

**ONDERZOEK VAN ASPECTEN VAN  
DE RECHTSPERSOONLIJKHEID VAN HET SCHIP**

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

**door  
Prof. Benoît Goemans**

**25 mei 2007**

## INHOUD

<b><u>1. OMSCHRIJVING VAN HET KNELPUNT</u></b> .....	4
<b><u>2. AFBAKENING VAN HET STUDIE - OBJECT</u></b> .....	4
<b><u>3. AANDUIDING VAN DE SYMPTOMATISCHE BEPALINGEN IN HET BELGISCH RECHT</u></b> .....	5
<b><u>3.1. HET SCHIP ALS DEBITEUR VAN BEVOORRECHTE SCHULDEN</u></b> .....	5
<b><u>3.2. PLICHT TOT ONVERDEELDHEID</u></b> .....	5
<b><u>3.3. HET SCHIP IS AANSPRAKELIJK</u></b> .....	6
<b><u>3.4. HET BEWAREND BESLAG OP EEN SCHIP WORDT TOEGELATEN VOOR EEN ZEEVORDERING OFSCHOON DE SCHEEPSEIGENAAR NIET DE DEBITEUR IS VAN DIE VORDERING</u></b> .....	6
<b><u>3.5. HET UITVOEREND BESLAG OP EEN ZEESCHIP VOOR DE VORDERINGEN WAARVAN DE SCHEEPSEIGENAAR NIET DE DEBITEUR IS</u></b> .....	6
<b><u>4. ONDERZOEK NAAR DE GRONDSLAGEN VAN DEZE JURIDISCHE VERSHIJNSELEN</u></b> .....	6
<b><u>4.1. HET SCHIP ALS VERWEERDER</u></b> .....	8
<b><u>4.2. HET SCHIP ALS VERHAALSOBJECT</u></b> .....	9
<b><u>4.3. HET SCHIP ALS AFGESCHEIDEN VERMOGEN</u></b> .....	9
<b><u>4.4. BESLUIT:</u></b> .....	10
4.4.1. KAN HET SCHIP OPTREDEN ALS EISER? .....	10
4.4.2. KAN HET SCHIP VERWEERDER ZIJN IN EEN PROCEDURE? .....	10
4.4.3. KAN HET SCHIP TITULARIS ZIJN VERPLICHTINGEN? .....	11
4.4.4. KAN HET SCHIP TITULARIS ZIJN VAN RECHTEN? .....	11
4.4.5. IS HET SCHIP EEN AFGESCHEIDEN VERMOGEN? .....	11

4.4.6. BESLUIT: NAAR BELGISCH RECHT IS HET SCHIP GEEN RECHTSPERSOON,  
WEL EEN VERHAALSOBJEKT .....11

4.4.7. IS BELGIË GEÏSOLEERD MET DE HOEDANIGHEID VAN VERHAALSOBJEKT  
VAN HET SCHIP? .....11

**5. BESLUITEN EN AANBEVELINGEN**

.....11

## **1. PROBLEEMSTELLING**

Diverse Belgische wettelijke bepalingen van en interpretaties daarvan door de rechtspraak, suggereren dat het schip zou bestaan als autonoom subject van recht, minstens als voorwerp waarop verplichtingen kunnen worden uitgevoerd, ofschoon de scheepseigenaar niet de debiteur is van die verplichtingen. Auteurs gewagen van een personificatie, wat doelt op de rechtspersoonlijkheid of een verzwakte vorm ervan. (Infra, 5) Naar sommige buitenlandse rechtstelsels kan er niet alleen op het schip worden uitgevoerd voor exploitatieschulden waar de scheepseigenaar vreemd aan is, maar kan het schip, in een procedure ten gronde, als verweerder, worden aangesproken. (Infra 4.1.)

De vraag rijst dus

- of het schip al dan niet een rechtspersoon is;
- of het schip niet alle maar één of meerdere eigenschappen bezit van de rechtspersoon;
- dan wel of het schip slechts de schijn vertoont van de personificatie doch zonder enige juridische grondslag.

