

LAMINE is het hier niet mee eens. De hersteller van een zeeschip heeft een retentierecht bij toepassing van de *exceptio non adimpleti contractus*.⁴⁵⁶

1.3.13. Zeevordering m: Lonen van kapiteins, officieren of bemanningsleden

117. Onder deze zeevorderingen vallen uiteraard de vorderingen ingesteld door de bemanning voor *onbetaald gebleven lonen* die de rederij verplicht was uit te keren.⁴⁵⁷

Het hof van beroep te Rouen hief een bewarend beslag op een zeeschip op, omdat de vordering van 14 scheepsgezellen niet voldeed aan het begrip “*créance paraissant sérieuse et réelle en son principe*”.

Het betrof een vordering ingesteld tegen de reder voor niet-uitbetaling van het loon conform de voorwaarden van de ITF-contracten die waren afgesloten zes dagen na de eerste contracten, getekend bij de inscheping.

De reder voerde aan dat de ITF-contracten werden getekend onder dwang én om een boycot van het schip te vermijden in de haven van Haifa (gebrek aan wilsovereenstemming).

In dit arrest ging het hof te diep in op een onderzoek naar de *zekerheid* van de vordering en trachtte het hiervoor steun te vinden in het Verdrag van 10 mei 1952:

*“Que la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 subordonne la saisie à l’article 1^{er} de la convention et confirme par cette énumération même le caractère certain et sérieux que doit revêtir la créance invoquée.”*⁴⁵⁸

118. In het licht van de restrictieve interpretatie van artikel 2.2.6.1 SVwb werd geoordeeld dat het begrip “lonen van kapitein en bemanning” *niet* kan uitgebreid worden tot de *lonen en vergoedingen* van het personeel:

*“Aangezien verzoekster (in casu scheepsagent) ten onrechte voorhoudt dat zij als agent de rol van de kapitein overgenomen heeft wat de uitbating van zeeschepen en benaerstiging van de belangen der rederij buiten de thuishaven betreft en aldus voor de betaling van haar loon evenals de kapitein (art. 2.2.6.1 littera m SVwb.) moet genieten van de voordelen van de zeevorderingen.”*⁴⁵⁹

456 FAGNART, J.L., “Recherches sur le droit de rétention et l’exception d’inexécution”, R.C.J.B. 1979, 19, nr. 11, voetnoot 48; LAMINE, L., Het Retentierecht: Recht en Praktijk nr. 3, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1982, 76-77, nr. 138 167, nr. 289; LAMINE, 2e editie, 93-94, nr. 141; en nr. 295 (1993) over retentierecht: Scheepsbeslag en retentie door de overheid; HENDRIKSE, M.L. en MARGETSON, N.H., Capita Zeerecht, Deventer, Kluwer, 2004, Recht en Praktijk (29), 368 (VAN ‘t ZELFDE, R.C.A., Het Retentierecht van de zeevervoerder, 273-286; DEN HAERYNCK, W., in Liber Amicorum Marc HUYBRECHTS: Free on board, 259-269; HUYGHE, G., Retentierecht, TVR 2011-2, 65-69; PIETTE, G., noot onder Aix-en-Provence 20 december 2018, DMF 2019, 141 (ms Boreal II)).

457 Beslagr. Antwerpen 15 juli 1976 (ms Maria Voyazides), onuitg. AR. nr. 37116. Terloops kan hier reeds opgemerkt worden dat bemanningsleden ontheven worden de verplichting een tegenborg te stellen: Beslagr. Antwerpen 2 november 1972, Rechtspr.Antw. 1972, 334 (ms Lykavitos); infra, nr. 207; zie uitleg VAN AERDE, 36-38, nr. 35.

458 Rouen 1 juli 1985, DMF 1986, 423 (ms Nora). In de noot bij dit arrest wordt verwezen naar Gent 31 maart 1983, Rechtspr.Antw. 1983-1984, 77 (ms Derby).

