

WODC
Onderzoeksnotities

2002/1

**Telling beslag
op zeeschepen
in Nederland en
de omliggende
landen**

E.C. van Ginkel



**Wetenschappelijk
Onderzoek- en
Documentatiecentrum**

Inhoud

1	Achtergronden, doel en onderzoeksvragen	1
1.1	Achtergronden	1
1.2	Doel van het onderzoek	1
1.3	Onderzoeksvragen	4
2	Opzet en uitvoering van het onderzoek	5
2.1	Opzet	5
2.2	De vragenlijst	6
2.3	Respons	6
3	Resultaten	7
3.1	Grootte van de havens	7
3.2	Het aantal in beslag genomen schepen	7
3.3	De duur van inbeslagnames	9
3.4	Kosten	12
3.4.1	Aard van de kosten	12
3.4.2	De hoogte van de kosten	13
4	Conclusie	15
4.1	Wat is de grootte van de havens (aantal bezoekende schepen etc.)	15
4.2	Hoeveel zeeschepen zijn in beslag genomen van 1995 tot en met 2000 in de twee grootste havens van België, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Nederland?	16
4.3	Hoe lang duurt inbeslagname gemiddeld?	16
4.4	Wat zijn aard van de kosten en hoe hoog zijn de kosten van inbeslagnames?	17
4.5	Kanttekeningen bij de cijfers	17
4.6	Kan op grond van bovenstaande cijfers geconcludeerd worden dat in Nederland relatief substantieel meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in de andere landen?	18
	Bijlage	
	Vragenlijst met beantwoording per haven opgenomen in tabellen	21

1 Achtergronden, doel en onderzoeksvragen

1.1 Achtergronden

Als een reder van een zeeschip schulden heeft, kan de schuldeiser het schip in beslag laten nemen. De indruk bestaat dat in Nederland eenvoudiger beslag kan worden gelegd dan in de ons omringende landen. In Nederland dient de schuldeiser daartoe verloop van de president van de rechtbank te verkrijgen. De president beslist op het verzoek na summier onderzoek. Vervolgens wordt het verloop van de president door een deurwaarder aan de reder betekend en kan het beslag worden gelegd.

Dit zou ertoe leiden dat schuldeisers wachten tot een schip in Nederland aanlegt om dan tot beslag over te gaan. Advocaten schijnen dit een lucratieve onderneming te vinden; zij schijnen in het buitenland zelfs te adverteren om in Nederland beslag te laten leggen. Dit onderzoek dient na te gaan of het inderdaad waar is dat in Nederland meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in andere landen, gerelateerd aan het aantal 'bezoekende' schepen.

Inbeslagnames van zeeschepen hebben, met name voor havenbedrijven, nadelige effecten. Kostbare ruimte wordt (langdurig) bezet. Soms is de periode zo lang dat de schepen wegroesten en gevaarlijk worden. De havenbedrijven maken kosten om de schepen te veilen, te onderhouden of drijvende te houden. De bemanning krijgt soms een uitkering.

1.2 Doel van het onderzoek

In deze notitie wordt na gegaan of er in Nederland relatief meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in de ons omringende landen. Het rapport bevat primair een internationale telling van in beslag genomen zeeschepen. Alvorens in te gaan op de vraag of Nederland een beslagleggingsparadijs¹ blijkt te zijn, wordt kort ingegaan op de wetgevingsstelsels in de verschillende landen. Het is immers niet onwaarschijnlijk dat deze de oorzaak vormen van de verschillen in beslagpraktijk.

¹ Zie *Is Nederland een beslagleggingsparadijs betreffende zeeschepen? Een rechtsvergelijkend onderzoek*, afstudeerscriptie door J. van den Berg, Universiteit van Amsterdam, faculteit rechtsgeleerdheid, 2001. *Ship Arrest Handbook* door Paul Smith, Londen 1997, en *Berlingieri on Arrest of Ships* door Francesco Berlingieri, Londen, 1996.

Verschillen in rechtsstelsels

Voor deze vergelijking is voornamelijk geput uit de scriptie van J. van den Berg 'Is Nederland een beslagleggingparadijs betreffende zeeschepen? Een rechtsvergelijkend onderzoek'. Op sommige punten is ruggespraak gevoerd met een advocaat in Rotterdam. Voor de uitgebreide juridische grondslag wordt verwezen naar de scriptie van Van den Berg.

Het beslagrecht is onder te verdelen in executoriaal beslag en conservatoir beslag. Men kan het beslag omschrijven als een maatregel, genomen door een rechthebbende, tot blokkering van vermogensbestanddelen (p. 15).

Een executoriaal beslag is een vorm van beslag dat gelegd wordt krachtens een executoriale titel², zoals een rechterlijk vonnis, dat inhoudt de veroordeling tot betaling van een geldsom. Een schuldeiser die nog niet in het bezit is van een executoriale titel kan conservatoir beslag leggen. Het conservatoir beslag gaat over in een executoriaal beslag zodra de beslaglegger in de hoofdzaak een executoriale titel heeft verkregen (p. 16).

Het conservatoir beslag dient meestal hetzelfde doel als het executoriaal beslag, namelijk verhaal van een geldvordering. Het belangrijkste effect van conservatoir beslag is de blokkerende werking. Conservatoir beslag boogt te voorkomen dat tegen de tijd dat er wel een executoriale titel is er niets meer bij de schuldenaar te halen valt (p. 17)

In Nederland wordt door de rechter verlof tot het leggen van beslag gegeven na summier onderzoek. Daardoor kan zelfs een geheel onbewezen vordering tot conservatoir beslag leiden. In zijn scriptie stelt Van den Berg (blz. 25) dat onder Nederlands recht voor iedere vordering, in theorie, beslag gelegd kan worden. In beginsel is dit niet het geval; Nederland is aangesloten bij het Verdrag van 1952 betreffende het conservatoir beslag op zeeschepen, op grond waarvan alleen terzake van een 'zeerechtelijke vordering' beslag kan worden gelegd. Onder het verdragsregime is het echter mogelijk ten aanzien van niet-verdragstaten de interne wet te hanteren (p. 5). Dat impliceert dat ten aanzien van deze landen op grond van iedere vordering beslag kan worden gelegd (p. 7). De advocaat heeft gesteld dat de haven van Rotterdam fungeert als een internationaal forum voor het verkrijgen van zekerheid; in 75% van de gevallen zijn beide partijen uit het buitenland afkomstig. Dit verklaart de stelling van Van den Berg.

In België is men ook tolerant ten aanzien van de bewijsvoering omtrent het bestaan van een vordering, maar men kan er slechts conservatoir beslag leggen als het om een zeevordering gaat (een vordering die betrekking heeft op het schip of de lading van het schip). In Frankrijk is enige mate van bewijs vereist van een gepretendeerde (beweerde) vordering. In Duitsland is het niet gemakkelijk om beslag te laten leggen, vooral omdat het alleen is toegestaan, wanneer zonder het beslag de tenuitvoerlegging van een rechterlijke uitspraak onmogelijk wordt gemaakt. Bovendien wordt, als een debiteur over voldoende activa beschikt om een vordering te voldoen, het verzoek tot het leggen van beslag niet gehonoreerd. In Engeland zijn het soort vorderingen waarvoor beslag kan worden gelegd, het meest door de wet beperkt.

² Een executoriale titel is een geschrift dat krachtens wettelijk voorschrift de bevoegdheid verleent tot tenuitvoerlegging.

In Nederland heeft de beslaglegger ook ruim de tijd, om zijn vordering in de hoofdzaak aanhangig te maken. Volgens de contactpersoon van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (het GHR) wordt de wettelijke termijn bijna standaard verlengd naar zes maanden. Hierdoor ontstaat volgens hem een situatie, waarin men in de praktijk voor een vrij simpel iets beslag kan laten leggen, waarna 'men heel rustig aan zijn case kan bouwen'. In beginsel dient de hoofdzaak binnen acht dagen aanhangig gemaakt te worden, maar kan de rechter deze termijn verlengen. Eén van de criteria voor het vaststellen van een langere termijn is de bevoegdheid van een buitenlandse rechter in de hoofdzaak (p. 24). De hoofdzaak valt onder de bevoegdheid van de buitenlandse rechter als de partijen uit het buitenland komen en dat is, zoals reeds gesteld, in 75% van de gevallen. In België heeft de crediteur ook veel tijd om de hoofdzaak aanhangig te maken. In Frankrijk heeft de crediteur twee maanden de tijd. In Engeland is geen sprake van een termijn; de vordering tot het leggen van conservatoir beslag is onderdeel van de hoofdzaak. In Duitsland kan de beslagene een termijn vragen waarbinnen de hoofdzaak aanhangig gemaakt moet worden.

Het al dan niet moeten verschaffen van zekerheid ter verzekering van betaling van eventuele kosten van het beslag, speelt ook een rol bij de vraag of een crediteur tot beslag wil overgaan. Nederland heeft wel de mogelijkheid tot het vragen van zekerheid maar in de praktijk gebeurt dit niet (Van den Berg p. 23). In België worden er wel zekerheidsstellingen gevraagd maar niet in Antwerpen. De rechter mag dit zelf bepalen. In Frankrijk en Engeland worden er geen zekerheidsstellingen gevraagd. In Duitsland wordt er normaliter wel een zekerheidsstelling gevraagd. De advocaat spreekt van 'gigantisch hoge zekerheden'; het gaat blijkbaar om hoge bedragen. Als het in Nederland wordt gevraagd, en dit zal de rechter slechts doen als hij twijfels heeft over de vordering, dan rekent hij niet meer dan 10% van de te vorderen som.

Tegen een door de president gegeven verlov is in Nederland geen hogere voorziening mogelijk (slechts tegen een weigering). Van den Berg stelt dat de andere landen ruimere beroepsmogelijkheden kennen (zie voor België p. 29, Frankrijk p. 35, Duitsland p. 41 en Engeland p. 48).

