

Europees Nederland mag niet het paradijs worden voor misbruik van beslaglegging op de brandstof van vliegtuigen om luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun schulden te betalen



*Auteur: Prof. B. Patrick Honnebier, LL.M., LL.M. (advanced).
Professor verantwoordelijk voor het vak International Aviation
Financing and Leasing Law, University of Mississippi, LL.M. in Air and
Space Law program; Of Counsel bij het advocaten kantoor Rep De
Cuba in Aruba; mede oprichter van Rep Aviation Law Coöperatief
U.A. in Nederland.*

Inleiding

Op de sociale media werd gemeld dat op 23 januari, 2025 opnieuw te Schiphol ‘conservatoir beslag’ is gelegd op de *brandstof* (kerosine) van een buitenlands *luchtvaartuig* (vliegtuig) In beginsel houdt het conservatoir beslag op een zaak (object) praktisch in, dat de schuldenaar (debiteur) voor een bepaalde periode niet meer over zijn zaak kan beschikken. Het beslag wordt door de schuldeiser (crediteur) verzocht, echter zonder dat de luchtvaartmaatschappij dat weet (ex parte). In de rechtspraktijk wordt, onder bepaalde voorwaarden, het conservatoir beslag door de *voorzieningenrechter* relatief snel toegestaan. Zoals het recente beslag wederom aantoon, komt het helaas voor dat de rechter bij gelegenheid niet verder kijkt dan zijn/haar neus lang is. Zie meer gedetailleerd hieronder.

Hoe dit zij, alle luchtvaartuigen zijn *uiterst mobiel*, terwijl Europees Nederland klein is. Daardoor bestaat er altijd gevaar voor het wegvliegen naar het buitenland. Deze mogelijkheid wordt door de *rechtmatig* ingestelde procedures op grond van het conservatoir beslag voorkomen. Het doel van de wet is dat de debiteur door het beslag op een juridisch gefundeerde en praktisch aanvaardbare wijze wordt *aangemaand* om een bepaalde schuld aan de crediteur te voldoen. Een dergelijke schuld wordt in de praktijk een ‘inschuld’ genoemd. Indien de debiteur de schuld heeft betaald, dan wel een adequate financiële garantie (zekerheid) geeft, zal het beslag worden opgeheven. Het is echter niet zo, dat de crediteur het object kan verkopen en zich op de opbrengst kan verhalen. Conservatoir beslag betreft slechts het *veiligstellen* (conserveren) van een zaak, terwijl ‘executoriaal beslag’ is bedoeld om uitvoering te geven aan een eindvonnis (executeren).

Het brandstofbeslag in de burgerluchtvaart betreft het misbruiken van een rechtsmiddel

Het conservatoir beslag op de brandstof betrof de laatste keer een ‘wide body’ Boeing passagiersvliegtuig, type 787, van Saudi Arabian Airlines (SAA)¹. De luchtvaartmaatschappij heeft, voor zover thans bekend, de geldigheid van het

¹ <https://www.euclaim.nl/nieuws/50000-euro-saudia>



Een uitgave van de Durfplaats

conservatoir beslag (nog) *niet* voor de rechter betwist. Hetzelfde soort beslag vond eerder plaats met betrekking tot een ‘narrow body’ Boeing passagierstoestel, type 737, van de Roemeense luchtvaartmaatschappij TAROM op 25 oktober, 2024². Blijkbaar heeft de gespecialiseerde organisatie ‘EUclaim’ recent wederom op de brandstof van een commercieel vliegtuig beslag weten te leggen. De aanleiding zou dit keer zijn geweest, dat SAA verscheidene gerechtelijke bevelen negeerde. Meer specifiek betrof de interventie van EUclaim de gezamenlijke claims van een aantal ‘vertraagde passagiers’. In totaal had de vordering een waarde van ongeveer 50.000 euro. Hier wordt terzijde opgemerkt, dat in de internationale luchtvaartpraktijk dit bedrag als een ‘minimale schuld’ wordt gezien. Daarom doet de vraag zich voor of het conservatoir beslag *disproportioneel* was, in vergelijking met de ‘substantiële schade’ die SAA erdoor heeft geleden. Zie meer gedetailleerd para 2, *hieronder*.