Deze vergelijking gaat echter niet op omdat de vordering in deze zaak ingesteld werd wegens gedane voorschotten (littera n) en voor betalingen aan arbeiders van een stouwerij; gecasseerd: Cass.fr. 12 januari 1988, DMF 1992, 134 (ms Nora); zie BONASSIES, P., Le droit positif français en 1986, HS, DMF 1987, 70, nr. 19; SIMON, P., Etat de la jurisprudence française sur les incidents sociaux affectant les navires au port, DMF 1985, 259 met verwijzing naar rechtspraak en ROSSI, 199, nr. 288.

459 Antwerpen (kamer 4) 19 januari 1977 (ms Kananga), onuitg. AR nr. E.V. 3/77; lonen van de kapitein: Aix-en-Provence 24 januari 2013, R.D. Transp. 2013, nr. 45, besproken door BONASSIES, Le droit positif français en 2013, HS, DMF 2014, 55, nr. 50; Aix-en-Provence 17 februari 2022, DMF 2022, 821 (ms M/Y Thunderball I) met noot HA NGOC, J., *Les frais irrépétible* (niet terugvorderbaar-onverhaalbaar).

Omvat het begrip “lonen” ook andere vergoedingen verschuldigd door de werkgever, zoals socialezekerheidsbijdragen, verzekeringspremies, pensionbijdragen, vergoedingen in uitvoering van de sociale wetgeving...?⁴⁶⁰

De beslagrechter te Antwerpen stond een bewarend beslag toe aan bemanningsleden voor een vordering die betrekking had op het vakantiegeld, verschil in vergoedingen voor overuren, loon voor zaterdagen en zondagen, vergoedingen voor contractbreuk en openstaand saldo van de kapiteinsafrekening.⁴⁶¹

Alle rechtsvorderingen tot betaling van het loon en de huur van de officieren, matrozen en andere schepelingen verjaren twee jaar na het eindigen van de reis.⁴⁶²

1.3.14. Zeevordering n: *Uitgaven van de kapitein en van afzenders, bevrachters of agenten, verricht voor rekening van het schip of de eigenaar ervan*

119. Littera n handelt over voorschotten ten behoeve van het schip of de eigenaar daarvan.

Deze specificatie wijst erop dat vorderingen wegens gedane voorschotten slechts in aanmerking komen indien zij verstrekt werden ten behoeve van een schip of namens de scheepseigenaar.

Uitgaven⁴⁶³ van een bevrachter komen slechts in aanmerking indien zij *ten behoeve van het schip* plaatsvonden. Vergoedingen gevorderd door een scheepsagent ingevolge de vroegtijdige opzeg van de scheepsagentuurovereenkomst, moeten beschouwd worden als schadevergoedingen voortvloeiend uit het *beëindigen* van alle handelsrelaties tussen partijen.

Dergelijke vergoedingen komen niet voort uit de *uitoefening* van de handelsrelaties tussen partijen, die het kader is van de vorderingen omschreven in artikel 2.2.6.1, e, m en n SVwb.

Wat betreft littera n oordeelde de beslagrechter:

“Aangezien artikel 1468 littera n Ger.W. (nu 2.2.6.1.n SVwb.) alleen spreekt van voorschotten ten behoeve van het schip of van de eigenaar en hiervan geen spoor kan ontdekt worden in de verschillende posten van het akkoord.”

De “posten van het akkoord” betroffen vorderingen wegens loonverlies, aanbrengen van cliënteel, premie wegens vroegtijdige opzeg, morele schade, niet te verhalen algemene onkosten, salarissen, opzegvergoedingen aan de Europese kaders, vroegtijdige delgingen.⁴⁶⁴

Zijn ook geen vordering onder littera n: de vorderingen wegens persoonlijke leveringen aan de kapitein.⁴⁶⁵

120. Werden wel als zeevorderingen in de zin van littera n aanzien: de bedragen die de scheepsagent – zelfs als hij door de bevrachter aangewezen is – aan de stuwadoor heeft betaald voor

460 Zie hierover de Engelse rechtspraak, geciteerd door BERLINGIERI, waarbij de vraag positief beantwoord werd (BERLINGIERI, Fr., o.c., 119); Aix-en-Provence 13 april 2004, DMF 2004, 1012 met noot P. CHAUMETTE (ms Wedge One): opzegvergoeding kapitein; Aix-en-Provence 6 februari 2020, DMF 2020, 417 (ms Lady jersey) met noot BONASSIES, P.; DELEBECQUE, P., Le droit positif maritime français en 2012, HS, DMF 2022, 63, nr. 67.

