

**ONDERZOEK VAN DE ONDOELTREFFENDHEID VAN DE  
SCHEEPHYPOTHEEK**

**Achtergrondnota ter voorbereiding van  
het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet**

**door  
Prof. Benoît Goemans**

**25 mei 2007**

## INHOUD

<b><u>1. PROBLEEMSTELLING</u></b> .....	4
<b><u>2. HETBELANG VAN DE SCHEEPHYPOTHEEK, HET NUT VAN EEN DOELTREFFEND STELSEL</u></b> .....	4
<b><u>3. DE OORZAKEN VAN DE ONDOELTREFFENDHEID VAN DE SCHEEPHYPOTHEEK</u></b> .....	5
<b><u>3.1. DE TALRIJKE EN ONZICHTBARE VOORRECHTEN</u></b> .....	5
<b><u>3.2. DE ONCONTROLEERBAARHEID VAN DE VORDERINGEN</u></b> .....	5
<b><u>3.3. DE ONZEKERHEID OVER DE RANGREGELING VAN DE SCHULDEISERS DIE ZAL WORDEN TOEGEPAST IN GEVAL VAN SAMENLOOP VAN SCHULDEISERS</u></b> .....	6
<b><u>3.4. DE ONDOELTREFFENDE PROCEDURE VAN UITWINNING</u></b> .....	6
3.4.1. VOORAFGAANDELIJKE VEREISTE VOOR HET UITVOEREND BESLAG: HET BEKOMEN VAN EEN UITVOERBARE TITEL .....	6
3.4.2. TALRIJKE BETEKENINGEN EN LANGDURIGE PROCEDURE .....	7
3.4.3. DE VERKOOP NA HOGER BOD .....	7
3.4.4. DE VERKOOP PER HANDOPSTEKEN .....	8
<b><u>4. MOGELIJKE OPLOSSINGEN</u></b> .....	8
<b><u>4.1. PUBLICITEITSVERPLICHTING VAN BEVOORRECHTE VORDERINGEN, OF , DE KORTERE UITDOVINGSTERMIJN VAN HET VERDRAG VAN 1993</u></b> .....	8
<b><u>4.2. CONTROLE OP VORDERINGEN</u></b> .....	11
<b><u>4.3. DE ZUIVERING VAN DE SCHULDEN ENKEL BIJ GEDWONGEN VERKOOP IN EEN STAAT PARTIJ BIJ HET VERDRAG VAN 1993</u></b> .....	11
<b><u>4.4. EEN UITWINNINGSPROCEDURE DIE AANSLUIT BIJ DE REALITEIT EN DE NOODWENDIGHEDEN VAN DE KOOPVAARDIJ</u></b> .....	12
4.4.1. DE GEDWONGEN VERKOOP <i>PENDENTE LITE</i> .....	13

4.4.1.1. <i>ENGELAND EN WALES</i> .....	13
4.4.1.2. <i>SINGAPORE</i> .....	14
4.4.1.3. <i>ZUID-AFRIKA</i> .....	15
4.4.1.4. <i>VOORSTEL VAN HERZIENING</i> .....	15
4.4.2. <i>VEREENVOUDIGING VAN DE KENNISGEVINGEN</i> .....	15
4.4.3. <i>DE TOETSING VAN DE BIEDING AAN DE VOORAFGAANDELIJKE WAARDBEPALING EN DE VERMINDERING VAN DE BETEKENINGEN</i> .....	16
4.4.3.1. <i>ENGELAND, WALES, ZUID-AFRIKA EN SINGAPORE</i> .....	16
4.4.3.2. <i>VOORSTEL VAN HERZIENING</i> .....	16
4.4.4. <i>DE SCHRIFTELIJKE BIEDING</i> .....	18
4.4.4.1 <i>ENGELAND, WALES, ZUID-AFRIKA, SINGAPORE</i> .....	18
4.4.4.2. <i>VOORSTEL VAN HERZIENING</i> .....	18
<b><u>5. BESLUITEN EN AANBEVELINGEN</u></b> .....	18
<b><u>5.1. HET INDIJKEN VAN DE AANTASTING VAN DE HYPOTHEEK DOOR TE VEEL ONGEKENDE VOORRECHTEN</u></b> .....	18
<b><u>5.2. ZEKERHEID AAN DE HYPOTHECAIRE SCHULDEISER OVER HET RECHT DAT VAN TOEPASSING ZAL ZIJN OP DE RANGREGELING TUSSEN SCHULDEISERS</u></b> .....	18
<b><u>5.3. BETERE CONTROLE OVER DE INGEDIENDE SCHULDVORDERINGEN</u></b> .....	19
<b><u>5.4. VERKORTEN EN GOEDKOPER MAKEN VAN DE UITWINNINGSPROCEDURE EN AANPASSEN AAN DE REALITEIT VAN DE KOOPVAARDIJ</u></b> .....	19

## **1. PROBLEEMSTELLING**

De hypotheek op een zeeschip strekt ertoe zekerheid te verschaffen aan de kredietgever door hem het schip in bezitloos pand te geven.

Deze pandvestiging mist, om drie redenen, de beoogde zekerheid.

Door de talrijke vorderingen die primeren op de hypotheek blijft er van de te verdelen opbrengst van de gedwongen verkoop weinig over voor de hypothecaire schuldeiser.

Voorts, doordat de uitwinningsprocedure ondoeltreffend is, is deze procedure duur en traag. Het verloop van de tijd vermindert de waarde van het onderpand en doet de kosten voor het behoud van dat onderpand stijgen.

Ten slotte, is er voor de schuldeiser, die naar Belgisch recht een hypotheek vestigt, grote onzekerheid over het recht dat in den vreemde zal worden toegepast bij de vereffening en verdeling van de prijs van de gedwongen verkoop van het schip waarop hij een hypotheek heeft gevestigd.

## **2. HET BELANG VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEK, HET NUT VAN EEN DOELTREFFEND STELSEL**

Gelet op de zeer hoge verwervingskost van zeeschepen, is de zeescheepvaart een bijzonder kapitaalsintensieve activiteit. De omvang van de intresten op de lening aangegaan voor de verwerving van het schip speelt dan ook een doorslaggevende rol voor het rendement van dat schip. Bepalend is dus de intrestvoet die de kredietverlener zal aanrekenen aan de scheepseigenaar. Op zijn beurt wordt die intrestvoet, onder meer, bepaald in functie van de terugbetalingzekerheid die aan de schuldeiser kan gegeven worden. Niet alleen beïnvloedt de terugbetalingzekerheid de intrestvoet die van toepassing is op de geleende som, het is ook bepalend voor de verhouding van het krediet tegenover de waarde van het schip. Hoe hoger de zekerheid, hoe meer krediet er kan toegekend worden. Dus hoe groter die zekerheid, hoe groter de bedrijvigheid van een scheepseigenaar kan zijn met hetzelfde eigen vermogen.

