

138. Stormbestendig zekerheidspakket

Scheepsfinanciering van vestiging tot uitwinning

R.C.W. MATTENS & R.A. PUNT-HUIZER

Scheepsfinanciering is een bijzondere tak van de financieringspraktijk. Schepen zijn roerende zaken van aanzienlijke economische waarde die tegelijkertijd een grote internationale mobiliteit kennen, waardoor vestiging en uitwinning van zekerheidsrechten complexe juridische vraagstukken opwerpen. Dit artikel bespreekt het Nederlandse recht inzake zekerheidsrechten op zeeschepen — van de scheepshypotheek en het aanvullend zekerheidspakket tot de uitwinningsprocedures en de zuiverende werking van de executoriale verkoop. Bijzondere aandacht gaat uit naar de internationale dimensie: de rangregeling van scheepsvoorrechten, *forum shopping*, de op 17 februari 2026 in werking getreden Beijing Convention en de positie van de scheepsfinancier in grensoverschrijdende insolventieprocedures.

1. Inleiding

Scheepsfinanciering is een bijzondere tak van de financieringspraktijk. Schepen zijn roerende zaken van aanzienlijke economische waarde die tegelijkertijd een grote mobiliteit kennen: zij bewegen zich door internationale wateren, worden beheerd door rederijen in verschillende jurisdicties en zijn onderworpen aan een complex samenspel van nationaal en internationaal privaatrecht, verdragsrecht en publiekrecht. Dit maakt de vestiging en uitwinning van zekerheidsrechten op schepen tot een fascinerende juridische uitdaging, zowel voor de financier als voor de juridisch adviseur.

In dit artikel staat de vraag centraal hoe zekerheidsrechten op zeeschepen worden gevestigd, hoe uitwinning plaatsvindt indien de debiteur in verzuim raakt en welke knelpunten zich in de praktijk voordoen. Achtereenvolgens worden besproken: de zekerheidsrechten op zeeschepen naar Nederlands recht, met inbegrip van de rangregeling ingevolge Boek 8 BW, de uitwinningsprocedures, waaronder de executoriale verkoop en de zuiverende werking, de internationale aspecten van scheepsfinanciering en -executie, de verdelingsvraagstukken bij executie, mede gezien in het licht van empirische data over *recovery rates* en een afsluitende conclusie.

2. Zekerheidsrechten op zeeschepen

Het schip als registergoed

Het schip neemt een eigenaardige positie in het goederenrecht in. Feitelijk is een schip een roerende zaak – het verplaatst zich per definitie – maar de wetgever heeft uit praktische overwegingen gekozen voor een vermogensrechtelijke behandeling van (grotere) schepen die nauw aansluit

bij die voor onroerende goederen. De rechtvaardiging voor die gelijkstelling is tweeledig: schepen vertegenwoordigen een aanzienlijke vermogenswaarde, en registratie in het Scheepsregister geeft hen een juridisch vastgelegde ‘thuishaven’ waarmee de rechtsonzekerheid die inherent is aan hun mobiliteit wordt ondervangen. Eenmaal ingeschreven kan op het schip een hypotheek worden gevestigd, het instrument dat bij scheepsfinanciering vrijwel standaard wordt ingezet als zekerheid voor de aanschafffinanciering.¹ Zolang een schip niet te boek is gesteld in het Nederlandse Scheepsregister staat de weg van de hypotheekvestiging niet open; in dat geval kan echter wél een pandrecht op het schip worden gevestigd (art. 3:236 BW). Dit is praktisch relevant bij schepen die nog niet zijn geregistreerd, zoals bij schepen die varen onder een buitenlands vlaggenreime of bij schepen in aanbouw die (nog) niet in deel II van het Scheepsregister zijn ingeschreven.

De teboekstelling van een zeeschip geschiedt op grond van Boek 8 BW en de Maatregel teboekgestelde schepen 1992. Schepen met een nettotonnage van 20 ton of meer komen in beginsel in aanmerking voor inschrijving in het Nederlandse Scheepsregister, dat wordt bijgehouden door de Dienst voor het kadaster en de openbare registers. Het is van belang te onderscheiden tussen 1) zeeschepen, te boek gesteld in deel I en deel IV van het Scheepsregister, 2) binnenschepen, te boek gesteld in deel III en 3) schepen in aanbouw, te boek gesteld in deel II.² Op ingeschreven schepen zijn voorts de in Boek 3 BW vervatte algemene regels voor registergoederen van toepassing voor zover Boek 8 niet anders bepaalt.

¹ Art. 8:199 BW jo. art. 3:10, art. 3:227 lid 1 en art. 3:260 BW.

² Zie art. 8:190 lid 1 BW: ‘In de afdelingen 2 tot en met 5 van titel 3 worden onder schepen mede verstaan schepen in aanbouw.’

Vestiging van de scheepshypotheek

Qua vereisten en rechtsgevolgen sluit de scheepshypotheek grotendeels aan bij de reguliere onroerendgoedhypotheek. Vestiging geschiedt door het verlijden van een notariële akte en vervolgens de inschrijving ervan in het Kadaster; pas op het moment van inschrijving verkrijgt de hypotheekhouder een goederenrechtelijk zekerheidsrecht en daarmee een voorrangsaanspraak op de verkoopopbrengst van het schip.³

De hypotheekakte dient aan een aantal formele vereisten te voldoen. Zo dient de vordering waarvoor de hypotheek wordt verleend nauwkeurig te worden omschreven, dan wel voor bepaling vatbaar te zijn (art. 3:231 BW). In de praktijk wordt vaak een bankhypotheek gevestigd. Daarbij worden alle vorderingen van de kredietgever op de kredietnemer gezekeerd. De hypotheekhouder kan zich voor alle gezekeerde vordering op de executieopbrengst verhalen tot het maximumbedrag dat wordt opgenomen in de hypotheekakte.

