée par le propriétaire et garantissant paiement de la dette personnelle du débiteur failli, parallèlement à une sécurité identique garantissant la condamnation du propriétaire lui-même, ne lui sera pas de grande utilité. En effet, il n'obtiendra pour ainsi dire jamais la condamnation du failli (à savoir, du curateur). Il n'existe d'autre part aucune disposition justifiant une solidarité du propriétaire du navire pour la dette personnelle du débiteur principal (ni, partant, d'une exigibilité de cette dette à charge de ce propriétaire).

La solution acceptée par la cour d'appel d'Anvers est meilleure: lorsque le propriétaire procède au cantonnement des causes de la saisie, le saisissant sera certainement en mesure de persuader le juge compétent pour connaître du fond du litige à formuler un prononcé lui permettant de monnayer le droit réel dont il se prévaut.

Reste à trouver la terminologie appropriée aux instruments utilisés habituellement pour l'obtention de la mainlevée de la saisie: la garantie bancaire et la « lettre de Club P&I ».

I. INLEIDING

1. De oorspronkelijke bron van het bewarend beslag op zeeschepen is het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen. Dat verdrag, hierna “beslagconventie”, werd in België goedgekeurd bij wet van 24 maart 1961 (BS 19 juni 1961)².

Een aantal bepalingen van dat verdrag werd opgenomen in artikelen 1467, 1468 en 1469 van het Gerechtelijk Wetboek.

Voorafgaand aan de beslagconventie bestonden er, wat de mogelijkheid tot beslag op zeeschip betreft, aanzienlijke verschillen tussen de “continentale”³ en de Angelsaksische rechtssystemen. Samengevat kon in het Verenigd Koninkrijk bijvoorbeeld slechts beslag worden gelegd voor een beperkt aantal vorderingen, meer bepaald de lijst van vorderingen waarvoor de Admiralty Court bevoegd was, en kon dat beslag slechts worden gelegd op het schip waarop de vordering betrekking had, bovendien op voorwaarde dat het schip fysisch aanwezig was.

Aan de sterke hand kon worden gevraagd de uitvaart van het schip te beletten indien de dagvaarding bij wijze van spreken op de mast kon worden gespijkerd. Een aantal Angelsaksische landen kende bovendien de mogelijkheid om het schip zelf als rechtssubject in rechte aan te spreken.

In de meeste continentale rechtssystemen werd het schip als gewoon verhaalsobject van de schuldeisers van de scheepseigenaar beschouwd.

2. De beslagconventie beoogde de eenmaking van een aantal bepalingen inzake scheepsbeslag. Zoals dat het geval is voor al de verdragen die de eenmaking van het maritiem recht beogen, is de beslagconventie bijgevolg een compromis tussen de verschillende rechtssystemen.

Ter afsluiting van deze inleidende beschouwingen, houden we het bij de opmerking dat de beslagconventie rekening houdt met de verschillende rechten die in de verschillende landen bestonden: het persoonlijk vorderingsrecht op de scheepseigenaar, het zakelijk vorderingsrecht tegen het schip en de mogelijke zakelijke rechten op een schip, als *accessorium* van de persoonlijke vorderingsrechten.

Tot tweemaal toe is in de beslagconventie het begrip “het schip waarop de vordering betrekking heeft” opgenomen. In de artikelen 1468 en 1469 Ger.W. wordt verduidelijkt dat beslag mogelijk is op het schip waarop de vordering betrekking heeft, zelfs wanneer iemand anders dan de scheepseigenaar de persoonlijke debiteur is van de schuld waarvoor beslag wordt gelegd.

² Het enig artikel van de wet bepaalt dat de drie internationale verdragen tot het brengen van eenheid in sommigen bepalingen betreffende a) de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, b) de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorval- len en c) conservatoir beslag op zeeschepen, allen ondertekend op 10 mei 1952, te Brussel, “volkomen uitwerking [zullen] hebben”.

³ Voor het vroeger Belgisch beslagrecht kan best worden geraadpleegd: C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, Brussel, Larcier, 1938, T. III, nrs. 1234 *et seq.*, p. 431. Voetnoot (1) bevat een nuttig overzicht van artikelen die dat recht op beslag op zeeschip analyseren onder de verschillende nationale rechtssystemen, alle gepubliceerd in het *Revue de droit maritime comparé*.

Deze bepalingen hebben aanleiding gegeven tot een doctrine die doorgaans de “Omala”-doctrine wordt genoemd. Over die “Omala”-doctrine is al veel inkt gevloeid⁴.

Het woord “doctrine” is misleidend. Het is immers een pretoriaanse constructie, die door een overheersende rechtsleer wordt bekritiseerd.

3. De “Omala”-doctrine kan ruw als volgt worden samengevat:

Artikel 1469 van het Gerechtelijk Wetboek is identiek aan artikel 3 van de beslagconventie.

§ 1 daarvan bepaalt dat beslag kan worden gelegd op het schip waarop de vordering betrekking heeft, dan wel op “zusterschepen” (schepen in eigendom van dezelfde eigenaar).

§ 2 regelt de mogelijkheden tot beslag wanneer het schip het voorwerp heeft uitgemaakt van een bevrachtingsovereenkomst “met overgave van rederschap”⁵, wanneer alleen de “gebruiker instaat voor een zeeschuld die op het schip betrekking heeft”. In dat geval “mag het beslag worden gelegd op dat of enig ander aan de gebruiker toebehorend schip, maar niet op enig ander aan de eigenaar toebehorend schip.”

De bron van alle polemiek ligt in de zin die daar onmiddellijk op volgt:

“Deze bepaling vindt toepassing op alle gevallen waarin een andere persoon dan de eigenaar voor een zeeschuld instaat.”

Gelet op die zin, moet bewarend beslag op een zeeschip worden toegelaten telkens de vordering⁶ betrekking heeft op dat schip.

En vermits de wet en de beslagconventie dat beslag toelaten, is het ter betaling van die vordering dat zekerheid moet worden gesteld.

4. OW Bunker is de naam van een groep beursgenoteerde vennootschappen die zich wereldwijd toelegde op de leverantie van brandstof (in het jargon “bunkers”) aan zeeschepen. Het ziet er naar uit dat de golf aan scheepsbeslagen als gevolg van het faillissement van OW Bunker beweging brengt in de verdeeldheid tussen rechtsleer en rechtspraak die bestaat sinds het “Omala”-arrest, maar ook verdeeldheid zaait tussen de hoven van beroep te Antwerpen en te Gent.

In een baanbrekende studie, “Scheepsbeslag is een dwangmiddel”⁷, analyseerden W. Den Haerynck en T. Van Achter dat het doel van de makers van de beslagconventie⁸ erin bestond om eenvormigheid te bereiken ter zake van het louter bewaren van vooraf bestaande rechten.

In een vorige bijdrage⁹ stelden wij in essentie dat de oplossing van de “Omala”-problematiek dient gezocht in het antwoord op de vraag van de “genoegzaamheid” van de te verstreken garantie, eerder dan in het antwoord op de vraag of beslag kan worden gelegd op het schip waarop de vordering betrekking heeft.

Deze noot sluit aan bij voormelde analyses. Bij de afsluiting van de oorspronkelijke versie op basis van de ons bekende, nog niet gepubliceerde rechtspraak tot 15 november 2015,

4. Zie o.m. M.H. CLARINGBOULD en C.J.H. VAN LYNDEN, “Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen”, *NJB* 1986, 837-841; L. DELWAIDE, “Scheepsbeslag wegens schulden van een niet-eigenaar”, *RHA* 1993, 3-33; L. DELWAIDE en J. BLOCKX, “Overzicht van rechtsleer en rechtspraak. Kroniek van zeerecht (1976-1989)”, *TBH* 1991, 943-1022; E. DIRIX, “Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling” in E. DIRIX *et al.*, *De bank en de zee*, Brussel, Bruylant, 1998, 211 p.; W. FRANSEN en F. MOTTRIE, “Bewarend beslag op zeeschip” in *Liber amicorum Marcel Briers*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 189-205; R. ROLAND, “Initiation sommaire au droit maritime belge”, *DMF* 1996, 451-462; C. VAN AERDE, *Zeeschepen onder bewarend beslag: theorie en praktijk*, Brugge, die Keure, 1988, 179 p.; C. VAN AERDE, “Article 3 (1) and (4) of the 1952 Ship Arrest Convention vs. article 1 of the First Protocol to the European Convention on Human Rights” in *60 Years Brussels Arrest Convention 1952 – A Critical Retrospect*, uitgave BVZ, 2012, 73-114; B. GOEMANS, “Het schip als rechtspersoon”, achtergrondnota ter voorbereiding van het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet d.d. 25 mei 2007; *Le droit maritime français*, “La saisie conservatoire et exécutoire de navire”, Actes du colloque franco-belge 2010, p. 549-658; X, *La saisie du navire auquel la créance se rapporte*, medegedeeld op voormeld colloque franco-belge, *onuitg.*; E. VAN HOOYDONCK, *Tiende Blauwboek over de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht*, Bewarend Scheepsbeslag, p. 37-137, inz. p. 46-52; K. MACKAY, “Bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen” in *Gerechtelijk recht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Kluwer, 2005.

5. Doorgaans baat de eigenaar zelf zijn schip uit. In dat geval stelt hij de kapitein aan, die de eigenaar voor de uitbating van het schip vertegenwoordigt. Naar Angelsaksisch recht is die aanstelling bovendien de spil van de verantwoordelijkheid van de scheepseigenaar, zowel contractueel als buitencontractueel (bij aanvaring bv.). Bij een bevrachtingsovereenkomst “met overgave van rederschap” (naakte rompbevrachting, “*affrètement coque nue*”, “*charter by demise*” of ook “*bareboat charter*”) wordt het schip verhuurd zonder kapitein, zodat die in dat geval niet door de eigenaar-vervrachter wordt aangesteld, maar wel door de bevrachter. In dat geval bestaat er naar Angelsaksisch recht geen “zakelijke” aansprakelijkheid van de eigenaar, zoals wij die kennen, omdat die aansprakelijkheid, naar Angelsaksisch recht, afhangt van het antwoord op de vraag wie de kapitein aanstelt.

6. Die zelfsprekend een zeevordering moet zijn, zoals gedefinieerd in art. 1468 Ger.W., de letterlijke weergave van art. 1, (1) van de beslagconventie. De eerste doelstelling van dat verdrag bestond er immers in om bewarend beslag op zeeschip te beperken tot zeevorderingen.