Consultaties zullen moeten uitwijzen welk het impact is van een nieuwe regeling op de rederij-activiteit, op de invlagging, op de aktiviteit van de scheepsfinanciering in België, op de maritiemrechtelijke cluster en op de havenbelangen.

### **3. DE OORZAKEN VAN DE ONDOELTREFFENDHEID VAN DE SCHEEPSHYPOTHEEK**

#### **3.1. DE TALRIJKE EN ONZICHTBARE VOORRECHTEN**

De maritieme voorrechten, die op de maritieme hypotheek primeren<sup>1</sup>, ontstaan zonder publiciteitsvereisten.

De maritieme voorrechten onderscheiden zich hier niet van de voorrechten naar gemeen recht, ware het niet dat talrijke vorderingen eigen aan de exploitatie van het schip een aanzienlijk deel van de verkoopsopbrengst kunnen opsorpen. En dat is, praktisch gesproken, anders dan de voorrechten naar gemeen recht.<sup>2</sup> Dus, daar de voorrechten een veel groter impact hebben op de te verdelen verkoopsopbrengst van een zeeschip, dan de voorrechten naar gemeen recht op de verkoopsopbrengst van een onroerend goed, stelt het occulte karakter van de scheepsvoorrechten zich veel scherper.

De wetgever van 1928<sup>3</sup> en de opstellers van het Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regels in zake maritieme voorrechten en hypotheek, gedaan te Brussel, op 10 april 1926, waren daar niet onwetend over. Daarom dooft het bevoorrechte karakter van een vordering uit door verloop van 1 jaar.<sup>4</sup> De wet stelt niet duidelijk hoe deze uitdoving kan vermeden worden, doch dit blijkt impliciet maar duidelijk uit hetzelfde artikel dat bepaalt dat de termijn verlengd wordt tot drie jaar zo de schuldeiser in de Staat waar hij zijn woonplaats of hoofdverblijfplaats het bezwaarde schip niet in beslag heeft kunnen nemen. Daaruit wordt afgeleid dat de uitdoving kan belet worden door bewarend beslag te leggen.<sup>5</sup>

Het bewarende beslag is een wijze van publiciteit, immers het exploit van beslaglegging moet bij de bewaarder der scheepshypotheek worden ingeschreven.<sup>6</sup> Het bewarend beslag is ook een doeltreffende wijze om de voortgang van een verlieslatende activiteit te verhinderen. Echter kunnen bevoorrechte schulden, zeker in geval van verlenging tot drie jaar, erg hoog oplopen en de waarde van de hypotheek vrijwel geheel uithollen.

#### **3.2. DE ONCONTROLEERBAARHEID VAN DE VORDERINGEN**

Het is niet mogelijk behoorlijk het bestaan van de ingediende vorderingen te controleren, omdat

---

<sup>1</sup> Art. 19 Zeewet.

<sup>2</sup> Bk. III, T. XVIII, art. 27 B.W. zoals ingevoegd bij art. I Wet 16 december 1851 over de voorrechten en hypotheek, *B.S.* 22 december 1851. Vergelijk met art. 23 Zeewet.

<sup>3</sup> Hoofdstuk III over de Voorrechten en hypotheek op zeeschepen in de Zeewet werd bij wet van 20 november 1928 (*B.S.* 1-2 juni 1931) ingevoegd, ten einde de Zeewet in overeenstemming te brengen met het o.a. door België geratificeerde Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regels in zake maritieme voorrechten en hypotheek, gedaan te Brussel op 10 april 1926, hierna "Verdrag van 1926", door België geratificeerd op 2 juni 1930. Voor de lijst van de ratificaties en toetredingen, zie Memorandum 2, blz. 16.

<sup>4</sup> Art. 37 Zeewet, art. 9 Verdrag van 1926, *o.c.*

<sup>5</sup> Antwerpen, 28 april 1992, *Eur. Vervoerr.* 1992, 792.

<sup>6</sup> Art. 1472 Ger. Wb.

de debiteur in de procedure van vereffening en verdeling niet aanwezig is. Deze zou nochtans goed geplaatst zijn om na te gaan of de vordering gegrond is en niet door betaling is uitgedoofd.

### **3.3. DE ONZEKERHEID OVER DE RANGREGELING VAN DE SCHULDEISERS DIE ZAL WORDEN TOEGEPAST IN GEVAL VAN SAMENLOOP VAN SCHULDEISERS**

Alle pogingen tot eenmaking ten spijt, gelden in diverse landen waar het gehypothekeerde schip zich mogelijks zal bevinden, en mogelijks zal uitgewonnen worden, zeer verschillende rangregelingen.

Deze onzekerheid tast natuurlijk significant de waarde van de hypotheek aan.

Het is zonder meer duidelijk dat dit in de eerste plaats het gevolg is van de bestemming van een schip: reizen. Toch dient te worden onderzocht of, door wetgevend ingrijpen, de zekerheid van de hypothecaire schuldeiser niet kan verbeterd worden.

### **3.4. DE ONDOELTREFFENDE PROCEDURE VAN UITWINNING**

#### **3.4.1. VOORAFGAANDELIJKE VEREISTE VOOR HET UITVOEREND BESLAG: HET BEKOMEN VAN EEN UITVOERBARE TITEL**

Vooraleer tot uitvoerend beslag te kunnen overgaan, dient men, bij toepassing van artikel 1494 Ger. Wb. te beschikken over een uitvoerbare titel.

De praktijk wijst uit dat de scheepseigenaar van een uit te winnen schip vaak gevestigd is in landen waar België geen verdrag mee heeft afgesloten dat de erkenning en uitvoering van vreemde vonnissen regelt.

De praktijk wijst evenzeer uit dat dergelijke scheepseigenaars gevestigd zijn in een ander werelddeel, zodat, bij toepassing van artikel 55 Ger. Wb., de afstandstermijn van 80 dagen geldt.

De normale dagvaardingstermijn van 8 dagen<sup>7</sup> wordt dus, bij toepassing van artikel 55 Ger. Wb. (*juncto* artikel 707 Ger. Wb.), verlengd met 80 dagen<sup>8</sup>. De vroegst mogelijke inleidende zitting, is dus 88 dagen na de betekening van de dagvaarding.

---

<sup>7</sup> Art. 707 Ger. Wb.