In Nederland hebben volgens Van den Berg 'claims for port dues' (havengelden voor de betaling van de ligplaats) geen voorrecht boven hypotheek (p. 9). Voorrechten zijn rechten met behulp waarvan een crediteur zich bij voorrang kan verzekeren van de voldoening van zijn vordering. Het meest gebruikelijke voorrecht is hypotheek, waarmee aan de eigenaar van een schip een geldlening is verstrekt om de aankoop ervan te financieren. In Nederland zijn havengelden 'licht bevoorrecht', dat betekent dat zij in rangorde ná de hypotheek komen. Uit het Ship Arrest Handbook is af te leiden dat in de overige onderzochte landen de havengelden vóór de hypotheek komen.

Verder rust in Nederland op de beslaglegger geen verplichting voor het onderhoud van het schip en de zorg voor de bemanning tijdens het beslag. In de praktijk betekent dit, dat de havens deze kosten op zich nemen en zij daarnaast de eerste levensbehoeften van de bemanning betalen. In België en Frankrijk rusten op de beslaglegger ook geen verplichtingen om zorg te dragen voor het onderhoud. In Duitsland betaalt de beslaglegger de kosten

voor het onderhoud van het schip. In Engeland betaalt de beslaglegger een honorarium voor het onderhoud van het schip. In geen van de onderzochte landen bestaat er regelgeving omtrent het onderhoud van de bemanning tijdens het beslag.

In Nederland is het bovendien relatief goedkoop om beslag te leggen, kan men reeds binnen een uur toestemming krijgen van de rechter en is de deurwaarder genegen zelfs buiten kantooruren beslag te leggen.

Het lijkt er op dat in Nederland in juridisch opzicht, maar ook in praktisch opzicht, de minste obstakels bestaan om beslag te leggen.

1.3 Onderzoeksvragen

Vijf vragen staan in het onderzoek centraal:

- 1 Wat is de grootte van de havens (aantal bezoekende schepen etc.)?
- 2 Hoeveel zeeschepen zijn in beslag genomen van 1995 tot en met 2000 in de 2 grootste havens van België, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Nederland?
- 3 Hoe lang duurt inbeslagname gemiddeld?
- 4 Wat is de aard van de kosten en hoe hoog zijn de kosten van inbeslagnames?
- 5 Kan op grond van bovenstaande cijfers geconcludeerd worden dat in Nederland relatief substantieel meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in de andere landen?

2 Opzet en uitvoering van het onderzoek

2.1 Opzet

Ter bepaling van de 'grootste' havens in België, Duitsland, Engeland en Frankrijk zijn die havens geselecteerd, die niet alleen de grootste zijn, maar ook wat betreft activiteiten het meest overeenkomen met die van Amsterdam en Rotterdam. Voor de telling zijn daarom geselecteerd: Antwerpen, Gent, Le Havre, Marseille, Londen, Felixstowe, Bremen en Hamburg.

Ten behoeve van het onderzoek is in juli 2001 na ruggespraak met het havenbedrijf Rotterdam een lijst opgesteld met 20 vragen. Deze lijst is in het Engels vertaald voor de havens in Duitsland, Engeland en Frankrijk. Bij ongeveer de helft van de vragen konden de respondenten een toelichting geven, als ze daar prijs op stelden. Er is in augustus 2001 contact gezocht met de hoofden van de juridische afdelingen van de autonome havenbedrijven. De contacten met Duitse havens (nog niet autonoom) zijn verlopen via provincie (deelstaat) en gemeente. De contactpersonen hebben de vragenlijst per e-mail ontvangen, zodat ze de vragen konden inzien en eventueel, toestemming van hun directie konden vragen. Alle havens hebben hierop toegezegd hun medewerking te verlenen. Na die toezegging is de vragenlijst nog eens per post toegestuurd vergezeld van een brief met een formeel verzoek om participatie. Als deadline is eind september gehanteerd.

Na ontvangst van de vragenlijsten is indien de beantwoording daartoe aanleiding gaf, telefonisch contact gezocht met diegenen die de vragenlijsten hebben ingevuld. Om verdere verheldering omtrent de feiten te verkrijgen is ook een paar keer telefonisch contact geweest met een raadsman uit de 'natte' advocatuur in Rotterdam.

Het is gebleken dat er bij de havens de afgelopen jaren een ontwikkeling naar (meer) autonomie heeft plaatsgevonden, die alleen in Duitsland nog niet gerealiseerd is. In Frankrijk is die autonomie zodanig ingericht dat de overheid op praktische wijze een vinger aan de pols houdt. Zo zijn de havens van Marseille en Le Havre een publiek lichaam opgericht bij wet, maar hebben zij een beperkte autonomie; zij staan namelijk onder controle van het ministerie van transport. Twee ambtenaren hebben zitting in het bestuur van de haven en de algemeen manager wordt benoemd door de overheid. De havens dienen het ministerie elk jaar te informeren over de gang van zaken rond beslagleggingen in hun havens. Deze regeling is in 1998 ingegaan. Op deze wijze is de overheid in staat snel te reageren als er zich ongewenste ontwikkelingen voordoen.³

³ Alleen in de contacten met Frankrijk is de vorm van autonomie als instrument ter beïnvloeding van de beslagpraktijk aan de orde gekomen.

Het gaat bij deze telling alleen om beslagen die zijn gelegd op grond van het civiele recht. Schepen die zijn aangehouden op grond van het zeerecht in verband met controles op zeewaardigheid zijn niet in de telling meegenomen.

2.2 De vragenlijst

De vragenlijst bestaat uit drie onderdelen:

- 1 Het eerste deel betreft de karakteristieken van de haven (vragen 1 tot en met 4). Deze vragen dienden om de cijfers over beslag in een juiste context te kunnen plaatsen. Alleen de vraag naar het aantal bezoekende zeeschepen is door alle havens beantwoord. Andere indicatoren over de grootte van de haven kunnen niet systematisch in de analyse worden meegenomen. De verstrekte informatie kan slechts ter illustratie worden gebruikt (vragen 3 en 4).
- 2 Het tweede deel bestaat uit vragen over beslaglegging (vragen 6 tot en met 12).
- 3 Het derde deel bestaat uit vragen omtrent de kosten van die beslagen (13 tot en met 18). Deze vragen bleken niet gemakkelijk te beantwoorden. Rotterdam geeft een indicatief cijfer. Amsterdam en Antwerpen hebben deze gegevens niet verstrekt.

De twintig vragen met de beantwoording per haven zijn opgenomen als bijlage. Bij de bespreking van de resultaten zal omwille van de leesbaarheid volstaan worden met het noemen van de stad van de betreffende haven.

2.3 Respons

Alhoewel alle havens hun medewerking hebben verleend, bleek men niet altijd bereid of in staat te zijn de vragen tijdig en volledig te beantwoorden. Negen van de tien havens hebben zo veel mogelijk informatie verstrekt; bijna niemand bleek echter in staat de kosten te becijferen. Hamburg heeft slechts informatie verstrekt per telefoon vanwege het zeer geringe aantal inbeslagnames.

3 Resultaten

3.1 Grootte van de havens

In tabel 1 zijn de havens tegen elkaar afgezet naar aantallen bezoekende zeeschepen per dag en per jaar. De lijst is gerangschikt van groot naar klein. Uit de tabel volgt dat Rotterdam met bijna 30.000 bezoekende zeeschepen per jaar aan kop ligt. Op de tweede en de derde plaats staan respectievelijk Londen en Antwerpen. Deze twee havens zijn al bijna twee keer zo klein als Rotterdam. Amsterdam en Gent zijn de kleinste havens.

3.2 Het aantal in beslag genomen schepen

In tabel 2 zijn de havens naar rangorde van aantal in beslag genomen zeeschepen geplaatst.

Tabel 1: Aantal bezoekende zeeschepen per dag en per jaar per haven

	per dag	per jaar
Rotterdam	80	29.200
Londen(incl. Medway Ports)	46	16.790
Antwerpen	43	15.695
Hamburg	33	12.000
Marseille	25	9.125
Bremen	24	8.760
Felixstowe	21	7.665
Le Havre	20	7.300
Amsterdam	14	5.110
Gent	8	2.920

Tabel 2: Aantal bezoekende zeeschepen, gemiddeld aantal in beslag genomen zeeschepen per jaar en aantal per 10.000 bezoekende zeeschepen per haven

	aantal bezoekende zeeschepen		gemiddeld aantal in beslag genomen zeeschepen per jaar	aantal in beslag genomen per 10.000 bezoekende zeeschepen
	per dag	per jaar		
Rotterdam	80	29.200	300 (132 langd.)	102 (45 langd.)
Antwerpen	43	15.695	105	67
Gent	8	2.920	14	48
Amsterdam	14	5.110	23	45
Le Havre	20	7.300	12	16
Marseille	25	9.125	13	14
Londen	46/33	16.790	7,5	5
Felixstowe	21	7.665	3	4
Hamburg	33	12.000	1	0,8
Bremen	24	8.760	geen	geen

De havens hebben hun cijfers op basis van registratie verstrekt. Zij registreren een beslag altijd, ongeacht de duur ervan. In Rotterdam echter wordt alleen geregistreerd als de deurwaarder het beslag aanmeldt, en dat is als hij denkt dat het beslag 'langer kan gaan duren'.

Op basis van de derde kolom is in relatieve zin af te leiden dat Rotterdam aan kop staat. Dan volgt Antwerpen, waar echter alweer een stuk minder schepen 'aan de ketting' worden gelegd. Vervolgens komen Gent en Amsterdam aan bod, die elkaar qua aantallen, niet zoveel ontwijken.

Het valt op dat in de overige havens alweer veel minder schepen in beslag worden genomen. In Frankrijk gemiddeld 15, in Engeland 5 en in Duitsland minder dan één op 10.000 bezoekende zeeschepen.

