

Vlaggenstaat, open scheepsregister en bareboatregister

De internationale scheepvaart is een zwaar gereguleerde, maar ook schimmige markt. Waar het schip te boek staat en onder welke vlag het vaart, bepalen onder welk fiscaal regime de eigenaar valt. De scheepseigenaren zelf blijven liever buiten zicht. Wouter de Boer van NautaDutilh Rotterdam geeft een inkijkje in de scheepvaartpraktijk.

TEKST Tatiana Scheltema | BEELD Freek van Arkel

Wat maakte de doorgaans best ruimhartige Duitsers toch zo onverzoenlijk tijdens de Griekse schulden crisis eerder dit jaar?

Wie dat wil begrijpen, moet eens in de haven van Hamburg gaan kijken. De schepen liggen er hoog op het water, kranen draaien doelloos in de wind. De eens zo bloeiende Duitse containersector kwam het instorten van de wereldhandel na de kredietcrisis niet te boven. Rederijen bleven in gebreke en de banken, waaronder 's werelds grootste scheepskredietleverancier HSH Nordbank moesten, in ruil voor steun van de Europese Centrale Bank, hun onder water gelopen vloot van de hand doen. Schatrijke Griekse reders stonden vooraan in de rij om de schepen voor een prikje op te kopen. En dat deed pijn.

POESPAS

Ook Nederlandse rederijen profiteerden van de uitverkoop van Duitse schepen, al lopen die er een stuk minder mee te koop. Sterker: ze doen er alles aan om anoniem te blijven, vertelt kandidaat-notaris Wouter de Boer van NautaDutilh in Rotterdam. Deze zomer begeleidde hij de aankoop van elf Duitse containerschepen door een Rotterdamse rederij – een transactie waar bijna honderd miljoen euro mee was gemoeid. De Boer wil er wel over vertellen, maar alleen op voorwaarde dat de naam van de nieuwe eigenaar en diens financier (voor wie hij optrad) niet worden genoemd. 'Vaak gaat het om familiebedrijven

die een halve eeuw geleden zijn opgetuigd. Ze zijn lastig te traceren. Meestal is alleen de topholding ondergebracht bij een Nederlandse stichting of administratiekantoor. Die Rotterdamse havenbaronnen hoeven niet zo nodig in de Quote500, dat gepronk met geld vinden ze allemaal maar poespas.'

VLAGGENSTAAT

In transacties van deze omvang wordt gewerkt met een *Notary Letter*, waarin de procedure voor alle betrokkenen wordt vastgelegd. In het geval van de Duitse schepen was de koop al beklonken; Nauta werd door de financier van de koper ingeschakeld voor het opmaken van de kredietdocumentatie en het begeleiden van de registraties en de-registraties van de containerschepen. Daarin zit de juridische expertise, want waar het schip te boek staat, maakt nogal uit. Het land van registratie (de vlaggenstaat) bepaalt onder welk recht een schip valt, en aan welke eisen het ten aanzien van veiligheid en arbeidsomstandigheden moet voldoen. De rederij – of de financier – kan er ook voor kiezen om het schip onder een '*flag of convenience*' te brengen. Landen die deze registers voeren, stellen doorgaans weinig vragen en bieden een gunstig belastingklimaat. Elk land kan een open scheepsregister bijhouden, ongeacht of het een vloot, of zelfs maar een haven heeft. Meer dan de helft van alle schepen ter wereld (in 2014 waren dat er 85.094, volgens het Maritime Safety Agency) is in dit soort 'open' registers te boek gesteld. 'De meeste registraties zijn natuurlijk fiscaal gedreven', zegt De Boer. 'Het Isle of Man heeft

bijvoorbeeld lage kosten voor registraties en geen *annual fees*, er zijn geen uitgebreide onderzoeken naar schepen ouder dan een bepaalde leeftijd, of groter dan een bepaald tonnage. Je betaalt o procent vennootschapsbelasting, maar dan moet je je economische activiteiten wel in een Isle of Man-entiteit onderbrengen.'