7. W. DEN HAERYNCK en T. VAN ACHTER, “Scheepsbeslag is een dwangmiddel”, *IHT/CIT/ITT*, 2015/2, p. 143.

8. Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, goedgekeurd bij wet van 24 maart 1961 houdende goedkeuring van de volgende internationale akten: a) internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring; b) internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen; c) internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend op 10 mei 1952, te Brussel (*BS* 19 juli 1961, p. 5.810).

9. M. CORNETTE en V. BEECKX, “Het beslag op het schip waarop de vordering betrekking heeft” (noot onder Gent (7^{de} k.) 13 april 2015), *IHT/CIT/ITT*, 2015/3, p. 346.

was geweten dat er nog heel wat in de pijplijn lag, en dat cassatievoorziening tegen de besproken arresten meer dan waarschijnlijk was. Het was onze bedoeling om die rechtspraak trimester per trimester op te volgen.

Iets heeft de publicatie van die versie verhinderd. We nemen bijgevolg de gelegenheid te baat om het volgende trimester er bij te nemen. De besproken arresten werden, samen met beslissingen van de beslagrechters in eerste aanleg over hetzelfde onderwerp, gepubliceerd in het eerste nummer van *IHT/CIT/ITT* van 2016, zodat wij de lezer daarnaar verwijzen¹⁰.

Voor zover ons bekend is geen van de besproken beslissingen definitief.

Naar aanleiding van de afsluiting van de vorige versie is de vraag gerezen of het wel gepast was om arresten van de hoven van beroep te commentariëren, terwijl de termijn voor voorziening in cassatie zelfs nog niet verstreken was. Wij denken dat er geen bezwaar bestaat, omdat de besproken materie, namelijk de beoordeling van de genoegzaamheid van de te stellen zekerheid, per definitie een feitenkwestie is.

Ter vermijding van misverstanden: dit is geen neutraal overzicht van rechtspraak. Wij verdedigen het standpunt dat we eerder ontwikkelden.

II. RECHTSLEER

5. In het *Liber amicorum Eddy Somers* verscheen het artikel “Bewaarend beslag op zeeschepen: een zelfstandig zekerheidsmechanisme” van de hand van Clive Van Aerde¹¹. Deze auteur was tot voor kort de meest fervente bestrijder van de “*Omala*”-doctrine¹². Kennelijk moegestreden in het licht van de lijst van vonnissen en arresten die hij telkens opnieuw citeert in voetnoten 6 tot 10 van zijn artikel, stelt deze auteur thans dat de beslagconventie een “zelfstandig zekerheidsmechanisme” tot leven heeft willen brengen, dat hij vergelijkt met het retentierecht naar Belgisch recht.

Dergelijk standpunt lijkt ons volstrekt onverzoenbaar met de essentie van de beslagconventie die, zoals uiteengezet in de hoger aangehaalde studie van W. Den Haerynck en T. Van Achter, tot doel heeft bestaande rechten te bewaren.

Dat standpunt houdt in dat de scheepseigenaar, als gevolg van het bewaarend beslag, gelegd tot het behoud van een zeevordering waarvan niet hij, maar een derde de debiteur is, een zekerheid moet stellen die betaling waarborgt van die zeevordering teneinde handlichting van het beslag te bekomen.

Er anders over oordelen zou, om het uit te drukken met de woorden van de voormalige beslagrechter te Antwerpen M. Groetaers, betekenen dat het beslag een louter drukkingsmiddel zou zijn.

En bijgevolg komt men, volgens die redenering, tot het besluit dat de scheepseigenaar *propter rem* gehouden is tot betaling van elke zeevordering (zoals die zijn opgelijst in art. 1 van de beslagconventie) die op het schip betrekking heeft¹³.

6. Wij denken dat dit standpunt nuancering mist, omdat het slechts rekening houdt met de vraag of bewaarend beslag kan worden gelegd of niet. In onze eerdere bespreking benadrukten wij, zoals reeds aangestipt, dat het antwoord van de “*Omala*”-problematiek eerder dient te worden opgelost onder de vraag van de genoegzaamheid van de te stellen zekerheid.

Letterlijk vertaald betekent *propter rem* “omwille van de zaak”. Een gehoudenheid *propter rem* komt, hoe men dat ook draait of keert, neer op een zakelijke gehoudenheid.

Dergelijke zakelijke gehoudenheid is niet te verzoenen met de duidelijke bepaling van artikel 9, eerste en tweede alinea van de beslagconventie. Die bepalingen luiden als volgt, in de vertaling die onze Noorderburen eraan hebben gegeven¹⁴:

Niets in dit verdrag mag geacht worden een vorderingsrecht te scheppen dat, afgezien van de bepalingen van dit verdrag, niet zou bestaan volgens de wet die het gerecht, bij hetwelk het geding aanhangig is, moet toepassen.

Dit verdrag mag niet worden uitgelegd als zou het zakelijke rechten scheppen die niet hun bestaan ontleenen aan de hierboven bedoelde wet of aan het verdrag betreffende de voorrechten op schepen en de scheepshypotheken, indien dit van toepassing is.

De beslissing van een beslagrechter dat de zekerheid die de scheepseigenaar ter handlichting van het beslag heeft te stellen de betaling moet waarborgen van de persoonlijke schuld van de derde, die voor die schuld instaat, staat *de facto* gelijk met een beslissing dat die scheepseigenaar die schuld zal moeten betalen.

¹⁰. *IHT/CIT/ITT* 2016/1, p. 113 e.v. De volledige tekst van de uitspraken is tevens beschikbaar op de website iht.larciergroup.com.

¹¹. C. VAN AERDE, “Bewaarend beslag op zeeschepen: een zelfstandig zekerheids-mechanisme” in A. CLIQUET en F. MAES (eds.), *Liber amicorum Eddy Somers: Recht door zee: hedendaags internationaal zee- en maritiem recht*, Antwerpen, Maklu, 2015, 207-228.

¹². Zie zijn opmerking in vn. 11 van voormeld artikel.

¹³. Zie in die zin: E. DIRIX en K. BROECKX, *Beslag*, Mechelen, Kluwer, 2010, nr. 494, p. 339.

¹⁴. www.wetten.overheid.nl/BWBV0004856/1983-07-20.

En dat is een beslissing die niet toekomt aan de beslagrechter, maar wel aan de bodemrechter. Die beslissing behoort bovendien te worden genomen in toepassing van het toepasselijk recht, niet op grond van de beslagconventie zelf, die dergelijke automatische gehoudenheid “*propter rem*” niet toelaat te veronderstellen of te construeren, zoals verduidelijkt in voormeld artikel 9.

Het is best mogelijk dat de derde die de bestelling plaatst niet de scheepseigenaar zelf is, maar dat die derde, naar het ten gronde toe te passen recht, die scheepseigenaar verbindt, zoals een agent die namens de scheepseigenaar optreedt, of een Nederlandse reder of andere “*armateur*”¹⁵.

Wanneer de beslaglegger allegeert dat hij ingevolge een zeevordering beschikt over een persoonlijk vorderingsrecht op de scheepseigenaar en die laatste dat vorderingsrecht betwist, dan zal de te verstrekken zekerheid “genoegzaam” zijn, indien die zekerheid betaling waarborgt van de door de bodemrechter vast te stellen persoonlijke gehoudenheid van die scheepseigenaar.

Behoudens marginale toetsing komt het de beslagrechter niet toe ten gronde te beslissen of de scheepseigenaar door de bestelling van die derde persoonlijk gebonden is.

7. Men verliest in België vaak uit het oog dat het persoonlijk vorderingsrecht, weliswaar veruit het meest voorkomende, maar dan toch slechts één aspect is van de zeevordering.

Het recht op beslag voor de zeevordering heeft in het internationaal maritiem beslagrecht van oudsher een bijkomende functie, naast die van het veilig stellen van de vordering voor mogelijke insolventie van de debiteur. Die tweede functie is die van middel tot behoud van het zakelijk recht dat mogelijkwijze aan de vordering verbonden is.

Al de zeevorderingen opgesomd in artikel 1, (1) van de beslagconventie kunnen, zonder uitzondering, in functie van het toe te passen recht, naast het persoonlijk vorderingsrecht (art. 9, eerste al.), ook aanleiding geven tot een zakelijk recht (art. 9, tweede al.).

Indien dat zakelijk recht bestaat, dan is een (tijdig) bewarend beslag in omzeggens alle gevallen de enige manier om dat voorrecht veilig te stellen en ook uit te oefenen.

Onder het verdrag inzake voorrechten en hypotheek bijvoorbeeld, waarvan de bepalingen werden overgenomen in de zeewet, verjaren de voorrechten op het zeeschip, opgesomd in artikel 23 van de zeewet, na verloop van 1 jaar, dan wel 6 maanden, maar wordt die termijn verlengd tot 3 jaar indien de schuldeiser het schip “*niet in beslag heeft kunnen nemen in de territoriale wateren van de Staat waar hij zijn woonplaats of hoofdverblijfplaats heeft*”¹⁶.

Dat geldt in het bijzonder in geval van vervreemding van het schip of wanneer het niet de scheepseigenaar is die instaat voor die bevoorrechte vordering¹⁷.

Die tweede functie houdt zeer nauw verband met de derde functie van het scheepsbeslag: het creëren van bevoegdheid ten gronde in de gevallen opgesomd onder artikel 7 van de beslagconventie¹⁸.

Wanneer de schuldeiser stelt dat hij, naast of zelfs geheel los van een vorderingsrecht op de scheepseigenaar, beschikt over een – naar het toe te passen recht – zakelijk recht op het schip, en dat het beslag ook geldt tot behoud van dat zakelijk recht, dan zal de te verstrekken zekerheid slechts dan genoegzaam zijn, wanneer die betaling waarborgt van dat (later door de bodemrechter te beoordelen) zakelijk recht, al dan niet samen met de waarborg voor de aangevoerde persoonlijke gehoudenheid van de scheepseigenaar.

Opnieuw komt het de beslagrechter, behoudens marginale toetsing, niet toe te beslissen of de schuldeiser, naar het toe te passen recht, beschikt over een zakelijk recht en nog minder te anticiperen op de vraag of dat recht daadwerkelijk op dat schip verhaalbaar is.