De aangelegenheid is een knelpunt in zoverre zij talrijke vragen onbeantwoord laat, of bepaalde gevolgen heeft die schijnbaar of werkelijk incoherent zijn. De meest praktische eigenaardigheid is dat een schip onder bewarend en uitvoerend beslag kan gelegd worden voor schulden waar de scheepseigenaar vreemd aan is. (Infra 4.4 en 4.5)

De herziening van de Zeewet dient een duidelijk standpunt in te nemen dat eens en voorgoed discussies vermijdt. Deze discussies hebben een grote inzet en een duidelijk standpunt is nodig om vele onzekerheden weg te nemen.

## **2. AFBAKENING VAN HET STUDIE - OBJECT**

Voor een goed begrip van dit verslag, is het belangrijk duidelijk het onderscheid te maken tussen de gehoudenheid van de eigenaar bij toepassing van materieelrechtelijke bepalingen enerzijds en de symptomen van de rechtspersoonlijkheid van het schip anderzijds.

Dit verslag handelt niet over de vraag naar de materieelrechtelijke gehoudenheid van de eigenaar van het schip voor bepaalde feiten, zoals voorzien onder meer in artikel 46 § 2 Zeewet, louter als een gevolg van zijn hoedanigheid van eigenaar.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> De oorsprong van die regel kan wel een zelfde historisch-juridische grondslag hebben als de mogelijks thans nog geldende gehele of gedeeltelijke personificatie.

Dit verslag handelt wel over de vaststelling dat, naar Belgisch zeerecht, het “schip” schijnbaar drager is van verplichtingen, in afwezigheid, of minstens onafhankelijk, van enige – materieelrechtelijke- verbintenis van zijn eigenaar. (Infra, 3)

### **3. AANDUIDING VAN DE SYMPTOMATISCHE BEPALINGEN IN HET BELGISCH RECHT**

#### **3.1. HET SCHIP ALS DEBITEUR VAN BEVOORRECHTE SCHULDEN**

Art. 19 Zeewet:

“De voorrang tussen de schuldeisers van een schip [...]”

Uit deze bepaling blijkt dus dat een schip schuldeisers heeft, en dus, zou bestaan als een debiteur.

Art. 24 § 5 Zeewet:

“De bepalingen van dit artikel en van artikel 23 zijn van toepassing op een schip geëxploiteerd door een reder die er niet de eigenaar van is of door een bevrachter van het gehele schip, tenzij de eigenaar buiten het bezit gesteld is door een onrechtmatige daad en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw is.”

Deze bepaling stelt uitdrukkelijk dat voorrechten een schip kunnen bezwaren ofschoon de eigenaar van het aldus bezwaarde schip niet de schuldenaar is van de bevoorrechte schuldvordering.<sup>2</sup>

Deze bepaling is niet van verdragsrechtelijke herkomst.

#### **3.2. PLICHT TOT ONVERDEELDHEID**

Art. 57 Zeewet:

“In alles wat het gemeenschappelijk belang van de scheepseigenaars aangaat, wordt het gevoelen van de meerderheid gevolgd. [...] De veiling van een schip kan slechts worden toegestaan op vordering van de eigenaars die samen de helft van alle scheepsaandelen vertegenwoordigen, tenzij bij geschrifte het tegendeel is bedongen.”

Deze bepaling is interessant waar zij afwijkt van de gemeenrechtelijke regeling volgens welke niemand kan gedwongen worden in onverdeeldheid te blijven (Art. 815 B.W.), zodat de regeling meer gaat lijken op een aandeelhouderschap in een vennootschap dan een mede-eigendom in een zaak.

---

<sup>2</sup> Zie ook L. DELWAIDE, *Scheepsbeslag, Het bewarend en uitvoerend beslag op zee-en binnenschepen*, Leuven, 1985, I, 105, 759 p.; SMEESTERS EN WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, Brussel, Larcier, 1929, 86.

### **3.3. HET SCHIP IS AANSPRAKELIJK**

Art. 91 A § 4, 1° Zeewet:

“Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk”

*A contrario* kan het “schip” dus “aansprakelijk” zijn. En gelijkaardige bewoordingen treft men aan in art. 91 A § 3, 6° en 8° en § 4, 1°, 2° en 5° a,e en h en § 7.