<sup>8</sup> Men zou hiertegen kunnen inbrengen dat door de betekening aan de kapitein, hetgeen algemeen aanvaard wordt als zijnde een betekening gedaan aan de scheepseigenaar (SMEESTERS, C. & WINKELMOLEN, G., *Droit maritime et Droit fluvial*, Larcier, Bruxelles, 1929, n° 169), de afstandstermijnen van art. 55 Ger. Wb. vermeden worden. Maar, in een insolventiescenario, doet het zich voor dat de kapitein het schip verlaten heeft op het ogenblik dat men betekent. Ook zou men zich kunnen beroepen op artikel 708 Ger. Wb. Ofschoon er nog twijfel over kan bestaan of er voldaan is aan het spoedeisende karakter in de zin van dat artikel, is het wel zo dat de Voorzitters, bewust van het archaische karakter van artikel 55 Ger. Wb., soepel een verkorting toestaan. Maar dit baat niet. Hoewel de wet het niet voorziet, kijkt de rechter, aan wie gevraagd wordt bij verstek uitspraak te doen, na, of de ontvangstmelding van de dagvaarding is teruggekomen. Binnen verkorte termijnen is deze kaart zelden teruggekomen. Bovendien is het verzoek bij toepassing van artikel 708 een nodeloze verzwaring van de procedure.

In de hypothese dat al in dit stadium de scheepseigenaar verstek laat gaan, kan de zaak op die zitting bij verstek behandeld worden. Ongeveer 14 dagen later kan het vonnis verwacht worden.

Dit vonnis is niet noodzakelijk bij voorraad uitvoerbaar. Indien het niet uitvoerbaar bij voorraad is verklaard, dan dient dit vonnis te worden betekend en moet het verstrijken van de verzetstermijn worden afgewacht.

Deze verzetstermijn, die ingaat daags na de betekening van het vonnis, bedraagt één maand,<sup>9</sup> wederom te verlengen met 80 dagen.<sup>10</sup>

In deze hypothese verlopen er dus 182 dagen, vooraleer aan de procedure van het uitvoerend beslag kan begonnen worden.

Er zijn natuurlijk hypothesen te bedenken waarbij het sneller gaat, maar het kan ook nog trager verlopen.

#### 3.4.2. TALRIJKE BETEKENINGEN EN LANGDURIGE PROCEDURE

Tussen het verstrijken van de verzetstermijn (desgevallend van de beroepstermijn) en de betekening van de opheffing van het beslag aan de Scheepvaartpolitie, verstrijken er ongeveer 100 dagen.<sup>11</sup> En er dienen onder andere vier aanzeggingen of betekeningen te worden gedaan aan de kapitein, de schuldenaar en de scheepseigenaar.<sup>12</sup> Er moeten twee betekeningen gedaan worden aan elk van de ingeschreven schuldeisers.<sup>13</sup> Algauw moet men op die manier meer dan 50 betekeningen doen.

#### 3.4.3. DE VERKOOP NA HOGER BOD

Artikel 1556 voorziet dat éénieder het recht heeft, na de verkoop, een hoger bod uit te brengen. Dit hoger bod geeft aanleiding tot een tweede koopdag.

---

<sup>9</sup> Art. 1048 Ger. Wb.

<sup>10</sup> Art. 55 Ger. Wb.

<sup>11</sup> Bevel art. 1499 *juncto* 1545 Ger. Wb., exploit uitvoerend beslag, art. 1499 Ger. Wb. Dit beslagexploit dient krachtens artikel 1552 Ger. Wb. ter inschrijving worden aangeboden aan de bewaarder van de scheepshypotheek. Echter kan dit niet gebeuren dan wanneer de gerechtsdeurwaarder het beslagexploit teruggekregen heeft van de registratie. Twee dagen verstrijken. Bij toepassing van artikel 1553 Ger. Wb. dient een verzoekschrift te worden aangeboden tot aanstelling van een ambtenaar die met de verkoop zal worden belast.

Vervolgens dienen

- de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt,
- de eigenaar van het schip indien hij niet de schuldenaar is,
- de ingeschreven en verzetdoende schuldeisers

te worden aangemaand om kennis te nemen van de algemene verkoopvoorwaarden

<sup>12</sup> Het bevel voorzien in art. 1499 *juncto* art. 1545 Ger. Wb., de betekening voorzien in art. 1549 Ger. Wb.; de betekening van het uitvoerend beslag conform art. 1550 Ger. Wb.; betekening van het uittreksel van de akte van toewijzing bij toepassing van art. 1557 Ger. Wb.

<sup>13</sup> Artt. 1555 en 1557 Ger. Wb.

Daar geweten is dat men gemakkelijk een tweede koopdag kan uitlokken, en die er in de praktijk ook komt, wordt er weinig geboden op de eerste koopdag, wetende dat het toch een maat voor niets is. Echte belangstellenden komen zelfs niet naar de eerste koopdag. De eerste koopdag is dus een nutteloze maar verplichte stap.

#### 3.4.4. DE VERKOOP PER HANDOPSTEKEN

Kenmerkend is ook de verkoop per handopsteken. De veiling per handopsteken, kan voor een voorwerp waar sentiment een rol speelt in de wil om het te verwerven, een verhogend effect hebben op de veilingprijs. Voor de verkoop van een koopvaardijship heeft de veiling per handopsteken noodzakelijk een prijsverlagend effect, vergeleken met de bieding onder gesloten omslag. Voor de aankoop van een koopvaardijship stelt de gegadigde op voorhand zijn maximumprijs vast, hij gaat er niet boven (de vertegenwoordiger heeft daar doorgaans ook geen mandaat voor), maar, hij zal ook niet hoger bieden dan nodig.

De verkoop per handopsteken heeft, voor een zeeschip, een zeer groot praktisch nadeel gelet op het feit dat belangstellenden van over heel de wereld de verplaatsing moeten doen, of, een vertegenwoordiger aanstellen, voor deze toch wel delicate zending. Het bieden per handopsteken vergt ervaring en techniek en het kan moeilijk zijn om vanuit andere werelddelen ter plaatse iemand te vinden die hiervoor over de nodige expertise beschikt. De succesvolle buitenlandse regelingen voorzien in een bieding per gesloten omslag. (Infra, 4.4.4.)

## **4. MOGELIJKE OPLOSSINGEN**

### **4.1. PUBLICITEITSVERPLICHTING VAN BEVOORRECHTE VORDERINGEN, OF, DE KORTERE UITDOVINGSTERMIJN VAN HET VERDRAG VAN 1993**

Talrijke niet zichtbare voorrechten, die primeren op de hypotheek, tasten de waarde van deze laatste aan. (Supra, 3.1)

Een oplossing zou kunnen zijn dat zo een beslag niet mogelijk is geweest, een kennisgeving zou moeten geschieden binnen het jaar te rekenen van het ontstaan van de vordering, ten einde het voorrecht te bewaren. Artikel 9 van het Verdrag van 1926 laat de nationale wetgever toe bijkomende uitdovingsgronden te bepalen. De regel zou met omzichtigheid moeten worden ingevoegd en na afweging van alle mogelijke effecten. Immers, verslaggever heeft een dergelijke regeling bij rechtsvergelijkend onderzoek niet aangetroffen in andere landen.