8. Wanneer de beslagrechter bij zijn marginale beoordeling vaststelt dat de hem voorgelegde zeevordering, naar het toepasselijk recht ten gronde, geen persoonlijk vorderingsrecht is op de scheepseigenaar (of rompbevrachter of reder) en evenmin kwalificeert als zakelijk recht op dat schip, dan lijkt het voor ons een evidentie dat de verzoeker in dat geval niet beschikt over een recht waarvoor beslag kan worden gelegd.

¹⁵. Zie voor het Franse recht bv.: I. CORBIER, *La notion juridique d'armateur*, Presses Universitaires de France, 1999.

¹⁶. Zie art. 37, eerste lid, 4°, tweede en laatste lid van de zeewet, alsook art. 9, twee laatste leden van het voormelde verdrag inzake maritieme voorrechten en hypotheek; zie ook C. ENGELS, *Maritieme voorrechten en hypotheek*, Gent, E.Story-Scientia, 1985, p. 26 en R. ROLAND, M. HUYBRECHTS en S. ROLAND, “Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)”, *TPR* 1976, (81) 88-91, nr. 11.

¹⁷. Zie C. ENGELS, *o.c.*

¹⁸. Dat zijn, behoudens bevoegdheid op grond van het recht van de staat waar het beslag is gelegd, de volgende gevallen:

- wanneer de eiser gevestigd is in het land van beslag;
- wanneer de zeevordering daar is ontstaan;
- de vordering ontstaan tijdens de reis waarin beslag wordt gelegd;
- de vordering voor aanvaring;
- de vordering voor hulp- en bergloon;
- de vordering uit hypotheek of “*mortgage*”.

Dat is ook het standpunt van de Hoge Raad in Nederland¹⁹ en van de meest gezaghebbende commentatoren van de beslagconventie, Prof. F. Berlingieri²⁰ en A. Philip²¹.

9. In zijn bijdrage twist C. Van Aerde met E. Van Hooydonck over de vraag of de schuldeiser die krachtens een zeevordering bewarend beslag legde op het schip waarop die vordering betrekking heeft, terwijl de scheepseigenaar niet zijn persoonlijke debiteur is, dat bewarend beslag kan omzetten in een uitvoerend beslag²².

Het komt ons voor dat die discussie praktisch belang mist. Ten eerste zijn regels van het nationaal procedurerecht bepaald niet dienstig voor de interpretatie van internationale verdragen die de eenmaking van het recht beogen²³. Wanneer geen genoegzame zekerheid wordt gesteld, dan staat dat *de facto* gelijk met een samenloop zoals bij faillissement. Dan maakt het weinig uit wie de schuldeiser is die het initia-

tief neemt om over te gaan tot openbare verkoop van het schip.

Wat dan wel uitmaakt, is de vraag of de schuldeiser die het bewarend beslag legde dat tot die samenloop aanleiding gaf, wel beschikte over een vordering die op dat schip verhaalbaar was, om reden van hetzij de persoonlijke gehoudenheid van de scheepseigenaar, hetzij de verhaalbaarheid op het schip van de zakelijke vordering waarover hij beweerde te beschikken.

Het komt ons immers voor dat de duidelijkheid van de eerste en de tweede alinea van artikel 9 van de beslagconventie verbieden te veronderstellen dat de makers van dat verdrag een instrument wilden maken dat kan uitmonden in de verkoop van een schip op initiatief van iemand die uiteindelijk blijkt niet te beschikken over een persoonlijk vorderingsrecht op de scheepseigenaar, noch over een op het schip verhaalbaar zakelijk recht.

III. RECHTSPRAAK

Hof van beroep Antwerpen 14 september 2015, *m/s Vita*

10. De feiten zijn als volgt samen te vatten. De eigenaar van het zeeschip *Vita* wordt geconfronteerd met een dubbele aanspraak tot betaling van bunkers die hij bestelde bij OW Bunker, in faling verklaard kort na de leverantie. Hij wordt enerzijds aangesproken in betaling door de bank van OW Bunker, cessionaris van de factuurvordering van OW Bunker, terwijl anderzijds bewarend beslag wordt gelegd op het zeeschip door de fysieke leverancier, die had geleverd in opdracht van OW Bunker.

Partijen zijn het kennelijk niet eens geraakt over de tekst van een zekerheid (borgstelling of garantie op eerste verzoek). De beslagrechter te Mechelen bevestigde het beslag niet-teenstaande een aanbod tot kantonnement door de scheepseigenaar.

Op datum van de neerlegging van de akte van hoger beroep hebben partijen een voorlopig akkoord bereikt. Het bedrag, waarvoor beslag was gelegd, is gestort op een kwaliteitsrekening tussen de raadsliden van partijen en het hof wordt, wat die gelden betreft, samengevat gevraagd om de volgende betwisting te beslechten:

- is de beslaglegger gerechtigd om zich te verzetten tegen een kantonnement, met behoud van de gelden op de kwaliteitsrekening en opeisbaarheid ervan onder de voorwaarden die hij stelde, zijnde:
 - dat de gelden uitsluitend geaffecteerd zijn voor de betaling van zijn vordering;
 - dat de scheepseigenaar aanvaardt te worden gedagvaard te Antwerpen om te horen zeggen dat de geconsigneerde gelden aan de beslaglegger moeten worden uitbetaald tot beloop van het vast te stellen verschuldigde bedrag;
 - dat de gelden door de beslaglegger opvraagbaar zijn mits toelating van de curator dan wel mits diens bevestiging van het bestaan van de schuldvordering;
- of heeft de scheepseigenaar het recht om te kantonneren, zonder voorwaarden?

Het hof stelt ten eerste vast dat de vordering steunt “op een verbintenis die *prima facie* beweerdelijk aan de scheepseigenaar zou kunnen worden toegerekend”, nu de leverancier stelt dat hij “erop mocht vertrouwen dat de bestelling [...] gebeurde voor rekening van het schip”.

Het hof bevestigt vervolgens dat de beslagrechter niet alleen oordeelt over de allegatie van zeevordering die aanleiding

¹⁹. HR 9 november 2011, *Constanza M*, punt 3.4.3.: “In overeenstemming hiermee valt art. 3 van het verdrag aldus uit te leggen dat beslag op grond van het verdrag alleen mogelijk is indien naar het toepasselijk recht verhaald op of afgifte van het schip mogelijk is ten gevolge op dat beslag. Weliswaar is het beslag naar de letter van het verdrag ook mogelijk buiten dit geval, maar buiten dit geval behoort het beslag niet gelegd te kunnen worden bij gebrek aan een rechtmatig belang, omdat het geen gevolg kan krijgen.” (ECLI:NL:HR:2011:BT2708); zie ook Concl. PG Mr. L. STRIKWERDA (ECLI:NL:PHR:2011:BT2708, met de talrijke verwijzingen naar de internationale rechtsleer).

²⁰. F. BERLINGIERI, “The 1952 Arrest Convention revisited”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly* 2005, p. 327 *et seq.*, p. 332.

²¹. A. PHILIP, “Maritime Jurisdiction in the ECC”, *Nordisk Tidsskrift Int’l Ret* 1977, p. 113 *et seq.*, p. 118.

²². C. VAN AERDE, *o.c.*, (207) 218-223.

²³. Cass. 27 januari 1977, *Sauvage & Cie / Air India*, *Arr.Cass.* 1977, 595.

geeft tot het beslag maar ook over de aangeboden zekerheid, met als uitgangspunt dat die zekerheid aan de schuldeiser dezelfde zekerheid dient te bieden als zijn beslag.

Het hof stelt verder dat het kantonement een recht is, waarbij de beslagrechter in beginsel niet hoeft tussen te komen, behoudens in geval van betwisting tussen partijen.

In het licht van die beginselen noemt het hof de voorwaarden die de bunkerleverancier aan het kantonement wil stellen “draconisch” en “stringent”. Het hof merkt terecht op dat dit indruist tegen het bewarend karakter van het beslag.

Het hof merkt ook op dat de toekenning van de door de beslaglegger gestelde voorwaarden neerkomt op het verschaffen van een titel, minstens dat het de positie van de beslaglegger zou verbeteren ten aanzien van de andere schuldeisers.

Het beveelt de vrijgave van de gelden ter doorstorting op een rekening bij de Deposito- en Consignatiekas met vermelding “*kantonement ter opheffing beslag ms. VITA*” en verduidelijkt dat de gekantonneerde gelden, bij wijze van zakelijke subrogatie, in de plaats worden gesteld van het in beslag genomen schip.

Hof van beroep Antwerpen 26 oktober 2015, m/s *Annette Essberger*

11. De feiten zijn haast identiek. Het betreft opnieuw leverantie van bunkers, opnieuw door een derde bunkerleverancier in opdracht van een OW Bunker vennootschap bij wie de scheepseigenaar de bestelling had geplaatst.

Het verschil met de voorgaande zaak bestaat erin dat de scheepseigenaar de factuur van de Duitse OW Bunker vennootschap bij wie hij had besteld had betaald, terwijl de factuur van de bunkerleverancier aan de Nederlandse OW Bunker vennootschap onbetaald was gebleven.

De beslagrechter had in zijn beschikking op verzet, waartegen beroep, blijkens het arrest beslist dat “het ‘schip’, dus zijn eigenaars en bevrachters conform de voorliggende stukken gehouden lijken te zijn tot betaling aan diegene die geleverd heeft”. Verder stelde de beslagrechter vast dat de algemene voorwaarden van de leverancier bepalen dat de scheepseigenaar conventioneel instemde met beslag op het schip bij niet-betaling van de levering²⁴.

Na te hebben vastgesteld dat er in hoofde van de bunkerleverancier geen twijfel kon bestaan omtrent de identiteit van

OW Bunker als zijn medecontractant en dat niet bewezen was dat de algemene voorwaarden van de leverancier ter kennis zouden zijn gebracht aan de kapitein of aan de scheepseigenaar, beslist het hof “dat het loutere feit van de fysieke levering van de bunkers in voorkomend geval *prima facie* niet kan worden beschouwd als een onbeperkt, onverminderd en/of onaangetast recht op een zeevordering”²⁵.

Het hof beveelt dan ook de intrekking van de oorspronkelijke beschikking, houdende toelating tot beslag, en beveelt de teruggave van de bankgarantie die onder voorbehoud was verleend om de opheffing van het beslag te bewerkstelligen.