Rang van de hypotheek en scheepsvoorrechten

De rang van een scheepshypotheek ten opzichte van andere hypotheekten op hetzelfde schip wordt bepaald door het tijdstip van inschrijving (art. 3:262 BW). In de financieringspraktijk wordt doorgaans een eerste hypotheek bedongen, aangezien dit de hypotheekhouder de maximaal haalbare voorrangpositie op de executieopbrengst verschaft.

Een wezenlijk verschil tussen de positie van de houder van een scheepshypotheek met die van de hypotheekhouder op onroerende goederen is dat de scheepshypotheekhouder in de rangorde van opbrengstverdeling een grotere groep schuldeisers met hogere rang boven zich moet dulden dan de hypotheekhouder wiens onderpand een onroerende zaak is. Ten eerste geeft art. 8:210 BW voorrang aan executie- en wrakopruimingskosten, zij het zonder zaaksgevolg. Art. 8:211 BW kent voorts – mét zaaksgevolg – voorrang toe aan: kosten gemaakt tot behoud van het schip na beslag, loonvorderingen van zeevarenden, vorderingen uit hulpverlening en averij-grosse en havengeldvorderingen.⁴ Het totaal van deze vorderingen kan flink oplopen en daarmee de verhaalspositie van de scheepshypotheekhouder navenant beperken.

De scheepsvoorrechtenregeling is grotendeels ontleend aan Protocol nr. 2 bij het Geneefs Binnenvaartverdrag van 1965 (dat geen rechtstreekse werking heeft en derhalve implementatie in het nationale recht vereist), waarbij de Nederlandse wetgever ervoor heeft gekozen het toepassingsgebied van dit Protocol uit te breiden tot zeeschepen en het in Boek 8 BW te incorporeren.⁵ Een bewuste Nederlandse beleidsaf-

weging is dat aanvaringsvorderingen niet als scheepsvoorrecht boven de hypotheek zijn erkend, teneinde de positie van scheepsfinanciers te beschermen.⁶

Net als alle andere voorrechten naar Nederlands recht (art. 3:278 lid 2 BW) ontstaan scheepsvoorrechten van rechtswege. Kenmerkend voor scheepsvoorrechten is voorts dat zij, anders dan scheepshypotheekten, geen inschrijving in het Scheepsregister vereisen. Het gevolg is dat potentiële kopers en hypotheekhouders doorgaans niet kunnen achterhalen welke voorrechten op een schip rusten noch wat de hoogte van de bevoorrechte vorderingen is. Deze onzekerheden vergroten het risico dat een verstrekker van scheepsfinanciering zijn vordering niet volledig op de executieopbrengst van een executoriale verkoop van het schip kan verhalen. Als tegenwicht begrenst de wet de tijdsduur van scheepsvoorrechten scherp: art. 8:219 BW bepaalt dat zij verjaren na verloop van één jaar.

Voor de uitwinningpraktijk is een fundamentele nuance van groot gewicht. Hoewel art. 8:197 BW scheepsvoorrechten als zakelijke rechten aanmerkt, impliceert die kwalificatie niet dat zij de volledige status van een beperkt recht in de zin van Boek 3 BW dragen. De bepaling van art. 8:197 BW strekt ertoe uitsluitend het zaaksgevolg te bewerkstelligen – de werking van het voorrecht ongeacht de wisseling van eigendom van het schip – maar voor de overige kenmerken van een zakelijk recht naar Boek 3 BW ontbreekt de grondslag: publiciteit door registratie is er niet, de verjaringstermijn is bijzonder kort en de bevoorrechte schuldeiser verkrijgt niet de positie van separatist als bedoeld in art. 57 Fw. Dit heeft verstrekkende gevolgen: anders dan de scheepshypotheekhouder deelt de bevoorrechte schuldeiser in het faillissement van de reder net als andere (concurrente) schuldeisers mee in de faillissementskosten (lees: het totaal aan boedelschulden), art. 182 Fw. De kans is daardoor aanzienlijk dat de bevoorrechte schuldeiser geen of slechts een beperkte uitkering op zijn vordering ontvangt in het faillissement van de reder.

Aanvullend zekerheidspakket

In de praktijk zien we naast de scheepshypotheek vrijwel altijd aanvullende zekerheidsrechten gevestigd worden, waaronder: i) verpanding van inkomsten (vrachtpenningen en huurpenningen) uit hoofde van een stil pandrecht op vorderingen (art. 3:239 BW), alsmede verpanding van vorderingen uit *charterparties* (huurovereenkomsten waarbij het schip of de laadruimte voor een bepaalde periode of reis ter beschikking wordt gesteld aan een bevrachter), ii) verpanding van de scheepsverzekering (H&M- en

3 Art. 8:202 jo. art. 3:260 lid 1 BW; Asser/Japikse 8-//² 2012/74.

4 Zie Asser/Japikse 8-//² 2012/119 en 126 voor de onderscheiden categorieën en het ontbreken van zaaksgevolg bij art. 8:210 BW-vorderingen.

5 Parl. Gesch. Verkeersmiddelen en vervoer 1992, p. 252-253 jo. Bijl. Hand. II² 1971-1972, 11709, nr. 5, p. 3, par. 7.

6 Art. 8:217 lid 1 onder b BW; de grondslag is de bescherming van scheepsfinanciers met een scheepshypotheek tegen de potentieel hoge omvang van aanvaringsclaims: Flach 2001, p. 197. Vgl. ter vergelijking art. 4 lid 1 onder e Geneefs Verdrag 1993; art. 2.2.5.14, § 1, 3^o Scheepvaartwetboek (BE); § 596 (1) 3. HGB (DE); article L5114-8, 5^o Code des Transports (FR).