### **3.4. HET BEWAREND BESLAG OP EEN SCHIP WORDT TOEGELATEN VOOR EEN ZEVORDERING OFSCHOON DE SCHEEPSEIGENAAR NIET DE DEBITEUR IS VAN DIE VORDERING**

Bij toepassing van art. 1469 § 2 Ger. Wb. en zoals talrijke malen bevestigd door het Hof van Cassatie, kan een schip onder bewarend beslag gelegd worden voor zeevorderingen ofschoon de eigenaar niet de debiteur is van die zeevordering.<sup>3</sup>

### **3.5. HET UITVOEREND BESLAG OP EEN ZEESCHIP VOOR DE VORDERINGEN WAARVAN DE SCHEEPSEIGENAAR NIET DE DEBITEUR IS**

Ook is het uitvoerend beslag op een zeeschip mogelijk al is de scheepseigenaar niet de debiteur van de vordering waarvoor uitvoerend beslag wordt gelegd.

Art. 1548 Ger.W. bepaalt wat volgt:

“Is het schip geen eigendom van de schuldenaar, dan wordt het bevel [dat aan het uitvoerend beslag voorafgaat] bovendien betekend aan de eigenaar of aan de agent van de eigenaar van het schip [...]”;

## **4. ONDERZOEK NAAR DE GRONDSLAGEN VAN DEZE JURIDISCHE VERSHIJNSELEN**

Zijn deze symptomen (Supra 4.) een loutere schijn van personificatie of is er een grondslag voor de stelling volgens dewelke het schip daadwerkelijk sommige of alle eigenschappen bezit van de rechtspersoon?

<sup>3</sup> Cass. 10 mei 1976, *Arr. Cass.* 1976, 1008, *Pas.* 1976, I, 969, *R.H.A.*, 1979-1980, 3, *E.T.L.*, 1983, 769, *R.W.*, 1976-77, 1709, Cass., 1 oktober 1993, *R.H.A.*, 1994, 132, *R.W.* 1993-1994, p. 357; Gent, 12 januari 1988, *R.H.A.*, 1989-90, 254, *E.T.L.*, 1988, 63, Antwerpen, 16 januari 1991, *R.W.*, 1991-1992, 1087; Cass, 10 oktober 1993, *R.W.*, 1993-1994, 357.

Men zou de personificatie van het schip terugvinden in de wetten van Rhodes, in de Digesten van Justinianus en in de Rollen van Oléron<sup>4</sup> maar het behoort niet tot het bestek van dit verslag dit diepgaand historisch te onderzoeken.

Ripert stelt :

« *Le navire est une personne [...].* »<sup>5</sup>

Onder de titel « *Armateur non propriétaire* », schrijft Chauveau,

« *Le droit des créanciers privilégiés par l'article 191 est indépendant de la qualité de l'armateur exploitant le navire. Il peut n'être le propriétaire. Ce peut être un armateur affréteur ; peu importe. Cette règle, expressément formulée par l'article 196 ter, est la conséquence logique du caractère réel du droit et de l'affectation du navire aux créanciers de son exploitation. Il n'en va pas de même des privilèges de droit commun, car leur droit est de nature personnelle et ne leur donne d'action que sur le patrimoine de leur débiteur.* »<sup>6</sup>

Over het zeeschip naar Nederlands recht schrijft Flach:

“Wijd verspreid is de opvatting dat in het zeerecht het schip méér dan alleen maar een zaak, een voor menselijke beheersing vatbaar stoffelijk object, is. Voor de vraag wie de bij de exploitatie van het schip ontstane schulden moet betalen, vertoont het schip trekken van een persoon.”<sup>7</sup>

Deze auteur verwijst naar de rechtsleer die de idee van het schip als rechtspersoon verdedigd heeft, wat echter, in die meest verregaande notie, nooit is doorgetrokken in de rechtspraak noch door de wetgever.

Blijft wel een zekere personificatie, die evenwel niet precies is afgelijnd.

Maar bij de redactie van Boek 8, Nieuw Nederlands Burgerlijk Wetboek, heeft de gedachte van het schip als een “min of meer zelfstandige grootheid” een rol gespeeld.<sup>8</sup> De gedachte komt tot uitdrukking waar de voorrechten recht geven op verhaal ongeacht wie rechtsverkrijger of gebruiker is. Naar deze idee wordt verwezen in de artt. 8:215, 8:25, 8:216 en 8:826 van Boek 8 van het Nieuw Nederlands Burgerlijk Wetboek.