Hof van beroep Antwerpen 26 oktober 2015, m/s *Ramona*

12. Te dezen had de beslagrechter, rechtdoende op verzet, in een haast identiek geschil als het vorige, de toelating tot beslag ingetrokken, omdat de betaling door de scheepseigenaar van de factuur die hij van OW Bunker had ontvangen de *prima facie* beoordeling van het zeker, vaststaand en opeisbaar karakter van de schuldvordering niet had doorstaan.

Het hof bevestigt die beslissing, evenwel om andere redenen. Meer bepaald dat, zelfs al zou aan de oorsprong een zeevordering liggen die *propter rem* tegen de scheepseigenaar zou kunnen worden ingeroepen om een bewarend beslag op het zeeschip te vragen, daaruit niet noodzakelijk kan worden besloten dat deze zeevordering zeker is gebleven tot zolang de bunkerleverancier niet betaald is in de keten van opeenvolgende koop-verkopen/leveranties.

Het hof herneemt vervolgens het hoger weergegeven citaat in de voorlaatste alinea van randnr. 7.

13. In deze twee arresten *Annette Essberger* en *Ramona* neemt het hof het standpunt in dat de betaling door de scheepseigenaar van zijn bestelling aan de verkoper bij wie hij bestelde, zich verzet tegen een beslag door diegene die de bunkers fysiek leverde, maar die in de keten van opeenvolgende koop-verkopen/leveranties zelf onbetaald bleef.

In beide gevallen weerhoudt het hof dat er geen twijfel bestaat omtrent de identiteit van de medecontractanten, terwijl de beslagrechter in de zaak *Annette Essberger* zijn beslissing tot handhaving van het beslag, op verzet van de scheepseigenaar, had gesteund op een twijfel daaromtrent.

Miskent het hof daarmee het begrip “zeevordering”?

²⁴ De vraag stelt zich of dergelijk “contractueel beslag” wel kan worden toegestaan. Het beslagrecht raakt immers de openbare orde. De beslagrechter te Antwerpen heeft dergelijk “contractueel” beslag voor verzekeringspremies van de hand gewezen, om reden van afwezigheid op de lijst van de limitatief opgesomde zeevorderingen (Beslagr. Antwerpen 27 november 2000, AR 00-6756-A, ms. *Vigsnes, onuitg.*).

²⁵ Het hof gaat daarbij een stap verder dan in de eerdere, vergelijkbare zaak *Emmanuel Tomasos* (Antwerpen 31 maart 2014, *TBH* 2014, 899, noot F. STEVENS). In die zaak had OW Bunker, die in betere tijden fysiek bunkers had geleverd aan boord van dat schip in opdracht van de leverancier bij wie de reder had besteld, maar door die leverancier onbetaald was gebleven, beslag gelegd in Antwerpen, na een eerder beslag op dat schip in Israël. De rechter in Israël had vervolgens op eis van de scheepseigenaar bevolen dat de ter lichte verstrekte garantie diende te worden geannuleerd.

Wij menen van niet, gelet op de leidraad die vervat ligt in de tweede alinea van artikel 9 van de beslagconventie. In beide zaken beoordeelde het hof uitsluitend de eventuele persoonlijke gehoudenheid van de scheepseigenaar voor de betreffende leveranties.

Het hof weerhoudt, bij marginale toetsing, dat de scheepseigenaar in geen van beide gevallen de persoonlijke debiteur is van de bunkerleverancier. Zoals door het hof benadrukt in de zaak “*Vita*”, is dat een betwisting ten gronde, die op datum van het beslag nog niet was beslecht.

Het zou geheel anders zijn indien de schuldeiser, ter rechtvaardiging van zijn beslag, zich beroept op een zakelijk recht dat behouden dient te blijven. Daarvan was, blijkens het arrest, te dezen evenwel geen sprake. De beslagen werden gelegd om betaling af te dwingen van de scheepseigenaar terwijl die niet de debiteur van de vordering is.

Indien de beslagen zouden zijn gelegd ter bewaring van een aangevoerd zakelijk recht, dan zou, behoudens – bij marginale toetsing – beslissing tot het niet bestaan van dat aangevoerde recht, moeten worden beslist tot de handhaving van het beslag.

In dat geval is de vraag niet of de scheepseigenaar ten gronde persoonlijk gehouden is, maar slechts of er ten gronde eventueel een zakelijk recht bestaat.

De betaling van de scheepseigenaar aan de hoofdleverancier, noch de verkoop van het schip doen in dat geval afbreuk aan het bestaan van dat zakelijk recht.

De overblijvende vraag is in dat geval die van de genoegzaamheid van de zekerheid. Want dan dient de scheepseigenaar een zekerheid te stellen die in de plaats komt van het schip eerder dan dat hij zijn persoonlijke gehoudenheid voor die schuld dient te waarborgen. Dan zal het de bodemrechter toekomen uit te maken of het bewarend beslag zou hebben kunnen leiden tot daadwerkelijk verhaal op het schip.

Dergelijk beslag veronderstelt wel dat de schuldeiser aanvoert dat hij beschikt over dergelijk vooraf bestaand zakelijk recht. Maar het bestaan daarvan werd blijkens de arresten in geen van de drie voormelde zaken aangevoerd ...

Hof van beroep Antwerpen 10 november 2015, m/s AS Ophelia

14. Dit arrest is een tussenarrest, waarvan wij slechts onthouden dat het hof, bij behandeling op de inleidende zitting, aan de beslaglegger verbod oplegt om betaling af te roepen onder de garantie die bekomen werd ter handlichting van het beslag en waarvan de bewoordingen precies het voorwerp uitmaken van de betwisting voor het hof van beroep.

Het hof bepaalde in dat tussenarrest tegelijk de procedurekalender. De zaak werd inmiddels vastgesteld voor pleidooien op 19 september 2016. Wij zijn benieuwd.

Hof van beroep Antwerpen 30 november 2015, m/s NYK Hercules

15. Nogmaals een gevolg van het faillissement van OW Bunker, in combinatie met een fysieke bunkerleverantie door een derde in opdracht van OW Bunker en een vanzelfsprekend onbetaald gebleven factuur van de leverancier.

Ter handlichting van het beslag had de scheepseigenaar een betalingsgarantie bezorgd aan die leverancier die in België bewarend beslag had gelegd op het schip waaraan de bunkers waren geleverd.

Na de handlichting dagvaardt de scheepseigenaar de leverancier voor de beslagrechter, waar hij vordert dat de eerder verstrekte garantie zou vervangen worden door een andere, met de door hem voorgestelde bewoording.

Het verschil tussen de bepalingen van de garantie, zoals door de leverancier geëist voor de handlichting en die van de garantie voorgesteld door de scheepseigenaar, ligt vanzelfsprekend in de afroepbaarheid.

De leverancier had geëist dat betaling zou gebeuren mits voorlegging van “(1) een eensluidende kopie van ofwel van een uitvoerbare beslissing of bevel van de bevoegde rechtbank welke OW Bunker (Netherlands) of [de scheepseigenaar] veroordeelt tot betaling of (2) in geval van faillissement van het ene of het andere hiervoor vermeld bedrijf, door een verklaring van aansprakelijkheid die deze schuld erkent.”

Zowel de leverancier als de scheepseigenaar wisten natuurlijk dat er, als gevolg van het faillissement, geen vonnis tegen OW Bunker meer kon worden bekomen. Ook dat de leverancier, naar het ten gronde toe te passen Nederlands recht, tegen de scheepseigenaar nooit een vorderingsrecht zou kunnen doen gelden en tegen hem dus ook nooit een vonnis zou kunnen bekomen.

Daarom stelde de scheepseigenaar dat de leverancier genoegen diende te nemen met een garantie die slechts afroepbaar was mits voorlegging van een uitvoerbaar vonnis, uitgesproken hetzij tegen de scheepseigenaar, hetzij tegen OW Bunker.

16. Het hof steunt zijn uitspraak op de – naar onze mening evident juiste – overweging dat de bankwaarborg in de plaats komt van het gelegde scheepsbeslag, zodat de reder niet kan gehouden worden meer zekerheid te stellen dan de zekerheid waarover de beslaglegger beschikt door het enkele scheepsbeslag.

Het stelt verder dat een zekerheid, zoals geëist door de leveranciers, neerkomt op het zich verschaffen van een titel die zijn positie tegenover de andere schuldeisers zou verbeteren. Naar onze mening is deze overweging niet relevant. Gelet op de interpretatie van de beslagconventie die wij verdedigen, lijkt het ons voor de afroepbaarheid van de garantie veeleer

bepalend of de schuldeiser, naast een persoonlijk vorderingsrecht op de scheepseigenaar, beschikt over een door de bevoegde rechter te bepalen zakelijk recht dat mits beslag op het zeeschip vatbaar is voor verzilvering.

Het hof overweegt verder, naar onze mening steeds zeer terecht, dat artikel 7, (2) van de beslagconventie duidelijk stelt dat de te verschaffen zekerheid, wanneer de rechter van de plaats van het beslag niet de bevoegde rechter ten gronde is, de uitvoerbaarheid moet waarborgen van “*alle veroordelingen*” van die bevoegde rechter.

Bijgevolg stelt het hof vast dat de leverancier meer eist dan datgene dat de beslagconventie hem toekent en beslist het dat hij genoeg moet nemen met de garantie zoals aangeboden door de scheepseigenaar, hetgeen *de facto* neerkomt op een dode mus.

Het hof fluit de beslagrechter op een ander punt terug. Die had er zich van af gemaakt door ambtshalve in te roepen dat de vordering niet toelaatbaar was omdat de scheepseigenaar had gedagvaard met een verschijningstermijn van 2 dagen, terwijl er geen specifieke hoogdringendheid (meer) was gelet op de eerdere handlichting op basis van de door de leverancier geëiste garantie. Het hof wijst erop dat “zee- en rivierzaken” steeds geacht worden dringend te zijn, zodat de termijn van dagvaarding voor kort geding, bij toepassing van artikel 1037 Ger.W., in die zaken beperkt is tot 1 uur.

Hof van beroep Gent 14 december 2015, m/s *Wilson Saar*

17. Dit betreft opnieuw een leverancier van bunkers die niet werd betaald omdat de betaling in de keten tussen de oorspronkelijke besteller en de uiteindelijke leverancier gevallen is in de put van het faillissement van OW Bunker.