Als alternatieve oplossing, zou men de verlenging van de termijn tot drie jaar die thans geldt, in het geval een beslaglegging niet mogelijk is in de staat van de woonplaats van de schuldeiser,<sup>14</sup> kunnen afschaffen. Deze verlenging is facultatief voorzien in artikel 9 laatste par. van het Verdrag van 1926.

---

<sup>14</sup> Art. 37 Zeewet.



Indien er voor geopteerd wordt om het Verdrag over de maritieme voorrechten en hypotheeken, gedaan te Genève op 6 mei 1993 te ratificeren, dan is een dergelijke wettelijke regeling niet mogelijk, aangezien de nationale wetgever krachtens dat Verdrag niet de vrijheid behoudt de uitdovingstermijn anders te regelen, dan zoals in dat Verdrag bepaald is.<sup>15</sup> Maar in dat Verdrag van 1993 is de verlenging, indien de schuldeiser geen beslag kon leggen op het schip niet voorzien: het voorrecht dooft uit na 1 jaar, tenzij bewarend beslag is gelegd of een uitvoeringsmaatregel is genomen.<sup>16</sup> Deze regeling is een verbetering tegenover de huidige.

Vooraleer te kiezen voor het Verdrag van 1993 moet worden nagegaan welke andere gevolgen deze bekrachtiging met zich meebrengt, en, of deze wenselijk zijn. Zo ze niet wenselijk zijn, dan rijst de vraag of deze niet of minder gewenste gevolgen opwegen tegen de voordelen van de ratificatie.

Naast het feit dat de toetreding tot het Verdrag van 1993 bepaalde knelpunten geheel of gedeeltelijk oplost, zou deze bekrachtiging ook de opheffing betekenen van bepaalde voorrechten die op de hypotheek primeren. Is dit wenselijk of niet?

Het voornaamste voorrecht dat zou verdwijnen is dat van artikel 23 § I, 5° Zeewet<sup>17</sup>:

*“De schuldvorderingen voortspruitende uit overeenkomsten of handelingen, door den kapitein krachtens zijn wettelijke bevoegdheden buiten de thuishaven gesloten of verricht en noodzakelijk tot het behoud van het schip of tot de voortzetting der reis, onverschillig of de kapitein al dan niet terzelfder tijd eigenaar is van het schip en of de schuldvordering de zijne is dan wel die van leveranciers, herstellere, geldschietere of andere contractanten.”*

Terwijl artikel 4 – 1. van het Verdrag van 1993 als volgt luidt:

*“Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel:  
(...)  
(e) claims based on tort arising out of physical loss or damage caused by the operation of the vessel other than loss of or damage to cargo, containers and passengers’ effects carried on the vessel.”*

(Onderlijning toegevoegd)

De inperking van dit voorrecht lijkt voor het expertenteam aanvaardbaar. Hieronder worden echter twee onwenselijke neveneffecten aangeduid samen met mogelijke wetgevende maatregelen die deze onwenselijke neveneffecten zouden vermijden.

---

<sup>15</sup> Art. 9.

<sup>16</sup> Art. 9 Verdrag van 1993, *o.c.*

<sup>17</sup> De overeenstemmende bepaling in het Verdrag van 1926 is art. 2.5°.

In de hypothese van een ongeval zoals zich in februari 1987 voordeed met de “Herald of Free Enterprise” voor de kust van Zeebrugge, zou de nieuwe regelgeving voor gevolg hebben, in geval van een samenloop van schuldeisers tegen de scheepseigenaar, dat de vordering van de passagiers voor het verlies van hun personenwagens aan boord van het schip, niet bevoorrecht zou zijn. Het komt de verslaggever voor dat een dergelijk effect niet wenselijk is. Dit kan echter opgelost worden door te voorzien in een rechtstreekse vordering op de aansprakelijkheidsverzekeraar van de scheepseigenaar en/of zeevervoerder vergezeld van een verzekeringsplicht hoofdens de scheepseigenaar/zeevervoerder voor elk passagiersvervoer van en naar een Belgische haven. Dit zou meer waarborgen bieden voor de passagiers. En, het zou geen meerkost betekenen voor de uitbating van het passagierschip, immers, reders verzekeren zich daar in praktijk in ieder geval voor. En, zo dat niet mocht zijn, dan is er een daadwerkelijk probleem dat regelgevend ingrijpen vereist.

Het zal noodzakelijk zijn de ontwikkelingen op te volgen van de Europese wetgeving en er rekening mee houden. Inzonderheid wordt hier gedacht aan het derde pakket wetgeving ten behoeve van de maritieme veiligheid in de Europese Unie (“Erika III”).<sup>18</sup>

Een ander neveneffect is dat door de inkrimping van dit voorrecht, de ladingbelanghebbende mogelijkheden van bewarend beslag verliest in geval van vervreemding van het schip. Inderdaad, bij arrest van 27 maart 2003 besliste het Hof van Cassatie<sup>19</sup> dat een bewarend beslag voor een vordering ontstaan vóór de eigendomsoverdracht niet geldig is, tenzij aan de vordering een volgrecht op het schip verbonden is.

Het Verdrag van 1993 laat niet toe dat door de interne wetgeving van verdragsstaten voorrechten worden gecreëerd die primeren op de hypotheek. Maar, er mogen wel voorrechten en zeker volgrechten gecreëerd worden, op voorwaarde dat die vorderingen rang nemen ná de hypotheek. Of de vordering rang neemt vóór of na de hypotheek, speelt geen rol voor het beslagrecht.

Consultaties zullen moeten uitwijzen of het opportuun is het Verdrag van 1993 te ratificeren, waarbij het expertenteam zou aanraden dat in de interne wetgeving:

- wordt voorzien in een verzekeringsplicht ter dekking van de aansprakelijkheid tegenover passagiers, voor het vervoer van passagiers van of naar een Belgische haven;
- wordt voorzien dat de passagier beschikt over een rechtstreekse vordering lastens de verzekeraar, onderschrijver van de voornoemde verplichte verzekering;
- alle zeevorderingen in de zin van art. 1468 Ger. Wb.<sup>20</sup> bevoorrecht worden en dat aan deze vorderingen een volgrecht op het schip wordt toegekend, zij het dat deze voorrechten rang nemen ná de hypothecaire vordering.

---

<sup>18</sup> Med. Comm. E. G., 23 november 2005, COM (2005) 585; ontwerp Richtl. Eur. Parl. en Raad E.U. betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars, 2005/0242 (COD).

<sup>19</sup> R.H.A. 2003, p. 6, *Rev. Not.* 2003, *R.D.C.*, 2003, 848.