---

<sup>4</sup> G. GILMORE & C. BLACK, *The law of Admiralty*, The Foundation Press, Mineola, NY, 1975, p. 590, 1101 pp.

<sup>5</sup> G. RIPERT, *Droit maritime*, Editions Rousseau, Paris, 1950, I, 274.

<sup>6</sup> CHAUVEAU, PAUL, *Traité de Droit maritime*, Librairies Techniques, Librairie de la Cour de Cassation, Paris, 1958, 143.

<sup>7</sup> R.J.C. FLACH, *Scheepsvoorrechten, Aard en omvang van de op schepen rustende voorrechten*, Kluwer, Deventer, 2001, 21. Deze auteur vervolgt: “Het verst wordt deze gedachte doorgetrokken als het schip als rechtspersoon wordt gezien. ...”

<sup>8</sup> FLACH, *o.c.*, 23

Er is een rijk debat<sup>9</sup> gevoerd in de rechtsleer over de vraag naar de personificatie van het schip, meer bepaald naar haar bestaan, naar haar uitgestrektheid en naar haar oorsprong.

Er kan niet anders dan verwezen worden naar de diepgaande en grondige studies ter zake gedaan door Delwaide.<sup>10</sup>

#### **4.1. HET SCHIP ALS VERWEERDER**

In de Middelleeuwse wetboeken vindt men reeds rechten van de zeelieden terug tegen het schip, onder meer voor ziekte of letsel.<sup>11</sup>

Er zijn diverse rechterlijke uitspraken bekend van de 17<sup>o</sup> eeuw<sup>12</sup>, waarbij het schip veroordeeld wordt. Maar daar deze beslissingen handelden over het begaan van straffeiten. Men kan zich dus afvragen of deze hier relevant zijn, en niet eerder aansluiten bij de figuur van de verbeurd verklaring van het instrument waarmee het straffeit werd voltrokken.

De echte, “moderne” *actio in rem*, vindt men in Amerikaanse beslissingen in het begin van de 19<sup>o</sup> eeuw: “Nestor”<sup>13</sup>, “Bold Buccleugh”<sup>14</sup> en “Dictator”<sup>15</sup>, waar deze schepen de verweerders waren en de vorderingen tegen de schepen werden toegekend.

Er is discussie over de vraag of dit nu van *common law* oorsprong dan wel van civilistische oorsprong is, maar het is niet mogelijk en niet nodig binnen het bestek van dit verslag hierover uitspraak te doen.<sup>16</sup> Evenmin wordt er, voor dezelfde redenen niet ingegaan op de vraag of de *actio in rem* een louter procesrechtelijk instrument is dan wel een materieelrechtelijke regel.<sup>17</sup>

Minstens een zekere vorm van personificatie van het schip wordt aanvaard.

---

<sup>9</sup> Over een omschrijving van dat debat : « *Much wit and learning have been expended in analyzing the « true nature » of the maritime lien. Under what is said to be the predominant American theory the ship, personified, is itself – or herself – the defendant in a proceeding in rem to enforce a lien. The ship is “the offending thing”; the lien itself is, in an obscure Latin jingle which has been so often repeated that it is no longer polite to inquire what it means, jus in re rather than jus ad rem.*” GILMORE & BLACK, *o.c.* p. 589.

<sup>10</sup> L. DELWAIDE, *Scheepsbeslag, Het bewarend en uitvoerend beslag op zee-en binnenschepen* (proefschrift), Leuven, 1986, 105 e.v. en 333 e.v. ; L. DELWAIDE, *Scheepsbeslag*, Kluwer, Antwerpen, 1988, 134, e.v., L. DELWAIDE, « *Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire* », in *Liber Amicorum Roger Roland*, Larcier, Bruxelles, 2003, pp. 107 – 258 ;

<sup>11</sup> D. OWEN & M. TOLLEY, *Courts of Admiralty in Colonial America, The Maryland experience, 1634-1776*, Carolina Academic Press, Durham, North Carolina, 1995, 421 p., 11.