Met een advocaat uit hetzelfde kantoor als die van de eigenaar van het m/s NYK Hercules, komt het hof te Gent uit op dezelfde scherpe vaststelling als het hof te Antwerpen, twee weken eerder: artikel 7, (2) van de beslagconventie verduidelijkt dat de te verstrekken zekerheid de uitvoering dient te waarborgen van vonnissen, zodat de door de scheepseigenaar voorgestelde vereiste van de voorlegging van een uitvoerbaar vonnis ter afroeping van de zekerheid terecht is.

Opgemerkt zij dat de door de scheepseigenaar aangeboden garantie zowel afroepbaar was op grond van een veroordeling van de gefailleerde OW Bunker, als van een veroordeling van de eigenaar zelf. Dezelfde dode mus als voorheen.

18. Het arrest verdient aandacht voor een ander punt, namelijk waar het beslist dat het kantonement, het eerste voorstel van de rederij, geen genoegzame zekerheid uitmaakt.

De analyse die het hof maakt van de draagwijdte van de beslagconventie is glashelder en verdient een zeer aandacht-

tige lectuur. De lezer vindt die analyse terug onder punten II.A en II.B. Wij zijn het met deze analyse volmondig eens, op één kapitale precisering, tegelijk voorwaarde, na.

Om die precisering duidelijk te maken, geven we dat deel van de tekst letterlijk weer, mits vermelding in het vet van de precisering die naar onze mening dient te worden toegevoegd:

*Uit de mogelijkheden die het verdrag van 1952 en artikelen 1467 et seq. Ger.W. verschaffen, volgt dat, wanneer de opdrachtgever van de levering aan een zeeschip niet dezelfde persoon is als diegene die eigenaar is van het schip, de schuldeiser-leverancier, twee **mogelijke** onderpanden heeft voor zijn (bij hypothese) openstaande schuldvordering, met name:*

- *het vermogen van de opdrachtgever (in casu OW BUNKER (Netherlands) BV), zoals te bepalen door de bevoegde rechter;*
- *het zeeschip in kwestie (WILSON SAAR), indien de daartoe bevoegde rechter vaststelt dat hij beschikt over een zakelijk recht (of vorderingsrecht) dat voor uitvoering op het schip vatbaar is.*

Hierbij zij er onderstreept dat de eigenaar van het zeeschip geen persoonlijke schuldenaar wordt van de leverancier: het zeeschip is louter een separatistisch onderpand van de schuldvordering, niets meer doch ook niets minder.

19. Het hof oordeelt dat een beslag met dergelijke gevolgen tot veel meer strekt dan het Belgisch gemeenrechtelijk bewarend beslag. Het hof herhaalt verder dat de beslagrechter de genoegzaamheid van de aangeboden zekerheid dient te beoordelen en dat de “waarborg/zekerheid” aan de schuldeiser de identieke waarborgen moet verlenen als “die van het bewarend beslag ‘op zich’ op het zeeschip”.

Het hof koppelt aan de bevestiging van zijn bevoegdheid tot beoordeling van de genoegzaamheid van de te stellen waarborg bij onenigheid tussen partijen de gevolgtrekking dat “een en ander inderdaad niet zomaar het omzetten (is) van een bewarend beslag naar een handlichtend kantonement in de zin van artikel 1403 Ger.W.”.

En verder, na te hebben herinnerd aan het bestaan van twee onderpanden en aan het feit dat het kantonement niet mede door de gefailleerde was aangeboden, dat de beslaglegger dergelijk kantonement terecht had geweigerd.

20. Die beoordeling overtuigt niet, omdat het hof de draagwijdte van de rechten van de beslaglegger overschat, wat de mogelijke aanspraak en uitvoerbaarheid van zijn vordering betreft.

Het hof overweegt letterlijk: “Als schuldeiser ‘*in rem*’ (lees schuldeiser met het schip als onderpand) ontloopt (...) (de) schuldeiser uit hoofde van een zeevordering (...) de samenloop (...)”.

Zoals reeds gesteld, lijkt het ons duidelijk dat de beslagrechter niet de bevoegde rechter is om te bepalen of de aangevoerde schuld, waarvoor beslag wordt gevraagd, naar het toe te passen recht, al dan niet bevoorrecht is, dan wel kwalificeert voor een vordering *in rem*, in de jurisdicties die dergelijk vorderingsrecht kennen.

De beslagrechter is slechts bevoegd om marginaal te beoordelen of de aangevoerde vordering kwalificeert voor een beslag²⁶. Het al dan niet bevoorrecht zijn van die vordering en het al dan niet zakelijk karakter van het vorderingsrecht maakt deel uit van die marginale toetsing. Het is immers best mogelijk, zoals in een aantal van de besproken zaken het geval is, dat de schuldeiser zelfs niet aanvoert dat hij een persoonlijk vorderingsrecht heeft op de scheepseigenaar. Maar het is niet omdat de vordering kwalificeert als een zeevordering dat het schip waarop die vordering betrekking heeft, omwille van het beslag *propter rem* gehouden is of wordt.

Wij geven het evidente voorbeeld van een bevrachter die, om specifieke redenen eigen aan de lading, wenst dat één of meer technisch geschoolde matrozen, door hem aangeworven en betaald, deel uitmaken van de bemanning. Indien hun loon niet wordt betaald, dan is het de evidentie zelf dat deze matrozen, die bij gebrek aan contract met hem niet beschikken over een persoonlijke vordering op de scheepseigenaar, beschikken over een persoonlijke vordering op de bevrachter die gepaard gaat met een voorrecht op het schip. Het loon van de bemanning is nu eenmaal in elke wetgeving bevoorrecht op het schip²⁷.

Evenwel en anders gesteld: alle vorderingen die gepaard gaan met een zakelijk recht op het schip kwalificeren per definitie als een zeevordering. Maar omgekeerd is het niet zo dat alle zeevorderingen gepaard gaan met een zakelijk recht. Dat hangt af van het (door de bodemrechter) te bepalen en toe te passen recht.

Bij niet persoonlijke gehoudenheid van de scheepseigenaar komt het de beslagrechter niet toe die loutere mogelijkheid om te vormen tot een bevestiging dat een zakelijke gehoudenheid bestaat, als gevolg van het feit dat de beslagconventie voor die vordering voorziet in een mogelijkheid tot beslag. Een aansprakelijkheid "*propter arrestum*" (?) heeft de beslagconventie alleszins niet voorzien.

21. Zoals door W. Den Haerynck en T. Van Achter duidelijk gemaakt, dient het scheepsbeslag slechts tot het behoud van bestaande rechten, hetgeen nu eenmaal ook naar Belgisch recht en in al de bekende rechtssystemen de essentie is van een *bewarend* beslag.

Wij hernemen de hypothese van een scheepseigenaar wiens schip onder bewarend beslag wordt gelegd en die geen zekerheid kan stellen. Dat leidt onvermijdelijk tot een samenloop.

De beslagrechter zal een openbare verkoop bevelen en de opbrengst van die verkoop wordt verdeeld onder de schuldeisers. Die verdeling wordt in België bepaald door de rechter ten gronde (rechtbank van koophandel, hof van beroep, Hof van Cassatie).

Het volstaat die rechtspraak ter hand te nemen om tot de evidente conclusie te komen dat een schuldeiser die geen persoonlijk vorderingsrecht heeft op de scheepseigenaar, slechts dan in aanmerking komt voor uitkering indien hij beschikt over een op het schip bevoorrechte vordering.

Daarom lijkt duidelijk dat een beslaglegger die niet beschikt over een persoonlijk vorderingsrecht slechts dan aanspraak kan maken op een zekerheid, wanneer hij aanvoert dat hij beschikt over een zakelijk (vorderings)recht dat vatbaar is voor uitvoering op het schip, zoals dat door de bevoegde rechter op grond van het toepasselijk recht zal worden bepaald.

Anders gesteld: indien die schuldeiser het bestaan van dergelijk zakelijk recht niet aanvoert, heeft hij ook geen recht op beslag, want dan zou dergelijk beslag een louter drukkingmiddel zijn. Hetzelfde geldt indien het zakelijk recht dat hij aanvoert de marginale toetsing niet doorstaat.

Aldus komen wij terug bij beslagrechter M. Groetaers, die op grond van hetzelfde beginsel dat een louter drukkingmiddel niet met recht te verzoenen is, aanvaardde dat de scheepseigenaar dan maar moet instaan voor die schuld.

Het essentiële verschil in de redenering van beslagrechter M. Groetaers en de interpretatie die wij voorstaan, is dat hij tot die conclusie kwam in een tijdperk dat er van rechtstreekse toepassing van verdragsbepalingen en van voorrang van internationale verdragen op nationaal recht omzeggens geen sprake was.

Hij was van mening dat het hem als beslagrechter niet toekwam om zich te mengen in het debat tussen beslaglegger en beslagene, wat de genoegzaamheid van de zekerheid betreft, omdat die bepalingen niet voorkwamen in het Gerechtelijk Wetboek.

In zijn redenering komt hij tot een impasse, zodat hij besluit dat de premissen verkeerd moeten zijn. In onze redenering staan we slechts voor een obstakel, dat we oplossen door aanwending van de beslissingsbevoegdheid van de beslagrechter omtrent de "genoegzaamheid" van de garantie.

^{26.} Hetgeen, in de Franse versie van de beslagconventie, mooi tot uiting komt in de woorden "*une allégation de créance*" in art. 1, (1).

^{27.} Tot zijn essentie herleid, is dit voorbeeld de betwisting die aan de basis lag van het *Omala*-arrest, met dien verstande dat het beslag daar werd gelegd door een eiser van een werkgeversbijdrage. Duidelijke gevallen, zoals die van deze matrozen, of zoals averijvorderingen, komen zelden voor omdat zij zo duidelijk zijn dat er mechanismen zijn voorzien, bv. in de afrekeningen, dan wel gebruiken zijn ontstaan, zoals de "Club Letter of Undertaking". Precies omdat andere zaken minder duidelijk zijn, zoals bv. voor bunkerleveranties, bestaan die mechanismen daar niet.

Wanneer men de oplossing van de genoegzaamheid van de garantie negeert, beperkt men natuurlijk het debat tot de vraag of al dan niet beslag kan worden gelegd voor een aangevoerde zeevordering. Op die vraag heeft het Hof van Cassatie vanzelfsprekend maar één antwoord.