Vooropgesteld zij echter, dat ook de luchtvaartmaatschappijen hun grote en kleine schulden moeten betalen. Bovenal moeten zij gehoor geven aan rechterlijke vonnissen. Daarnaast is het toekennen van een ‘vertragsclaim’ voor menig passagier van financieel belang. De toepasselijke Europese regelgeving geeft de passagiers het recht om *onder bepaalde omstandigheden* compensatie te krijgen, wanneer een vlucht is vertraagd. Kortom, in beginsel kan een vertragsclaim zeker terecht zijn³.

Daartegenover staat dat EUclaim, evenals de andere gespecialiseerde ‘claimbureaus’, bij de uitoefening van hun *incassopraktijk* de toepasselijke internationale en lokale regelgevingen moeten respecteren. Europees Nederland staat al op de ‘zwarte lijsten’ van belangrijke internationale *financiers* en *lessors* van luchtvaartuigen⁴. Daardoor kunnen de lokale luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld de *acquisitie* van hun uiterst kostbare motoren⁵ niet tegen concurrerende bedragen *financieren* of *leasen*⁶. Het kan *niet* de bedoeling zijn dat Europees Nederland, wegens het onrechtmatige beslag leggen op de kerosine van buitenlandse vliegtuigen, wereldwijd een nog slechtere reputatie zal krijgen. Immers, hoe ernstiger de *rechtsonzekerheid* wordt, hoe meer *economisch risico*

² <https://www.euclaim.nl/nieuws/schiphol-euclaim-legt-beslag-op-kerosine-van-tarom#:~:text=Sinds%202015%20weigert%20luchtvaartmaatschappij%20TAROM,van%20de%20Roemeense%20luchtvaartmaatschappij%20TAROM.>

³ De auteur van deze bijdrage is net als eenieder consument. Hij heeft zelf als passagier ook excessieve verträgen meegemaakt. Tot op heden hebben de betreffende luchtvaartmaatschappijen echter op grond van onterechte redenen compensatie geweigerd.

⁴ B. Patrick Honnebie, *The Netherlands is blacklisted due to its ambiguous aviation financing laws and only the Cape Town Convention can solve this problem*, *Journal LuchtRecht*, 2011-2, p. 34.

⁵ “Small engines for light aircraft can cost between \$40,000 and \$70,000, while larger models for business jets can range from \$1.5 to \$3.5 million. Commercial aircraft engines, for example operated for the Boeing 777 or Airbus A380, may run up from \$25 to \$45 million. The engines for military aircraft can be even more expensive”. <https://simpleflying.com/how-much-do-jet-engines-cost/>

⁶ In de beruchte Deense procedures betreffende het faillissement van de lokale luchtvaartmaatschappij Cimber Sterling (2013-29015) werd het ‘Nederlandse motoren-probleem’ breed en negatief uitgemeten. “It also came forward during the *witness statements* in the case that engine that engine lessors have put down ‘*The Netherlands as a ‘blacklisted’ country* in connection with engine leasing meaning that engine leasing into The Netherlands will only be performed by *certain lessors* against *extra security* from the airline, such as a deposit or a bank guarantee”. Zie: M.L. Jakobsen and L. B. Gabelgaard, *The Aircraft Engine Dispute in Denmark: First Judgment*, 39 *Air & Space Law*, 2014, p. 220.



Een uitgave van de Durfplaats

ontstaat! Dat leidt weer tot onnodig dure tickets voor de passagiers, die uiteindelijk de rekening krijgen gepresenteerd!