<sup>12</sup> The « *Mayflower* », Provincial Court of Maryland, 9 mei 1659, volgens verslag in OWEN & TOLLEY, *o.c.*, 249, The “*Hope*”, Provincial Court, 19 maart 1667, OWEN & TOLLEY, *o.c.*, 264; of nog, later in 1819 the “*Little Charles*” 26 Fed. Cas. 979, Case N<sup>o</sup> 15,612 (C. C. D. Va. 1818) geciteerd in GILMORE & BLACK, *o.c.*, p. 591.

<sup>13</sup> 18 Fed. Cas. 9 (N<sup>o</sup> 3776) (C.C. Mass., 1815).

<sup>14</sup> (1850-1) 7 Moo. P.C. 267, 284.

<sup>15</sup> [1892] P. 304, 308 – 9.

<sup>16</sup> F. WISWALL, *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800.*, University Press, Cambridge, 1970, 223 p., 157 e.v.

<sup>17</sup> WISWALL, *o.c.*, 157 e.v.

## **4.2. HET SCHIP ALS VERHAALSOBJECT**

Naar Belgisch recht is het schip een verhaalsobject voor vorderingen eigen aan de exploitatie van het schip, ook al is de scheepseigenaar niet de debiteur van die vordering. (Supra, 4.1., 4.4. en 4.5.)

De mogelijkheid om bewarend beslag te leggen om vorderingen zeker te stellen waarvan de scheepseigenaar niet de schuldenaar is, komt voor in vele landen, soms onderworpen aan de voorwaarde dat er een voorrecht of volgrecht is, o.a. Kroatië, Denemarken, Finland, Noorwegen, Zweden, Engeland, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Griekenland, Ierland, Frankrijk, Nigeria, Slovenië, en Spanje.<sup>18</sup>

## **4.3. HET SCHIP ALS AFGESCHEIDEN VERMOGEN**

Ook is lange tijd het schip een afgescheiden vermogen geweest (*fortune de mer*) dat zich onderscheidde van het "*fortune de terre*" van de scheepseigenaar, waarbij schuldeisers, voor vorderingen voortspuitende uit de exploitatie van het schip, zich enkel konden richten tot het scheepsvermogen van de eigenaar, bij uitsluiting van de rest van zijn vermogen.

De *Ordonnance de la Marine* stelt het kort en duidelijk:

*“Les propriétaires de navires seront responsables des faits du maître : mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment & le fret. »*<sup>19</sup>

Smeesters en Winkelmolen brengen het recht op de bevrijdende afstand van het scheepsvermogen in verband met de personificatie:

*“Ce n’est pas le propriétaire, ni l’armateur, ni l’affréteur qui cause le dommage, c’est le navire; c’est donc le navire qui en répond, ou plutôt l’aventure. »*<sup>20</sup>

Zie ook Delwaide :

*« Dans le cadre d’une évolution originale, marquée de professionnalisme et de pragmatisme, le droit en est arrivé, à cause des risques encourus et des capitaux investis, à considérer le navire comme un patrimoine d’affectation, soit en vertu du*

---

<sup>18</sup> BERLINGIERI, F., *Berlingieri on Arrest of Ships*, Informa, London, 2006, 694, 143 - 146 e.v.

<sup>19</sup> Art. II, Ordonnance de la Marine, augustus 1681. « *[Le propriétaire] est quitte en abandonnant l’un et l’autre [bâtiment et fret] ; ce qui est plus juste. Aussi est-ce l’avis de Vinnius fur Peckius in lege 4, de exercit, actione fol. 155, & ce que se pratique en Hollande ; idem Loccenius de jure marit. Lib. 3, cap. 8, n. 10, fol. 295. »*, R.-J. Valin, Nouveau commentaire sur l’ordonnance de la marine du mois d’août, 1681, Legier, La Rochelle, I, 568.

<sup>20</sup> SMEESTERS & WINKELMOLEN, *o.c.*, n° 109.

*droit de gage sans dépossession comme en Allemagne, soit en vertu de la faculté d'abandon en nature, comme en France. »<sup>21</sup>*

Dit afzonderlijk scheepsvermogen is verlaten en vervangen door de forfaitaire beperking van aansprakelijkheid.<sup>22</sup>

#### **4.4. BESLUIT**

De aangehaalde symptomatische wettelijke bepalingen en rechtspraak hebben dus wel degelijk een juridische grondslag. Het zijn geen loutere verschrijvingen.

