

Consultatievragen voor het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet

Vraag 3

De Nieuwe Belgische Zeewet dient ook het binnenvaartrecht te regelen, aangezien het vervoer via binnenvaart momenteel sterk gepromoot wordt door de overheid en banken ook vaststellen dat de vraag naar financiering voor dit type schepen toeneemt.

Vraag 8

Bindende internationale verdragsregelingen dienen in de nieuwe Belgische Zeewet te worden geïntegreerd voor zover dit juridisch mogelijk is en op een overzichtelijke manier kan gebeuren. Momenteel is het moeilijk om een algemeen overzicht te hebben van alle verdragen die voor België bindend zijn.

Vraag 14

Het huidige onderscheid zeeschip - binnenschip is voorbijgestreefd. De banken zijn zeker voorstander van een ruimere definitie van een zeeschip (zie vragen 16 en 17) met het oog op betere aansluiting bij de definitie van een zeeschip in de thans van kracht zijnde internationale verdragen.

Vraag 15

Voorstander. Kan nuttig zijn voor vaartuigen ingezet door overheidsbesturen in het kader van PPS-projecten en op die manier kunnen tevens bepaalde binnenschepen, zoals woonboten, gehypothekeerd worden en dus gemakkelijker gefinancierd worden.

Vraag 16

Neen, estuaires dienen o.i. te worden beschouwd als zeeschepen omdat ze ook zeewaardig zijn. Voordeel is dat ze dan ook goedkoper te verhypothekeren zijn ten gunste van de bank (betaling van het voor zeeschepen geldende vast recht van 25 EUR met toepassing van artikel 94, Wb Reg in plaats van het voor binnenschepen geldende evenredig recht van 0,5 % op het hypotheekbedrag met toepassing van artikel 88, Wb Reg. Daarenboven is dit conform de praktijk die sloopshypotheekbewaarder Delatte hanteert.

Vraag 17

Baggerschepen dienen eveneens te worden beschouwd als zeeschepen gezien het veelvuldige gebruik op zee.

Vraag 18

Ja, de banken zijn voorstander van een ruime definitie van het begrip 'schip' met een duidelijke afbakening van een aantal deelcategorieën zoals binnenschepen, zeeschepen, pleziervaartuigen en andere vaartuigen, tenminste voor zover ook duidelijk vermeld wordt welke rechtsregels op de onderscheiden categorieën van toepassing zijn. Ook moet men goed nagaan wat de gevolgen zijn van een dergelijke classificatie (bijv. op het vlak van hypotheekvestiging, beslagmaatregelen, slooprechten...).

Vraag 22

Een precisering van het statuut van bepaalde tuigen zoals boorplattvormen en drijvende droogdokken die deel uitmaken van haveninstallaties, zou zeker nuttig zijn in het kader van de toenemende vraag naar financiering van haveninfrastructuur.

Vraag 23

De vraag welk recht toepasselijk is in geval van parallelle registratie wordt o.i. op voldoende wijze beantwoord in de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, en dit op een voor de banken aanvaardbare wijze (eigendom van de zeeschepen, hypotheek en uitvoeringsmaatregelen blijven ten tijde van het Bareboat Charter geregeld bij de wet van het register van oorsprong).

Vraag 24

Dergelijke integratie biedt misschien niet veel toegevoegde waarde wanneer gewoon de thans geldende regels uit het Wetboek IPR worden overgenomen.

Vraag 26

De ervaring van de banken is dat qua eigendomsrecht de meeste rechtsmachten (ook de Belgische) terugvallen op de inschrijving in het scheepsregister. Dat betekent dat wanneer een schip eenmaal in het scheepsregister is geregistreerd, derden erop mogen vertrouwen dat die informatie correct is. Dit sluit dus aan bij het gekende openbaarmakingssysteem inzake een hypotheek op onroerende goederen.

Het 'probleem' waarnaar wordt verwezen, ligt dus veeleer op het niveau van het scheepshypotheekkantoor dat de inschrijving van het schip moet doen.

Deze zal de voorlegging vragen van de in de internationale praktijk aanvaarde bewijzen van eigendomstitel zoals bv de Bill of Sale/Memorandum of Agreement ingeval van aankoop schip of het bouwcontract ingeval van een nieuwbouwschip.

Alleszins dient aangesloten met de internationale praktijk terzake.

Vraag 30

Het lijkt de financiële sector zeker niet aangewezen een algemene bepaling daarover op te nemen. Het aantal beslagmaatregelen door andere schuldeisers dan de financiers zal alleen maar toenemen. De huidige definitie van zeevordering lijkt ons ruim genoeg. Dit mag zeker geen aanleiding geven tot bijkomende maritieme voorrechten waardoor het onderpand van de hypothecaire schuldeiser nog verder uitgehold wordt.