Om de rechtsonzekerheid tegen te gaan, bevat het luchtvaartrecht *bijzondere privaatrechtelijke* regimes, die *dwingend* van karakter zijn. Zij wijken af van de *algemene* rechtsregels, daar de laatstgenoemde bepalingen niet toereikend zijn. Tevens dienen de speciale luchtvaart gerelateerde wetten primair het ‘algemeen belang’. Dit zijn de belangen die de internationale samenleving belangrijk vindt. Daarom mag een ‘individueel belang’, zoals dat van een passagier met een verdragingsclaim, *niet* prevaleren boven het belang dat voor het ‘welzijn van het volk in zijn geheel’ is gewenst. Enige tijd geleden probeerden de organisatie EUROCONTROL⁷ en enkele andere schuldeisers (on)succesvol om *gerechtelijke uitspraken* in Europees Nederland te verkrijgen. Ze hadden conservatoir beslag gelegd op de brandstofvoorraden, die in de tanks van bepaalde buitenlandse luchtvaartuigen waren gepompt. Opmerkelijk is dat deze vliegtuigen slechts kortstondig in de genoemde jurisdictie zouden verblijven. Daarnaast is bijvoorbeeld EUROCONTROL geen Europees Nederlandse organisatie. Kennelijk meende dit instituut dat het beslag van de vliegtuigbrandstof in deze jurisdictie toch wel effect zou hebben. Zie nader hieronder.

In de voornoemde gevallen werd echter de rechtmatigheid van de reeds gelegde beslagen door de luchtvaartmaatschappijen betwist. Daarom begonnen zij voor de bevoegde voorzieningenrechters ‘kort gedingen’. In een kort geding (spoedprocedure) vraagt de eiser de civiele rechter om een snelle (voorlopige) beslissing over het bestaande conflict. EUROCONTROL en de andere crediteuren hadden alleen de brandstof in beslag genomen, dus niet het ‘hele’ vliegtuig. De toepasselijke wetgeving kent namelijk bepaalde *niet voor beslag vatbare* luchtvaartuigen. In essentie kunnen alleen ‘niet-teboekgestelde’ en ‘niet-commercieel gebruikte’ (privaat gevlogen), alsmede bepaalde ‘gecharterde’ *lokale* luchtvaartuigen voor conservatoir beslag in aanmerking komen. *Vreemde* commerciële vliegtuigen kunnen in de regel ook *niet* ‘aan de ketting worden gelegd’, wanneer een speciaal verdrag⁸ van toepassing is. De lokale wetgeving in Europees Nederland, die is gebaseerd op dit verdrag, wil in het adequate en permanente gebruik van burgerluchtvaartuigen voorzien.

In feite probeerden EUROCONTROL en de andere crediteuren om het verboden conservatoir beslag op commercieel geëxploiteerde buitenlandse vliegtuigen te omzeilen. Ook is in de praktijk geopperd dat wanneer het niet zeker is dat het vliegtuig *eigendom* is van de luchtvaartmaatschappij, het effectiever zou zijn dat de schuldeiser conservatoir beslag legt op de brandstof. Over het algemeen heeft de exploitant de

⁷ Zie B. Patrick Honnebier, Collecting EUROCONTROL air navigation charges by precautionary arresting the aviation fuel of aircraft in the European Netherlands, *Journaal LuchtRecht*, 2013, nr. 2-3, p. 33. In de EUROCONTROL-zaak ging het om de betaling van een aanmerkelijke schuld van de Turkse luchtvaartmaatschappij Air Anatolia. Het betrof reeds lang opeisbare ‘air navigation charges’. Zie *Air Anatolia v. EUROCONTROL*, Kort Geding, Rechtbank Haarlem, 25 april, 2003. ECLI:NL:RBHAA:2003:AI0059 In Europees Nederland heeft deze organisatie *niet* de beschikking over uiterst vergaande incassomethoden, terwijl dat in het Verenigd Koninkrijk wel zo is. Ook in Ierland heeft EUROCONTROL speciale rechtsmiddelen, echter minder extreem.