22. Door het weglaten van de preciserende voorwaarde die wij toevoegen, beslist het hof, als beslagrechter, op onherroepelijke wijze dat het schip het onderpand is van de leverancier als gevolg van het beslag.

Dat kan slechts worden vastgesteld door de bevoegde rechter op grond van het door hem te bepalen toepasselijk recht.

Bijgevolg verdedigen wij het standpunt dat de te verstrekken garantie betaling dient te waarborgen:

- van een veroordeling van de scheepseigenaar wegens persoonlijke gehoudenheid;
- en/of, van het zakelijk recht (of vorderingsrecht) dat voor uitvoering op het schip vatbaar is.

En om dezelfde reden menen wij, in navolging van het hof van beroep te Antwerpen, dat kantonnement volstaat ter handlichting van het beslag, in afwachting van de beslissing die door de bevoegde rechter zal moeten worden genomen.

Het komt die rechter toe te beslissen of de gekantonnerde gelden, die in de plaats zijn gekomen van het schip bij wijze van zakelijke subrogatie, door die schuldeiser kunnen worden aangesproken.

Hof van beroep Antwerpen 22 februari 2016, m/s *GB Pacific*

23. Deze betwisting tussen partijen voor de beslagrechter kan best als volgt worden samengevat: de scheepseigenaar had kennelijk nog niets betaald, gelet op de datum van levering van 21 oktober 2014, hetzij kort voor het faillissement van de OW Bunker-vennootschappen. De Turkse leverancier van de bunkers had geleverd op instructie van de Spaanse OW Bunker-vennootschap, terwijl de bestelling door de scheepseigenaar blijkbaar was geplaatst bij de OW Bunker-vennootschap in het Verenigd Koninkrijk.

Het geld was dus nog beschikbaar, maar partijen waren het oneens over de betalingsmodaliteiten. De scheepseigenaar wilde wel betalen, maar dan op voorwaarde dat die betaling bevrijdend zou zijn ten opzichte van al de OW Bunker-vennootschappen, en ook ten opzichte van ING Bank²⁸.

Zoals het hof dat zelf vaststelt, is deze zaak, wat de feiten betreft, een spiegelbeeld van de hoger besproken zaak “*Vita*”.

Evenwel was de betwisting verschillend. Partijen waren overeengekomen dat handlichting zou worden gegeven van het beslag, mits consignatie van de oorzaak van het beslag op

een kwaliteitsrekening, geopend op naam van de raadslieden van beide partijen, en dit in afwachting van een akkoord omtrent de voorwaarden tot betaling van dat bedrag aan de beslagleggende partij, dan wel tot vrijgave aan de scheepseigenaar.

Het hof stelt vooreerst dat een kantonnement, zoals door de wet voorzien, een storting van een toereikend bedrag veronderstelt op de Deposito- en Consignatiekas, of in handen van een erkend of aangesteld sekwester, overeenkomstig de artikelen 1403-1405 Ger.W.

Het hof bevestigt, zoals in de zaak “*Vita*”, dat dergelijk kantonnement voor de scheepseigenaar een recht is. Het kwalificeert dat recht verder als “absoluut”, met de precisering dat partijen een andere vorm van kantonnement kunnen overeenkomen.

Het hof bestempelt de respectieve standpunten omtrent de voorwaarden van dat minnelijk kantonnement, die partijen door het hof willen doen beslechten, als “draconisch”, zowel in hoofde van de scheepseigenaar als in hoofde van de bunkerleverancier, met de bijkomende opmerking dat die een vermenging inhouden van “het debat bewarend beslag, zekerheid en beoordeling ten gronde”.

Die vaststelling kunnen we slechts bijtreden.

Het hof stelt ten slotte vast dat de betaling op een kwaliteitsrekening slechts een voorlopige oplossing was, en bijgevolg geen definitieve overeenkomst tot kantonnement, dat partijen er op minnelijke wijze niet uitgeraken, wat de voorwaarden van dat minnelijk kantonnement betreft, waarvan het akte neemt.

Na te hebben opgemerkt dat het kantonneren een recht is van de (vermeende) debiteur, merkt het hof fijntjes op dat een kantonnement in overeenstemming met de bepalingen van de artikelen 1403-1405 Ger.W. soelaas zou kunnen brengen, maar dat geen der partijen dit aan het hof suggereert ...

Partijen worden dus wandelen gestuurd. Terecht. De beslagrechter kan vanzelfsprekend geen uitspraak doen over rechten ten gronde, en dan al zeker niet over rechten van partijen die in de beslagprocedure niet betrokken zijn.

Hof van beroep Gent 29 februari 2016, m/s *Jose Progress*

24. In deze zaak had de scheepsagent van de eigenaar van de *Jose Progress*, ter onmiddellijke lichting van het beslag, het bedrag waarvoor beslag was gelegd, de dag zelf van het beslag gestort op de derdenrekening van de raadsman van de beslaglegger: 51.870 USD in hoofdsom, 20.748 USD als provisie voor schadevergoedingen en 25.000 USD als provisie voor interesten en kosten, of een totaal van 97.618 USD²⁹.

^{28.} Die, zoals uit andere dossiers blijkt, beschikt over een handelspand op OW Bunker, dat de uitstaande vorderingen van OW Bunker omvat.

^{29.} Dergelijke betaling illustreert welke uitzonderlijk grote schade de immobilisatie van een zeeschip kan doen ontstaan.

De ketting voor de leverantie van de bunkers was blijkens het arrest als volgt: een Japanse scheepsbeheerder voor rekening van de scheepseigenaar bestelt bij een Japanse bunkerleverancier. Die schuift de bestelling door naar OW Bunker Zwitserland, terwijl een vierde leverancier in opdracht van OW Bunker Nederland fysiek levert. Deze leverancier is onbetaald gebleven. Blijkens het arrest is de reeks betalingen bij OW Bunker gestopt.

Wat de feiten betreft, maakt het hof melding van het feit dat de scheepseigenaar, samen met zijn scheepsagent, tegen de leverancier een procedure in terugbetaling van het bedrag van 97.618 USD heeft ingesteld voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen.

Het hoger beroep werd ingesteld door de leverancier, nadat de beslagrechter in eerste aanleg, op verzet van de scheepseigenaar, de oorspronkelijke beschikking houdende toelating tot beslag had ingetrokken, kennelijk in navolging van de hoger aangehaalde arresten “Annette Essberger” en “Ramona”.

Er dient te worden benadrukt dat het debat voor het hof beperkt is gebleven tot de vraag of al dan niet bewarend

beslag kon worden gelegd. Het debat over de vraag van het bestaan van een zakelijk recht en wat, in dat geval, een genoegzame garantie moet zijn, is daar niet aan de orde gekomen.

Vermits het hof letterlijk de paragraaf overneemt die wij (met toevoegingen) onder randnr. 18 hebben geciteerd, verwijzen wij voor het overige naar hetgeen we uiteenzetten onder randnrs. 17-22.

Gelet op het eerder genomen standpunt in de zaak “Wilson Saar” bevestigt het hof de mogelijkheid tot bewarend beslag, schuift het alle overige argumentatie (waaronder het al dan niet “verjaard en/of bevoorrecht zijn” van de vordering waarvoor beslag!) van tafel als niet ter zake dienend, omdat die het voorwerp uitmaakt van een debat ten gronde, “dat hier niet aan de orde is”.

De lezer zal begrepen hebben dat wij het met die redenering niet eens zijn, om de redenen reeds herhaaldelijk uiteengezet.

We zijn evenwel benieuwd naar de uitslag van de ingestelde bodemprocedure.

IV. EEN KWESTIE VAN “SAMENLEZEN”

25. In het laatst onderzochte arrest overweegt het hof bij herhaling onder de punten 8. en 9., telkens met dezelfde benadrukking, dat “het **onverschillig** is of de eigenaar dan wel een andere persoon instaat voor de zeeschuld”³⁰.

Die overweging vindt men in veel zaken terug.

In de mate dat de identiteit van die “andere persoon” ontdaan wordt van iedere maritieme betekenis, doet die overweging de beslagconventie op evidente wijze geweld aan. Ter rechtvaardiging ervan verwijst het hof, zoals het Hof van Cassatie dat in 1976 in de zaak “Omala” reeds deed, naar de “samenlezing” van artikelen 1468, 1469, § 1 § 2 Ger.W.

De “samen te lezen” elementen van die artikelen zijn (1) de “zeevordering”, (2) het “schip waarop de vordering betrekking heeft” en (3) de “gevallen waarin een andere persoon aansprakelijk is”. We zien er geen ander.

Dat “samenlezen” van die drie componenten in de tekst van het Gerechtelijk Wetboek wekt onduidelijkheid op, omdat die artikelen het resultaat zijn van knip- en plakwerk.

Dat geknoei van de wetgever scheidt verwarring omdat de definitie “zeevordering” uit artikel 1, (4) van de beslagconventie wordt gehaald om meteen te worden geknoopt aan het verbod tot beslag voor andere dan zeevorderingen (art. 2) en aansluitend aan “het schip waarop die vordering betrekking heeft” (art. 3, (1))

Daarbij komt de bijkomende verwarring door deze samenge-raapte beginselen op gelijke voet te stellen met de derde component, de “gevallen waarin een ander instaat”, terwijl die derde component een ondergeschikte betekenis heeft in een uitzonderingsbepaling. Daardoor wordt die uit zijn context gehaald en krijgt die een onjuiste betekenis.

Wij leggen dit uit door de drie componenten netjes, ook chronologisch, terug op hun juiste plaats te zetten, hetgeen hun juiste betekenis verduidelijkt. Vervolgens zullen we ze gaan opnieuw “samenlezen” in de tekst en met de woorden van de beslagconventie zelf, eerder dan in het Gerechtelijk Wetboek.

26. Begin 20^{ste} eeuw, tot de essentie herleid:
- voor het recht op beslag op zeeschip bestaat er op het continent geen specifieke regeling; het schip is het normale onderpand van al de schuldeisers van de eigenaar;
 - in Engeland kon slechts beslag worden gelegd voor een *maritime claim* op het schip waarop de vordering betrekking heeft.