Vraag 31

Neen : zie vraag 32.

Vraag 32

Als hypothecaire schuldeisers zijn de banken zeker vragende partij om het nieuwe verdrag van mei 1993 te onderschrijven, omdat het aantal maritieme voorrechten die primeren op de hypotheek, wordt verminderd en gezien de kortere uitdovingsperiode van het voorrecht..

Mochten als gevolg van de bekrachtiging van het verdrag van mei 1993 interne wetswijzigingen resulteren in nieuwe voorrechten, dan moeten die voorrechten rang nemen na de hypotheek.

Vragen 33 en 34

Ja : zie vraag 15.

Vragen 51 tot 56 (Bankwaarborgen)

Niet alleen worden financiële zekerheden gevraagd voor olieverontreiniging (artikelen 51 en 54), waarbij trouwens de nadruk wordt gelegd op de verzekering. Ook de wetgeving tot bescherming van het mariene milieu (wet van 20 januari 1999) voorziet in het stellen van bankgaranties (naast Depositokas en Protection en Indemnity Club).

O.i. zou het voor derden zoals de financiële sector en de verzekeringssector veel duidelijker zijn, als er een hoofdstuk of (onder)afdeling financiële zekerheden werd opgenomen, met specificatie van de zekerheidsvorm. Het hoeft geen betoog dat de banksector inzake milieubescherming het verzekeringsproduct beter geschikt vindt dan de bankwaarborg.

Graag dus ook toevoeging van voorvermelde wetgeving tot bescherming van het mariene milieu, zoals trouwens door de groep van experts wordt gesuggereerd in punt 2.3.4.2.1. Wrakkenwet.

Goederenvervoer onder connossement (punt 2.3.5.2) : zowel zeevaart als binnenvaart.

Aan de banksector worden borgbrieven gevraagd voor de levering van goederen bij ontstentenis van een connossement, of de rederijen vragen bankwaarborgen, wanneer het oorspronkelijke connossement of de bill of lading verloren zijn gegaan.

Vroeger waren dit tamelijk uniforme documenten die in geval van dispuut tot weinig uiteenlopende interpretaties leidden, aangezien de rechtbanken (Antwerpen vooral) met dit model vertrouwd waren.

Nu worden de meest uiteenlopende teksten van waarborgen of borgbrieven aan de banken voorgelegd, die als gevolg van de dringende noodzakelijkheid voor voldongen feiten worden geplaatst. Dikwijls gaat het om borgen naar Engels recht waarvoor de rechtbanken in het Verenigd Koninkrijk bevoegd zijn, alhoewel de onderliggende handelingen volledig in België plaatsvinden.

Graag hadden we gezien dat eenvormige modellen worden opgenomen (teksten in overleg met de banksector).

Tussenpersonen (punt 2.3.6.1)

Ook de wetgeving vervoerstussenpersoon, -makelaar en -commissionair (wet van 26 juni 1967 en KB van 18 juli 1975) legt de uitgifte van een bankwaarborg op. Het betreft hier wel het goederenvervoer in het algemeen. Misschien is het idee van een transportrechtbank dus niet zo gek.

Besluit :

Voor de financiële zekerheden die om diverse redenen worden gevraagd, is het logisch dat de banksector inspraak krijgt (tekst en modaliteiten).

Vraag 106

Het is voor de banken zeker interessant dat de regeling m.b.t. de maritieme verzekeringen wordt geactualiseerd en meer zal aansluiten bij de gangbare internationale maritieme verzekeringspraktijk. De overdracht van de verschillende maritieme verzekeringspolissen ten gunste van de bankier is een standaardzekerheid in het kader van de scheepsfinancieringspraktijk. Tot op heden gebeurt dergelijke overdracht conform de Engelse rechtsregels met naleving van de vereisten opgelegd bij de UK Marine Insurance Act : Notice of assignment en aanhechting aan de polis van de loss payable clauses ten gunste van de bank, enz. In dit verband is de rol van de makelaar zeker van belang (in het Verenigd Koninkrijk verlopen dergelijke notices via de makelaar en geeft deze ten gunste van de banken een zgn "Letter of Undertaking" uit), dus is het ook zinvol om de taak en de rol van de makelaar nader uit te werken.

Vragen 113 en 131

Ja : zie vraag 106.

Vraag 120

Overlegging originele polis: volgens de gangbare (UK) praktijk wordt de bank als Assignee van de polissen nooit in het bezit gesteld van de originele polis, wel van een zgn Cover Note (met daarin een samenvatting van de belangrijkste bepalingen van de polis). Een origineel geschrift eisen zou derhalve misschien onze rechten kunnen aantasten...