⁸ Zie het *Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen* (Rome, 1933). Het Koninkrijk der Nederlanden heeft het verdrag (uiteindelijk) voor al haar ‘territoriale eenheden’ aanvaard! Het verdrag was *niet* van toepassing in de EUROCONTROL v Air Anatolia zaak, daar Turkije weliswaar het verdrag in 1933 had ondertekend, maar naderhand niet had geratificeerd.



Een uitgave van de Durfplaats

kerosine gekocht en zal hij (in eerste instantie) de eigenaar zijn. Tenzij de koper zijn eigendom heeft verloren, daar de eigenaar van het vliegtuig tevens de eigendom van de kerosine heeft verkregen! Zie voor nadere uitleg hieronder. Dit gegeven is belangrijk omdat de toepasselijke wetgeving vereist, dat de debiteur eigenaar is van het in beslag genomen object⁹. Het gehoopte effect van dergelijke *dubieuze* acties is, dat de luchtvaartmaatschappij wordt gedwongen om haar schuld alsnog te betalen. In de EUROCONTROL-zaak lukte het deze crediteur, weliswaar op grond van door de rechter *onjuist* toegepaste *juridische* overwegingen, uiteindelijk *niet* om succesvol conservatoir beslag op de brandstof van het vliegtuig te leggen¹⁰.

In de SAA en TAROM incidenten had deze dwangmaatregel wel een *praktisch* effect, want zonder de brandstof kon het vliegtuig niet vliegen. Een gerechtelijke procedure tot de ophef van het onrechtmatige beslag beginnen, zou de luchtvaartmaatschappijen veel tijd hebben gekost. De daardoor ontstane vertraging van het vertrek van het toestel, zou allereerst additionele en zeer bedenkelijke gevolgen voor de vertrekkende passagiers hebben gehad. Tevens zou de totale schade, welke de luchtvaartmaatschappij zou lijden, onevenredig groot zijn. Het financiële effect van een dergelijk beslag is daarom disproportioneel! Meer specifiek is er bij een brandstofbeslag sprake van een ‘oneigenlijk gebruik’, dan wel ‘misbruik’, van een rechtsmiddel. Men zou het ook een vorm van ‘chantage’ kunnen noemen, waarbij EUclaim de debiteur dwingt tot het teniet doen van een inschuld. Desalniettemin hebben de directies van beide luchtvaartmaatschappijen besloten om maar te betalen, hoewel de door EUclaim gebruikte beslagprocedure hen daartoe *niet* wettelijk had kunnen verplichten!

De toepasselijke lokale wetgeving

In Europees Nederland is de wet die de ‘goederenrechtelijke status’ van vliegtuigen regelt, in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW) opgenomen. Het BW bevat een ‘beschrijving’ van de term ‘het luchtvaartuig’, die geldt voor lokale en buitenlandse luchtvaartuigen. In essentie stelt de wet, dat het casco en *alle andere voorwerpen* die zijn ‘bestemd voor gebruik’ in of aan *het specifieke* toestel ‘bestanddeel’ zijn van het luchtvaartuig¹¹. De bestanddeelvorming vindt plaats op grond van het juridisch *fundamentele principe* van ‘natrekking’. Voor een nadere uitleg van deze speciale goederenrechtelijke regeling wordt verwezen naar de reeds bestaande literatuur¹². Er wordt reeds opgemerkt, dat wettelijk gezien de bestemming voor gebruik in het

⁹ Aan het strikt juridische vereiste dat de debiteur eigenaar is van het object waarop de crediteur conservatoir beslag legt, is *ook* niet voldaan in de zaak van de Indiase luchtvaartmaatschappij Jet Airways. Op een wide body Boeing, type 777, werd in 2019 te Schiphol *onrechtmatig* beslag gelegd. Deze onderneming was *niet* de eigenaar van het vliegtuig. Vervolgens heeft het toestel naar aanleiding van diverse omstandigheden twee jaar in Europees Nederland aan de grond gestaan. Uiteindelijk is het voor een prijke verkocht. Ook dit luchtvaartrecht gerelateerde drama heeft de reputatie van Europees Nederland geen goed gedaan!

