

Vergaderjaar 2001–2002

28 273

Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot een hogere preferentie van havengelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 10 juli 2002

I Algemeen

Met waardering nam ik kennis van de opmerkingen van de fracties die in het verslag aan het woord komen. Het verheugt mij dat de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD kunnen instemmen met de strekking van het wetsvoorstel. Op de nog gestelde vragen zal ik hierna uitgebreid ingaan. Van de gelegenheid is voorts gebruik gemaakt om bij nota van wijziging de inwerkingtredingsbepaling aan te passen in verband met de Tijdelijke referendumwet.

De leden van de fractie van het CDA vragen of enige duidelijkheid kan worden verschaft over de oorzaak van het toenemend aantal langdurige beslagleggingen op schepen.

Uit het WODC-onderzoek blijkt dat het vooral gaat om beslagen op schepen uit staten die in ontwikkeling zijn, zoals staten uit Oost-Europa. Zo leidde het uiteenvallen van Rusland onder meer tot faillissementen van staatsrederijen waardoor betalingsproblemen ontstonden. Hierdoor nam het aantal beslagen op schepen van Russische, Baltische en Oekraïense rederijen toe. Juist bij beslagen op schepen uit staten die in ontwikkeling zijn, kan een patstelling ontstaan bij de executie. De beslagen op de schepen uit voormalig Rusland waren dan ook extreem lang van aard. Deze leden vragen tevens of de voorgestelde maatregel in verhouding staat tot het doel omdat het toekennen van een hogere preferentie niet lichtzinnig dient te gebeuren.

Evenals de leden van het CDA ben ik er van overtuigd dat de toekenning van een hogere preferentie niet lichtzinnig dient te geschieden. Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek gaat uit van een uitgebalanceerd systeem van voorrechten bij de verdeling van de executieopbrengst van een zeeschip waarop onder meer de financiering van zeeschepen is gebaseerd. Het verhogen van de rangorde van een bepaalde categorie van vorderingen kan ten koste gaan van andere vorderingen waarvoor goede redenen dienen te bestaan. De voorgestelde wijziging is gerechtvaardigd omdat de in het wetsvoorstel bedoelde vorderingen veelal voortvloeien uit het naleven van een wettelijke verplichting of feitelijke gehoudendheid die mede tot gevolg hebben dat het schip als verhaalsobject voor alle schuldeisers behouden blijft. De bereidheid van banken om in scheeps-

financiering te investeren – een vraag die ook de leden van de PvdA-fractie stelden – zal door de voorgestelde wijziging naar verwachting dan ook niet nadelig worden beïnvloed. Bovendien vervalt de hoge preferentie indien het schip een nieuwe reis aanvangt, hetgeen betekent dat het bedrag aan havengelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden altijd relatief gering en overzichtelijk zal zijn.

De leden van de fractie van het CDA vragen waarop de verwachting was gebaseerd bij de invoering van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek dat de verlaging van de preferentie niet tot problemen zou leiden.

Bij de invoering van Boek 8 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek prevaleerde de wens om de regelingen van de maritieme voorrechten op zeeën binnenschepen zoveel mogelijk aan elkaar gelijk te doen zijn. Daarvoor werd aansluiting gezocht bij de Overeenkomst van Genève inzake de inschrijving van binnenschepen (artikel 11, protocol 1). Hierbij werd verondersteld dat een lagere preferentie voor vorderingen inzake havengelden bij zeeschepen geen problemen op zou leveren omdat zij weliswaar niet meer super preferent zouden zijn maar nog wel bevoorrecht op grond van artikel 8:217 lid 1 onder a van het Burgerlijk Wetboek. In de praktijk blijken deze vorderingen vooral bij beslagen op zeeschepen uit staten die in ontwikkeling zijn, vrijwel onverhaalbaar. Nu niet is gebleken dat de rangregeling van voorrechten bij beslag op binnenschepen tot problemen aanleiding heeft gegeven, betreft dit wetsvoorstel alleen de rangregeling van voorrechten inzake zeeschepen. Hierdoor sluit de regeling voor zeeschepen tevens beter aan bij de in de ons omringende landen geldende regelingen.