P&I-verzekering)⁷, zodat de financier bij verlies van het schip zich op de verzekeringsuitkering kan verhalen en iii) verpanding van aandelen van de eigenaar van het schip, bijvoorbeeld indien de scheepseigenaar een *special purpose vehicle* (SPV) is.

Ten aanzien van de verpanding van vorderingen uit *charterparties* verdient aandacht dat bij een tussenkomen faillissement van de bevrachter de verhaalspositie van de financier sterk kan worden beïnvloed. De curator van de bevrachter beschikt over de bevoegdheid de *charterparty* op te zeggen (art. 39 Fw), waardoor de verpande vorderingen ophouden te bestaan. Wordt de *charterparty* voortgezet, dan geldt dat uitstaande vorderingen van de pandhouder op de bevrachter kunnen worden tenietgedaan door verrekening met schulden van de bevrachter. In beide gevallen kan de verwachte inkomstenstroom die het schip oplevert, wegvallen op het moment dat de financier haar het meest nodig heeft.

Een bijzonder aandachtspunt bij de verpanding van de P&I-verzekering vormt de zogenoemde *pay to be paid*-clausule, die standaard is opgenomen in de statuten van P&I-clubs. Op grond van deze clausule heeft de scheepseigenaar jegens de P&I-club slechts recht op vergoeding indien en voor zover hij de schade reeds zelf aan de benadeelde derde heeft voldaan. Het gevolg is dat de pandhouder in beginsel geen aanspraak kan maken op de P&I-verzekeringsuitkering zolang de reder de onderliggende schade niet uit eigen middelen heeft vergoed (art. 7:954 BW jo. art. 3:246 BW). Dit is een materieel verhaalsrisico: juist in een situatie van financiële nood zal de reder doorgaans niet in staat zijn de vereiste vooruitbetaling te doen, waardoor het pandrecht op de P&I-polis in de praktijk beperkte verhaalwaarde biedt. Financiers bedingen in de praktijk aanvullende afspraken met de P&I-club, zoals een *letter of undertaking*, om dit risico weg nemen, althans te beperken.

Bij een SPV-structuur biedt de verpanding van aandelen de financier de mogelijkheid om bij uitwinning de aandelen

van de SPV executoriaal te verkopen en aldus de opbrengst van de gehele rederijentiteit te realiseren. Voor zover de executieopbrengst van het schip en de aandelen onvoldoende dekking biedt voor de uitstaande vordering, zal de financier moeten beoordelen of moedermaatschappijen of garantieverleners van de SPV kunnen worden aangesproken, bij voorbeeld op grond van een moedervennootschaps-garantie of een *comfort letter*. In een zuivere SPV-financiering is het stellen van moedergaranties overigens allerminst vanzelfsprekend; de behoefte daaraan is afhankelijk van de verwachte verhaalwaarde van het schip en de aandelen.

3. Uitwinningsprocedures

Executoriale verkoop en zuiverende werking

Art. 562a tot en met art. 582 Rv bieden een uitgewerkte wettelijke regeling voor de executoriale verkoop van schepen door schuldeisers met een executoriale titel (beslagexecutie). Dat regelstelsel heeft zowel nationaal als internationaal een goede naam opgebouwd vanwege de snelheid, transparantie en betrouwbaarheid van de executieprocedure.⁸

Zodra de gerechtsdeurwaarder executoriaal beslag heeft gelegd, verloopt de veiling van het schip doorgaans onder leiding van een notaris (art. 570 Rv). Tot de taken van de notaris behoren het begeleiden van het veilingproces, het doen van de vereiste aankondigingen, het opmaken van het proces-verbaal van toewijzing en het verzorgen van de eigendomsoverdracht. Bij een in het Nederlandse Scheepsregister ingeschreven schip vindt de levering aan de koper plaats door inschrijving van dat proces-verbaal.⁹ Bij een buitenlands zeeschip dat niet in Nederland te boek staat, voorziet art. 575 Rv bovendien in de mogelijkheid van een verkoop ten overstaan van de rechtbank Rotterdam; een uitdrukkelijk vonnis van toewijzing vergroot de kans dat de verkrijging van onbezwaarde eigendom door de executiekoper ook in andere landen wordt erkend.¹⁰



7 H&M (Hull & Machinery) is een cascoverzekering die het schip en zijn machinerie dekt tegen fysieke schade en verlies. P&I (Protection & Indemnity) is een aansprakelijkheidsverzekering die de reder dekt voor aansprakelijkheden jegens derden, zoals ladingschade, schade aan havens en aansprakelijkheden jegens de bemanning; P&I-verzekeringen worden traditioneel afgesloten bij onderlinge waarborgmaatschappijen (P&I-clubs).

8 A.J.M. van Mierlo, 'Internationale gevolgen van de gerechtelijke verkoop van schepen', *WPNR* 2026/7533, p. 1 (§ 3.1).

9 Art. 570 Rv. Inschrijving wordt geweigerd indien niet tevens een verklaring van de notaris wordt overgelegd dat de koopprijs in diens handen is gestort (art. 570 lid 2 jo. art. 525 lid 2 Rv).