461 Beslagr. Antwerpen (kamer 38) 21 november 1986 (ms El Amaan), onuitg. AR nr. 18080: *in casu* was reeds door de bemanning beslag gelegd in de USA voor het verschil in gages “stricto sensu” en werd geoordeeld dat het hier niet, tenzij gedeeltelijk, eenzelfde vordering betrof, ofschoon de vorderingen hun oorsprong vonden in dezelfde overeenkomst.

462 Zie noot 445.

463 De Engelse authentieke tekst van het Verdrag spreekt van “disbursements”, ook te vertalen door “uitgaven”.

464 Antwerpen (kamer 4) 19 januari 1977 (ms Kananga), onuitg. AR. Nr; E.V. 377.

465 Beslagr. Antwerpen 1 februari 1975, Rechtspr.Antw. 1973, 345 (ms Calypso IV).

het stand-by loon⁴⁶⁶ van stakende havenarbeiders die een ITF-vakbondsactie steunden tegen de scheepseigenaar om paal en perk te stellen aan het niet betalen van de bemanning.⁴⁶⁷

De kosten van lossing schip kunnen hieronder vallen.⁴⁶⁸

De vorderingen van een “ship manager” kunnen een zeevordering n uitmaken.⁴⁶⁹

121. Ook de vordering van een scheepsagent tot terugbetaling van voorgeschoten uitgaven die als zodanig niet in aanmerking zouden komen – zoals stuwingswerken – is in hoofde van de scheepsagent een zeevordering in de zin van littera n.⁴⁷⁰

Het is verkeerd te stellen dat een vordering van een scheepsagent die werd ingesteld tegen de bevrachter – door wie hij was aangeduid – tot terugbetaling van navigatierechten voorgeschoten aan het organisme van het Suezkanaal, geen zeevordering uitmaakt.

Dit zijn voorschotten (uitgaven) verstrekt ten behoeve van het schip.⁴⁷¹

Een vergoeding verschuldigd aan de scheepsagent wegens verbreking van de overeenkomst is geen zeevordering. Ze is wel een zeevordering als ze gerechtvaardigd wordt door “boekhouding rederij” en de onmogelijkheid van betaling leveranciers.⁴⁷²

De benadeling van een onrechtmatige verbreking van een agentuurovereenkomst is geen zeevordering.⁴⁷³

Artikel 2.2.1.6, n SVwb maakt geen onderscheid in de uitgaven volgens hun oorsprong.⁴⁷⁴

De schuldvordering van een reder in terugvordering van het saldo van aanlegkosten betaald aan zijn scheepsagent, is een zeevordering.⁴⁷⁵

Deze opmerking geldt ook voor de vordering vermeld in littera m.⁴⁷⁶

Zodoende zullen lonen van kapitein, bemanning en scheepsgezellen die werden voorgeschoten door de scheepsagent, zeevorderingen uitmaken.

466 Dit zijn betalingen voor havenarbeiders die, hoewel zij niet werken, toch prestaties aanrekenen.

467 Beslagr. Gent 7 juni 1982 (ms Derby), onuitg. AR nr. 2102/81, bevestigd in beroep: Gent 31 maart 1983, Rechtspr. Antw. 1983-1984, 77 (ms Derby): in dit vonnis wordt ten onrechte verwezen naar het vervuld zijn van de spoedeisendheid van artikel 1413 Ger.W.; DELWAIDE, 164, noot 120.