Na de ontwerpakte van Léopold Dor en de CMI-conferenties van Oslo (1933), Parijs (1937), Antwerpen (1947) en Amsterdam (1949) was men het al eens geraakt over omzeggens al de beginselen:

³⁰. In de arresten staat het woord “**onverschillig**” inderdaad afgedrukt in **vet én onderlijnd**.

- akkoord op de limitatieve lijst van de zeevorderingen (art. 1, (1));
- het beslag is een louter fysieke immobilisatie ter behoud van een zeevordering (art. 1, (2));
- het recht op beslag op zeeschip is, in het privaatrecht, beperkt tot zeevorderingen (art. 2);
- beslag mag ook op de andere schepen in eigendom van dezelfde eigenaar (art. 3, (1));
- “zelfde eigendom” vereist dat alle aandelen van het schip in dezelfde handen zijn (art. 3, (2))³¹;
- er is slechts recht op één beslag: verbod op een tweede beslag, in een andere staat (art. 3, (3));
- de regel van *sisterships* (art. 3, (1)) is bij rompbewrachtiging niet van toepassing op de schepen van de geregistreerde eigenaar, maar slechts op die van de bevrachter (art. 3, (3));
- een vonnis van de rechtbank is vereist (art. 4);
- recht op handlichting mits zekerheid, wat geen erkenning uitmaakt, en taak van de beslagrechter omtrent de genoegzaamheid van de zekerheid (art. 5);
- bevoegdheidsbepalingen (art. 6 en 7);
- toepassingsgebied van het verdrag (art. 8);
- het verdrag schept geen vorderingsrecht dat, behoudens de bepalingen van het verdrag, naar het door de bodemrechter toe te passen recht, niet bestaat (art. 9);
- gebruikelijke verdragsbepalingen (art. 10 *et seq.*)³².

Over heel die periode van 16 jaar studie, internationale gesprekken en correspondentie is van een nieuw beginsel van schip als onderpand, *propter rem*, “onverschillig of de eigenaar of een andere persoon instaat voor de zeeschuld” op geen enkel moment sprake geweest. In de voorbereidende werken vindt men van dergelijke notie geen spoor terug.

27. We staan op de vooravond van de CMI-vergadering van Napels (1951), waar een bespreking van voorrechten en hypotheek niet op de agenda staat en herinneren de lezer er toch even aan dat men in de schoot van de CMI wel was geraakt tot een tekst van een verdrag met oog op de eenmaking van de voorrechten en hypotheek, maar dat er van eenmaking in de praktijk hoegenaamd geen sprake was, trouwens zoals tot op vandaag³³.

Voor die stand van zaken, *anno* 1951, aan de vooravond van de conferentie, citeren we letterlijk de toen bestaande teksten, zoals Nederland die later zal vertalen³⁴.

³¹. M.a.w. hadden de Engelsen de Continentale eis van uitbreiding naar de beslagbaarheid op *sisterships* reeds gepareerd met de mogelijkheid van *one ship companies*.

³². Al deze teksten, inzonderheid de stand van zaken bij opening van de CMI-conferentie van Napels in 1951 werden gepubliceerd in *The Travaux Préparatoires of the 1910 Arrest Convention and of the 1952 Arrest Convention*, uitgave Comité Maritime International, 1997, p. 228-479.

³³. B. GOEMANS, *Onderzoek van de ondoeltreffendheid van de scheepshypotheek, Achtergrondnota ter voorbereiding van het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjG7NLqpPLLAhVCaxQKHd3LAbMQFggBMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.zeerecht.be%2FDocumenten%2FZEERECHT%2520Nota%2520scheepshypotheek.pdf&usq=AFQjCNGYHcTN9pOpB0Bi7UQvZCrX8nDetA&sig2=-EmWa4D_0PljYuxeQGxsbg&bvm=bv.118443451,d.bGs.

³⁴. www.wetten.overheid.nl/BWBV0004856/1983-07-20. Eenvoudshalve wordt de nummering overgenomen zoals die uiteindelijk werd bepaald.

³⁵. Deze bepaling is in de negatieve zin opgesteld: beslag op zeeschip mag slechts dan worden gelegd, indien de vordering een zeevordering is. Elk redactiecomité zou die bepaling hebben geformuleerd als “voor een zeevordering kan steeds beslag worden gelegd op het schip waarop die vordering betrekking heeft”, indien dat de intentie was geweest.

Artikel 1

(...)

1. “zeerechtelijke vordering” betekent een vordering voortvloeiende uit (...)

2. “beslag” betekent het aanhouden van een schip met verlof van de bevoegde rechterlijke autoriteit ter verzekering van een zeerechtelijke vordering,

(...)

Artikel 2

Op een schip (...) kan (...) slechts beslag worden gelegd ter zake van een zeerechtelijke vordering³⁵.

Artikel 3

1. (...) een schuldeiser [kan] beslag leggen op het schip waarop de zeerechtelijke vordering betrekking heeft of op elk ander schip dat toebehoort aan degene die op het tijdstip van het ontstaan van de zeerechtelijke vordering eigenaar was van [dat] schip (...)

2. Schepen worden geacht dezelfde eigenaar te hebben wanneer alle aandelen in eigendom toebehoren aan dezelfde persoon of personen.

3. Ter zake van dezelfde zeerechtelijke vordering kan slechts eenmaal op een schip beslag worden gelegd door dezelfde schuldeiser en kan slechts eenmaal een borgtocht of andere zekerheid worden gesteld; (...)

4. Wanneer in geval van rompbewrachtiging van een schip de rompbewrachtiger en niet de eigenaar aansprakelijk is voor een zeerechtelijke vordering ter zake van het schip, kan de schuldeiser op dit schip of op ieder ander schip van de bevrachter beslag leggen met inachtneming van de bepalingen van dit verdrag, doch op geen ander schip van de eigenaar kan beslag worden gelegd terzake van deze zeerechtelijke vordering.

(...)

Artikel 9

Niets in dit verdrag mag geacht worden een vorderingsrecht te scheppen dat, afgezien van de bepalingen van dit verdrag, niet zou bestaan volgens de wet die het gerecht, bij hetwelk het geding aanhangig is, moet toepassen.

Deze reconstructie, *anno* 1951, toont aan dat er van een algemeen beginsel van recht op beslag op het “schip waarop de vordering betrekking heeft” absoluut geen sprake is. Die woorden komen slechts voor om te verduidelijken op welke andere schepen beslag kan worden gelegd, in het geval van eigen uitbating, dan wel in geval van rompbevrachting.

Aan die teksten zullen twee wijzigingen worden gebracht.

28. Vooreerst de toevoeging van de derde component, de “iemand anders die instaat”.

De Nederlandse delegatie had, ter voorbereiding van de conferentie van Napels (1951) een voorstel tot toevoeging ingediend aan de tot dan weerhouden tekst van “*sistership*” in geval van rompbevrachting (op dat ogenblik genummerd als 3.(V))³⁶.

La disposition qui précède s'applique à tous les cas où une personne autre que le véritable propriétaire, est tenue d'une créance maritime.

In de bij dat voorstel geschreven nota was melding gemaakt van het feit dat, naar Nederlands recht, bijvoorbeeld in geval aanvaring of van hulp en berging, de debiteur van de vordering niet de geregistreerde eigenaar was, maar wel diegene die de kapitein had aangesteld.

Professor Loeff verdedigde die toevoeging namens de Nederlandse delegatie op de conferentie als volgt:

(...)

Under the law of the Netherlands, the man who is responsible for any claim – at any rate any maritime claim and for other claims also – is not the legal owner as such; he is what we call the man who appoints the captain.

Ook naar Engels recht is het feit van de aanstelling van de kapitein bepalend voor wie aansprakelijk is voor de gevolgen die voortvloeien uit de functie van de kapitein. Het instrument om die verantwoordelijkheid, in voorkomend geval, door te schuiven naar de bevrachter die de rol van aansteller overneemt, is het contract van rompbevrachting. Een *bareboat*-bevrachting behoort in beginsel te worden geregistreerd in publiek toegankelijke registers, gelet op de gevolgen van die verschuiving van aansprakelijkheid voor de schuldeisers, met diegene die beslag wil leggen op de eerste rij!

Het punt dat de Nederlandse delegatie, zeer terecht, wilde maken, is te wijzen op het feit dat die verschuiving van aansprakelijkheid in andere rechtstelsels niet noodzakelijk gebeurt op basis van een geregistreerd contract.

29. Professor Loeff kende als geen andere de verschillende maritieme wetgevingen en wist vanzelfsprekend dat verge-

lijkbare aansprakelijkheidsverschuivingen, zoals die naar de Nederlandse “*reder*” als “*the man who appoints the captain*”, ook gebeurt in andere landen, zoals die van de Franse “*armateur*”.

De voorgestelde toevoeging was louter preciserend ter verduidelijking van het antwoord op de vraag op welke andere schepen beslag kon worden gelegd, wanneer iemand anders dan de scheepseigenaar (rompbevrachter of reder) de persoonlijke aansprakelijkheid droeg.

Maar indien men hem *mutatis mutandis* had gevraagd om die opmerking te formuleren naar aanleiding van een Nederlands wetsontwerp, dan had die Nederlandse versie van het laatste lid van ons artikel 1469, § 2 Ger.W. er ongetwijfeld als volgt uitgezien.

De voorgaande alinea is eveneens van toepassing op alle gevallen waarin een ander dan de eigenaar, omdat hij de kapitein aanstelde, aansprakelijk is voor een zeerechtelijke vordering.

De niet onderlijnde tekst is de Nederlandse vertaling van de laatste alinea van artikel 3, (4) van de beslagconventie die overeenstemt met het laatste lid van ons artikel 1469, § 2 Ger.W. De onderlijnde toevoeging is overgenomen uit de verduidelijking van Prof. Loeff, in 1951.

De verdere interventies genoteerd op de bladzijden waarnaar verwezen in de laatst vermelde voetnoot hebben met de Nederlandse toevoeging en de verduidelijking van Loeff niets te maken. Zij betreffen hoofdzakelijk een opmerking van Prof. Berlingieri, die problemen had met de al dan niet beschikbaarheid van openbare registers van bevrachtingen met overgave van rederschap.

Bijgevolg wordt de door Nederland voorgestelde toevoeging, zoals gebruikelijk, op voorstel van de voorzitter naar de redactiecommissie doorgeschoven. Einde verhaal.