10 Art. 575 Rv; art. 576 lid 6 Rv (vonnis van verkoop en toewijzing); art. 578 Rv (verkrijging onbezwaarde eigendom).

De laatste constatering brengt ons bij de centrale figuur in het executierecht voor schepen: de zuiverende werking van de gerechtelijke verkoop: door de verkoop gaan op het schip rustende voorrechten en hypotheek teniet, zodat de koper onbezwaarde eigendom (*'clean title'*) verkrijgt. Die zuiverende werking is naar Nederlands recht verankerd in de art. 8:197, 8:210, 8:211, 8:216 en 8:217 BW. Het VN-verdrag inzake de internationale gevolgen van gerechtelijke verkoop van schepen bouwt voort op dit beginsel en beoogt te bewerkstelligen dat de onbezwaarde eigendom die een koper langs deze weg verkrijgt, tevens in andere verdragsstaten wordt erkend.¹¹ Rechtsonzekerheid over de grensoverschrijdende reikwijdte van de zuiverende werking werkt prijsdrukkend op de veilingopbrengst, hetgeen niet in het belang is van schuldeisers, financiers noch de schuldenaar-eigenaar.¹²

Parate executie: executoriale verkoop door de hypotheekhouder

De scheepshypotheekhouder heeft naar Nederlands recht in beginsel de bevoegdheid tot parate executie: hij kan het met hypotheek belaste schip zonder voorafgaand rechterlijk vonnis executoriaal laten verkopen (art. 3:268 lid 1 jo. art. 8:202 BW). Zowel bij parate executie als bij beslagexecutie verloopt de veiling ten overstaan van een notaris (art. 570 jo. art. 579 Rv); het onderscheid tussen beide routes zit in de vraag of een executoriale titel vereist is als voorwaarde voor de executie, niet in het veilingverloop zelf. Voorts heeft de hypotheekhouder de mogelijkheid om met verlof van de voorzieningenrechter onderhands te verkopen (art. 3:268 lid 2 BW jo. art. 8:202 BW), hetgeen bij incurante vaartuigen een hogere opbrengst kan genereren dan de openbare veiling. Het belang van een heldere contractuele regeling van de executiebevoegdheden – waarbij de financier zo nodig ook afstand van toepassing van art. 3:269 BW bedingen kan – is voor de scheepsfinancier dan ook aanzienlijk. Tot het moment van inschrijving van het proces-verbaal van toewijzing kan de debiteur of een andere belanghebbende de executie nog afwenden door de volledige vordering inclusief rente en kosten te voldoen (art. 3:269 BW). De financier kan contractueel bedingen dat de schuldenaar afstand doet van zijn recht op lossing, teneinde te voorkomen dat de executie in een laat stadium wordt doorkruist.

Conservatoir beslag en arrestverdragen

In de internationale scheepsfinancieringspraktijk is het conservatoir scheepsarrest een belangrijk instrument. Op grond van het Internationaal Verdrag betreffende het conservatoir beslag op zeeschepen (Verdrag van Genève 1999, en het oudere Verdrag van Brussel 1952) kan een schuldeiser een zeeschip laten arresteren ter verzekering van zijn vordering. Het scheepsarrest stelt de financier in staat het schip vermogensrechtelijk te 'bevriezen', maar bij een ongegrond beslag kan een schadevergoedingsverplichting ontstaan.

Beheer en exploitatie tijdens de uitwinningperiode

In de periode tussen het moment van verzuim en de daadwerkelijke verkoop rijst de vraag wie het schip beheert en exploiteert. In de financieringspraktijk wordt de positie van de financier op dit punt doorgaans contractueel verankerd door middel van zogenoemde *step-in rights*: bedingen die de financier het recht geven bij verzuim de scheepsbeheerder te vervangen of zelf de exploitatie over te nemen. Dergelijke bedingen gaan veelal gepaard met een vooraf overeengekomen scheepsbeheersovereenkomst (*management agreement*) en een directe contractuele relatie tussen de financier en de door de reder aangestelde scheepsbeheerder (de zogenoemde *notice and acknowledgement*). Bij de feitelijke uitoefening van deze rechten kunnen complicaties ontstaan: een wisseling van scheepsbeheerder vereist in veel vlagstaten de goedkeuring van de bevoegde maritieme autoriteit, terwijl lopende *charterparties* doorgaans niet eenzijdig kunnen worden overgedragen zonder instemming van de bevrachter. Een stilliggend schip daalt bovendien snel in waarde; kosten als havenliggeld, bemanningskosten en onderhoudskosten lopen door en vormen veelal bevoorrechte vorderingen of boedelschulden die ten laste van de executieopbrengst komen voordat de hypotheekhouder aan verhaal toekomt. Een snelle en gecoördineerde beheeroverdracht is daarmee voor alle betrokkenen van groot belang.

4. Internationale aspecten

Toepasselijk recht bij vestiging en erkenning

Bij internationale scheepsfinancieringen rijst de vraag welk recht van toepassing is op de vestiging en erkenning van het zekerheidsrecht in andere jurisdicties. Ingevolge art. 10:160 BW wordt het goederenrechtelijke regime van een schip in beginsel bepaald door het recht van de staat waar het schip is geregistreerd (de *lex registrationis* of *lex banderae*).¹³ Een belangrijk aspect van het hypotheekrecht als zekerheidsrecht is rang: de hypotheekhouder moet vóór de kredietverstrekking kunnen bepalen welke vorderingen rang nemen boven die van de hypotheekhouder. De internationale harmonisatie van de rang van scheepsvoorrechten ten opzichte van de scheepshypotheek is dan ook reeds meermalen onderwerp van verdragsrechtelijk overleg geweest. Het meest recente resultaat is het Geneefs Verdrag inzake scheepsvoorrechten en scheepshypotheek van 1993 (Geneva Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993), een gezamenlijk initiatief van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Conferentie van de Verenigde Naties voor Handel en Ontwikkeling (UNCTAD). Dit Verdrag beoogt de erkende categorieën scheepsvoorrechten te beperken en aanvaringsvorderingen uitdrukkelijk uit de bevoorrechte rang te sluiten, teneinde de zekerheid voor scheepsfinanciers te versterken en daar-

¹¹ Van Mierlo, *WPNR* 2026/7533, voetnoot 5.

¹² Van Mierlo, *WPNR* 2026/7533, p. 4 (§ 4.1).