Is het schip naar hedendaags Belgisch positief recht een rechtspersoon?

##### 4.4.1. KAN HET SCHIP OPTREDEN ALS EISER?

Naar Belgisch recht kan het schip niet optreden als eiser.

Ook hebben we tijdens ons onderzoek geen buitenlandse rechtsregel aangetroffen, noch wettelijk, noch jurisprudentieel, die aan het schip de mogelijkheid geeft in rechte op te treden.

##### 4.4.2. KAN HET SCHIP VERWEERDER ZIJN IN EEN PROCEDURE?

Naar Belgisch recht is de mogelijkheid om een schip als verweerder aan te spreken, niet voorzien. Wel kan men aangifte doen in een beperkingsfonds.

Naar Amerikaans recht kan het schip, als verweerder in een procedure voorkomen. (Supra 4.1)

##### 4.4.3. KAN HET SCHIP TITULARIS ZIJN VERPLICHTINGEN?

Schuldeisers kunnen zich op een schip verhalen, ook al is de eigenaar ervan niet de debiteur van die schuld. (Supra 4.2.)

##### 4.4.4. KAN HET SCHIP TITULARIS ZIJN VAN RECHTEN?

---

<sup>21</sup> DELWAIDE, *Liber Amicorum Roger Roland, o.c.*, 242.

<sup>22</sup> Zo werd de afstand van het scheepsvermogen *in natura* (het schip zelf wordt afgestaan) geleidelijk vervangen, eerst door aan de scheepseigenaar de keuze te laten tussen de afstand *in natura* of een forfait op basis van de tonnenmaat (oud artikel 46 Zeewet dat een incorporatie is van het op de Conferentie van Venetië opgesteld ontwerp verdrag). Deze keuze werd verlaten in het Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regels over de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars, gedaan te Brussel op 25 augustus 1924. Dit verdrag verliet de mogelijkheid van de afstand *in natura*. Er kon nog enkel beperkt worden op basis van een forfait berekend in functie van de tonnenmaat. De regels over de beperking van aansprakelijk zijn dan nog verder gewijzigd geweest: 1957 en 1976. Zie ook DELWAIDE, *Liber Amicorum Roger Roland, o.c.*, 243, e.v.; M. HUYBRECHTS, "Het verdrag over de beperking van aansprakelijkheid inzake maritieme schuldvorderingen", in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer, 1988, 325; B. GOEMANS & W. DEN HAERINCK, *Liability and Limitation of Liability*, Part II, 137 – 142, in *Encyclopaedia of the Laws, Transport Law*, Belgium, Kluwer Law and Taxation, Deventer, Boston, 1994, losbladig.

Naar Belgisch recht is het schip geen titularis van rechten.

Ook heeft ons onderzoek geen buitenlandse rechtsregel aangetroffen, noch wettelijk, noch jurisprudentieel, die aan het schip rechten toekent.

#### 4.4.5. IS HET SCHIP EEN AFGESCHIEDEN VERMOGEN?

Het schip was een afgescheiden vermogen, en de afstand ervan bevrijdde de eigenaar van zijn schulden eigen aan de exploitatie van het schip. (Supra 4.3.) Maar, deze afscheiding van het scheepsvermogen (*fortune de mer*) van de rest van het vermogen van de scheepseigenaar (*fortune de terre*), is verlaten en vervangen door een forfaitaire regeling van beperking van aansprakelijkheid. (Supra 4.3)

#### 4.4.6. BESLUIT: NAAR BELGISCH RECHT IS HET SCHIP GEEN RECHTSPERSOON, WEL EEN VERHAALSOBJECT

Naar Belgisch recht,

- kan het schip niet zelf in rechte kan optreden, noch in rechte verweerder zijn;
- kan het schip zelf geen houder van rechten zijn;
- is de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar niet (meer) beperkt tot het schip.

Het schip is dus geen rechtspersoon.

Wel is het schip een verhaalsobject voor schuldeisers van bepaalde vorderingen waarvan de scheepseigenaar niet de schuldenaar is. In het huidige Belgisch recht kan men niet verder gaan.