<sup>20</sup> De overeenstemmende bepaling in het Verdrag voor de eenmaking van sommige regels inzake het bewarend beslag op zeeschepen, gedaan te Brussel op 10 mei 1952, is artikel 1.

## **4.2. CONTROLE OP VORDERINGEN**

Talrijke vorderingen worden aangegeven in de vereffening en verdeling van de opbrengst van de gedwongen verkoop van het schip. Maar door de afwezigheid van het verweer van de scheepseigenaar of de schuldenaar, is het nazicht van die vorderingen, bijzonder moeilijk en onbetrouwbaar. (Supra, 3.2.)

De consultaties zullen moeten uitwijzen welke controlemiddelen hier wenselijk zijn. Voor omvangrijke vorderingen zou bijvoorbeeld een belanghebbende partij een verklaring kunnen eisen van een persoon met een officiële kwalificatie als boekhouder, accountant of revisor. Uit die verklaring zou moeten blijken dat de vordering nog openstaat.

Voor de vordering van de zeelieden is iets dergelijks niet werkbaar.

## **4.3. DE ZUIVERING VAN DE SCHULDEN ENKEL BIJ GEDWONGEN VERKOOP IN EEN STAAT PARTIJ BIJ HET VERDRAG VAN 1993**

De hypothecaire schuldeiser heeft geen zekerheid over de rang die hem zal worden toegekend, daar hij niet weet in welk land en volgens welk recht de rangregeling zal worden beheerst. (Supra, 3.3.)

Een oplossing zou er kunnen in bestaan dat een gedwongen verkoop van een Belgisch zeeschip maar het schip van zijn schulden zuivert indien de rechten van de rang van de hypothecaire schuldeiser eerbiedigd worden conform Belgisch recht of het verdrag waar België partij bij is.

Krachtens de huidige regelgeving, dooft de gedwongen verkoop van het bezwaarde schip de voorrechten en hypotheke uit.<sup>21</sup> Daar men geen onderscheid mag maken waar de wet er geen maakt, is de toestand nu zo dat, gelijk welke gedwongen verkoop, het schip van voorrechten en hypotheke zuivert. Indien de eigendom over het schip in gedwongen verkoop wordt overgedragen, en de rang tussen de schuldeisers geregeld werd op een wijze die de rechtmatige verwachtingen van de hypothecaire schuldeiser volledig miskende, dan is daar niets tegen in te brengen.

In artikel 12 eerste paragraaf, onder de titel “*Effects of forced sale*”, bepaalt het Verdrag van 1993 wat volgt:

*“In the event of the forced sale of the vessel in a State Party, all registered mortgages, ‘hypothèques’ or charges, except those assumed by the purchaser with the consent of the holders and, all liens and other encumbrances of whatsoever nature, shall cease to attach to the vessel, provided that:*

---

<sup>21</sup> Art. 37, 3° Zeewet.

- (a) *at the time of the sale, the vessel is in the area of the jurisdiction of such State;  
and*  
(b) *the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of article 11 and this article.*”

Het artikel 11, waarnaar verwezen, legt een aantal procedurevoorwaarden op voor de gedwongen verkoop.

*A contrario*, is volgens het Verdrag van 1993 het schip niet gezuiverd van alle schulden als de voorwaarden (a) en (b) niet voldaan zijn. Minstens, laat het Verdrag van 1993 de nationale wetgever van de verdragsstaten toe, te bepalen dat, zo aan de voorwaarden niet is voldaan, het schip niet gezuiverd is.

Het probleem kan dus opgelost worden door toe te treden tot het Verdrag van 1993 en een wettelijke regel in te voeren die bepaalt dat het schip maar gezuiverd is, indien voldaan is aan de voorwaarden (a) en (b).

#### **4.4. EEN UITWINNINGSPROCEDURE DIE AANSLUIT BIJ DE REALITEIT EN DE NOODWENDIGHEDEN VAN DE KOOPVAARDIJ**

We onderkennen voornamelijk vier problemen in de huidige procesgang van een gedwongen verkoop.

De eerste is de lange tijd die er verstrijkt vooraleer de procedure van gedwongen verkoop kan worden aangevat omdat een uitvoerbare titel daarvoor noodzakelijk is.

Het tweede probleem is de duurtijd en het groot aantal betekeningen tijdens het uitvoerend beslag.

Het derde probleem is de dubbele koopdag, die een maat voor niets is. Het betekent een groot verlies aan tijd en geld.

Het vierde probleem is de omslachtigheid voor de (buitenlandse) bidders en de onaangepastheid van de verkoop bij handopsteken.

In het licht van deze problemen, is de regelgeving van drie landen onderzocht: Engeland<sup>22</sup>, Zuid-Afrika en Singapore. Inderdaad, na ondervraging van bankiers gespecialiseerd in scheepsfinancieringen en van een Londens solicitor vaak belast met het beheren van uitwinningen van schepen wereldwijd, blijkt dat deze landen bekend zijn voor de doeltreffende gerechtelijke uitwinning van schepen. Deze landen zijn dan ook gegeerde *fori* voor gedwongen verkopen van zeeschepen. Banken wachten tot het uit te winnen schip een haven aandoet in één van die havens, om de procedure aan te vatten. Soms zullen de banken zelfs zekerheid stellen om een bewarend beslag van een andere schuldeiser te lichten in een ongunstig land, om

---

<sup>22</sup> De regelgeving in Engeland, geldt evenzeer in Wales.

aldus het schip toe te laten een gunstig land te bereiken. In België zullen er 282 dagen verstrijken tussen het begin van de procedure en de beschikbaarheid van het schip voor de koper uit de gedwongen verkoop. (Supra, 3.4.1. en 3.4.2.). In Engeland verstrijken er 9 à 10 weken tussen het bewarend beslag en de definitieve toewijzing.<sup>23</sup> In Zuid-Afrika verlopen er twee maanden tussen het bevel tot betalen en de gedwongen verkoop.<sup>24</sup>

#### 4.4.1. DE GEDWONGEN VERKOOP *PENDENTE LITE*

Het eerste probleem volgt uit de toepassing van artikel 1494 Ger. Wb. dat een uitvoerbare titel vereist vooraleer tot uitvoerend beslag te kunnen overgaan.

De onderzochte buitenlandse wetgevingen, met name de Engelse, Zuid-Afrikaanse en Singaporese, voorzien in de mogelijkheid van een gedwongen verkoop *pendente lite* dit is, terwijl de procedure nog hangende is.

##### 4.4.1.1. *ENGELAND EN WALES*

Leidinggevend is de uitspraak van de Engelse Queen's Bench Division in de Admiralty Court van Justice Brandon.<sup>25</sup> Deze rechtbank beoordeelde het verzoek om het zeeschip "Myrto" *pendente lite* gedwongen te verkopen.

