

Colloquium on Judicial Sale of Ships



Material and Formal Aspects of the Dutch Procedure Regarding the Judicial Sale of Ships

7 September 2020

Outline:

1. Overview conventions governing (elements of) consequences of judicial sales of ships;
2. overview of the proceedings leading to a Dutch judicial sale;
3. formalities to be performed by the 'enforcer';
4. public sale of M/V VESSEL

Conventions

Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Geneva, 19 June 1948;

Article VIII:

Sale of an aircraft in execution in conformity with the provisions of Article VII shall effect the transfer of the property in such aircraft free from all rights which are not assumed by the purchaser.

Convention on the registration of inland navigation vessels, Geneva, 25 January 1965;

Second Protocol, Article 19:

1. The effects produced by a forced sale in the territory of the Contracting Party in which it takes place shall be recognized in the territories of all the other Contracting Parties.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall not apply in the territory of a Contracting Party in which a final judicial decision rendered before the sale has rejected the claim for the protection of which the forced sale was applied for.

Conventions

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, 27 May 1967;

Article 11:

1. In the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel (...)

3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances (...)

Conventions

International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva, 6 May 1993

Article 12

Effects of forced sale

1. In the event of the forced sale of the vessel in a State Party, all registered mortgages, "hypothèques" or charges, except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature, shall cease to attach to the vessel (...)

5. When a vessel registered in a State Party has been the object of a forced sale in any State Party, the competent authority shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all registered mortgages, "hypothèques" or charges (...)

Proceedings

Foreign registered sea going vessels:

- sale to be conducted by public notary or before the Court – second option better in view of recognition foreign Registrar;
- enforceable title: either a mortgage deed or a (enforceable) court decision;
- conservatory arrest will become enforceable when Owners are notified and bailiff places vessel under “enforceable arrest”;
- petitions to be filed to the Court for (a) setting a date for the Auction and (b) setting a time bar (30 days) for petitioner to fulfill formalities and to order which newspaper is to be used for the announcement of the sale

Formalities foreign vessel

1. Poster advertising the sale must be attached at the public announcements board of the Court and on the vessel (30 days customary term);
2. announcement to be advertised in one or two local newspapers of the country of nationality of the vessel;
3. 30 days in advance seller must file to the Court:
 - auction conditions;
 - declaration by bailiff or advocate that formalities sub 1 have been met;
 - list signed by advocate of all known interested parties (owners, bareboat charterers, mortgagees) and other arrestors;
4. - declaration by the advocate that all of the above have been notified in writing of the day and hour of the sale.
5. after the sale the arrestor is to inform the arrestee and all parties mentioned, in writing of the sale.

Dutch Auction M/V “VESSEL”

- You have one million to spend. Clients must have the vessel as cheap as possible.
- If you win cash out is: (1) costs execution + (2) bid premium (*trekgeld*) + (3) purchase price

(1) Costs execution: 10,000

(2) Bonus: 5% of “up” to be paid to the highest bidder “up”

(3) Purchase price: “up” + “down”

System: two rounds of bidding: up and down. Vessel goes to the highest bidder total “up” + “down”. Highest bidder “up” wins 5%

System: two tier system, “up” and “down”

“UP”: free amounts after opening bid. Ends with highest bid (best not to exceed 990,000 or clients will be angree);

“DOWN: - to one million: in steps of 100,000
 - from 500,000: in steps of 50,000

Dutch Auction M/V “VESSEL”

- (1) Costs execution: 10,000**
- (2) Bid premium: 5% of “up” to be paid to the highest bidder “up”**
- (3) Purchase price: “up” + “down”**

“UP”: free amounts after opening bid. Ends with highest bid (best not to exceed 990,000 – if you exceed the mandate you are paying for it personally);

“DOWN”: fixed amounts starting at two million: in steps of 100,000 to 500,000; from 500,000: in steps of 50,000

Ends with “MINE” (“mijn”).

“MINE” when the bailiff is speaking the amount indicates previous amount. **Good luck!**

Conventie van Basel

Wereldwijde overeenkomst om het internationale vervoer en de verwijdering van gevaarlijk afval te beheersen.