¹⁰ Zie voetnoot nummer 10.

¹¹ Zie voor de volledige tekst: Artikel 8:3a, lid 2 BW.

¹² Zie bijvoorbeeld B. Patrick Honnebier, *The Netherlands is blacklisted due to its ambiguous aviation financing laws and only the Cape Town Convention can solve this problem*, *Journal LuchtRecht*, 2011-2, p. 34; *Clarifying the alleged issues concerning the financing of aircraft engines. Some comments to the alleged pitfalls arising under Dutch, German and international law*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 2007-3, p. 383.



Een uitgave van de Durfplaats

bepaalde vliegtuig *niet permanent* moet zijn! Zie nader para 4, *hieronder*. Wanneer een voorwerp bestanddeel van het toestel is geworden, dan heeft de eigenaar van het laatstgenoemde object tevens de eigendom van het eerstgenoemde goed (zaak) verkregen!

Het conservatoir beslagen wide body vliegtuig van SAA bestaat uit miljoenen objecten. Juridisch gezien is echter het *enige* criterium om een bestanddeel te zijn, dat een voorwerp is bestemd om te worden gebruikt in *het* vliegtuig! Met andere woorden: de kerosine mag *geen onbepaalde bestemming tot gebruik* hebben. Dit doet zich bijvoorbeeld voor, wanneer het nog in grote hoeveelheid ligt opgeslagen in een speciaal brandstof-reservoir op de luchthaven. Deze kerosine kan door een willekeurige luchtvaartmaatschappij worden gekocht en voor het gebruik in een nog nader te bepalen vliegtuig worden bestemd.

De verkeersopvatting van de internationale luchtvaartpraktijk

In de bovengenoemde situaties betreffende SAA en TAROM rijst de vraag of de vliegtuigbrandstof, die al in de brandstoftanks is gepompt, is bestemd voor gebruik in het specifieke vliegtuig. Het staat vast dat de ‘verkeersopvatting’ van de internationale luchtvaartpraktijk de brandstof van *het* specifieke vliegtuig als een bestanddeel beschouwt¹³. Daarom waren SAA en TAROM *niet langer separaat* eigenaar van de brandstof! De eigendom was *van rechtswege* overgegaan op de eigenaren van de vliegtuigen! Het was onbekend wie de eigenaren van de toestellen waren. Het is echter niet van belang of de luchtvaartmaatschappijen de eigenaren waren, of dat bijvoorbeeld gespecialiseerde leasemaatschappijen de vliegtuigen in eigendom hadden. In *geen geval* kan op de kerosine apart van het luchtvaartuig conservatoir beslag worden gelegd!

In feite is de relevante verkeersopvatting van mening dat alle *onderdelen* en andere objecten die zijn bestemd voor gebruik in of aan *het* vliegtuig, slechts *met uitzondering* van *vliegtuigmotoren*¹⁴, bestanddelen zijn. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor *navigatiekaarten*, logboek, airworthiness certificate, registration certificate, operating manual, weight & balance en andere documenten, die zijn bestemd tot gebruik in of aan *het* vliegtuig. De EUclaim had echter ook onrechtmatig beslag gelegd op de navigatiekaarten van het SAA toestel¹⁵! Zoals hierboven reeds is opgemerkt, is een

¹³ Zie de overwegingen van de Hoge Raad der Nederlanden (HR) in het *Sleepboot Egbertha* arrest (HR 26 maart 1936, NJ 1936/757). De HR heeft bepaald, dat natrekking op grond van de *verkeersopvattingen* van een bepaalde industrie kan plaatsvinden. De bestaande *speciale verdragen*, dus ook die het luchtrecht betreffen, kunnen de relevante verkeersopvattingen invullen. De HR vereist voor het vinden van de verkeersopvattingen *niet*, dat het Koninkrijk der Nederlanden de verdragen heeft aanvaard! De zogenaamde ‘Kaapstadverdragen’ (2001) maken duidelijk dat *alleen* luchtvaartuigmotoren *nimmer* bestanddelen van het vliegtuig kunnen zijn, daar ze *apart* kunnen worden gefinancierd en geleased! Zie: *Protocol bij het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartmaterieel specifieke aangelegenheden*, 2001. <https://verdragenbank.overheid.nl/nl/Verdrag/Details/010298>

¹⁴ B. Patrick Honnebieer, *Hoe lang gaat een luchtvaartuigmotor operationeel en juridisch mee?* Luchtvaartwetenschappen, De Durfplaats, 6 juni 2024.