¹³ Vgl. de gehanteerde aanknopingsfactoren in de ons omringende rechtstelsels: *lex registrationis* naar Belgisch recht (art. 2.2.4.1, § 1 Scheepvaartwetboek); *lex fori* naar Frans recht (Cass. Com. 26 mei 1997, Nobility, DMF 1997, 191) en Engels recht (The Halcyon Isle 1981); *lex causae* naar Duits recht (art. 43 (2) EGBGB). Nederlands recht hanteert een combinatie van *lex registrationis*, *lex causae* en *lex fori* (art. 10:160 BW).

over duidelijkheid te scheppen. Nederland heeft dit Verdrag niet geratificeerd. De aanzienlijke verschillen tussen nationale stelsels in de omvang en rang van scheepsvoorrechten – die het Verdrag beoogt te overbruggen maar bij gebreke van brede ratificatie niet heeft kunnen wegnemen – zijn aanleiding voor forum shopping bij uitwinning.

Uiteenlopende nationale scheepsvoorrechtenstelsels zijn de directe oorzaak van forum shopping bij de uitwinning van zeeschepen

Doordat nationale scheepsvoorrechtenstelsels sterk van elkaar afwijken, is het toepasselijk recht van cruciale betekenis voor de positie van zowel hypotheekhouder als bevoorrechte schuldeiser. Die divergentie geeft in de praktijk aanleiding tot uitgesproken strategisch gedrag: redereien en financiers koersen bewust havens aan in landen waar het aantal erkende voorrechten boven de hypotheek beperkt is, terwijl voorrechthouders omgekeerd aansturen op executie in jurisdicties die hun vorderingen de hoogste rang toekennen. Dit *forum shopping* is een directe consequentie van het ontbreken van internationale uniformiteit (regels van eenvormig privaatrecht) op dit rechtsgebied.¹⁴ De reikwijdte van het Nederlandse scheepsvoorrechtenstelsel in internationaal verband is nader bepaald door de Hoge Raad in de arresten *Hanjin Oakland* en *Micoperi 7000* (beide HR 12 september 1997). Kern van deze uitspraken is dat het IPR-vraagstuk bij scheepsvoorrechten via een cumulatieve benadering wordt beoordeeld: het recht van het land van teboekstelling (*lex registrationis*) én het recht dat de onderliggende vordering beheerst (*lex causae*) bepalen tezamen niet alleen de rang en het zaaksgevolg van het voorrecht, maar tevens of sprake is van een vordering die op het schip verhaalbaar is.¹⁵

Internationale gevolgen van de executoriale verkoop

Een bijzonder vraagstuk betreft de grensoverschrijdende doorwerking van de zuiverende werking van de gerechtelijke verkoop. Rotterdam is de grootste haven van Europa en Nederland beschikt over een goed functionerende regeling voor de executoriale verkoop van schepen; daarmee neemt Nederland een prominente positie in als executiestaat in het internationale scheepvaartverkeer.¹⁶ Dit maakt het op 7 december 2022 door de Algemene Vergadering van

de Verenigde Naties aangenomen VN-verdrag inzake de internationale gevolgen van de gerechtelijke verkoop van schepen (de zogenoemde ‘Beijing Convention’) voor Nederland bijzonder relevant.

De Beijing Convention is op 17 februari 2026 in werking getreden, nadat El Salvador (23 mei 2024), Barbados (8 mei 2025) en Spanje (21 augustus 2025) hun akte van bekrachtiging respectievelijk toetreding hadden neergelegd bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties. Op dit moment telt het Verdrag vier verdragsstaten; Panama bekrachtigde het Verdrag op 19 maart 2026, zodat de inwerkingtreding voor Panama op 15 september 2026 plaatsvindt. De Europese Unie heeft het Verdrag op 14 maart 2024 ondertekend, maar heeft het nog niet bekrachtigd; Spanje is vooralsnog de enige EU-lidstaat die het Verdrag heeft bekrachtigd. Nederland heeft het Verdrag tot op heden noch ondertekend noch bekrachtigd. Gelet op de prominente positie van de haven van Rotterdam in de Europese scheepvaart is spoedige toetreding door Nederland – en bij voorkeur gecoördineerde toetreding door de overige EU-lidstaten – dan ook wenselijk.

De Beijing Convention trad op 17 februari 2026 in werking; Nederland heeft het Verdrag tot op heden niet ondertekend

De Beijing Convention stelt vijf cumulatieve toepassingsvoorwaarden. Zijn die vervuld, dan werkt de schone eigendomsverkrijging van de gerechtelijke koper van rechtswege door in alle andere verdragsstaten. De Convention kent slechts één weigeringsgrond: een staat mag erkenning van de rechtsgevolgen van de executoriale verkoop weigeren wanneer het effect van die verkoop kennelijk in strijd is met zijn openbare orde (*‘manifestly contrary to public order’*). Gelet op het woord *‘manifestly’* is de drempel voor een beroep op die uitzondering bewust hoog gelegd.¹⁷

De praktische waarde van de Beijing Convention ligt primair in de bescherming van de gerechtelijke koper. Zonder internationale erkenning van de zuiverende werking bestaat het reële gevaar dat schuldeisers van de uitgewonnen eigenaar het schip ná de executoriale verkoop in andere jurisdicties opnieuw in beslag nemen. Die onzekerheid deprecieert de verhaalsopbrengsten van executoriale verkopen van schepen, doordat potentiële bidders een risico-opslag inprijzen of zich geheel onthouden van deelname. De Beijing Convention beoogt dit risico te elimineren door de zuiverende werking van rechtswege ook buiten de executiestaat te doen gelden.

De Nederlandse rechter heeft zich al eerder uitgelaten over de erkenning van buitenlandse gerechtelijke scheepsverkopen. Een illustratief voorbeeld biedt de zaak-Katerina ex Hidir Seleke, waarin de Amsterdamse voorzieningenrechter een door de uitgewonnen eigenaar gelegd conserva-

14 H. Boonk, *Zerecht en IPR*, Deventer: Kluwer 1998, p. 101: ‘Forum shopping zal plaatsvinden zolang er onderlinge verschillen bestaan tussen de nationale rechtsstelsels, de nationale IPR-regels en de kwaliteit en onpartijdigheid van de rechters in de landen met havens die door het zeeschip worden aangedaan.’

15 HR 12 september 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2422, NJ 1998/687 (*Hanjin Oakland*), r.o. 3.6; HR 12 september 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2423, NJ 1998/688, m.nt. Th.M. de Boer (*Micoperi 7000*), r.o. 4.2.

16 Van Mierlo, *WPNR* 2026/7533, p. 1 (§ 3.1), die de goed functionerende Nederlandse regeling voor executoriale scheepsverkoop beschrijft en de positie van de haven van Rotterdam daarin benadrukt.

17 Art. 10 Verdrag; voorbeelden van *‘manifestly contrary to public order’* ontleend aan Explanatory Note, p. 213.

toir beslag tot afgifte ophief. De rechter stelde vast dat de veilingkoper op grond van Chinees recht rechtsgeldige en onbezwaarde eigendom van het schip had verkregen en dat er onvoldoende grond was om die verkrijging te betwisten.¹⁸

Uitwinning buiten Nederland en conflicterende rechtsstelsels
Omdat schepen zich internationaal verplaatsen, vindt uitwinning niet altijd plaats in de staat waar het schip is geregistreerd. De *lex loci executionis* is doorgaans bepalend voor de executieprocedure zelf. Niet alle rechtsstelsels erkennen buitenlandse zekerheidsrechten op gelijke wijze; in sommige jurisdicties kan de rang worden aangetast door lokale bevoorrechte vorderingen of het ontbreken van een adequaat bilateraal verdrag.

Bij uitwinning buiten Nederland is de rechtstraditie van de executiestaat bepalend voor de beschikbare instrumenten. In civielrechtelijke stelsels verloopt de executorialle verkoop via een formele veilingprocedure onder leiding van een notaris; een rechter is daarin in beginsel niet betrokken. Een rechterlijk vonnis van toewijzing kan echter worden gevraagd – in Nederland via de route van art. 575 Rv – en vergroot de kans op internationale erkenning van de zuiverende werking in andere jurisdicties. Het Angelsaksische systeem hanteert een wezenlijk ander uitgangspunt: de houder van een ‘*ship mortgage*’ beschikt over aanzienlijk verdergaande buitengerechtelijke bevoegdheden, waaronder de mogelijkheid het schip zonder rechterlijk verlof in bezit te nemen of te verkopen (de zogeheten ‘*self-help remedies*’). Dit verschil verdient bij de (her)structurering van internationale scheepsfinancieringen bijzondere aandacht.

Faillissement en grensoverschrijdende insolventieprocedures

Indien de leningnemer in Nederland failliet wordt verklaard, heeft de hypotheekhouder in beginsel de positie van separatist: hij kan zijn recht uitoefenen buiten het faillissement om (art. 57 Fw). In het Nederlandse faillissementsrecht kan de rechter-commissaris evenwel op verzoek van de curator een afkoelingsperiode afkondigen van een initiële duur van ten hoogste twee maanden, die telkens met ten hoogste twee maanden kan worden verlengd (art. 63a Fw), gedurende welke ook de scheepshypotheekhouder zijn recht van parate executie niet kan uitoefenen. Dit vormt een praktisch aandachtspunt bij de structurering van de uitwinningsrechten. In een internationale context is de separatistenpositie bovendien minder vanzelfsprekend. Buitenlandse insolventieprocedures kennen niet altijd een equivalent van de separatistenpositie en de werking van de automatische stay in Amerikaanse Chapter 11-procedures kan de uitwinning van een scheepshypotheek ernstig bemoeilijken.¹⁹

Binnen de Europese Unie bepaalt Verordening (EU) 2015/848 inzake insolventieprocedures welke lidstaat bevoegd is op grond van het centrum van de voornaamste belangen (COMI) van de debiteur. Het COMI-debat is in de scheepvaartsector bijzonder relevant: veel rederijen zijn gestructureerd als een web van SPV's waarvan het management in een andere staat is gevestigd dan de vlagstaat van het schip, hetgeen strategisch gebruik van de forumkeuze in insolventieprocedures in de hand werkt. Het UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency biedt mechanismen voor de erkenning van buitenlandse insolventieprocedures, maar bevat geen specifieke bepalingen voor de behandeling van scheepshypotheek of scheepsvoorrechten in grensoverschrijdende insolventie, zodat op dit terrein rechtsonzekerheid blijft bestaan.²⁰

De scheepshypotheekhouder duldt in de rangorde van opbrengstverdeling meer bevoorrechte vorderingen boven zich dan de hypotheekhouder op onroerend goed

De financiële crisis van 2008 en de daaropvolgende neergang in de scheepvaartsector – met als meest markante voorbeeld het faillissement van de Zuid-Koreaanse containerrederij Hanjin Shipping – hebben de kwetsbaarheden van de huidige regeling scherp blootgelegd. Hanjin Shipping vroeg in augustus 2016 een rehabilitatieprocedure aan in Zuid-Korea; in de nasleep hiervan werden in tal van landen – waaronder de VS, het VK, Duitsland, Japan en Singapore – erkennings- of steunprocedures aanhangig gemaakt. Het faillissement toonde aan dat de ongecoördineerde toepassing van nationaal en internationaal insolventierecht zwaar drukt op de positie van maritieme schuldeisers, zowel voorrechthouders als hypotheekhouders, op het moment waarop die bescherming juist het meest noodzakelijk is.²¹

Duurzame scheepsfinanciering

Afsluitend verdient de opkomst van duurzame scheepsfinanciering aandacht. Financiers koppelen in toenemende mate de financieringsvoorwaarden aan de duurzaamheidsprestaties van het schip, gemeten aan de hand van de Carbon Intensity Indicator (CII) ingevolge MARPOL-bijlage VI van de IMO en de EU-Taxonomieverordening. Dit leidt tot zogenoemde *sustainability-linked ship finance*, waarbij marges of covenantniveaus worden gekoppeld aan

18 Vsr. Rb. Amsterdam 7 mei 2004, S&S 2007/108 (*Katerina ex Hidir Selek*).

19 Zie W. de Waegh, 'Hanjin's Insolvency in the EU and the US: The Relation between Cross-Border Insolvency and Ship Arrests', *JIML* (25) 2019; W. de Waegh, 'The administration of maritime liens in a European maritime insolvency: Man overboard?', *Norton Journal of Bankruptcy Law and Practice* (5) 2021, p. 355-396.

20 Zie W. de Waegh, 'Hanjin's Insolvency in the EU and the US: The Relation between Cross-Border Insolvency and Ship Arrests', *JIML* (25) 2019; W. de Waegh, 'The administration of maritime liens in a European maritime insolvency: Man overboard?', *Norton Journal of Bankruptcy Law and Practice* (5) 2021, p. 355-396.

21 D.W. Song, Y.-J. Seo & D.-W. Kwak, 'Learning from Hanjin Shipping's failure: A holistic interpretation on its causes and reasons', *Transport Policy* 2019, afl. 82, p. 77-87; US Bankruptcy Court District of New Jersey 15 september 2016, In re Hanjin Shipping, no. 2016 AMC 2113 (Bankr. D.N.J. 2016).

de CII-rating van het vaartuig. Voor de zekerheidsstructurering roept dit nieuwe vragen op: in hoeverre beïnvloedt een onvoldoende CII-classificering de marktwaarde van het schip als onderpand en welke contractuele bescherming kan de financier inbouwen indien de debiteur zijn duurzaamheidsverplichtingen niet nakomt? Deze vragen zijn vooralsnog onontgonnen terrein in de Nederlandse scheepsfinancieringsliteratuur.

5. Verdelingsvraagstukken

Rangorde bij verdeling van de executieopbrengst

Na executoriala verkoop dient de opbrengst te worden verdeeld onder de schuldeisers. In grote lijnen geldt de volgende volgorde: i) executiekosten en wrakopruijningskosten (art. 8:210 BW, zonder zaaksgevolg), ii) scheepsvoorrechten met rang boven hypotheek en mét zaaksgevolg (art. 8:211 BW): kosten tot behoud van het schip na beslag, loonvorderingen van zeevarenden, vorderingen uit hulpverlening en averij-grosse, havengelden, iii) ingeschreven scheepshypotheek in volgorde van inschrijving en iv) concurrente schuldeisers naar rato.²²

In de praktijk leggen de executiekosten en de scheepsvoorrechten gezamenlijk een aanzienlijk beslag op de executieopbrengst – het zogenoemde *waterfall-effect* –, waardoor de restvordering van de hypotheekhouder groter kan uitvallen dan bij aanvang van de financiering voorzien. Scheepsfinanciering heeft een uitgesproken ‘*asset based*’ karakter, waarbij de hoogte van de kredietfaciliteit direct gekoppeld is aan de verwachte executiewaarde van het schip als onderpand. Een rangregeling die ertoe leidt dat de hypotheekhouder slechts een deel van die waarde realiseert, zal dan ook rechtstreeks doorwerken in lagere *loan-to-value*-ratio's en daarmee in een beperktere beschikbaarheid van scheepsfinanciering.²³

Recovery rates in de scheepsfinancieringspraktijk

Specifieke empirische gegevens over verhaalspercentages in de scheepsfinancieringspraktijk zijn schaars. Meer in het algemeen laten onderzoeken naar *bancaire recovery rates* zien dat de daadwerkelijk gerealiseerde verhaalspercentages aanzienlijk lager uitvallen dan externe benchmarks suggereren; het in oktober 2025 gepubliceerde EBA-rapport over benchmarking van nationale verhaalstelsels bevat de meest actuele gegevens op dit terrein, maar heeft geen betrekking op scheepsfinancieringen specifiek. Gezien de bijzondere aard van scheepsfinancieringen – waarbij het schip als bedrijfsactief in beginsel zijn waarde beter behoudt dan gemiddelde ondernemingsactiva in insolventie – verdient

een systematisch, maritiem-specifiek onderzoek naar *recovery rates* in scheepsfinancieringspraktijk aanbeveling.²⁴

Uit het EBA-onderzoek rijst ook een verband op tussen enerzijds lage *recovery rates* en lange uitwinningstrajecten en anderzijds de omvang van de problemleningen op de bankbalans. Een plausibele verklaring is dat banken bij een verwacht laag verhaal geneigd zijn de beslissing tot kredietopzegging en uitwinning voor zich uit te schuiven, in de verwachting dat de debiteur zijn financiële situatie alsnog kan keren. Dat uitstelgedrag vergroot het NPL-bestand en kan de stabiliteit van de bank aantasten.²⁵

Financiers nemen doorgaans uitgebreide covenantpakketten op in de leningsovereenkomst, waaronder een minimum *loan-to-value* (LTV) covenant, een minimum liquiditeits- en verplichtingen ten aanzien van het onderhoud en de verzekering van het schip. In de praktijk wordt het daadwerkelijk uitwinnen van de hypotheek, vanwege de complexiteit en kosten van de procedure, doorgaans als *ultimum remedium* gezien.

Verdelingsdiscussie bij concurrerende schuldeisers

In de praktijk zijn executoriala verkopen van schepen frequent onderwerp van gerechtelijke procedures. Geschillen betreffen doorgaans de rangorde tussen concurrerende schuldeisers bij de opbrengstverdeling, eigendomskwesties rond het geveilde schip, het invoeren van retentierechten door derden of verzoeken om toestemming voor onderhandse verkoop.

Een afzonderlijk aandachtspunt vormt de positie van de schuldeiser die een retentierecht op het schip uitoefent. De vraag of hij daarmee een voorrangrecht verkrijgt boven de scheepshypotheekhouder en bevoorrechte maritieme schuldeisers heeft de Nederlandse rechter consistent ontkennend beantwoord: hoewel het retentierecht enkele zakelijkrechtelijke trekken heeft, kwalificeert het niet als een zakelijk recht in de zin van Boek 3 BW, zodat aan de retentor geen eigenstandig voorrangrecht in de opbrengst toekomt.²⁶

6. Conclusie

Zekerheidsrechten op schepen bieden financiers een krachtig instrument om het kredietrisico te mitigeren. De vestiging van een scheepshypotheek, gecombineerd met aanvullende zekerheidsrechten op inkomsten, *charterparties*,

22 Asser/Japikse 8-II* 2012/119 en 126.

23 K.A. Messelink, M.L. Tuil & R.H.W.A. Verhoeven, 'De verdelingsdiscussie: onderzoek naar recovery rates en een verkenning van de gevolgen voor bancaire financiering', *Maandblad voor Vermogensrecht* 2022, nr. 6, p. 276 e.v.

24 European Banking Authority, Report on Benchmarking of National Loan Enforcement Frameworks (oktober 2025). Vgl. Messelink, Tuil & Verhoeven 2022, p. 284 (met verwijzing naar EBA Rapport 2020).

25 Report of the FSC Subgroup on Non-Performing Loans, 2017, p. 43 (ST-9854-2017-INIT): 'The length of the foreclosure proceedings can vary from less than 1 year to up to 5 years in different Member States. Creditors have less incentive to start the foreclosure proceedings if they know from the start that the proceedings may take years.'

26 Rb. Gelderland (Ktr. Arnhem (vzr.)) 15 september 2014, ECLI:NL:RBGEL:2014:6976, r.o. 4.7; Rb. Gelderland (Ktr. Arnhem (vzr.)) 13 oktober 2014, ECLI:NL:RBGEL:2014:6982, r.o. 4.2; Hof 's-Hertogenbosch 16 juni 2015, ECLI:NL:GHSHE:2015:2192, S&S 2016/101 (*Libertas*), r.o. 3.13.2; Hof 's-Hertogenbosch 9 augustus 2016, ECLI:NL:GHSHE:2016:3600, r.o. 3.7.3.

verzekeringspolissen en aandelen, verschaft de financier een robuust zekerheidspakket. De uitwinning ervan is echter geen sinecure: internationale complexiteit, conflicterende rechtsstelsels, de rangpositie van scheepsvoorrechten en de bijzonderheden van SPV-structuren maken scheepsuitwinning tot een specialistisch werkterrein. De zuiverende werking van de gerechtelijke verkoop is een cruciaal element van het executieregime, maar haar internationale doorwerking is in grensoverschrijdende situaties allerminst vanzelfsprekend; toetreding van Nederland tot de op 17 februari 2026 in werking getreden Beijing Convention biedt op dit punt een concrete remedie.

De praktijk vraagt om financiers en juridisch adviseurs die niet alleen thuis zijn in het Nederlandse (scheeps)zekerhedenrecht, maar ook vertrouwd zijn met de relevante internationale verdragen en de rechtsstelsels van de voornaamste vlagstaten en executiestaten. Zonder gerichte herziening van de wijze waarop scheepshypotheek en -voorrechten in grensoverschrijdende insolventies worden behandeld, blijft het gevaar reëel dat toekomstige maritieme faillissementen voor voorrecht- en hypotheekhouders even nadelig uitpakken als in het recente verleden.

Scheepsvoorrechthouders missen in faillissement de separatistenpositie: hogere rang op papier, maar geen zelfstandig uitwinningsrecht buiten de boedelprocedure

Een concrete eerste stap is toetreding van Nederland tot de inmiddels in werking getreden Beijing Convention, bij voorkeur in gecoördineerd Europees verband met

de overige EU-lidstaten die het Verdrag nog niet hebben bekrachtigd. Op langere termijn zijn twee gerichte wetgevende ingrepen wenselijk. In de eerste plaats dient Europese harmonisatie van de rang van scheepsvoorrechten in alle uitwinningsprocedures (zowel individuele beslagexecuties als collectieve verhaalsprocedures zoals in Nederland het faillissement) te worden nagestreefd, zodat de huidige onevenwichtigheid wordt weggenomen. In de tweede plaats verdient aanpassing van art. 57 Fw overweging, in die zin dat scheepsvoorrechthouders van wie de vordering aantoonbaar kenbaar is gedurende een beperkte termijn na faillietverklaring een separatistenpositie wordt verleend. Een dergelijke gerichte ingreep zou de positie van zeevarenden, hulpverleners en andere maritieme voorrechthouders aanmerkelijk versterken. Daarbij dient evenwel te worden bedacht dat scheepsvoorrechten niet openbaar zijn en daardoor voor hypotheekhouders moeilijk kenbaar zijn, hetgeen een separatistenpositie gecompliceerder maakt dan bij geregistreerde zekerheidsrechten. Of een dergelijke ingreep het stelsel van goederenrechtelijke zekerheidsrechten ‘fundamenteel’ zou verstoren, hangt mede af van de kring van voorrechthouders die in aanmerking komt en de wijze waarop een kenbaarheidsvereiste als aanvullende voorwaarde wordt ingevuld; dit vergt nadere rechtspolitieke afweging.

Dit artikel is afgesloten op 26 juni 2026.

Over de auteurs

R.C.W. (Romy) Mattens

Counsel te Rotterdam bij AKD N.V.

R.A. (Renate) Punt-Huizer

Partner te Rotterdam bij AKD N.V.