Voor de leden van de fractie van de VVD is, alvorens zij kunnen instemmen met dit wetsvoorstel, van belang of de veiligheid van de havens hierdoor daadwerkelijk wordt bevorderd. Daarnaast vragen zij of te verwachten valt dat vanwege de voorgestelde hogere preferentie van havengelden de gemiddelde duur van beslag op schepen zal afnemen. Beide vragen kunnen naar mijn overtuiging positief worden beantwoord. Ten eerste stimuleert dit wetsvoorstel de havenbeheerder om sneller in te grijpen indien zich risicovolle situaties voordoen in de haven. De havenbeheerder heeft tot taak om een onveilige situatie voor derden en de haveninfrastructuur te voorkomen. Op grond van deze taak grijpt de havenbeheerder in zodra zich een gevaarlijke situatie voor dreigt te doen, bijvoorbeeld indien de trossen van een schip op het punt staan het te begeven waardoor het schip op drift kan raken met alle gevolgen vandien. Duidelijk is echter dat de havenbeheerder in deze gevallen een vangnetfunctie vervult en derhalve een taak uitoefent die primair op de reder, rompbevrachter, tijdbevrachter of kapitein rust. Deze laatsten dienen immers voldoende zorg voor hun schip aan de dag te leggen, ook indien op het schip een beslag rust. Voor de reder, rompbevrachter, tijdbevrachter of kapitein bestaat nu evenwel onvoldoende prikkel om deze zorg voor hun schip aan de dag te leggen en risicovolle situaties te vermijden. De havenbeheerder zal van zijn kant juist vanwege de vangnetfunctie en het risico onverhaalbare kosten te maken, het ingrijpen zo lang mogelijk uitstellen. Door een hogere preferentie toe te kennen aan de vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden wordt het risico gereduceerd dat de havenbeheerder onverhaalbare kosten maakt waardoor hij eerder tot ingrijpen over zal gaan. Ten tweede beoogt dit wetsvoorstel te bevorderen dat beslagleggingen zo kort mogelijk duren. Zowel de havenbeheerders als crediteuren met een lagere preferentie zoals bijvoorbeeld hypotheekbanken worden door dit wetsvoorstel gestimuleerd sneller tot executie over te gaan. De havenbeheerders zullen eerder geneigd zijn tot een veiling over te gaan en de kosten hiervan te dragen nu hun eigen vordering vrijwel direct daarna uit

de opbrengst zal worden voldaan. De crediteuren met een lagere preferentie zullen ook eerder geneigd zijn tot executie over te gaan omdat zij er door dit wetsvoorstel zelf belang bij hebben om te voorkomen dat de kosten voor havengelden en de kosten ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden onnodig stijgen omdat deze kosten meer preferent zijn dan de hypotheek.

Voorts vragen zij of er thans maatregelen nagelaten worden die noodzakelijk zijn voor de waarborging van de veiligheid van havens die na invoering van het voorliggende wetsvoorstel naar verwachting wel zullen worden getroffen.

Zoals hiervoor reeds is aangegeven, heeft de havenbeheerder tot taak om een onveilige situatie voor derden en de haveninfrastructuur te voorkomen. Op grond van deze taak zal hij, met of zonder dit wetsvoorstel, ingrijpen indien zich een onveilige situatie voordoet. Naar verwachting zullen er na invoering van dit wetsvoorstel dan ook geen andere maatregelen worden getroffen dan voorheen. Wel gaat het wetsvoorstel tegen dat de havenbeheerder vanwege zijn vangnetfunctie en het risico onverhaalbare kosten te maken het ingrijpen zo lang mogelijk en wellicht te lang uitstelt, en bewerkstelligt het dat, indien hij bedoelde kosten (terecht) maakt die eigenlijk tot de verantwoordelijkheid van de reder, rompbevrachter, tijdsbevrachter of kapitein behoren, hij niet een groot risico loopt ook in financiële zin achter het net te vissen.

Voor het antwoord op de vraag van de leden van de fractie van de VVD naar het te verwachten effect op de bereidheid van banken om in scheepsfinanciering te investeren verwijs ik naar het eerder hierop reeds gegeven antwoord op een vraag van de leden van de fractie van het CDA. Het verheugt mij dat ook voor de leden van deze fractie het feit dat thans derden (bv de havenbeheerder) de door hen gemaakte kosten ten behoeve van de waarborging van de veiligheid van de havens niet altijd effectief kunnen verhalen, zwaar weegt.

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom er niet voor is gekozen om de in het wetsvoorstel genoemde vorderingen een hogere preferentie toe te kennen dan de in artikel 211 onder a, b en c van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, bijvoorbeeld door plaatsing voor sub a, b en c.

De keuze voor plaatsing in sub d is ingegeven door de aard van de kosten die in dit artikel onder sub a tot en met c zijn opgenomen. Sub a betreft de vorderingen ter zake van kosten gemaakt tot behoud van het schip. Deze kosten behoeden het schip voor de fysieke ondergang waar alle crediteuren bij zijn gebaat. Sub b betreft de vorderingen ontstaan uit arbeidsovereenkomsten van de kapitein of andere leden van de bemanning over de eerste twaalf maanden. Uit sociaal oogpunt acht ik het niet wenselijk aan deze kosten een lagere plaats toe te delen omdat de schepelingen veelal niet zullen kunnen profiteren van de bescherming van het Nederlandse recht omdat op hun arbeidsovereenkomst geen Nederlands recht van toepassing zal zijn. Onder sub c vallen de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in avarië-grosse. De kosten die hiervoor zijn gemaakt hebben het schip behoed voor waardeverlies of zelfs voor de ondergang, hetgeen wederom alle crediteuren tot voordeel strekt. Het voorrecht voor havengelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden dient naar mijn mening dan ook logischerwijs onder sub d te worden opgenomen.