De contactpersoon van de haven in Rotterdam heeft gezegd dat schepen, als zij handel drijven met West-Europa, er moeite mee zullen hebben om Antwerpen en Rotterdam te vermijden. De advocatuur zou wachten totdat een schip een van beide havens aandoet om er vervolgens beslag op te leggen. Antwerpen schijnt in praktische zin een 'populaire' beslagleggingplaats te zijn omdat het achter een zeeluis ligt. Dat maakt het bewaken van het schip gemakkelijk. Aan de andere kant worden veel schepen die op weg zijn naar Antwerpen, reeds in Nederland, vooral in Middelburg en Vlissingen aangehouden

Rotterdam nader bezien

Uit de berekening valt af te leiden dat in Rotterdam de meeste zeeschepen in beslag worden genomen. Men dient zich echter te realiseren dat het cijfer van het totaal aantal in beslag genomen zeeschepen op een schatting berust. In de haven van Rotterdam wordt een schip waar beslag op is gelegd, namelijk alleen geregistreerd als de deurwaarder daar melding van maakt. De deurwaarder doet dat als hij van mening is dat het beslag 'wat langer zou kunnen gaan duren'. In de praktijk houdt dat in, langer dan een dag of twee. Een beslag kan namelijk al binnen enkele uren opgeheven worden. Zo bedraagt het aantal geregistreerde schepen waar beslag op is gelegd per jaar 132. De advocatuur is van mening dat het totaal aantal in beslag genomen zeeschepen gemiddeld per jaar 300 in aantal moet hebben bedragen. Om dit getal te duiden, heeft de advocaat uit Rotterdam een toelichting op dit cijfer gegeven:

- Het is mogelijk dat op één schip meerdere beslagen rusten. Als men uit zou gaan van het gemiddeld aantal beslagen per jaar, zou de advocaat op grond van zijn ervaring, een aantal van 500 hanteren. Hij nam als voorbeeld dat er in de periode 1995–1997 een aantal zeeschepen onder beslag lagen uit het voormalig Oostblok, omdat met het vallen van het communistische regime staatsrederijen failliet waren gegaan. Aangezien deze landen niet zijn aangesloten bij het Verdrag van 1952 (zie p. 3), konden crediteuren in Nederland op deze schepen op grond van elke vordering beslag laten leggen. Zo kwam het voor dat er 20 à 30 beslagen op één schip lagen.
- Het is ook mogelijk dat één beslag op meerdere schepen ligt. Het komt namelijk voor dat er tegelijkertijd meer schepen van één eigenaar in de haven liggen. Er wordt dan op al die schepen beslag gelegd voor één en dezelfde vordering; dit doen crediteuren omdat een eventuele hypotheek

op een schip de mogelijkheid tot verhaal kan verminderen. Bij een eventuele openbare verkoop van het schip, heeft een crediteur met een vordering op grond van hypotheek namelijk voorrang boven een crediteur met een 'gewone' vordering. Aangezien de hoogte van een hypotheek varieert per schip, optimaliseert een 'gewone' crediteur zijn kansen op voldoen van zijn claim, door op alle schepen van één reder beslag te laten leggen.

- De advocaat onderscheidt drie situaties waarin tot beslag wordt overgegaan. Ten eerste als een bank tot veiling van een schip wil overgaan om de hypotheek uit te winnen. Ten tweede in het geval van ladingschade. Volgens de advocaat zou het aantal beslagen voor ladingschade de afgelopen jaren afgenomen, zijn in verband met het toenemend gebruik van containers. Als de goederen eenmaal in de container zitten, kan er immers niet veel meer mee gebeuren. Tot slot voor 'alles wat verder ter tafel komt'; de situaties waarin op grond van elke vordering beslag kan worden gelegd, zoals op die schepen uit de voormalige Oostbloklanden.
- Er vinden relatief vele zeer kortdurende beslagen plaats omdat het als laatste financieel pressiemiddel wordt gebruikt, terwijl 'het geld in feite al klaarligt'. Dit zal te maken hebben met het feit dat het in Nederland ook gemakkelijk is om een beslag weer op te heffen. Veelal is een schip verzekerd tegen ladingschade. Vaak wil de crediteur dan 'slechts' een garantie dat betaald kan worden. De banken of verzekeringsmaatschappijen kunnen deze garantie al binnen hooguit drie dagen geven; dit soort beslagen worden binnen de advocatuur de 'hits and runs' genoemd.
- Beslagleggingen zijn conjunctuurgevoelig. Als gevolg daarvan zouden de totalen de afgelopen drie jaren afgenomen zijn (en wellicht in 2001 zijn toegenomen als gevolg van het verslechterde economische klimaat).

3.3 De duur van inbeslagnames

De gegevens over de beslagduur zijn in tabel 3 opgenomen.

Rotterdam

Aangezien Rotterdam niet alle schepen waar beslag op is gelegd, registreert, is de gemiddelde duur van *alle* in beslag genomen zeeschepen niet bekend. Wel is berekend dat de gemiddelde ligduur van schepen die het langst 'aan de ketting' hebben gelegen 671 dagen bedraagt. Dit cijfer wordt echter sterk omhoog getrokken door een aantal schepen die extreem lang in de haven hebben gelegen; het feit dat 'slechts' 45 schepen langer dan één jaar in de haven hebben gelegen van 1995 tot 2000 duidt daar op.

Le Havre

Le Havre beschikt alleen over informatie van de laatste drie jaren. De gemiddelde ligduur wordt omhooggebracht door één schip dat van januari 1994 tot en met november 1999 aan de ketting heeft gelegen. Mét dat schip heeft Le Havre een gemiddelde duur van 50 dagen, zonder 26 dagen.

Tabel 3: Hoeveelheid gemiddeld per jaar in beslag genomen zeeschepen, gemiddelde beslagduur per jaar en aantal inbeslagnames van 1995–2000 van > 3 maanden en > 1 jaar per haven

	hoeveelheid schepen gemiddeld per jaar in beslag genomen	gemiddelde duur beslag in dagen per jaar	aantal schepen dat > 3 maanden onder beslag lag gedurende 1995-2000	aantal schepen dat daarvan > 1 jaar onder beslag lag gedurende 1995-2000
Rotterdam	300 (132 geregistreerd)	niet te verstrekken	139	45
Amsterdam	23	39 dagen	20	3
Antwerpen	105	10 dagen	77	9
Gent	14	11 dagen	3	1 (11 maanden)
Marseille	13	kort	3	2
Le Havre	12	50 (26) dagen	7 (<i>over 3 jaar</i>)	1 (<i>over 3 jaar</i>)
Londen	7 maar slechts resp. 3 en 2 in 1999 en 2000, cijfers sterk aflopend!	9 dagen over de afgelopen 3 jaar (daarvoor substantieel langer)	7	geen
Felixstowe	4	kort	geen	geen
Bremen	geen	nvt	nvt	nvt
Hamburg	1	kort	geen	geen

Londen en Felixstowe

In Londen valt op dat de beslagen de laatste 3 jaren gemiddeld 'slechts' 9 dagen duurden, maar met 1995, 1996 en 1997 meegerekend 25 dagen. Ook de overige cijfers van Londen laten een sterke aflopende tendens zien; de laatste drie jaar deden zich helemaal geen beslagen meer voor die langer dan 3 maanden duurden. Het is moeilijk te achterhalen of deze tendens zich ook in Felixstowe heeft voorgedaan. Felixstowe heeft namelijk wat betreft de duur alleen de informatie over de laatste drie jaren verstrekt. In 1997 heeft een brand in het havengebouw een deel van de archieven vernietigd.

Ter vergelijking

In Rotterdam vinden de meeste langdurige beslagen plaats en de meeste beslagen die langer dan een jaar duren. De gemiddelde beslagduur in Antwerpen en Gent is 10 dagen. In Gent valt op dat die de laatste twee jaar slechts 2 dagen bedroeg, maar daarbij is het beslag van één schip dat gedurende die periode 11 maanden aan de ketting lag niet meegeteld. Het aantal beslagen dat langer dan drie maanden in de haven ligt ontloopt elkaar, relatief gezien, niet veel in Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam. Bij beslagleggingen van langer dan een jaar loopt Rotterdam beduidend voorop, en zijn de aantallen in Antwerpen en Amsterdam in relatieve zin gelijk. Alhoewel Gent zich bevindt in de top vier van totalen is het wat langdurige beslagen betreft een buitenbeentje. Inbeslagnames van langer dan 3 maanden komen slechts zo nu en dan voor.

Er lijkt zich een situatie voor te doen waarin de beslagpraktijk tussen Nederland en België overeenkomsten vertoont wat betreft:

- de totalen in Amsterdam, Antwerpen en Gent die elkaar, relatief gezien, niet veel ontlopen;
- de hoeveelheid schepen die langer dan drie maanden in de haven hebben gelegen in Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen; en
- de hoeveelheid die langer dan een jaar in de haven lag in Antwerpen en Amsterdam.

Maar er zijn ook afwijkingen:

- in Rotterdam komt beslag het meest veelvuldig voor;
- de gemiddelde beslagduur is in Nederland langer dan in België;
- Rotterdam kent de meeste inbeslagnames van langer dan één jaar.

Uit deze gegevens blijkt dat de situatie binnen de landen zelf ook per haven van elkaar af wijkt. In Rotterdam vinden er in totaal meer inbeslagnames plaats. Daarnaast overtreft Rotterdam, Amsterdam met de hoeveelheid inbeslagnames die langer dan een jaar duren.

Antwerpen en Gent kennen dezelfde beslagpraktijk in relatieve zin wat de totale hoeveelheid inbeslagnames en gemiddelde duur daarvan betreft, maar inbeslagnames van langer dan 3 maanden komen in Gent bijna niet (meer) voor.

Volgens de contactpersoon uit de advocatuur zou de 'massaliteit' en de gemakkelijke toegankelijkheid van Rotterdam de hogere aantallen kunnen verklaren.

Zo is Amsterdam klein, heeft het een sluis, wordt het door een beperkt aantal agenten bedient, en zijn schepen verplicht om agenten een voorschot te geven ter betaling van het havengeld. Dus 'als het schip eenmaal de moeite neemt om naar Amsterdam te komen, heeft het z'n zaakjes wel voor elkaar'. Rotterdam functioneert door zijn 'massaliteit' minder 'persoonlijk' en gereguleerd. Als reders hun havengeld vooraf niet voldaan hebben en toch binnenkomen, legt de agent het schip 'aan de ketting'⁴. Bovendien ligt Rotterdam zo strategisch dat een zeeschip deze haven altijd wel eens moet bezoeken. Daar komt bij dat het ook alle soorten zeeschepen kan ontvangen. Zoals op blz. 8 reeds gesteld zou een advocaat net zolang wachten tot een schip deze haven aandoet, in verband met het soepele beslagregime van Nederland. Het is niet bekend waarom Rotterdam meer langdurige beslagen kent dan Amsterdam.