30. Onze beschouwingen met betrekking tot de toevoeging van deze paragraaf zijn als volgt:

Het is alleszins verkeerd om een verduidelijkende precisering op een uitzonderingsbepaling te verheffen tot een basisregel.

Het gebrek aan verdere informatie uit de voorbereidende werken, die een duidelijker standpunt zouden ondersteunen, laat niet toe de draagwijdte van de woorden “*une personne autre*” (vertaald als “alle gevallen waarin een ander”) te beperken tot de Nederlandse “*reder*”, die Loeff kennelijk slechts als voorbeeld gaf.

Het is evenwel duidelijk dat het Nederlandse initiatief, zoals dat blijkt uit de Nederlandse nota en uit de verduidelijking van Loeff, uitsluitend tot oogmerk had om in Nederland (en

^{36.} *The Travaux Préparatoires of the 1910 Arrest Convention and of the 1952 Arrest Convention*, uitgave Comité Maritime International, 1997, p. 337-343.

in de vergelijkbare rechtssystemen) de mogelijkheid tot beslag op zusterschepen niet te beperken tot het Engelse geval van rompbevrachting, maar om die mogelijkheid uit te breiden naar zusterschepen van Nederlandse “reders” en vergelijkbare scheepsuitbaters in andere rechtssystemen.

Naar onze mening kan wel met zekerheid worden gesteld dat de hoger verduidelijkte verschuiving van aansprakelijkheid naar zusterschepen van andere dan geregistreerde eigenaars en rompbevrachters van “het schip waarop de vordering betrekking heeft” naar de geest van de makers van de beslagconventie slechts toepassing vindt voor schulden die gemaakt worden door iemand die het schip op welke wijze ook verbindt wegens de uitbating van dat schip³⁷.

Vermits het begrip “het schip waarop de vordering betrekking heeft” in de beslagconventie geen andere rol speelt dan in functie van die verschuiving van aansprakelijkheid, en *ditto* beslagbaarheid van zusterschepen, is het verkeerd om aan dat begrip een betekenis te geven die abstractie maakt van de identiteit van de persoon die het voorwerp uitmaakt van die aansprakelijkheidsverschuiving.

Dat is het standpunt ingenomen door de Hoge Raad in de zaak *Constanza M*³⁸.

Of, uitgedrukt in een slagzin in de stijl van die van het besproken arrest:

Het is **uit den boze** om “de andere persoon” buiten de kring van de scheepsuitbating aan te wijzen.

Wij menen bijgevolg dat een handelaar in bunkers, die geen bestelling ontving van een scheepseigenaar, reder, bevrachter of andere gebruiker van een zeeschip, bezwaarlijk als titularis van een zeevordering kan worden aanvaard, zelfs al heeft zijn vordering betrekking op een levering aan dat schip.

Men kan onmogelijk verdedigen, in een hypothese van een keten van vier leveranciers van bunkers waarbij alle vier in falen worden verklaard wegens een crisis die de sector treft, dat elk van die vier curatoren (of respectievelijke pandhoudende schuldeisers) zouden beschikken over een recht op beslag op het geleverde schip, zodat die scheepseigenaar tot viervoudige betaling gehouden zou zijn.

31. Ook het artikel 9 van de beslagconventie heeft het voorwerp uitgemaakt van bespreking. Dat artikel heeft op de conferentie van Napels zelfs een wijziging ondergaan. De uit de voorbereidende werken beschikbare informatie voor dat

artikel 9 bedraagt welgeteld twee en een halve bladzijden, grotendeels ingevuld door de teksten zelf³⁹.

Het verslag van het Internationale CMI-Subcomité aan de CMI-Conferentie van Napels (1951) bevat met betrekking tot dat artikel, toen genummerd 11, de volgende verduidelijking:

Le but de cet article est d'affirmer avec la plus grande netteté que la convention ne crée aucun droit nouveau, ou, en d'autres termes, n'organise aucun droit à une action qui n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige. Cependant, la convention élargit le droit de saisie sous l'empire de la loi anglaise dans un certain nombre de cas qui, actuellement, donnent ouverture à une action, mais sans le droit de saisir.

Duidelijker kan niet: geen enkele uitbreiding van bestaande rechten, met dien verstande dat de beslagconventie de mogelijkheid tot beslag in het Engels recht uitbreidt naar *maritime claims*, waarvoor voordien geen mogelijkheid tot beslag bestond.

Op te merken valt dat de Franse tekst, waarvan de vertaling hoger werd geciteerd onder randnr. 27, verschilt van de Engelse tekst, die als volgt luidt:

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which has seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens.

In de redactiecommissie werd dat verschil weggewerkt, door de Franse tekst op te splitsen in twee paragrafen, waarvan de eerste doelt op de vorderingsrechten en de tweede op de zakelijke rechten.

Onze Noorderburen vertaalden dat als volgt:

Niets in dit verdrag mag geacht worden een vorderingsrecht te scheppen dat, afgezien van de bepalingen van dit verdrag, niet zou bestaan volgens de wet die het gerecht, bij hetwelk het geding aanhangig is, moet toepassen.

*Dit verdrag mag niet worden uitgelegd als zou het zakelijke rechten scheppen die niet hun bestaan ontleenen aan de hierboven bedoelde wet of aan het verdrag betreffende de vorderingen op schepen en de scheepshypotheken, indien dit van toepassing is*⁴⁰.

³⁷ M.H. Claringbould stelt dat met de “ieder ander persoon” alleen de Nederlandse reder en buitenlandse equivalenten van de Nederlandse reder, en niet bv. ook de tijd- of reisbevrachter zijn beoogd. M.H. Claringbould, “Arrest of Ships/2”, *The Netherlands* 1986, p. 30 *et seq.*; M.H. CLARINGBOULD en C.J.H. Baron VAN LYNDEN, “Enige aantekeningen bij het Verdrag conservatoir beslag op zeeschepen”, *NJB* 1986, p. 837 *et seq.*

³⁸ Hoge Raad 9 december 2011 (“Constanza M”), *Eur. Vervoer* 2012, 24.

³⁹ *The Travaux Préparatoires of the 1910 Arrest Convention and of the 1952 Arrest Convention*, uitgave Comité Maritime International, 1997, p. 451-453.

⁴⁰ www.wetten.overheid.nl/BWBV0004856/1983-07-20. Het is opmerkelijk dat de Nederlandse vertalers ervoor hebben geopteerd omdat artikel opgesplitst te vertalen terwijl de website slechts de Engelse versie van de beslagconventie vermeldt.

Het laatst genoteerde commentaar is het antwoord van M. Miller namens het Verenigd Koninkrijk op een uiterst complexe vraag, zoals slechts Duitse hypotheekspecialisten die kunnen formuleren, gesteld door de Duitse delegatie op 5 mei 1952 op de Diplomatieke Conferentie waar dat artikel vervolgens definitief werd aanvaard “*without discussion*”.

Zijn antwoord is in het Frans als volgt genoteerd:

*c) la convention ne crée aucun lien maritime nouveau. S’il existe un doute à ce sujet, un alinéa pourrait être ajouté. La convention ne donne pas de droit de suite*⁴¹.

V. BESLUIT

Het is, met alle respect voor de rechtscolleges die dat blijven herhalen, voor ons volstrekt onbegrijpelijk hoe de beslagconventie en haar voorbereidende werken kunnen worden aangegrepen om te beweren dat de makers van dat verdrag een nieuw recht op verhaal of zekerheid, van welke aard ook, hebben willen inrichten.

De makers van de beslagconventie hebben nooit de bedoeling gehad om de verhaalbaarheid van vorderingen op schepen te wijzigen, onder geen enkel rechtsstelsel. Zij hebben dat niet alleen in de definitie van het woord “beslag” (art. 1, (2)) en in artikel 9 van de beslagconventie duidelijk verwoord, maar tijdens de voorbereidende werken ook herhaaldelijk bevestigd.

Het hof van beroep te Gent handhaaft het standpunt dat de beslagconventie een recht op beslag verschaft op het schip waarop de zeevordering betrekking heeft en dat de identiteit van de debiteur daarbij irrelevant is. Uit dat recht op beslag leidt het hof af dat de titularis van de zeevordering recht heeft op verhaal op het schip en bijgevolg op een zekerheid voor die vordering. Daardoor miskent dat hof de doelgebonden definitie van het beslag, zoals bepaald in artikel 1, (2), *juncto* artikel 9 van de beslagconventie. Dat laatste artikel bepaalt dat het recht waarvoor beslag wordt toegestaan, of dat recht nu zakelijk van aard is en om die reden het schip zelf treft, dan wel persoonlijk van aard is en het schip treft omdat het deel uitmaakt van het patrimonium van de debi-

teur, moet worden beoordeeld door de bodemrechter, op grond van het door die rechter toe te passen recht.

De oplossing gegeven door het hof van beroep te Antwerpen daarentegen is geheel conform aan de beslagconventie:

- als beslagrechter spreekt het zich niet uit over de rechten ten gronde, inzonderheid wat betreft de verhaalbaarheid van de vordering op het schip;
- het hof beslist dat het kantonement, waarbij de gekantonneerde gelden in de plaats komen van het schip in afwachting van de beslissing van de bevoegde bodemrechter, een genoegzame zekerheid vormt.

De enige bemerking die we bij die oplossing formuleren, is dat kantonement een stroeve zekerheid is. Het veronderstelt een immobilisatie van middelen. In de handel is geld een werkmiddel, en in de internationale praktijk van het scheepsbeslag is het dan ook gebruikelijk dat handlichting wordt verleend tegen een persoonlijke zekerheid van hetzij een bank, hetzij een verzekeraar⁴². Dat laat verdere circulatie van het geld toe.

Dat verplaatst de discussie naar de bewoording van dergelijke garantie. In het licht van de analyse die we maakten, dient de te verstrekken zekerheid betaling te waarborgen van elke uitspraak van de bevoegde rechter die vaststelt dat de begunstigde beschikt over een recht dat op het schip (*mutatis mutandis* op de gekantonneerde gelden) kan worden verhaald.

^{41.} *The Travaux Préparatoires of the 1910 Arrest Convention and of the 1952 Arrest Convention*, uitgave Comité Maritime International, 1997, p. 453.

^{42.} Doorgaans is dat de P&I Club van de reder, de onderlinge verzekeringsmaatschappij die een deel van zijn aansprakelijkheden dekt.