In deze beslissing beval de rechter de gedwongen verkoop van de "Myrto" *pendente lite*. Hij motiveerde zijn beslissing met beschouwingen die bijzonder nauw aansluiten bij de praktische realiteit.

*"[...] that continuing costs of maintenance which have to be considered are costs over a period of at least seven months, during which some costs of maintenance will also have to be incurred if physical deterioration of the ship is to be avoided.*

*It would, in my view, be unreasonable to keep the ship under arrest at great expense for even months or more, with the result that, if the bank succeeded in their claim, the amount of their recovery would be reduced by the costs incurred. If the owners were prepared to bear or contribute to those costs for the time being in order to prevent a sale, different considerations may apply. Not surprisingly, however, no offer to do anything of that kind has been made by the owners.*

*As to the interests of the third parties, they will be affected just as much by the prolonged arrest as by a sale *pendente lite*. Indeed they may be less adversely affected by a sale *pendente lite* in that it may possibly relieve them in whole or in part of the costs of discharging their cargo."*<sup>26</sup>

<sup>23</sup> HEWARD, R., "Judicial Sale of Vessels and Priority of Claims", in JONATHAN, L., (ed.), *Maritime Law Handbook*, Den Haag, Londen, Boston, Kluwer Law International, losbladig, England and Wales Part III, 10.

<sup>24</sup> DYASON, J., "Judicial Sale of Vessels and Priority of Claims", in JONATHAN, L., (ed.), *Maritime Law Handbook*, Den Haag, Londen, Boston, Kluwer Law International, losbladig, South Africa, Part III, 6.

<sup>25</sup> The "Myrto" [1977] 2 Lloyd's Rep 243.

<sup>26</sup> The "Myrto", *o.c.*, 261.

De rechter beval de gedwongen verkoop van de “Myrto” *pendente lite*.

In zijn bijdrage in het Maritime Law Handbook vat Heward<sup>27</sup> de beslissing in zake “Myrto” goed samen over de kwestie van de gedwongen verkoop *pendente lite*:

*“The approach of the court is as follows. When a vessel is arrested in respect of a claim, it is the responsibility of the shipowner to provide security for the claim so that the vessel may then be released from arrest. If a shipowner is unable to provide security, that inability will be regarded prima facie as tending to show that the shipowner is insolvent and likely to be unable to pay for the vessel’s continuing outgoings (such as port charges, insurance and watchmen). If the shipowner cannot or does not pay the vessel’s outgoings, the vessel will be regarded as a wasting asset and, upon application by the plaintiff, an order will usually be given that it be sold pendent lite. The plaintiff should demonstrate to the court that he has a claim which is likely to succeed. Most mortgage claims fall into that category. When a writ in rem is served upon a vessel, the defendant shipowner has 14 days in which to enter an acknowledgement of service. As soon as an acknowledgement has been entered, the plaintiff may apply for sale pendent lite. Notice of the application must be given to the defendant shipowner. If no acknowledgement is entered within 14 days, the plaintiff may thereafter apply for a sale order without giving notice to the defendant.”*

De Engelse Civil Procedure Rules bevestigen op wetgevende wijze deze mogelijkheid:

*“An order for sale before judgement may only be made by the Admiralty Judge.”*<sup>28</sup>

#### 4.4.1.2. SINGAPORE

Ook naar het recht van Singapore kan de rechter de gedwongen verkoop *pendente lite* toelaten.

Mits bepaalde voorwaarden, hieronder omschreven, zijn voldaan, zal de rechtbank het verzoek van de schuldeiser inwilligen op grond van het feit dat de handhaving van het bewarend beslag alleen maar het onderpand van de schuldeisers uitholt:

*“The courts will entertain such an application by the plaintiff on the grounds that the vessel is a wasting asset and that to continue the arrest would only increase the cost of maintaining the vessel under arrest and would consequently reduce the quantum of the proceeds of sale that would be available for distribution among the claimants.”*<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> HEWARD, R., “Judicial Sale of Vessels and Priority of Claims”, in JONATHAN, L., (ed.), *Maritime Law Handbook*, Den Haag, London, Boston, Kluwer Law International, losbladig, England and Wales Part III, 1.

<sup>28</sup> 9.3 Section 2D Admiralty Jurisdiction and Proceedings, Practice Direction, Part 61, Civil Procedure Rules.

<sup>29</sup> ARUL, C., “Arrest of Vessels”, in JONATHAN, L., (ed.), *Maritime Law Handbook*, Den Haag, Boston, Kluwer Law International, losbladig, Singapore Part I, 17.

De rechter willigt de eis van gedwongen verkoop *pendente lite* in, wanneer de scheepseigenaar niet verschijnt.

Indien de scheepseigenaar wel verschijnt, dan nog kan de schuldeiser met succes om de gedwongen openbare verkoop van een schip verzoeken, indien schuldeiser niet bij machte is snel een vonnis te bekomen.

De scheepseigenaar zal maar doeltreffend zijn verweer voeren indien hij

- goede redenen aangeeft waarom hij geen zekerheid heeft gesteld;
- en aangeeft hoe het voortdurend bewarend beslag voor alle partijen zal baten.

In zeldzame gevallen, waar de verweerder ermede instemt de kosten van bewaring van het schip te betalen, of voor andere zeer sterke redenen, zal de rechtbank het verzoek tot gedwongen verkoop *pendente lite* afwijzen, maar dat is zeer uitzonderlijk.<sup>30</sup>

#### 4.4.1.3. ZUID-AFRIKA

Ook Zuid-Afrika laat de rechter toe een gedwongen verkoop *pendente lite* te bevelen.<sup>31</sup> Opvallend hierbij is, dat de rechter zelfs kan bevelen dat het schip zijn koopvaardijactiviteit verder zet in afwachting van de verkoop, maar, dit schijnt eerder een theoretische mogelijkheid te zijn.<sup>32</sup>

#### 4.4.1.4. VOORSTEL VAN HERZIENING

De Belgische wet zou de (beslag)rechter moeten machtigen de gedwongen verkoop van een zeeschip *pendente lite* te bevelen op verzoek van een schuldeiser indien bepaalde voorwaarden voldaan zijn.

Onder meer zou de beslagrechter dit moeten kunnen bevelen indien:

- de scheepseigenaar laat verstek gaan, en
- de schulden “van het schip” nemen toe.

De gedwongen verkoop *pendente lite* zou afgewezen worden indien zekerheid wordt gesteld voor de vordering of voor de kosten die lopen tijdens het bewarend beslag.

#### 4.4.2. VEREENVOUDIGING VAN DE KENNISGEVINGEN

De procedure is mede door de talrijke betekeningen traag en duur. (Supra, 3.4.2)

---

<sup>30</sup> ARUL, o.c., 17.