Evenmin is het bekend waarom er in Gent bijna geen langdurige beslagen plaatsvinden. Dit zou verband kunnen houden met de verplichte zekerheidsstelling aldaar.

De cijfers van Frankrijk over de duur zijn te verwaarlozen, zo sporadisch komt een langdurig beslag voor. Engeland en Duitsland kennen alleen kortdurende beslagen, als die al voorkomen.

⁴ De contactpersoon van het GHR in Rotterdam stelt dat dit volgens hem zeer weinig voorkomt, en dat deze bewering ten onrechte de indruk wekt dat vaak agenten beslag op schepen leggen. Zijn indruk is dat het veeleer meestal om ladingschade gaat.

3.4 Kosten

3.4.1 Aard van de kosten

Rotterdam

Met betrekking tot de aard van de kosten van 'langdurige' beslagen, heeft het GHR aangegeven dat die bestaan uit havengelden, kosten om de veiligheid van het schip te waarborgen, kosten om de veiligheid in de haven te waarborgen en tenslotte het verlies aan inkomsten door het langdurig blokkeren van ligplaatsen. De havengelden kunnen worden onderverdeeld in directe kosten en indirecte kosten. De directe kosten zijn de kosten die het schip aan havengeld maakt door (langdurig) beslag, de indirecte kosten zijn die kosten die gedeerd worden doordat het schip waar beslag op ligt een ligplaats bezet houdt.

De indirecte schade van langdurig beslag op een schip is moeilijk vast te stellen. Zo geeft Rotterdam als voorbeeld dat het blokkeren van een bepaalde boei het openen van een lijndienst verhinderde.

Het vervangen van trossen is nodig bij schepen die langdurig in de haven liggen. Dat vervangen kost al gauw 'enkele tienduizenden guldens'. Overige kosten om de veiligheid te waarborgen zijn die geweest voor de plaatsing van tijdelijke navigatielichten.

Verder zijn er de kosten voor levensonderhoud van de bemanning en van brandstof voor de hulpapparatuur. Omdat bemanning van een buitenlands schip niet in aanmerking komt voor een uitkering van de Sociale Dienst in Nederland, heeft Rotterdam voor de betaling van deze kosten met de Sociale Dienst een stichting opgericht, het zogeheten 'Garantiefonds zeevarenden'. Naast eten voor de bemanning moet men denken aan waterleveringen, het ophalen van huisvuil, medische zorg, en het is zelfs voorgekomen dat tickets naar huis zijn betaald. Verder moet het schip verwarmd en geventileerd worden. Rotterdam steekt jaarlijks zo'n twee ton in dit fonds.

Amsterdam

Amsterdam noemt naast het havengeld en de kosten om de veiligheid te waarborgen, de kosten voor het levensonderhoud van de bemanning en brandstof voor het schip. De sociale kosten betaalt Amsterdam uit eigen voorzieningen.

Gent

Gent noemt naast de 'gebruikelijke' kosten als aanvullende kosten brandstof en drinkwaterleveringen, en het ophalen van het huisvuil. Het heeft aan één schip kosten gehad, dat 11 maanden in de haven van Gent heeft gelegen en thans geveild wordt. De hoogte van de kosten die de haven hieraan heeft geleden zijn nog niet bekend. Het levensonderhoud van de bemanning is gedeeltelijk betaald door Stella Maris, een internationale zeemannsmissie en gedeeltelijk door sociale verenigingen, havenverenigingen.

Antwerpen

Antwerpen heeft geen informatie over de kosten verstrekt, maar bemanningen zouden worden onderhouden door gelden van de International Transport Federation.

Le Havre

Le Havre heeft aan één schip dat langdurig in de haven lag kosten gehad. De bemanning is onderhouden door een charitatieve instelling.

De overige havens

De overige havens hebben geen informatie over de aard van de kosten verstrekt omdat ze deze kosten niet hebben gehad.

3.4.2 *De hoogte van de kosten*

De havens die kosten hebben gehad van meerdere schepen zijn Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Alleen Rotterdam en Le Havre hebben enige informatie over de hoogte van de kosten verstrekt.

Rotterdam

Precieze cijfers per schip heeft Rotterdam niet kunnen verstrekken. Dossier na dossier zou nagezocht moeten worden. Er kan wel enig inzicht worden verstrekt, gebaseerd op informatie van de contactpersoon van de haven en de advocaat. Van belang is dat het havengeld 'pas' begint te tellen na twee maanden. De betaling van de havengelden is gedurende de eerste twee maanden namelijk gegarandeerd door borgstellingen van de agent van het schip bij de haven. Gedupeerden voor die eerste termijn zijn, bij niet-verhaalbaarheid, veelal de agent of de bank, dus de entiteiten die borg hebben gestaan voor de betaling van het havengeld.

Volgens Rotterdam moet bij een zeeschip met een lengte van 180 meter rekening gehouden worden met een havengeld van f 40.000 per maand. Rotterdam heeft laten weten dat na het opheffen van inbeslagnames in ongeveer 90% van de gevallen het havengeld wél voldaan wordt. Dit hoge percentage wordt onder andere veroorzaakt, doordat een nieuwe eigenaar, die het schip 'onderhands wil kopen' een regeling moet treffen met alle crediteuren. Daarbij geldt dat de nieuwe eigenaar genegen is het achterstallige havengeld te voldoen, om toekomstige problemen met de haven te vermijden. Bovendien maakt het havengeld een relatief klein deel uit van de totale kosten die met de overdracht van een goed schip gepaard gaan.

Als een crediteur tot een 'openbare verkoop' (veiling) over gaat, is de rangorde van de vorderingen van de crediteuren van belang. Volgens het huidige Nederlands recht is, zoals reeds geschetst op blz. 3, van belang dat de havengelden 'licht bevoorrecht zijn', dat wil zeggen, ná de hypotheek, komen. In de praktijk betekent dit dat als een schip verkocht wordt door een hypotheekhouder (bank) er 'een schijntje' overblijft voor de overige vorderingen. Een 'concurrente' schuldeiser zou niet genegen zijn om tot een veiling over te gaan, omdat dit hem zo'n f 20.000 gulden kost en de hypotheek en de havengelden, voor zijn vorderingen gaan. De kans dat hij zijn geld terugkrijgt

wordt daardoor klein. Als een crediteur beslag legt, volgen veelal ook de andere crediteuren om hun vorderingen zeker te stellen. Daarom wil een concurrente schuldeiser in de praktijk slechts een garantie. Als die garantie niet gegeven wordt, blijft het schip meestal liggen.⁵

Wat zouden de 45 schepen, die minstens een jaar in de haven hebben gelegen, gekost hebben aan havengeld? Als men er van uit gaat dat die schepen in ieder geval ieder één jaar in de haven hebben gelegen, is daar aan havengeld f 400.000 (10 maanden van het jaar) \times 45 = f 18 miljoen aan havengeld mee gemoeid geweest van 1995 tot 2000. Dat is f 3 miljoen per jaar. Met een teruggave van het havengeld in 90% van de gevallen, bedraagt de derving daarmee f 300.000, minstens.

Zoals hierboven al is aangegeven stort het GHR jaarlijks ook zo'n twee ton aan het 'Garantiefonds zeevarenden'. De Sociale Dienst draagt daar ook aan bij met een soortgelijk of hogere bijdrage, evenals de Haven Ondernemingsvereniging dat met minder hoge bedragen participeert.

Le Havre

De kosten van de schepen in Le Havre die een maand of drie in de haven lagen zijn voldaan. Het schip dat zo langdurig in de haven heeft gelegen is uiteindelijk geveild. Veertig procent van het openstaande havengeld schijnt uit de opbrengst van de veiling te zijn voldaan. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat de haven het havengeld ten opzichte van dit schip verlaagd heeft⁶. Er resteert nog een openstaande post van 1.8 miljoen Franse Francs aan havengeld en 0.4 miljoen FF aan elektriciteit. De sociale kosten schijnen te zijn betaald door een charitatieve instelling.

Overige havens

Gent weet niet wat voor kosten het heeft gehad aan het ene geveilde schip. Antwerpen heeft geen informatie verstrekt over de kosten. Felixstowe en Marseille hebben geen kosten genoemd en in Bremen en Hamburg doen beslagleggingen zich niet of nauwelijks voor.

Opgemerkt zij dat bij langdurige bezetting het verschil in ruimte een rol gaat spelen bij de druk op de haven: Antwerpen heeft veel meer kade tot haar beschikking dan Rotterdam (127 km versus 80 km). Daarnaast is het merendeel in Rotterdam verhuurd. Wellicht is daardoor het probleem van de langdurige bezetting in Antwerpen minder urgent dan in Rotterdam en Amsterdam. Wat ook een rol speelt bij de druk op de haven is dat Rotterdam veel aanslibbing heeft. Er moet continu gebaggerd worden om alle zeeschepen te kunnen blijven ontvangen. Antwerpen en Amsterdam kennen dit probleem niet.

⁵ Als een reder 'zoek' is, kan niet eens tot executie worden overgegaan, omdat dit officieel aan hem bekend gemaakt moet worden.

⁶ Het gebeurt overigens vaker bij verkoop na langdurige inbeslagnames dat boetebepalingen en rente niet worden meegeteld bij de berekening van het havengeld.

4 Conclusie

De aanleiding voor deze notitie vormde het vermoeden dat in Nederland meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in de ons omringende landen. Om inzicht te krijgen in de realiteit van de beslagpraktijk is besloten een telling te doen in Nederland en in de ons omringende landen. Er zijn 5 onderzoeksvragen geformuleerd.