468 Rouen 27 april 1990, DMF 1992, 363 (ms Eal-Saphir).

469 Comm. Toulon 15 januari 2020, DMF 2020, 158 (ms Celcascor) met instemmende noot van PIETTE, G.

470 Beslagr. Antwerpen 28 juni 1984, Eur.Vervoerr. 1985, 142 (ms Aegis Topic); Antwerpen 12 december 1995, Eur. Vervoerr. 1996, 123 (ms Abuja); Cass.comm.fr. 20 mei 1997, BT 1997, 444.

471 Cairo 6 januari 1964, DMF 1971, 741 (ms Ganges); Mansourah 15 maart 1969, DMF 1971, 741 (ms Kalliopi-D-Lemos), beide met kritische noot van M. SAADA; DU PONTAVICE, E., o.c., 362-363, nr. 365.

472 Comm. Marseille 4 juni 2003, DMF 2004, 47 (ms Peljasper).

473 Rouen 15 december 2016, Transidit 2017, nr. 76, 16; DMF 2017, 434 (Baco Liner 1).

474 “... Il n’y a pas lieu de faire une discrimination suivant les créances dont remboursement est demandé par le consignataire, dès lors qu’elles sont effectuées dans l’intérêt de l’armateur.” (Rennes 2 april 1973, DMF 1973, 603 (ms Irini Matheos)).

De Franse rechtspraak gaat evenwel verder dan de Belgische en laat hieronder ook de lonen en vergoedingen van de scheepsagent vallen, de zogeheten “agency fees” (zie bovenvermeld arrest van Rennes; PESTEL-DEBORD, P. en BONNAUD, J., L’agent consignataire de navires en France, Marseille, L’antenne intertransports, 1983, 65 met verwijzing naar de Franse rechtspraak; zie ook de Engelse uitspraak Queen’s Bench Division (Admiralty Court) 24 januari 1966, ILR 1966, I, 342 (ms Westport)).

475 Cass.fr. 10 mei 1989, DMF 1989, 704 (ms Tebessa); BONASSIES (blz. 706-708) stelt in een noot onder het arrest dat dit ingegeven door economische factoren maar niet conform de geest van het Verdrag van 1952 is; BONASSIES, La décision surprend, 1989; DMF 1990, Le droit positif français en 1989, HS, 59; bewarend beslag en zeevordering zijn tegen het schip en niet ontstaan in het voordeel van het schip (blz. 60). Ook NAVARRE wijst dat af (73) en BERLINGIERI 2011 is evenmin akkoord: 117, nr. 3,386, noot 148; Cass.fr. 7 maart 2006, BT 2006, 200; RTD com. 2006, 518 met noot Ph. DELEBECQUE (ms Larbi Ben M’Hidi); Hof ’s-Gravenhage 5 december 1989, S&S 1990, nr. 75, 235 (ms Ibn Badis); Arr.Rb.Amsterdam 19 juni 1992 en 27 november 1997, S&S 1998, nr. 119, 479 (ms Azalea-Babor).

476 Supra, nr. 117.

Evenmin is het van belang voor wie de scheepsagent optreedt.⁴⁷⁷

122. Elke rechtsvordering tot betaling van de voeding aan de matrozen, verschaft op last van de kapitein, verjaart twee jaar na de levering.⁴⁷⁸

1.3.15. Zeenvordering o: *Geschillen over de eigendom van een schip*

123. Het beslag dat gelegd wordt ter verzekering van deze zeenvordering, kan slechts geschieden op het *schadeberokkende zeeschip*.

Dat is het schip waarop de vordering betrekking heeft (artikel 2.2.6.5, § 1 SVwb).