<sup>31</sup> DYASON, J., “Judicial Sale of Vessels and Priority of Claims”, in JONATHAN, L., (ed.), *Maritime Law Handbook*, Den Haag, London, Boston, Kluwer Law International, losbladig, South Africa, Part III, 3.

<sup>32</sup> DYASON, o.c., 3.

De verslaggever stelt voor dat de scheepseigenaar door middel van een betekening kennis krijgt van de gedwongen verkoping. Na consultatie van gerechtsdienaars, zou men kunnen overwegen dat de wet er in voorziet, dat kopie van het betekeningsexploot tevens per koerier aan de scheepseigenaar wordt gestuurd. Sommige normale verdragsrechtelijk geregelde betekeningsskanalen kunnen bijzonder omslachtig zijn zodat de scheepseigenaar erg laat in kennis wordt gesteld van de gedwongen verkoop.

Voor het overige dienen de schuldenaar en de ingeschreven schuldeisers in één enkel aangetekend schrijven in kennis te worden gesteld van de verkoopvoorwaarden (voor zover dit zelfs nodig is) en van de volledige kalender van de procedure, tot en met de termijn waarbinnen zij aangifte van schuldvordering moeten doen.

#### 4.4.3. DE TOETSING VAN DE BIEDING AAN DE VOORAFGAANDELIJKE WAARDEBEPALING EN DE VERMINDERING VAN DE BETEKENINGEN

Zoals hoger aangeduid is één van de redenen van de omslachtige en lange procedure van gedwongen verkoop naar Belgisch recht, de mogelijkheid om een hoger bod uit te brengen na de eerste koopdag wat aanleiding geeft tot een tweede koopdag.

Maar, de herleiding tot één enkele koopdag schept natuurlijk het risico dat het schip voor een volstrekt onredelijk laag bedrag wordt geveild, zonder mogelijkheid tot herkansing.

##### 4.4.3.1. ENGELAND, WALES, ZUID-AFRIKA EN SINGAPORE

In deze landen wordt de waarde van het schip vooraf bepaald.<sup>33</sup> Deze waardebepaling wordt, in Engeland en Wales, minstens aanvankelijk, niet onthuld.

In Zuid-Afrika, schijnt deze waardebepaling niet verder van belang te zijn voor de procedure, en wordt gewoon de hoogste bieding weerhouden.

Indien, in Engeland, Wales of Singapore, het schip geveild wordt aan een prijs gelijk aan of hoger dan de geraamde prijs, dan is de verkoop definitief.<sup>34</sup>

Maar indien in Engeland, Wales en Singapore de hoogste bieding lager is dan de waardebepaling, dan moet de rechter beslissen wat er gedaan wordt.<sup>35</sup>

##### 4.4.3.2. VOORSTEL VAN HERZIENING

De bedoeling van de tweede koopdag na hoger bod, is te vermijden dat het schip, bij toevallig gebrek aan belangstelling op de eerste koopdag, aan een veel te lage prijs wordt geveild. De afschaffing van de dubbele koopdag moet wel vervangen worden door een ander beveiligingsmechanisme.

---

<sup>33</sup> HEWARD, *o.c.*, 7; ARUL, *o.c.*, 18

<sup>34</sup> HEWARD, *o.c.*, 11.

<sup>35</sup> HEWARD, *o.c.*, 11.



Doeltreffende buitenlandse regelingen voorzien dat de waarde van het schip, vóór de veiling ervan, wordt geschat door een bevoegde persoon. Deze raming moet rekening houden met alle nuttige elementen, onder andere, het gedwongen karakter van de verkoop, wat steeds een prijsverlagend effect heeft. Deze waardebepaling moet in een eerste stadium geheim blijven. Deze stap in de procedure is niet echt verzwarend tegenover het huidige stelsel. Inderdaad, thans geldt reeds dat het proces-verbaal van beslaglegging een nauwkeurige en omstandige beschrijving van het in beslag genomen goed bevat waarbij de “voornaamste kenmerken, het gewicht, de maat of de inhoud” wordt aangegeven. (Art. 1506 *juncto* 1545 Ger. Wb.) beschrijvend verslag, zij het zonder prijsraming. Deze beschrijving kan in de huidige Belgische praktijk, al ruim 100 à 200 blz. (bijlagen inclusief) omvatten en is een zeer nuttig document. Deze beschrijving moet blijven bestaan, anders zou elke gegadigde de kosten moeten doen om zulk verslag te laten opstellen, ten einde met kennis van zaken zijn juiste prijsbieding te bepalen.

Na de veiling wordt het hoogste bod vergeleken met de, tot dan, geheime waardebepaling.

Indien de veiling een prijs oplevert die gelijk is aan, of hoger dan de waardering, dan is de verkoop definitief.

Is deze vooraf geraamde prijs niet bereikt, dan kunnen verschillende voorstellen van wettelijke bepalingen overwogen worden:

1. de wet voorziet dat de rechter discretionair bepaalt wat er verder gebeurt, of
2. de wet voorziet dat er een tweede veiling komt, of
3. de wet voorziet dat er een tweede veiling komt, maar dat deze tweede veiling kan vermeden worden doordat de hoogste bieder zijn bod optrekt tot de waardebepaling, met andere woorden, indien de hoogste bieder zijn bod optrekt tot de geraamde waarde, dan komt er geen tweede veilingdag.

De eerste optie heeft als nadeel dat deze soort beoordelingen door de rechter niet echt rijmt met onze juridische en gerechtelijke traditie. Het valt wellicht ook buiten het kennisgebied van de rechters. Het maakt de procedure omslachtig, wat men precies wil vermijden. Tenslotte maakt het de procedure minder rechtszeker.

De tweede optie heeft als nadeel dat er vaak een tweede veiling komt, wat men juist wil vermijden.

De verslaggever is van oordeel dat derde optie (tweede veiling tenzij hoogste bieder zijn bod verhoogt) de voorkeur geniet. Het is rechtszekerder, sneller, eenvoudiger. Voorts, moedigt het de gegadigden extra aan om de hoogste bieder te zijn, zodat zij als enige de optie hebben een hoger bod uit te brengen. En, men moet niet van de tweede koopdag verwachten dat de prijs boven de geraamde waarde gaat uitstijgen, raming die dan bekend is.

#### 4.4.4. DE SCHRIFTELIJKE BIEDING

Er is aangeduid dat de bieding per handopsteken onaangepast is voor de veiling van koopvaardijsschepen. (Supra 3.4.4.)