¹⁵ Zie voetnoot nummer 1.



Een uitgave van de Durfplaats

‘zekere mate van permanentie’ voor het aannemen van de gebruiksbestemming *niet* vereist¹⁶.

Daarnaast wordt vermeld, dat de wet *niet* vereist dat een object reeds *in* of *aan* het vliegtuig *is bevestigd*. Bijvoorbeeld, een bepaalde hoeveelheid brandstof bevindt zich in een tankwagen en is op weg naar het bepaalde vliegtuig. In dit geval is de kerosine reeds bestemd voor gebruik in dit specifieke vliegtuig. Kortom, het *enige* juridische criterium om een bestanddeel te zijn, is dat de kerosine reeds een bepaalde gebruiksbestemming heeft gekregen. Het pompen in het vliegtuig is geen wettelijk vereiste!

Negatieve berichtgeving op internationaal niveau

Het laatste EUclaim incident heeft ook internationale belangstelling gekregen en de sociale media smullen van het SAA drama. Zie bijvoorbeeld de volgende publicaties: *Saudia 787 Immobilized in Amsterdam by Debt Collectors Amidst Unpaid Passenger Claims*, Aero News Journal, 27 January, 2025; *Hah: Saudia Flight Delayed In Amsterdam Over Unpaid Compensation*, 25 January, 2025.

De internationale luchtvaart praktijk in het algemeen en de luchtvaartmaatschappijen in het bijzonder zullen echter concluderen, dat de *lokale rechtspraak* van Europees Nederland zich *niet* aan internationale en lokale regelgevingen confirmeert! Het gevolg van deze conclusie is *rechtsonzekerheid*, dat weer tot onnodig *economisch risico* leidt! Deze consequentie is niet goed voor de reputatie van de Nederlandse luchtvaartpraktijk in brede zin. Het gevolg is evenmin aantrekkelijk voor de passagiers, die uiteindelijk de rekening betalen!

Enige concluderende opmerkingen

Op basis van lokaal en internationaal recht, dat mede is gebaseerd op de verkeersopvatting van de wereldwijde luchtvaartpraktijk, wordt het volgende geconcludeerd. De rechtsmiddelen van EUclaim staan *niet* toe, dat de brandstofvoorraden van de SAA en TAROM vliegtuigen in beslag zijn genomen! Hopelijk zal deze onderneming daarmee in de toekomst rekening houden en van soortgelijke ongewenste acties afzien!

Het is immers *niet* in het belang van Europees Nederland om het paradijs te worden voor het onrechtmatig leggen van conservatoir beslag op de brandstof van commerciële vliegtuigen. Deze interventies hebben als enig doel de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun minimale schulden te betalen! Zoals hierboven is opgemerkt, is er bij een dergelijk brandstofbeslag sprake van een oneigenlijk gebruik, dan wel misbruik, van een rechtsmiddel’.

Mogelijk kunnen Saudi-Arabische en andere luchtvaartmaatschappijen de hulp inroepen van hun *internationale brancheorganisaties*. Wellicht zou bijvoorbeeld IATA kunnen assisteren bij het oplossen van het fundamentele probleem?

De onderhavige kwestie toont ook weer aan, dat de luchtvaartmaatschappijen er goed aan doen om lokale juridische adviseurs te engageren, die over de juiste kennis en adequate expertise betreffende het internationale en lokale luchtvaartrecht beschikken!

¹⁶ Zie voetnoot nummer 12.