Anders gezegd, het schip kan wel het voorwerp van uitvoering worden voor schulden die betrekking hebben op zijn exploitatie maar waarvan de scheepseigenaar niet de debiteur is.

#### 4.4.7. IS BELGIË GEÏSOLEERD MET DE HOEDANIGHEID VAN VERHAALSOBJECT VAN HET SCHIP?

Neen, in alle onderzochte landen is het schip, onder al dan niet beperkende voorwaarden, een verhaalsobject, ook voor de vorderingen waarvan de scheepseigenaar niet de debiteur is. Sommige landen leunen nog meer aan bij de personificatie van het schip doordat het schip zelf procespartij is, als verweerder.

## **5. BESLUITEN EN AANBEVELINGEN**

Het schip is geen rechtspersoon, noch naar Belgisch recht noch volgens de andere onderzochte rechtsstelsels. Immers, om als rechtspersoon te worden gekwalificeerd, zou het schip eiser of verweerder moeten kunnen zijn in een procedure, en zou het schip drager moeten zijn plichten

én rechten. Ten slotte, zou het scheepsvermogen een bestaan moeten leiden dat autonoom is, waarbij de plichten die door het schip ontstaan, enkel het scheepsvermogen belasten, en niet het andere vermogen van de scheepseigenaar.

Welnu, noch tijdens de onderzochte periode, noch in de onderzochte buitenlandse rechtstelsels, blijkt dat het schip eiser kan zijn in een procedure, noch dat het drager is van rechten.

Wel is er naar Anglo-Amerikaans recht de *actio in rem*. Deze maakt dat een schip verweerder kan zijn in een procedure.

Naar huidig Belgisch positief recht kunnen schuldeisers van bepaalde verbintenissen die verband houden met de exploitatie van het schip, doch waarvoor de eigenaar van het schip niet de debiteur is,

- hun vordering zekeren door een bewarend beslag op het schip;
- uitvoerend beslag leggen op het zeeschip in uitvoering van een titel die ze zouden hebben voor dergelijke vordering.

Er is geen reden om aan het schip de rechtspersoonlijkheid toe te kennen. Het zou niet in de lijn liggen van de ontwikkelingen in België en in de andere landen behorende tot de zelfde of gelijkaardige recente juridische traditie.

Wel heeft het schip de hoedanigheid van verhaalsobject, ook voor vorderingen waarvan de scheepseigenaar niet de schuldenaar is, en dient deze eigenschap te worden gehandhaafd. Dit beantwoordt aan een noodwendigheid van de maritieme handel. Het plaatst België op gelijke voet met andere landen. Anders handelen zou van de Belgische zeehavens een oord van veilig vertoef maken voor onbetrouwbare debiteuren. België zou bijdragen tot het beschermen van reders-bevrachters die verlieslatend werken en zich handhaven door te ontsnappen aan schuldeisers. Dit is niet alleen immoreel, het, is ongunstig voor de leveranciers. Het is vooral ongunstig voor de *bona fide* reders die dan moeten concurreren tegen dergelijke reders.

Dat het schip een verhaalsobject is in het recht van vele landen en ver in de geschiedenis is terug te vinden, is toe te schrijven aan een werkelijke behoefte.

De verslaggever is van oordeel dat er behoefte is om duidelijk en uitdrukkelijk het schip te omschrijven als een verhaalsobject van zijn exploitatieschulden, onverschillig of de eigenaar er al dan niet de debiteur van is. Dit verduidelijkt de huidige toestand en het is in lijn met de toestand in andere landen.

Voorts dienen de schulden die op het schip kunnen verhaald worden, ook al is de scheepseigenaar er niet de debiteur van, duidelijk te worden omschreven. De wet dient aan deze vorderingen een volgrecht te geven op het schip.

Dergelijke vorderingen zouden moeten zijn:

- de zeevorderingen in de zin van artikel 1469 § 2 Ger. Wb.;
- de maritieme voorrechten en hypotheek van de artikelen 23 e.v. Zeewet.

Er moet onderzocht worden of verzekeringspremies en lidmaatschapsgelden aan onderlinge verzekeringsverenigingen (P&I Clubs) ook niet zouden moeten gevoegd worden aan de lijst.