##### 4.4.4.1 ENGELAND, WALES, ZUID-AFRIKA, SINGAPORE

In Engeland, Wales<sup>36</sup> en Singapore<sup>37</sup> geschiedt de bieding schriftelijk per gesloten omslag. In Singapore stelt de rechtbank op voorhand de bewoordingen vast van de bieding. In Engeland en Wales schijnt een bepaalde formulering gangbaar te zijn.<sup>38</sup>

In Zuid-Afrika echter, geschiedt de bieding per handopsteken.<sup>39</sup>

##### 4.4.4.2. VOORSTEL VAN HERZIENING

De verslaggever stelt voor dat de bieding per handopsteken wordt verlaten en dat de wet voorziet dat de biedingen onder gesloten omslag moeten toekomen bij de verkoophoudende gerechtelijke mandataris binnen een gestelde termijn. Tevens wordt gesuggereerd dat een standaardtekst wordt voorgesteld aan de bieders, (bij wet, bij K.B, door de Rechtbank of door de verkoophoudende gerechtelijke mandataris) om de bieding te vergemakkelijken en om discussies, bijvoorbeeld over het al dan niet onvoorwaardelijk karakter van de bieding, te vermijden, met dien verstande evenwel, dat een bieding gedaan in afwijkende bewoordingen, niet noodzakelijk de nietigheid van de bieding voor gevolg heeft.

## **5. BESLUITEN EN AANBEVELINGEN**

De Belgische wetgeving biedt aan de hypothecaire schuldeiser onvoldoende zekerheden. Dit geldt zowel voor de schuldeiser die een hypotheek heeft genomen op een Belgisch schip, als voor de schuldeiser van een vreemd schip dat in België wordt uitgewonnen.

### **5.1. HET INDIJKEN VAN DE AANTASTING VAN DE HYPOTHEEK DOOR TE VEEL ONGEKENDE VOORRECHTEN**

De hypothecaire schuldeiser is het slachtoffer van talrijke voor hem ongekende vorderingen die, in de samenloop van schuldeisers, primeren op de hypothecaire schuldeisers.

Door het Verdrag van 1993 te bekrachtigen kan het aantal voorrechten worden verminderd en de termijn verkort waarbinnen de bevoorrechte schuldeiser beslag moet leggen, ten einde te vermijden dat zijn voorrecht uitdooft. De bekrachtiging van dit Verdrag van 1993 moet gepaard gaan met een aantal wijzigingen in de interne wet, ten einde ongewenste neveneffecten te vermijden.

---

<sup>36</sup> HEWARD, *o.c.*, 11.

<sup>37</sup> ARUL, *o.c.*, 18. De Rechtbank schrijft er de vorm voor waarin de bieding moet geschieden.

<sup>38</sup> HEWARD, *o.c.* 11.

<sup>39</sup> DYASON, *o.c.*, 7.

Aldus stelt het expertenteam voor een verplichte verzekering in te voeren ter dekking van de aansprakelijkheid tegenover de passagiers, voor het vervoer van passagiers van en naar een Belgische haven. Daarbij dient de ontwikkeling van het derde pakket wetgeving ten behoeve van de maritieme veiligheid in de Europese Unie (supra 4.1.) nauwlettend in het oog te worden gehouden.

Tevens zou bij wet een rechtstreekse vordering worden voorzien van de benadeelde passagier tegen de verzekeraar van de vervoerder.

Voorts, zouden zeevorderingen in de zin van art. 1468 Ger. Wb., bij wet, van een voorrecht worden voorzien, zij het dan die voorrechten, met volgrecht, rang zouden nemen na de hypotheek.

## **5.2. ZEKERHEID AAN DE HYPOTHECAIRE SCHULDEISER OVER HET RECHT DAT VAN TOEPASSING ZAL ZIJN OP DE RANGREGELING TUSSEN SCHULDEISERS**

Thans heeft de schuldeiser die een hypotheek heeft genomen op een Belgisch zeeschip, geen enkele zekerheid dat de rangregeling van de samenlopende schuldeisers zal beheerst worden naar Belgisch recht in geval van vereffening en verdeling van de opbrengst van de gedwongen verkoop van het zeeschip waarop hij een hypotheek heeft genomen.

Bij toepassing van het Verdrag van 1993 is een uitgewonnen schip maar aangezuiverd van zijn schulden, indien de gedwongen verkoop gehouden werd in een staat partij bij het Verdrag van 1993.

## **5.3. BETERE CONTROLE OVER DE INGEDIENDE SCHULDVORDERINGEN**

In de vereffening en verdeling van de verkoopsopbrengst van een uitgewonnen schip, worden vorderingen aangegeven, waarvan het erg moeilijk is om er de waarachtigheid van na te gaan. De schuldenaar is afwezig en voert dus geen verweer. Voor vorderingen boven een bepaald bedrag, zou het gepast voor komen een verklaring van niet betaling te laten voorleggen door een persoon met een officiële boekhoudkundige kwalificatie. Wat de zeelieden betreft zou de wet erin kunnen voorzien dat zij de plicht hebben een langdurige wanbetaling van de lonen aan te geven. Deze aangifteplicht zou een voorwaarde zijn voor de handhaving van het voorrecht.

## **5.4. VERKORTEN EN GOEDKOPER MAKEN VAN DE UITWINNINGSPROCEDURE EN AANPASSEN AAN DE REALITEIT VAN DE KOOPVAARDIJ**

De huidige procedure van uitwinning van zeeschepen is tergend traag, nodeloos duur en niet aangepast aan de realiteit van de koopvaardij.

Door voorbeeld te nemen aan de regelgevingen van Engeland, Wales, Singapore, en, in mindere mate, van Zuid-Afrika, kan België tot één van de meest doeltreffende *fori* van de wereld worden getild voor deze procedure. Door een goede regelgeving ter zake, in combinatie met het belang

van de Belgische zeehavens, zou België een zeer grote activiteit kunnen ontwikkelen met zeer gunstige budgettaire effecten.

Dit kan op een eenvoudige manier:

- de invoering, onder voorwaarden, van de gedwongen verkoop *pendente lite*, zoals gekend, onder meer in Engeland, Wales, Zuid-Afrika en Singapore;
- de afschaffing van de tweede koopdag door gewoon hoger bod, maar met een toetsing van het hoogste bod aan een voorafgaandelijke waardering van het uit te winnen schip;
- de vereenvoudiging van de kennisgeving van de gedwongen verkoop en de kalender van de procedure aan de sloopseigenaar en de schuldeisers;
- de afschaffing van de verkoop per handopsteken, te vervangen door een bieding onder gesloten omslag.

\*

Al deze herzieningen zijn eenvoudig door te voeren, en, onder voorbehoud van wat de consultatie zal uitwijzen, wil het voorkomen deze voordelen bieden aan alle belangengroepen.

Ze kunnen zeer sterk bijdragen tot een onmiddellijke en significante verbetering van de positie van België als maritiem zakencentrum die alleen gunstige budgettaire effecten zou hebben, zonder dat enig voorafgaandelijk budgettair offer voor zou moeten gedaan worden.