De vijf onderzoeksvragen zijn:

- 1 Wat is de grootte van de havens (aantal bezoekende schepen etc.)?
- 2 Hoeveel zeeschepen zijn in beslag genomen van 1995 tot en met 2000 in de 2 grootste havens van België, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Nederland? De geselecteerde havens zijn de havens die niet alleen de grootste zijn, maar ook de activiteiten van Rotterdam en Amsterdam het meest benaderen.
- 3 Hoe lang duurt inbeslagname gemiddeld?
- 4 Wat is de aard van de kosten en hoe hoog zijn de kosten van inbeslagnames?
- 5 Kan op grond van bovenstaande cijfers geconcludeerd worden dat in Nederland relatief substantieel meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in de andere landen?

Voor de telling zijn geselecteerd de havens van Antwerpen, Gent, Le Havre, Marseille, Londen, Felixstowe, Bremen, Hamburg, Amsterdam en Rotterdam. Ter beantwoording van deze vragen is een enquête opgesteld. De resultaten daarvan zijn in deze notitie vervat.

4.1 Wat is de grootte van de havens (aantal bezoekende schepen etc.)

Alhoewel er verscheidene vragen zijn gesteld over de karakteristieken van de haven, zijn alleen die over het aantal bezoekende zeeschepen door alle havens beantwoord. Er is derhalve besloten de andere indicatoren niet in de analyse mee te nemen en derhalve bij de bepaling van de grootte van de haven het criterium te hanteren van het aantal bezoekende zeeschepen. (De overige indicatoren zijn overigens, voorzover beantwoord, terug te vinden in de bijlage).

Rotterdam is de grootste haven met 30.000 bezoekende zeeschepen per jaar, gevolgd door Antwerpen en Londen die er ruim 15.000 ontvangen. Hamburg (12.000), Marseille (9.125) en Bremen (8.760) zijn ongeveer drie keer zo klein als Rotterdam. Felixstowe en Le Havre ontvangen ieder zo'n 7.500 schepen. Amsterdam ruim 5.000 en Gent 3.000.

4.2 Hoeveel zeeschepen zijn in beslag genomen van 1995 tot en met 2000 in de twee grootste havens van België, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Nederland?

Het aantal bezoekende zeeschepen is van belang als men de aantallen beslagen in relatieve zin met elkaar wil vergelijken. Om deze vergelijking te kunnen maken is, per haven, op basis van het aantal bezoekende schepen en de totale hoeveelheid schepen die in beslag zijn genomen, het aantal per 10.000 bezoekende zeeschepen uitgerekend.

Op basis van die berekening blijken in Rotterdam de meeste schepen in beslag te worden genomen. Na Rotterdam volgt niet Amsterdam, maar Antwerpen. Na Antwerpen volgt Gent en dan Amsterdam. Deze vier havens zich bevinden met hun aantallen boven de 45 per jaar per 10.000 bezoekende zeeschepen.

In de navolgende havens worden er alweer veel minder schepen in beslag genomen. In Frankrijk gemiddeld 15, in Engeland 5 en in Duitsland minder dan één per jaar per 10.000 bezoekende zeeschepen. Duitsland zal dan ook, bij de bespreking van de overige resultaten, buiten beschouwing blijven.

4.3 Hoe lang duurt inbeslagname gemiddeld?

Wat betreft de *gemiddelde* beslagduur staat Nederland aan kop, met name door de situatie in de haven van Rotterdam. De duur van de meest langdurige 'top-100' van Rotterdam, telt 671 dagen. Men dient zich echter te realiseren dat dit cijfer sterk omhoog wordt gehaald door een beperkt aantal extreem lange beslagen. Het aantal van 'slechts' 45 langer dan een jaar onder beslag duidt daarop. In Amsterdam duurt beslag gemiddeld 39 dagen.

In Antwerpen en Gent bedraagt de gemiddelde beslagduur daarentegen slechts 10 dagen. In Londen verminderde de duur de afgelopen drie jaar naar 9 dagen. In de overige havens (Marseille en Felixstowe) duurde het beslag hooguit een dag of twee.

Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam ontlopen elkaar weinig wat betreft hoeveelheid beslagen die langer dan drie maanden duurden. In Gent bedroeg dit aantal 4 keer minder dan in deze havens. In Frankrijk komt het een à twee keer per jaar voor, en in Engeland heeft het zich de afgelopen drie jaar helemaal niet meer voorgedaan. Engeland zal dan ook verder buiten beschouwing blijven.

In Rotterdam liggen ongeveer drie keer zoveel schepen langer dan 1 jaar onder beslag vergeleken bij Antwerpen en Amsterdam. Ook wat dit aantal betreft ontlopen Antwerpen en Amsterdam elkaar nauwelijks. Gent vormt een buitenbeentje in positieve zin, het is met 11 maanden maar een keer voorgekomen in zes jaar. In Le Havre een keer en in Marseille 2 keer in drie jaar.

Er doet zich een situatie voor tussen Nederland en België waarin de beslagpraktijk overeenkomsten vertoont (tussen Antwerpen en Amsterdam) én van elkaar afwijkt (wat betreft de totalen van Rotterdam en de gemiddelde langere beslagduur in beide Nederlandse havens). Bij nadere bestudering blijkt ook de situatie in de landen zelf niet gelijk. Zo verschillen Amsterdam

en Rotterdam van elkaar wat betreft totalen en de hoeveelheid beslagen die langer dan een jaar duren. En terwijl Antwerpen en Gent bij elkaar in de buurt liggen qua totalen en gemiddelde beslagduur, is dat niet het geval wat betreft beslagen van langer dan 3 maanden.

4.4 Wat zijn aard van de kosten en hoe hoog zijn de kosten van inbeslagnames?

De havens die kosten hebben gehad van meerdere schepen zijn Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. In Gent en Le Havre heeft slechts een langdurig beslag kosten opgeleverd.

De aard van de kosten bestaan uit havengelden, kosten om de veiligheid van het schip te waarborgen, kosten om de veiligheid in de haven te waarborgen en het verlies aan inkomsten door het langdurig blokkeren van ligplaatsen. Verder zijn er de kosten van het levensonderhoud van de bemanning, van brandstof voor hulpapparatuur, waterleveringen, het ophalen van huisvuil en medische zorg.

Gegevens over de hoogte van de kosten zijn, van de havens genoemd in de vorige alinea, alleen verstrekt door Rotterdam en Le Havre. Rotterdam heeft een indicatie gegeven. Doordat Rotterdam de grootste beslagpraktijk heeft, derft zij het meeste havengeld, zowel in directe als indirecte zin en heeft zij de meeste kosten aan de bewaring van de veiligheid. Daarnaast stort Rotterdam een paar ton per jaar in een fonds samen met de Sociale Dienst om de sociale kosten te betalen.

4.5 Kanttekeningen bij de cijfers

Bij de interpretatie bij deze cijfers en alvorens tot de beantwoording van de laatste vraag over te gaan, dient men zich het volgende te realiseren:

- Het cijfer van het totale aantal in beslag genomen schepen is geschat. Rotterdam registreert namelijk alleen als de deurwaarder denkt dat het beslag 'wat langer kan gaan duren'.
- Antwerpen en Amsterdam hebben wel schade geleden, maar geen informatie over de hoogte van de kosten verstrekt.
- De informatie van Gent is afkomstig van drie instanties. De haven is namelijk per 1 januari 2000 autonoom geworden. Het valt op dat er in de eerste jaren een grotere beslagpraktijk bestond dan de laatste jaren, maar door de verschillende reorganisaties is het moeilijk iemand met kennis van de historie van de beslagpraktijk te vinden. Aannemelijk is dat de hoogconjunctuur van de afgelopen jaren er de reden van is.
- Opvallend is dat eveneens Londen een sterk teruglopende beslagpraktijk laat zien in de zes onderzochte jaren. Ook voor Londen geldt dat het voorspoedige economische tij van invloed zal zijn geweest op de afname. In Felixstowe is deze tendens niet geconstateerd, maar dit bleek ook moeilijk doordat wat betreft de beslagduur Felixstowe alleen de gegevens vanaf 1998 heeft verstrekt.
- De cijfers van Marseille zijn van de afgelopen vier jaar en die van Le Havre van de afgelopen drie jaar.

4.6 Kan op grond van bovenstaande cijfers geconcludeerd worden dat in Nederland relatief substantieel meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in de andere landen?

Het uitgangspunt voor deze notitie vormde het vermoeden dat er in Nederland relatief veel schepen in beslag worden genomen, en dat dit verschijnsel zou worden veroorzaakt door het feit dat in Nederland het gemakkelijkst beslag kan worden gelegd.

In de inleiding is kort ingegaan op een aantal kenmerken van de Nederlandse wetgeving in relatie tot die in de andere landen. Uit die bespreking kon men reeds afleiden dat Nederland de minste obstakels kent om beslag te leggen. De bespreking was te kort om het 'gewicht' van de beslagregimes van de overige landen ten opzichte van elkaar te plaatsten, maar Engeland en Duitsland leken de strengste regels kennen. Frankrijk zou zich qua strengheid in het midden bevinden.

We hebben geconstateerd dat de feitelijke situatie in een land inderdaad een afspiegeling van de wetgeving van dat land blijkt te zijn. Zo blijkt uit de telling dat aan de ene kant van het spectrum zich bevinden het totaal aantal inbeslagnames in Nederland, en vervolgens België en aan het andere uiterste van het spectrum Frankrijk, Engeland en Duitsland, in welke landen beslagleggingen zich slechts zo nu en dan voor doen.

Dit betekent ook dat het probleem van de langdurigheid in Duitsland, Engeland en Frankrijk weinig voor komt.

Opvallend is dat de havens in België ook een grote beslagpraktijk kennen. De wetgeving van Nederland en België zou dus voor een groot deel op elkaar moeten lijken, althans, het minste van elkaar af moeten wijken. Als men de cijfers van Nederland echter vergelijkt met die van België blijkt de realiteit, in deze landen althans, niet uitsluitend door wetgeving gevormd te kunnen worden. Uit de cijfers blijkt namelijk dat de situatie in de havens die onder het zelfde regime vallen van elkaar af wijkt. Zo wordt er in Rotterdam op meer schepen beslag gelegd dan in Amsterdam. Daarnaast overtreft Rotterdam, Amsterdam met de hoeveelheid schepen die langer dan een jaar onder beslag liggen. Antwerpen en Gent kennen dezelfde beslagpraktijk in relatieve zin wat de totale hoeveelheid schepen en de gemiddelde duur betreft, maar het komt bijna niet voor dat schepen in Gent langer dan drie maanden onder beslag liggen.

Welke parameters kunnen deze onderlinge verschillen verklaren?

- *'Massaliteit' van Rotterdam en 'persoonlijke werkwijze' van Amsterdam*
Volgens een contactpersoon uit de advocatuur zou de 'massaliteit' en de gemakkelijke toegankelijkheid van Rotterdam reeds veroorzaken dat er vaker beslag wordt gelegd. Zo is Amsterdam klein, ligt het achter een sluis en wordt het door een beperkt aantal agenten bediend. Schepen zijn er verplicht om agenten een voorschot te geven ter betaling van het havengeld. Dus 'als een schip eenmaal de moeite neemt om naar Amsterdam te komen, heeft het z'n zaakjes wel voor elkaar'. Doordat Rotterdam minder 'persoonlijk' en gereguleerd functioneert, zou het

vaker voorkomen dat als een reder zijn havengeld niet betaald heeft, de agent het schip 'aan de ketting' legt⁷ Verder ligt Rotterdam zo strategisch dat een schip het altijd wel eens moet bezoeken, en zou de advocatuur in verband met het soepele beslagregime in Nederland, net zolang wachten totdat het schip in Rotterdam aanmeert. Vele kortdurende beslagen in Rotterdam fungeren als laatste pressiemiddel. Dat dit zo vaak gebeurt houdt verband met het feit dat het ook gemakkelijk is om het beslag snel op te heffen.

- *Verschillen tussen Antwerpen en Gent*
In Antwerpen worden er in totaal iets meer beslagen gelegd dan in Gent. Van den Berg stelt dat een crediteur in Antwerpen 'bijna nooit meer' zekerheid hoeft te stellen, terwijl dit in de overige havens van België wel dient te gebeuren. Dit verschil kan ontstaan doordat onder Belgisch recht de 'beslagrechter' de discretionaire bevoegdheid heeft een zekerheidsstelling te eisen.
- *Verschillen in beschikbare ruimte tussen Antwerpen en Rotterdam*
Antwerpen heeft relatief (als openbare plek) en absoluut (in kilometers) gezien meer kade tot haar beschikking. Een langdurig beslag brengt derhalve minder financiële derving in indirecte zin met zich mee. Naast het gebrek aan ruimte in Rotterdam (het grootste gedeelte aan kade is verhuurd), dient er ook regelmatig gebaggerd te worden om alle zeeschepen te kunnen blijven ontvangen. De druk op de haven van Rotterdam is dus groter.
- *Schepen op weg naar Antwerpen veelal reeds in Nederland aangehouden*
De cijfers van Antwerpen worden beïnvloed doordat vele schepen op weg naar Antwerpen reeds in Middelburg en Vlissingen worden aangehouden.
- *Verschillen in financiering sociale kosten tussen Rotterdam en Amsterdam*
In Nederland wordt geen honorarium gevraagd voor het onderhoud van het schip. In Duitsland en Engeland is dit wel het geval. In geen van de onderzochte landen bestaan er voorschriften omtrent het onderhoud van de bemanning, maar Nederland blijkt wat dit betreft in de praktijk de meest humane instelling in te nemen. Ten behoeve van de sociale kosten heeft de haven van Rotterdam een sociaal fonds met de Sociale Dienst opgezet, waarin zij ieder voor de helft participeren. Amsterdam blijkt deze kosten zelf te betalen.

Uit de telling is gebleken dat in de haven van Rotterdam relatief gezien in totaal de meeste, de *meeste* langdurige en de *meest langdurige* inbeslagnames plaatsvinden, vergeleken bij de andere havens, inclusief die van Amsterdam.

⁷ De contactpersoon van het GHR in Rotterdam stelt dat dit volgens hem zeer weinig voorkomt, en dat deze bewering ten onrechte de indruk wekt dat vaak agenten beslag op schepen leggen. Zijn indruk is dat het veeleer meestal om ladingschade gaat.

Dit zou enerzijds kunnen worden verklaard doordat het in Nederland in juridisch en praktisch opzicht gemakkelijk is om op een schip beslag te laten leggen. Maar deze oorzaken verklaren niet de verschillen met Amsterdam, omdat dat onder hetzelfde beslagregime valt. De verklaring ligt voor een ander deel in een aantal feiten en 'voordelen' ten opzichte van Amsterdam, zoals de 'massaliteit', de gemakkelijke toegankelijkheid en de strategische ligging. Ook Antwerpen kent een behoorlijke beslagpraktijk, maar de cijfers worden getemperd doordat vele schepen reeds in Nederland aangehouden worden.

Het goede is dat beslagleggingen in Nederland ook weer snel op te heffen zijn. Alleen als het echt om een insolvente schuldeiser gaat, zal het beslag op een schip langer gaan duren. In de huidige situatie zal, als zo'n schip uiteindelijk geveild wordt, eerst de hypotheekhouder uitbetaald worden, en zal er voor de overige crediteuren, waaronder de haven, meestal niet genoeg over blijven. De advocaat uit Rotterdam heeft gesuggereerd dat het goed zou zijn als de haven een voorrecht op haar vorderingen zou krijgen boven de hypotheek. De haven zou in dat geval eerder tot veiling overgaan en de kosten van de veiling willen dragen, omdat zij zich dan van de voldoening van haar vorderingen verzekerd zou weten. De haven zou daarmee in een pro-actieve positie geplaatst worden om het initiatief tot veiling nemen en de schepen zouden minder lang in de haven blijven liggen.

Bijlage Vragenlijst met beantwoording per haven opgenomen in tabellen

Tabel 1: Als wat voor soort haven typeert u zich (een 'bulk'-, 'ferry'- of 'container'haven*)?

	bulk	ferry	container	een combinatie van
Amsterdam	X		X	X een combinatie van bulk en stukgoed met de nadruk op bulk
Rotterdam	X	X	X	X een combinatie van alles , met de nadruk op olie
Antwerpen	X		X	X een combinatie van container, bulk, general cargo met de nadruk op container-behandeling
Gent	X			
Londen	X	X	X	X containers, roll on-roll off tankers, bulk, gas, general cargo, passengens
Felixstowe		X	X	X met de nadruk op container
Le Havre	X	X	X	X alles, met de nadruk op container
Marseille	X	X	X	X met de nadruk op petroleum
Bremen	X		X	X met de nadruk op container en automobiel
Hamburg				geen opgave

* Onder 'bulk' wordt onverpakt stortgoed (bijv. graan of erts) of vloeistof (olie) verstaan, 'ferry's' zijn lijndiensten met passagiers en/of vracht met 'ro-ro', 'container' is vervoer van stukgoed in containers.

Tabel 2: Hoe groot is uw haven in aantallen zeeschepen die de haven gemiddeld per dag / per jaar aandeden gedurende de jaren 1995 tot en met 2000?

	1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	per dag	per jaar	per dag	per jaar	per dag	per jaar	per dag	per jaar	per dag	per jaar	per dag	per jaar
Amsterdam	12		14	5.110	15		13		13		14	
Rotterdam	80	29.200	80		80		80		80		80	
Antwerpen	42	15.695	42		44		44		42		44	
Gent	8	2.920	8	2.920	8	2.920	8	2.920	8	2.920	8	2.920
Londen	33/ 46*	12.045/ 16.790										
Felixstowe	19	6.897	20	7.157	21	7.561	22	7.923	21	7.821	21	7.774
Le Havre	20	7.300	19		19		20		19,5		20	
Marseille	onbekend		onbekend		24	8.756	24	8.915	26	9.490	26	9.539
Bremen	23	8.241	23	8.330	23	8.541	24	8.628	25	8.934	26	9.481
Hamburg											33	12.000

* Londen: het antwoord op de vragen twee tot en met vier zijn door de haven van Londen bij vraag 17 beantwoord. Dat antwoord, voorzover hier van belang luidt als volgt: De haven van Londen bestaat uit 75 particuliere ligplaatsen, waaronder container terminals, olieraffinaderijen en aanlegsteigers. De Port of Londen Authority (PLA) is een publieke trustmaatschappij van de haven van Londen. De PLA heeft geen ligplaatsen in eigendom, haar primaire taak is om de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen. Gemiddeld zijn er zo een 24.000 'vessel-movements' per jaar en dat 'includes intra-port commercial traffic and also includes arrivals and departures'. In ruime zin heeft het gebied van de Port of Londen Authority 35.000 vessel-movements per jaar, daar de 9.000 movements die plaatsvinden in en uit de naburige Medway Ports officieel ook onder hun gebied vallen. De haven legt geen beslagen en houdt ook geen schepen aan. Wel wordt het advies van de haven in die gevallen ingewonnen aangaande de ligplek van het schip en vragen met betrekking tot veiligheid.

Tabel 3: Hoe groot is thans de omvang van het havengebied in hectare aan water en aan land

	ha water	ha land
Amsterdam	650	2.200
Rotterdam	3.500	4.940
Antwerpen	2.103	11.352
Gent	538	2.914
Londen	400 sq. miles	
Felixstowe	geen antwoord*	325
Le Havre	geen antwoord	geen antwoord
Marseille	geen antwoord	geen antwoord
Bremen	656	4.127
Hamburg	geen opgave	geen opgave

* Felixstowe: het merendeel van het water valt onder de bevoegdheid van de Harwich Haven Authority.

Tabel 4: Overige karakteristieken van de haven:
 A Wat is thans de totale lengte aan kade in uw haven?
 B Kunt u in percentage aangeven hoeveel ruimte daarvan is verhuurd en hoeveel daarvan vrij tot uw beschikking is?
 C Hoeveel meters ruimte heeft u thans aan natte overslag ('jetties')?
 D Hoeveel ligplaatsen heeft u aan boeien en palen?

	A lengte kade in km	B verhuurd/vrij	C 'jetties'	D ligplaatsen in boeien en palen
Amsterdam	18,5 km	70% verhuurd/ 30% vrij	6 km	21
Rotterdam	80 km	99,9% verhuurd, 0,1% vrij	*	**
Antwerpen	127,2 km	77,76% verhuurd, 22,24% is vrij	1.477.992 m ²	2
Gent	22,6 km	vertrouwelijk	vertrouwelijk	vertrouwelijk
Londen	geen antwoord	geen antwoord	geen antwoord	geen antwoord
Felixstowe	3,7 km	7,8% verhuurd, 92,2% vrij	geen	geen
Le Havre	geen antwoord	geen antwoord	geen antwoord	geen antwoord
Marseille	18 km*** (incl. naburige havengebieden 32 km)			
Bremen	40 km	vertrouwelijk	antwoord niet bekend	geen opgave
Hamburg	geen opgave	geen opgave	geen opgave	geen opgave

* Rotterdam ad C: 'Natte overslag vindt plaats aan een steiger of platform. Een steiger voor natte overslag heeft aan de kop een enkelzijdig of dubbelzijdig manifold voor een of twee schepen. Er kan derhalve niet worden gesproken van een aantal meters. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam beschikt zelf niet over steigers voor natte overslag. Alle steigers zijn van of verpacht aan de natte overslag bedrijven of raffinaderijen. Feitelijk zijn er enkele tientallen steigers voor natte overslag in Rotterdam. In een havenbekken kunnen zich namelijk maar enkele steigers bevinden. Voor de grote schepen als regel maar een of twee steigers in een heel havenbekken.'

** ad D: 'Buiten de petroleumhavens zijn 16 ligplaatsen op boeien/palen. Slechts een vijftal van deze plaatsen zijn geschikt voor schepen langer dan 200 meter. Ook in de petroleumhavens bevinden zich enkele boeiligplaatsen, maar deze worden om veiligheidsredenen onder geen beding gebruikt voor beslagschepen. Boeien lenen zich in zijn algemeenheid niet voor schepen onder beslag. Door de potentieel langere verblijfsduur lopen de boeiankers het risico los te komen. Boeien/palen zijn bestemd voor flexibiliteit en derhalve voor een korte verblijfsduur.'

*** Marseille verwijst in eerste instantie naar jaarverslagen en andere brochures over de haven maar daar is deze informatie niet ondubbelzinnig uit af leiden. Uit navraag blijkt dat de Port Autonome du Marseille bestaat uit de haven in Marseille maar ook uit een aantal havengebieden om Marseille heen, bijv. Fos. Het is dus 'heel groot en er kan niet ondubbelzinnig antwoord gegeven worden op bovenstaande vragen'. De kadelenge bedraagt in enge zin, d.w.z. alleen in Marseille, 18 km, en als de andere gebieden worden meegeteld 32 km.

Tabel 5: Kunt u aangeven hoeveel ruimte in meters een zeeschip inclusief betrossing gemiddeld in beslag neemt?

	lengte zeeschip
Amsterdam	300 m
Rotterdam	230–325 m
Antwerpen	205 m
Gent	120–300 m
Londen	20–250 m
Felixstowe	<120 m = 25,07%, 120–194m = 67,43%, >194m = 7,5%
Le Havre	geen antwoord
Marseille	geen antwoord
Bremen	geen gemiddelde bekend; er zijn zelfs schepen langer dan 300 m (container en auto carriers)
Hamburg	geen opgave

Tabel 6: Worden beslagen die op schepen worden gelegd in uw haven geregistreerd?

	altijd	soms	nooit	geen opgave
Amsterdam	X			
Rotterdam		X* als er een verwachting bestaat dat het beslag langer zal duren		
Antwerpen	X			
Gent	X**			
Londen	X			
Felixstowe	X			
Le Havre	X sinds 1998			
Marseille	X			
Bremen				X
Hamburg				X

* Toelichting van Rotterdam: 'een beslag is alleen bij de haven bekend indien de deurwaarder dit beslag meldt aan het havencoördinatiecentrum. Dit doet de deurwaarder alleen als hij verwacht dat het beslag wat langer kan gaan duren. De andere beslagen worden niet gemeld en dit zijn er volgens de advocatuur enkele honderden. Dergelijke beslagen zijn van korte duur. Indien het beslag wordt gemeld wordt er een aantekening geplaatst in het informatieverwerkend systeem.'

** Gent: maar na opheffing wordt die registratie zowel elektronisch als op papier verwijderd.

Tabel 7: Kunt u zeggen op hoeveel zeeschepen er in totaal per jaar, respectievelijk van 1995 tot en met 2000 beslag is gelegd?

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Amsterdam	25	22	34	19	17	20
Rotterdam	140 langd./ 300 geschat	140 langd./ 300 geschat	140 langd./ 300 geschat	120 langd./ 300 geschat	120 langd./ 300 geschat	nog niet bekend
Antwerpen	117	96	98	140	75	123
Gent	16**	18	16	14	15	5
Londen	18	9	4	9	3	2
Felixstowe	4	4	2	4	6	2
Le Havre	onbekend	onbekend	onbekend	18	6	13
Marseille	onbekend	onbekend	13	13	17	10
Bremen	geen***	geen	geen	geen	geen	geen
Hamburg	1	1	1	1	1	1

* Toelichting Rotterdam: 'Het aantal bij het GHR aangemelde beslagen van 1995 tot 2000 bedraagt totaal 709. Per jaar worden ca 130 à 140 beslagen gemeld bij het GHR.'

** Gent: zoals in de inleiding gesteld is deze vraag dus voor 1995 tot en met 1998 beantwoord door de Scheepvaartcontrole Gent, voor 1999 door de Federale Politie, afdeling Havenbrigade en voor 2000 door de haven zelf.

*** Bremen: in de havens van Bremen en Bremerhafen hebben zich sedert 1995 geen beslagen voorgedaan.

Tabel 8: Kunt u ook aangeven hoeveel dagen die beslagen gemiddeld duurden?

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Amsterdam	48	89	15	13	43	26
Rotterdam*						
Antwerpen	4,9	10,2	7,6	8,3	13	17
Gent	24	6	22	10	2	2**
Londen	62	17	45	10	10	7
Felixstowe	onbekend ***	onbekend	onbekend	<24 uur	<24 uur	<24 uur
Le Havre	onbekend	onbekend	onbekend	50 (31)****	99 (45)	2,6
Marseille	niet ingevuld	niet ingevuld	1 of 2 dagen of een paar uur	1 of 2 dagen of een paar uur	1 of 2 dagen of een paar uur	1 of 2 dagen of een paar uur
Bremen	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Hamburg	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

* Toelichting Rotterdam: 'Een goed gemiddelde is niet te geven omdat niet alle beslagen bekend zijn. Een normaal schip verblijft slechts enkele uren of dagen in de haven. Een verblijf langer dan een week is al bijzonder. Een kortdurend beslag wordt binnen de "normale" ligtijd van een beslag opgeheven.'

** Gent, jaar 2000: gemiddelde van 4 beslagen, het 5^{de} beslag liep van 10/08/99 t/m 17/07/00.

*** Felixstowe: in verband met een brand in het gebouw van het havenkantoor in 1997 zijn de archieven vernietigd waardoor deze informatie over 1995 tot en met 1997 niet meer beschikbaar is.

**** Het gemiddelde cijfer wordt in Le Havre sterk beïnvloed door een schip dat bijna zes jaar aan de ketting heeft gelegen. Het cijfer tussen haakjes is het cijfer dat geldt als men deze inbeslagname op het gemiddelde van een jaar niet meeneemt.

Tabel 9: Kunt u aangeven hoeveel beslagen langer dan drie maanden duurden in de periode 1995 tot en met 2000?

	>3 maanden
Amsterdam	20
Rotterdam	139
Antwerpen	77
Gent	3
Londen	7
Felixstowe	geen
Le Havre	7 (1998-2000)
Marseille	3 (1997-2000)
Bremen	geen
Hamburg	geen

Tabel 10: Kunt u aangeven hoeveel beslagen daarvan langer dan een jaar duurde in de periode 1995 tot en met 2000?

	>1 jaar
Amsterdam	3
Rotterdam	45
Antwerpen	9
Gent	1 (11 maanden)
Londen	geen
Felixstowe	geen
Le Havre	1 (1998-2000)
Marseille	2 (1997-2000)
Bremen	geen
Hamburg	geen

Tabel 11: Ter vergelijking willen wij ook het aantal (geregistreerde) beslagen op een peildatum meten, te weten 10 november in elk te meten jaar

	10 nov. '95	10 nov. '96	10 nov. '97	10 nov. '98	10 nov. '99	10 nov. '00
Amsterdam	2	3	3	1	1	1
Rotterdam	25*	25*	22*	16*	18*	
Antwerpen	onbekend**					
Gent	1	0	1	0	?	0
Londen	geen	geen	geen	geen	geen	1
Felixstowe	onbekend	onbekend	onbekend	geen	geen	geen
Le Havre	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend
Marseille	onbekend	onbekend	geen	geen	1	1
Bremen	geen	geen	geen	geen	geen	geen
Hamburg	geen	geen	geen	geen	geen	geen

* Rotterdam: de cijfers zijn geregistreerd en geschat.

** Antwerpen heeft deze aantallen inclusief 'aanhoudingen' o.g.v. het zeerecht verstrekt en zullen dus niet worden verstrekt.

Tabel 12: Onder welke vlag voeren de zeeschepen waarop beslag is gelegd?

herkomst van de in beslag genomen zeeschepen	
Amsterdam	het aantal beslagschepen is te groot om de vlag aan te geven
Rotterdam	zie lijst met landen van herkomst schepen (tabel 16)
Antwerpen	niet geregistreerd in het register
Gent	Rusland 13, Cyprus 10, Malta 7, Panama 6, St. Vincent 4, Liberia 3, Roemenië 3, Turkije 3, China 2, Bahamas 2, Griekenland 2, Iran 1, Portugal 1, Oekraïne 1, Belize 1, Kroatië 1, Litouwen 1, Cambodja 1, Egypte 1, Azerbeidjaan 1, Bulgarije 1, Marshall-eilanden 1, Hongkong 1
Londen	geen gegevens
Felixstowe	beslaglegging + aanhouding: Panama 6, Duitsland 2, St. Vincent en Grenadines 2, Antigua 2, Bermuda 2, India 1, USA 1, Bulgarije 1, Rusland 1, China 1, Bahamas 1, onbekend 1
Le Havre	geen antwoord
Marseille	Belize, Panama, Cyprus
Bremen	geen
Hamburg	onbekend
Londen	onbekend/Valletta/Panama

* Rotterdam: In zijn algemeenheid geldt dat er accenten zijn die per periode verschillen. Het uiteenvallen van het Russische blok zonder aanpassing van de desbetreffende financieringswetgeving heeft geleid tot een groot aantal problemen en dus beslagen bij de Russische, Baltische en Oekraïense rederijen. Deze beslagen hebben extreem lang geduurd.

Tabel 13: Bij hoeveel beslagen is schade geleden door de haven, zoals door langdurige bezetting en te maken onkosten van 1995 tot en met 2000

Amsterdam	niet beantwoord
Rotterdam	*
Antwerpen	niet beantwoord
Gent	1 schip in 1999/2000 (dat is verkocht), overige jaren onbekend
Londen	geen
Felixstowe	geen kosten; beslagen binnen normale aanlegduur van 24 uur opgelost
Le Havre	1
Marseille	24 zeeschepen, maar nooit langdurige bezetting
Bremen	geen beslagen
Hamburg	geen

* Rotterdam: 'schade kan worden geleden door meer partijen. Voor de haven zelf is in een aantal gevallen geen of minder havengeld ontvangen. Door de werkwijze van het GHR zou er pas na twee a drie maanden schade ontstaan voor havengeld. In 99% van die gevallen kan dan namelijk niet betaald havengeld worden gewonnen uit de borg die is gesteld door de agent die voor het schip afspraken heeft gemaakt met de haven. De omvang van de schade is voor een deel afhankelijk van de houding van eigenaar en beslaglegger.'

Tabel 14: Kunt u aangeven waaruit die kosten bestonden?

	havengelden	veiligheid schip	veiligheid haven	andere kosten, nl.
Amsterdam	X	X	X	levensonderhoud bemanning + brandstof
Rotterdam	X*	X	X	verlies aan inkomsten door langdurig blok- keren van ligplaatsen
Antwerpen	niet beantwoord	niet beantwoord	niet beantwoord	niet beantwoord
Gent*, 2 schepen	X, voor 1 schip	X, voor 2 schepen	X, voor 2 schepen	brandstof, drinkwater, ophalen huisvuil, eten bemanning
Londen	geen kosten			
Felixstowe	geen kosten	-	-	-
Le Havre	X			
Marseille	geen kosten	X	-	brandstof
Bremen	geen beslagen			
Hamburg	geen kosten			

* Rotterdam: Een totaaloverzicht van de schade ontbreekt. De schade varieert per jaar. Omdat vorderingen per dossier worden bijgehouden is de schade niet goed te totaliseren.

In een aantal gevallen is zeehavengeld gederfd. Schepen die langdurig stil liggen gaan snel achteruit en verliezen vrij snel aan waarde. Aangezien hypotheek is bevoorrecht boven havengeld, zijn de opbrengsten van een geveild schip eerder uitgeput. In die gevallen wordt zeehavengeld gederfd. In een aantal gevallen wordt het schip onderhands verkocht. In die gevallen blijkt de nieuwe eigenaar vaak bereid het zeehavengeld te betalen. Hij wil namelijk geen nieuw beslag en de vordering inzake zeehavengeld heeft wel zaaksgevolg. Resultaat is wel dat in dat geval de schade door een derde wordt gedragen en niet door de debiteur. Zeehavengeld bedraagt van enkele duizenden gulden tot enkele honderdduizenden guldens per schip. In de categorie schepen rond de 180 meter moet rekening gehouden worden met ca. f 40.000 zeehavengeld per maand. Bij schepen die erg lang in de haven liggen is het regelmatig voorgekomen dat het GHR trossen moest vervangen. Het vervangen van trossen kost al gauw enkele tienduizenden guldens. Voor kleinere schepen kon in een aantal gevallen worden volstaan met het gebruik van 'geviste' trossen, delen van trossen die zijn verspeeld door een groter schip en later uit de haven zijn gevist door het GHR, die nutteloos zijn voor het schip dat de tros heeft verspeeld, maar die nog lang genoeg zijn voor een kleiner schip.

Voor grotere schepen moest regelmatig pressie worden uitgeoefend op eigenaar en beslaglegger om veiligheidsmaatregelen zoals nieuwe trossen te nemen. Voorts zijn in diverse gevallen tijdelijke navigatielichten op het schip geplaatst. De kosten door inactiviteit van de ligplaats zijn niet goed te specificeren. Het blokkeren van boei 34 in de Waalhaven door het ms. 'Le Duan' verhinderde het openen van een lijndienst van lash-schepen, die alleen daar kunnen worden gelost (bij lash-schepen worden drijvende containers op een drijvende locatie het schip ingeduwd). Dergelijke zaken lopen enorm in de papieren.

Tabel 15 : Wat is de omvang van de financiële schade geweest in de jaren 1997 tot en met 2000 door de beslagen voor de haven?

	1997	1998	1999	2000
Amsterdam	niet beantwoord	niet beantwoord	niet beantwoord	niet beantwoord
Rotterdam	verwijst naar toelichting vr. 14			
Antwerpen	niet beantwoord	niet beantwoord	niet beantwoord	niet beantwoord
Gent*	onbekend	onbekend	onbekend	vereffening is nog bezig
Londen	geen kosten			
Felixstowe	onbekend	geen kosten	geen kosten	geen kosten
Le Havre				de langdurige bezetting van één schip heeft geld gekost
Marseille	geen kosten	geen kosten	geen kosten	geen kosten
Bremen	geen beslagen	geen beslagen	geen beslagen	geen beslagen
Hamburg	geen kosten, slechts 1 beslag	geen kosten, slechts 1 beslag	geen kosten, slechts 1 beslag	geen kosten, slechts 1 beslag

* Gent: bij navraag over de hoogte van de kosten over de jaren 1997 tot en met 1999 is gezegd dat die kosten er nagenoeg niet waren, maar dat de hoogte ervan ook niet bekend is.

Tabel 16: Wilt u aanvullende informatie of overzichten in verband met de beantwoording van deze vragen meesturen omdat u dat van belang lijkt

Amsterdam	neen
Rotterdam	zie lijst met landen van herkomst schepen*
Antwerpen	neen
Gent	neen
Londen	neen
Felixstowe	neen
Le Havre	neen
Marseille	jaarverslagen en brochures ontvangen
Bremen	neen
Hamburg	neen

* Totalen per land

vlag		vlag		vlag		vlag	
Algeria	1	Ecuador	1	Latvia	2	Russia	55
Antigua + Barbuda	52	Egypt	4	Lebanon	5	Saint Vincent	75
Austria	1	Estonia	6	Liberia	34	Sao Tome + Principe	4
Bahamas	32	Faero Islands	2	Libya	9	Singapore	6
Barbados	4	Finland	3	Lithuania	5	South Africa	1
Belarus	1	Georgia	3	Malaysia	4	Spain	1
Belize	18	Germany	8	Malta	80	Sri Lanka	2
Bolivia	6	Gibraltar	3	Marshall Islands	2	Sudan	3
Brazil	3	Greece	14	Morocco	4	Sweden	4
Bulgaria	1	Honduras	10	Netherlands	24	Syria	6
Cambodia	12	Hong Kong	9	Netherlands Antilles	1	Thailand	1
Cape Verde Republic	1	Hungary	1	Nigeria	1	Tunisia	3
Cayman Islands	5	India	8	Norway	18	Turkey	26
Channel Islands	1	Iran	1	Panama	94	Ukraine	16
China	15	Ireland	1	Philippines	4	United Kingdom	1
Comoro	1	Isle of Man	10	Poland	3		
Cuba	2	Italy	8	Portugal	10		
Cyprus	79	Japan	1	Qatar	4	unknown	9
Denmark	11	Korea (South)	7	Romania	9		

Tabel 17: Wilt u verder nog iets over dit onderwerp vermelden?

Amsterdam	neen
Rotterdam	neen
Antwerpen	neen
Gent	neen
Londen	informatie over structuur PLA, de grootte en wie wat doet aan beslag leggen en aanhoudingen en vervolgens verwijzingen naar adressen om informatie te verkrijgen.
Felixstowe	neen
Le Havre	neen
Marseille	neen
Bremen	neen
Hamburg	neen

Inhoud

1	Achtergronden, doel en onderzoeksvragen	1
1.1	Achtergronden	1
1.2	Doel van het onderzoek	1
1.3	Onderzoeksvragen	4
2	Opzet en uitvoering van het onderzoek	5
2.1	Opzet	5
2.2	De vragenlijst	6
2.3	Respons	6
3	Resultaten	7
3.1	Grootte van de havens	7
3.2	Het aantal in beslag genomen schepen	7
3.3	De duur van inbeslagnames	9
3.4	Kosten	12
3.4.1	Aard van de kosten	12
3.4.2	De hoogte van de kosten	13
4	Conclusie	15
4.1	Wat is de grootte van de havens (aantal bezoekende schepen etc.)	15
4.2	Hoeveel zeeschepen zijn in beslag genomen van 1995 tot en met 2000 in de twee grootste havens van België, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Nederland?	16
4.3	Hoe lang duurt inbeslagname gemiddeld?	16
4.4	Wat zijn aard van de kosten en hoe hoog zijn de kosten van inbeslagnames?	17
4.5	Kanttekeningen bij de cijfers	17
4.6	Kan op grond van bovenstaande cijfers geconcludeerd worden dat in Nederland relatief substantieel meer zeeschepen in beslag worden genomen dan in de andere landen?	18
	Bijlage	
	Vragenlijst met beantwoording per haven opgenomen in tabellen	21