Het betreft hier een zakenrechtelijke vordering.⁴⁷⁹

124. Een benadeelde koper beschikt niet over een zeenvordering in de zin van littera o in de volgende situatie:

*“De aankoop van een schip met de clause ‘vessel to be free of all maritime liens at time of delivery’ (vrij en onbelast) is niet van aard aanleiding te mogen geven tot bewarend beslag vanwege de koper op een ander schip van de verkoper wanneer het later blijkt dat het gekochte schip wel was belast op het ogenblik van de verkoop omdat deze zeenvordering (littera o) enkel geldt voor ‘geschillen over de scheepseigendom’.”*⁴⁸⁰

125. Werd wel aanzien als inschuld uit oorzaak van artikel 2.2.1.6. SVwb: het verschil dat gerezen was naar aanleiding van een afgesloten “memorandum of agreement” over de verkoop van een schip. De verkoper beweerde dat hij alle verplichtingen, opgelegd door het memorandum, was nagekomen en dat het niet voltrekken van de verkoop volledig te wijten was aan het in gebreke blijven van de koper. De koper van zijn kant beweerde dat de verkoper had nagelaten het nodige te doen om de eigendomsoverdracht van het schip effectief te maken.

De *problematiek betreffende de overdracht van het schip* heeft rechtstreeks betrekking op de eigendom ervan.⁴⁸¹

Ook geschillen met betrekking tot de eigendom van aandelen in een schip vallen onder littera o. Daarentegen zou geargumenteerd kunnen worden dat geschillen met betrekking tot het bezit

⁴⁷⁷ Dit zal enkel spelen naar aanleiding van het schip waarop beslag gelegd wordt; infra, nr. 142 e.v. Ten onrechte werd dat nagegaan in Aix-en-Provence 26 februari 1981, DMF 1982, 77 (ms Atrytone), zoals terecht door de annotator opgemerkt werd. Dezelfde verkeerde zienswijze vinden we terug bij CHAUVEAU, P., “Propriétaires et affréteurs de navires dans leurs rapports avec les tiers”, in Conference on Contracts of affreightment Particular Charterparties, 1975, 5; Arr.Rb. Rotterdam 13 maart 1987, S&S nr. 123, 346 (ms Ibn Badis).

⁴⁷⁸ Zie noot 445.

⁴⁷⁹ Bv. Rennes 9 maart 2015, DMF 2015, 695 (ms Karl) met noot onder BOURAYNE, C. (weigering een schip te leveren waarvan de eigendom betwist wordt), bevestigd Cass.fr.com. 28 juni 2016, DMF 2016, 892 met noot SANA-CHAILLE DE NERE, S. (zie ook BONASSIES, P. en DELEBEQUE, Ph., Le droit français 2016, HS, DMF 57-58, nr. 62; BONASSIES en SCAPEL, 3e editie, 488, nr. 593, § 3 *in fine*) (ms Karl ging over een zeenvordering toegestaan op een vordering van de koper van een schip die voorschotten had betaald op de prijs).

⁴⁸⁰ Beslagr. Antwerpen 8 oktober 1981, Eur.Vervoerr. 1985, 334 (ms Cuzco II). Hierbij kan nog opgemerkt worden dat, indien het een vordering betrof in de zin van littera o, beslag slechts mogelijk was op het schadeberokkende zeeschip.

Beslagr. Antwerpen 1 juli 1998, onuitg. AR nr. 98-3901-A (ms Almavita): schade en boetes op basis van een koopcontract tussen beslagen schip en zijn principaal zijn niet tegenstelbaar aan de vervoerder en zijn daarvoor geen zeenvordering; Aix-en-Provence 29 januari 2008, DMF 2008, 734 (ms l'am no lady) met noot Antoine VIALARD; geen zeenvordering: “inexécution du contrat de vente d'un navire; wel: “construction du navire”; Aix-en-Provence 12 juni 2008, DMF 2009, 150 (ms Ocean Breeze) met noot van SANA-CHAILLE DE NERE, S. en A. VIALARD: wel een zeenvordering (geschil over de scheepseigendom) (zie ook: Vrz. Rechter Rb. Amsterdam 9 februari 2007, S&S 2007, 538, nr. 110 (ms Saratov City; Inzhener Shlem)).

⁴⁸¹ Beslagr. Antwerpen 11 januari 1985 (ms Proteus), onuitg. AR nr. 2005.