BAREBOATREGISTER

Ook andere factoren spelen mee bij de keuze voor een vlaggenstaat. Zo zijn sommige registers 'betrouwbaarder' dan anderen, aldus De Boer. 'Onder de Nederlandse vlag vaar je zonder problemen de hele wereld over, met een vlag uit het Midden-Oosten ligt dat toch iets lastiger.' Ingewikkelder wordt het als een schip ook nog in een bareboat-, of rompbewrachtingsregister is ingeschreven. Een bareboatovereenkomst is een soort lease waarbij het schip onbemand en onbevracht aan een andere partij wordt verhuurd. De meeste landen hebben zo'n



‘De meeste registraties zijn natuurlijk fiscaal gedreven’

bareboatregister en een schip kan dus in twee landen zijn geregistreerd. ‘Dat zie je vaak als een bepaalde vlag in een ander land niet erg is gewenst. Stel, een schip dat op het Griekse deel van Cyprus staat ingeschreven, krijgt opdracht om een Turks haventje uit te baggeren. Maar Turkije is nu eenmaal niet zo dol op Griekenland. Zo’n schip wordt dan tijdelijk in het bareboatregister van een ander land, zoals Nederland of België, geregistreerd.’ De Duitse tankers waren in Duitsland geregistreerd en bleven dat ook, maar waren wel over de hele wereld gevlagd. Die bareboatregistraties moesten er eerst af, anders konden de schepen niet uit het gewone register worden uitgeschreven. ‘Daarvoor schakelen we advocaten over de hele wereld in: Duitse advocaten natuurlijk, maar ook advocaten uit Malta, Cyprus, Antigua en Barbados. Zij zorgen ervoor dat op de dag van *closing* alles in hun land is geregeld, zodat de zekerheden, als die er zijn, van de schepen afgehaald kunnen worden en ze uit die registers kunnen worden

uitgeschreven. Het is erg leuk dat je met zo’n groot team aan iets werkt. En dat je iedereen achter de broek moet zitten.’

DE-REGISTRATIE

Het meeste werk zit in de onderhandelingen en het opstellen van verschillende kredietovereenkomsten. Ook worden tripartiteovereenkomsten gesloten tussen bank, rederij en de partij aan wie het schip is verhuurd. ‘Mocht de situatie ontstaan dat de bank het schip wil veilen, dan moet het niet zo zijn dat de bareboatpartij die veiling in de weg zit. Dus wordt geregeld dat de bank alles in het buitenland kan doorhalen. Ze willen dat de rechten zo sterk mogelijk blijven zodat als ze er iets mee willen doen, dat ook kan.’ Het moment van de-registratie is over het algemeen ook het moment dat de eigendoms-overdrachtspapieren worden overhandigd, in de vorm van een *Bill of Sale* en een *Protocol of Delivery and Acceptance* – waarmee de nieuwe eigenaar tekent voor ontvangst. Met de *Bill of*

Sale en een buitenlands bewijs van doorhaling kan het schip opnieuw worden ingeschreven in een register.

DERDENGELDEREKENING

Het team van Nauta dat zich alleen met scheepvaart bezighoudt, is maar klein: twee advocaten, drie notariële mensen en één klerk: ‘maar die doet voornamelijk binnenlandse scheepsoverdrachten.’ Toch is het een van de grootste ‘*dedicated shipfinance teams*’ in het land, waarin advocaten en notarissen samenwerken. Binnen het team is er weinig onderscheid tussen advocaten en notarissen, zegt De Boer. ‘Het is een enigszins grijs gebied. Iedereen pakt eigenlijk alles op.’ In het buitenland kijkt niemand daarvan op. Waar buitenlanders wél met verbazing naar kijken, zegt De Boer, is de kwaliteitsrekening van de Nederlandse notaris. In de meeste landen wordt met een ‘*escrow account*’ gewerkt: een rekening die onder bepaalde voorwaarden bij een bank wordt gehouden, waarbij afspraken worden gemaakt over het moment waarop gelden worden vrijgegeven. ‘Zo’n *escrow* rekening is ontzettend duur. Toch is het vaak nog een heel gedoe om aan buitenlandse banken of investeerders uit te leggen hoe onze derdengeldrekening werkt. Ze zijn altijd huiverig om hun geld bij de notaris neer te leggen. Als ze al een notaris kennen, dan functioneert die vaak als een echte stempelaar. In de Verenigde Staten bijvoorbeeld, waar je inderdaad een stempeltje online koopt en niks anders doet. Dat we eigenlijk advocaten zijn – met een academische opleiding en een beroepsopleiding, alles erop en eraan – maar dan met andere bevoegdheden, dat kennen ze gewoon niet.’ ■