Deze leden vragen waarom onder de kosten voor behoud, als geregeld in artikel 211 onder a van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek niet ook de in dit wetsvoorstel geregelde kosten worden begrepen.

De hier bedoelde vorderingen zullen niet snel bevoorrecht zijn op grond van artikel 211 onder a van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek omdat deze

bepaling zeer beperkt wordt uitgelegd. Het gaat in die bepaling om vorderingen ter zake van kosten die na het beslag zijn gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip. Het betreft hier derhalve kosten die zijn gemaakt om het schip in fysieke zin voor tenietgaan te behoeden. Hoewel deze bepaling niet is beperkt tot kosten die door de beslaglegger zijn gemaakt en het derhalve ook kan gaan om kosten gemaakt door een havenbeheerder of andere persoon, zullen haven-gelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden veelal niet dienen om het schip te behoeden voor de fysieke ondergang.

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de stand van zaken over de zorgplicht van de beslaglegger die in een bepaling van het Binnenvaartpolitiereglement zou worden geregeld.

Mijn ambtgenoot van Verkeer & Waterstaat bereidt hierover een wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement voor. Beoogd wordt deze wijziging in een omvangrijke wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement mee te nemen. Deze omvangrijke wijziging zal naar alle waarschijnlijkheid begin 2004 zijn beslag krijgen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen welke oplossingen mogelijk zijn bij problemen met schepen uit landen die niet dezelfde preferentieregeling hebben.

Om tot een dergelijke oplossing te komen zou een verdrag opgesteld kunnen worden waarin een zelfde preferentie is opgenomen. Indien de betreffende landen dit verdrag ook zouden ratificeren zou het effect sorteren.

II Artikelen

De leden van de fractie van de PvdA vragen wat precies wordt bedoeld met het «ter hand nemen van de effectuering van de hoge voorrang». Deze passage is opgenomen bij de toelichting van artikel 8:211 onder d van het Burgerlijk Wetboek en heeft betrekking op de daarin opgenomen beperking van de hoge preferentie tot vorderingen die zijn ontstaan tijdens de lopende reis van het schip. Dit voorrecht vervalt derhalve zodra het schip een nieuwe reis aanvangt. Met «het ter hand nemen van de effectuering van de hoge voorrang» is dan ook bedoeld dat de vordering moet zijn ingesteld voordat het schip een nieuwe reis aanvangt, wil de hoge preferentie op de betreffende vordering van toepassing zijn.

Artikel II

De leden van de PvdA-fractie wensen een nadere toelichting op de van overeenkomstige toepassingverklaring van artikel 252 van de Overgangswet nieuw Burgerlijk Wetboek.

In artikel 252 lid 1 is het uitgangspunt neergelegd dat de nieuwe rangorde vanaf het tijdstip van inwerkingtreding ook geldt voor vorderingen die reeds bestaan op dat tijdstip (onmiddellijke werking). In afwijking hiervan wordt in de leden 2 tot en met 4 de rangorde bevroren als deze vóór het tijdstip van inwerkingtreding «in actie» is gekomen in een rangregeling bij executie, in faillissement of door surseance van betaling. Aan het uitgangspunt van wisseling van de rangorde met de wet die hem toekent, ligt ten grondslag dat zich anders een moeilijk oplosbare samenloop van oud en nieuw recht kan voordoen bij de verdeling van de opbrengst van één en dezelfde executie. Is evenwel de oude rangorde in actie gekomen ten tijde van de inwerkingtreding, dan overweegt het belang van eerbiediging van het oude recht. Artikel 252 lid 2 veronderstelt een executie in het stadium waarin tot verdeling van de beschikbare gelden kan worden

overgegaan. Pas dan worden de aanspraken die de schuldeisers maken, bevroren. In dit stadium moet de verdeling snel kunnen worden afgewerkt en moet deze niet worden vertraagd door de noodzaak ieders aanspraak opnieuw te berekenen. Artikel 252 lid 3 strekt tot eerbiediging van het oude recht vanaf het tijdstip waarop de onderlinge rang van de vorderingen van belang wordt. Hiervoor is aangeknoopt bij het tijdstip van de definitieve bepaling van de datum voor de indiening ter verificatie ingevolge artikel 108 Faillissementswet. Op grond van artikel 110 Fw moet immers bij de indiening worden opgegeven of de schuldeiser aanspraak maakt op voorrang, zodat de schuldeiser alsdan op zijn recht moet kunnen vertrouwen. Artikel 252 lid 4 betreft de surseance. Daarin is niet van belang welke rang aan een vordering toekomt, maar òf zij voorrang heeft. Zo ja, dan werkt de surseance immers niet tegen deze vordering (artikel 232 Fw), hetgeen mede gevolg heeft voor de stemming over een akkoord (artikel 257 Fw). Het is daarom niet gewenst om tijdens een surseance veranderingen aan te brengen in het al dan niet voorrang hebben.

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals