

# Werf en faillissement

Door: mr Frits Hommersom, Hommersom Advocatuur

**H**et is voor veel botenbouwers in Nederland een zware tijd. De creditcrisis hakt erin en vele grote en kleine werven balanceren op de rand van de afgrond of zijn al failliet gegaan.

Consequentie van een faillissement is dat de werf beschikkingsonbevoegd wordt ten aanzien van zijn eigendommen/vermogen. De curator neemt die bevoegdheid over en dus kan de werf zelf geen overeenkomsten meer sluiten of over zaken beschikken, en dus ook geen schip meer leveren.

Bij veel werven is het gebruik om bij een in aanbouw zijnd schip, zodra de kielbalk is gelegd of wanneer er sprake is van een casco/romp, te laten brandmerken in overleg met de opdrachtgever en het aansluitend kadastraal te laten registreren. Daarmee zou de eigendom voor de opdrachtgever vastgelegd zijn...

Bij de zaak van Ab Anker\* werd door de curator gesteld dat, ondanks het feit dat het schip voor datum faillissement was geregistreerd bij het Kadaster, daarmee de eigendom nog niet was overgegaan van de werf op de opdrachtgever/koper. De curator stelde dat, aangezien het schip 1 dag na datum van het faillissement aan de koper was geleverd, de werf dus beschikkingsonbevoegd was op het moment van overdracht, en dat deze dus niet rechtsgeldig het schip had kunnen leveren. Ab Anker verkeerde echter in de veronderstelling met het te boek stellen van het schip ook rechtsgeldig de eigendom te hebben verkregen.

De rechtbank volgde de curator in zijn stelling dat uitsluitend het kadastraal registreren van het schip nog niet betekent dat daarmee de eigendom rechtsgeldig wordt overgedragen aan koper/opdrachtgever. Daaraan voorafgaand is een specifieke rechtshandeling tussen beide partijen noodzakelijk is: de juridische levering/eigendomsoverdracht van het casco door de werf aan de opdrachtgever.

Anker had een probleem: hoe kon hij nu

bewijzen dat er al voor datum faillissement een levering/eigendomsoverdracht was geweest met de werf? Gelukkig kon Anker aantonen dat hij voorafgaande aan de teboekstelling van het schip met de werf was overeengekomen dat deze het schip juridisch in eigendom overdroeg aan Anker. Daarbij ging de werf het schip vervolgens 'houden' voor Anker, vanzelfsprekend met de praktische overweging dat het schip nog



moest worden afgebouwd. Terzake deze overeenkomst was echter niets op schrift gesteld. Anker en de eigenaar van de werf moesten onder ede getuigen dat zij deze afspraak daadwerkelijk hadden gemaakt, hetgeen gelukkig ook door beide partijen werd verklaard.

In het tussenvonnis met de bewijsopdracht was al door de rechtbank bepaald dat wanneer Anker zou slagen in het bewijs van de overeenkomst tot eigendomsoverdracht/levering, het schip ook rechtsgeldig voor datum faillissement was overgedragen en zouden de vorderingen van de curator

worden afgewezen. Aangezien een mondelinge overeenkomst net zo geldig is als een schriftelijke overeenkomst, slaagde Anker in het bewijs en kreeg de curator ongelijk.

Om voor alle partijen duidelijkheid te krijgen over de eigendomsverhouding met betrekking tot het in aanbouw zijnde schip, is het dus aan te bevelen om zo snel mogelijk nadat een casco is gebouwd, dan wel de kielbalk is gelegd, met uw klant schriftelijk overeen te komen dat u het casco en alle daarbij behorende zaken zogenaamd constitutum possessorium aan de opdrachtgever levert. Het vastleggen dient in ieder geval te gebeuren op het moment dat het schip in aanmerking kan komen voor registratie. Dit onder de gelijktijdige verklaring dat u de zaak niet meer voor uzelf, maar voor de opdrachtgever houdt. Daarmee is de eigendom van het casco in ieder geval overgegaan op de opdrachtgever en valt het schip en alles wat er daarna op het schip wordt aangebracht, niet in een eventueel faillissement. U loopt geen enkel financieel risico, want u heeft altijd nog het retentierecht op het schip, wanneer de opdrachtgever niet betaalt.

De werf en de opdrachtgever kunnen dus op relatief eenvoudige wijze het schip in aanbouw in eigendom laten overgaan. Het casco dat op een gegeven moment voor registratie en brandmerken in aanmerking komt, is namelijk (nog) geen registergoed, maar een zogenaamd roerend goed/zaak. Het wordt pas een registergoed nadat het door het Kadaster is ingeschreven in het daartoe bestemde register en door medewerkers van het Kadaster is voorzien van een brandmerk.

Na registratie bij het Kadaster is de rechtspositie ten aanzien van het schip duidelijk voor anderen. Vervolgens kan het ook alleen maar rechtsgeldig in eigendom worden overgedragen door bemiddeling van de notaris en gelden dezelfde voorwaarden voor eigendomsoverdracht als bijvoorbeeld bij een huis.

\*De namen zijn gefingeerd