Ontstaansgeschiedenis:

- groeiende stroom van gevaarlijk afval vanuit geïndustrialiseerde landen naar ontwikkelingslanden;
- oorzaak: door strengere milieureglementering: kosten om gevaarlijk afval te verwijderen werden te hoog, dus dumpingspraktijken;
- 22 maart 1992 getekend te Basel, trad in werking op 5 mei 1992
- 163 lidstaten, waaronder EU hebben geratificeerd. Niet: Afghanistan, Haïti en VS.

Amendement 1995

- Inhoud: verbod in om gevaarlijk afval vanuit OESO- naar niet-OESO-landen te brengen. Nog twee landen moeten ratificeren.
- OESO: de intergouvernementele organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), of Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD).
- In 1961 opgericht als uitvloeisel van het Marshall Plan).
- Nu: 35 landen partij bij (Europa, Noord-Amerikaanse continent, Angelsaksische wereld, Japan, Zuid Korea.

Werking verdrag van Basel

Secretariaat van de Conventie wordt waargenomen door het milieuprogramma van de Verenigde Naties (UNEP) te Genève.

Doelstellingen:

- export en vervoer tussen landen van gevaarlijk afval tot een minimum beperken;
- het gehalte van gevaarlijke stoffen in afval tot een minimum beperken;
- het gevaarlijke afval zo dicht mogelijk bij de bron verwerken;
- de ontwikkelingslanden bijstaan om gevaarlijk afval zo milieuvriendelijk mogelijk te verwerken.

EVOA

EU streeft naar doelmatige en milieuverantwoorde verwijdering van afvalstoffen onder de principes:

- nabijheidbeginsel: afvaltransporten liefst voorkomen en afvalverwijdering zo dicht mogelijk bij de bron;
- preventief afvalstoffenbeleid: het ontstaan van afval liefst voorkomen. Als toch, dan hergebruik. Zo niet: verbranden. Is dit voor het milieu niet wenselijk, dan storten;
- minimumvoorwaarden voor afvalverwerking: overbrenging van afvalstoffen naar landen die niet aan deze voorwaarden voldoen, is verboden;
- het zelfverzorgingbeginsel: de verwerking van afvalstoffen vindt in principe plaats in het land van oorsprong.

Uitgangspunten EVOA:

- kanaliseren van de afvalstromen;
- het scheppen van voorwaarden om toezicht uit te oefenen op:
 - de overbrenging van afvalstoffen;
 - het bereiken van de uiteindelijke eindbestemming;
 - de uiteindelijke verwerking van afvalstoffen.

Let op: inhoud van Basel en OESO-amendement opgenomen in de Europese regelgeving.

Verordening Scheepsrecycling EU 1257/2013

- 31 december 2018 in werking getreden
- doel: recyclen van Europese zeeschepen veilig en milieu-verantwoord:
- zeeschepen van > 500 GT onder de vlag van een lidstaat (EU);
- Europese zeeschepen van 500 GT en meer mogen alleen nog naar een erkende scheepsrecyclinginrichting (30 november 2018: Keppel Verolme en Scheepssloperij Nederland);
- alleen erkende inrichtingen mogen Europese zeeschepen van 500 GT en meer recyclen; erkende inrichting moet een scheepsrecyclingplan specifiek voor dat schip ter goedkeuring voorleggen aan de ILT;

Verordening Scheepsrecycling en EVOA

Let op: EVOA blijft van toepassing op het overbrengen van de volgende te recyclen schepen:

- met een tonnage van minder dan 500 GT;
- die niet onder de vlag van een EU-lidstaat varen;
- oorlogsschepen, hulpschepen voor de marine of andere schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een staat en die voorlopig uitsluitend worden aangewend voor een niet-commerciële overheidsdienst;
- schepen die gedurende hun levensduur uitsluitend opereren in wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie vallen van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert.

In deze gevallen is de Verordening scheepsrecycling niet van toepassing.

Scheepssloperij in Kampen krijgt opnieuw hoge dwangsom

Hoeben RDM B.V. in Kampen verzette zich donderdag bij de Raad van State tegen opnieuw een dwangsom van 1,5 miljoen euro waarmee de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) de scheepswerf dreigt.

Hellingbaan

ILT heeft Hoeben een dwangsom opgelegd van 450 euro per ton als Hoeben het schip toch op het water sloopt. De dwangsom kan oplopen tot 1,5 miljoen euro. Door de blokkade van de ILT ligt het schip nog steeds voor de kade van de in de Zuiderzeehaven gevestigde werf. De advocaat van het bedrijf zei donderdag bij de Raad van State dat er overleg is om een hellingbaan te bouwen zodat het uit de kluiten gewassen schip toch op de wal gesloopt kan worden.

Asbest

In april vorig jaar besliste de Raad van State in een andere dwangsomzaak dat de ILT aan Hoeben terecht een dwangsom heeft opgelegd met een maximum van 1,5 miljoen euro. Die had te maken met het slepen van schepen met asbest van België naar Kampen. Hoeben had ten onrechte geen zogeheten Europese EVOA-verklaring aangevraagd voor dit internationale afvaltransport. Volgens de ILT is er nog steeds veel mis binnen het bedrijf maar Hoeben zegt dat dat verleden tijd is. 'We hebben ons lesje geleerd. Uitspraak van de Raad van State volgt. (Algemeen Dagblad 24-01-2019)

Hoeben RDM B.V.

“De Raad halveerde de dwangsom die aan Hoeben was opgelegd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als opnieuw op onjuiste wijze een schip wordt ingevoerd, dan wordt de dwangsom omgezet in een boete die kan oplopen tot 750.000 euro.

Hoeben meldde de invoer van het Duitse fregat, waar in juni 2016 toestemming voor was gegeven, wel aan het ministerie maar vergat te melden dat zijn omgevingsvergunning daarvoor niet geschikt is. De vergunning laat niet toe dat het bedrijf schepen gedeeltelijk sloop als die nog in het water liggen. Maar dat is onvermijdelijk, omdat het 130 meter lange fregat niet op de kade past.

De advocaat van Hoeben stelde dat de melding bij het ministerie niet opzettelijk onjuist was. Voor de Raad maakt het niet uit of er wel of niet sprake was van opzet. De vergunning van Hoeben liet de sloop van het fregat niet toe en dus mocht het niet worden ingevoerd.” (<https://www.rtvooost.nl> 20

februari 2019)

SEATRADE

Rechtbank Rotterdam, 15 maart 2018

“Inhoudsindicatie

Bestuurder van grote rederij is veroordeeld tot een geldboete van € 50.000,- en een beroepsverbod van een jaar voor overtreding van de EVOA. Vier schepen zijn overgebracht vanuit de havens van Rotterdam en Hamburg naar stranden in India, Bangladesh en Turkije om daar te worden gesloopt. De schepen zijn aangemerkt als een afvalstof, als bedoeld in de Kaderrichtlijn/EVOA. Er is geen reden om ten aanzien van schepen een andere invulling te geven aan de definitie van afvalstof”

SEATRADE

Feiten:

Seatrade schepen zijn in 2012 op het strand gezet en daarna gesloopt. Spring Bear in Alang (India), Spring Bob in Chittagong Roads (Bangladesh) en Spring Deli en Spring Panda in Aliaga (Turkije)

Seatrade verkoopt schepen aan “Cash Buyer” die ze verkoopt aan de scheepssloperijen. Openbaar Ministerie: dit is strafbaar onder Nederlandse Milieuwetgeving waaronder EVOA.

Standpunten verdediging:

- EVOA is niet van toepassing. EVOA is niet van toepassing op scheepvaartgerelateerde stoffen;
- De schepen zijn geen afvalstof. Zijn in 2009 gemoderniseerd om nog zeker tien tot twintig jaar operationeel te blijven. Goede staat van onderhoud. Schepen zijn tot laatste moment in de commerciële vaart ingezet.

SEATRADE

- Ook naar maatschappelijke opvattingen zijn schepen geen afval als die bij verkoop miljoenenwaarde hebben.
- Als toch afval, moet rechtbank 'rekening houden met de dynamiek waarmee het uitfaseren van schepen is omgeven'.
- Bepalend moment om schip als afval te bestempelen is wanneer het schip ter recycling bij een werf of daartoe bestemde locatie is afgeleverd; of tenminste wanneer volgens de overeenkomst met het oog op recycling de eigendom van het schip is overgedragen; of tenminste wanneer de overeenkomst tot recycling is ondertekend/tot stand is gekomen.
- In alle gevallen betekent dit dat de verdachte moet worden vrijgesproken. Immers, de vier schepen waar het in deze zaak om gaat, waren op geen van deze drie momenten binnen het gebied waar de EVOA werking heeft.

SEATRADE

Standpunt rechtbank:

- Volgens artikel 3, aanhef en onder 1 van Richtlijn 2008 is 'afvalstof': elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen.
- Uit considerans bij de EVOA blijkt dat EVOA tevens beoogt te zorgen voor een veilig en milieuvriendelijk beheer van het slopen van schepen teneinde menselijke gezondheid en het milieu te beschermen. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de verordening ook betrekking heeft op schepen, hetgeen overigens ook volgt uit het feit dat schepen als afvalstof worden genoemd in bijlagen bij de EVOA.

Gronden voor de veroordeling:

- Bescherming van het milieu: nadelige effecten van sloopstranden op gezondheid en leefomgeving zijn enorm;
- Bijzonder slechte arbeidsomstandigheden;

SEATRADE

Over “dynamiek uitfaseren”:

“Door de verdediging is aangevoerd dat het slopen van schepen op de stranden van India, Bangladesh en Turkije een wereldwijde standaardpraktijk is en dat het, in ieder geval in Nederland, de eerste keer is dat een rederij en haar bestuursleden vervolgd worden voor het in strijd met de EVOA overbrengen van schepen. Hoewel het strikt genomen niet afdoet aan de strafbaarheid van het handelen van de verdachte, is het juist dat het overbrengen van schepen naar sloopstranden niet eerder onderwerp is geweest van een strafproces in Nederland. Dat maakt dat de rechtbank zal afzien van het opleggen van een gevangenisstraf, hoewel zij van oordeel is dat dergelijke feiten op zich een gevangenisstraf van geruime tijd rechtvaardigen. In plaats daarvan zal aan de verdachte een geldboete worden opgelegd.”

SEATRADE

“Een geldboete alleen doet echter geen recht aan de ernst van de feiten. Daarom zal aan de verdachte daarnaast een beroepsverbod worden opgelegd voor de duur van een jaar. Daarmee wordt tevens uitdrukking gegeven aan het maatschappelijk belang dat moet worden toegekend aan een integer bestuur. Juist van de verdachte als CFO van een grote onderneming, die mede (eind)verantwoordelijkheid draagt voor de bedrijfsvoering, mag verwacht worden dat hij bij het uitvoeren van zijn taak naast de bedrijfseconomische consequenties van zijn beslissingen ook oog heeft voor de bijkomende maatschappelijke gevolgen zoals in dit geval de negatieve gevolgen voor het milieu en de gezondheid van de arbeiders op de sloopwerven.”

Maas ScheepvaartBeheer II/Harrier:

“Rederij Holland Maas Scheepvaart Beheer II moet de Staat bijna drie miljoen euro betalen vanwege het illegaal overbrengen van een schip naar India om het daar te laten slopen. Dat heeft het OM bekendgemaakt. Het dumpen van gevaarlijk afval buiten de EU is verboden. Schepen die gesloopt worden, worden beschouwd als gevaarlijk afval omdat deze vaak smeerolie en asbest bevatten. Het schip HMS Laurence werd in april 2013 vanuit Italië naar India gebracht. De kapitein die het schip naar India bracht is door het Tuchtcollege van de Scheepvaart zes maanden voorwaardelijk geschorst met een proeftijd van twee jaar.”

(NRC Handelsblad 18 januari 2019)

SBM

Eerste alinea persverklaring SBM 13 september 2019:

“FSO (*Floating Storage and Offloading unit*) Yetagun recycling process:

We have monitored the whole recycling process before and after we sold the vessel to the buyer in Indonesia. Both the buyer and the recycling facility were vetted to ensure compliance with our recycling policy. As we have made clear, the yard is compliant with the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, ISO and OHSAS standards as certified by a leading Classification Society, which vets yards following criteria comparable to those EU use to vet yards.”

Uitzending ZEMBLA: <https://zembra.bnnvara.nl/nieuws/het-gifschip-van-sbm>

Verklaring van SBM: <https://www.sbmoffshore.com/news/recycling-of-yetagun-fso-in-accordance-with-international-standards/>

Zie ook: <https://schie.nu/nieuws/3944/schiedamse-scheepsbouwer-sbm-verdiende-miljoenen-met-omstreden-sloop-gifschip-in-india>

CONCLUSIE



Vierentwintigste kwartaalbijeenkomst kennisoverdracht



Eerste hulp bij aanvaringen

hoek ten katen