



Annemarthe Wesseling • Nieuws

3 min



INTERVIEW

## Q&A Jolien Kruit: ‘Vroeger werd de lading gewoon van boord geworpen’

De Ever Given, het schip dat afgelopen week klem kwam te zitten in het Suezkanaal in Egypte, is los. Daarmee is de kous niet af: juridisch gezien begint het nu allemaal pas. Zeerechtopert en advocaat Jolien Kruit van Van Traa Advocaten geeft haar visie.



Bewaren

**Om te beginnen: is de naam van het schip nou de Ever Given of de Evergreen? In het nieuws kom ik verschillende namen tegen.**

‘De naam van het schip is de Ever Given, maar het schip wordt geëxploiteerd door het Taiwanese Evergreen. Dat is een grote shipping line die het vervoer regelt van containers. Evergreen ‘chartert’ – oftewel: huurt – die schepen, maar heeft niet de juridische eigendom.’

**Het schip is nu los, maar daarmee is de kous – zeker juridisch gezien – nog niet af. Wat is nu de volgende stap?**

‘Het schip is los uit het kanaal, maar tegelijkertijd ligt het nog wel ‘vast’: de Egyptische autoriteiten willen het schip nog niet laten gaan. Zij hebben een enorme vordering van 1 miljard dollar neergelegd voor schadevergoeding omdat zij stellen dagenlang geen inkomsten te hebben gehad.’

**Denk je dat zo’n vordering succesvol kan zijn?**

‘Er is een onderscheid tussen de theorie en de praktijk. De autoriteiten oefenen druk uit op het schip – omdat het schip niet weg mag – dus ik vermoed wel dat er een betaling zal plaatsvinden.’

**Wie komen er nog meer aankloppen bij de scheepseigenaar?**

‘Laten we beginnen met de hulpverleners, ‘onze jongens en meisjes van Boskalis’. Die hebben er – samen met een Japanse onderneming – voor gezorgd dat het schip weer is losgetrokken en zullen aanspraak willen maken op vergoeding, een zogenaamde ‘hulploonbijdrage’.

Het lijkt erop dat de scheepseigenaar dat nu eerst met de hulpverlener zal afwikkelen, en dan vervolgens dat bedrag zal omslaan in averij-grosse. Dat betekent dat een omslag wordt gemaakt onder alle financieel belanghebbenden bij het ‘gemeenschappelijk avontuur’ aan boord van het schip. Denk aan de belanghebbenden bij de lading, of bijvoorbeeld de eigenaren van de brandstoffen aan boord.’

## **Dat bedrag voor de hulpverlener wordt dus – achteraf – mogelijk gedeeld. Wat is de gedachte daarachter?**

‘Averij-grosse is een oud zeerechtelijk principe, dat ook al in het Romeinse recht opgenomen was. Als zich vroeger tijdens de reis gebeurtenissen voordeden die vooraf niet konden worden voorzien, dan moesten het schip en de lading gered worden. De “redelijke” kosten werden dan omgeslagen over de partijen die belang hadden bij de hulpverlening.

Het klassieke voorbeeld is dat lading over boord werd geworpen. Dan kwam het schip – na de redding – aan bij de kade en werd verteld aan de ladingeigenaar: heel fijn dat je de lading hebt opgeofferd, het schip is daardoor gered, tot de volgende keer. Dat was voor de eigenaar van die lading onredelijk en oneerlijk. Op enig moment is bedacht om allemaal een stuk te betalen aan degene die zijn lading had verloren. Dat principe is door de jaren heen geëvolueerd.’

### **OK, en hoe werkt dat nu in de praktijk?**

‘Het aardige aan averij-grosse is dat het een concept is dat ‘schuldvrij’ is. Dat betekent dat bij de vaststelling van de vraag of iets averij-grosse is, niet wordt gekeken naar de oorzaak van het incident.

Er wordt eerst aangenomen dat er sprake is van averij-grosse en pas bij de berekening van de kostenposten wordt gekeken of er in die specifieke verhouding ook daadwerkelijk betaald moet worden. Hoe die juridische vertaling verder uitpakt hangt ook af van het toepasselijk recht.’

### **Hoe lang gaat het duren voordat de schade is afgewikkeld?**

‘Er wordt eerst een ‘average adjuster’ aangesteld – een ‘dispatcheur’ – die een berekening gaat maken. Dat kan jaren duren. De scheepseigenaar zal daarom nu eerst financiële zekerheid vragen aan de betrokken partijen. Pas daarna wordt getoetst of er sprake is van averij-grosse en of ook echt moet worden betaald. En als een bedrijf geen zekerheid wil geven, kan de scheepseigenaar in principe zeggen: dan lever ik ook jouw container niet uit.’

### **Welke partijen hebben nog meer schade geleden?**

‘Er zijn ook schepen die lang in de file hebben gelegen. Die zullen ook niet blij zijn en mogelijk een vordering indienen. Of dat succesvol is, zal moeten blijken: het is nog niet duidelijk wat de oorzaak is van het incident en of er sprake is van onrechtmatig handelen. Dat zal onder meer ook afhangen van de vraag welk recht van toepassing is.

En de belanghebbenden bij de lading aan boord hebben mogelijk schade geleden. Wat de juridische afwikkeling ingewikkeld maakt bij vervoer, is dat je ketens hebt van vervoersovereenkomsten. Je hebt eerst de scheepseigenaar die het schip chartert aan Evergreen. Evergreen exploiteert dat schip niet in zijn eentje, want er zijn ook andere vervoerders die scheepsruimte boeken aan boord. Dan heb je nog logistieke dienstverleners en ga zo maar verder. Die keten kan ontzettend lang zijn: er zal dus eerst uitgezocht moeten worden wat is afgesproken en met wie.’

### **Een bijzonder kenmerk van het zeerecht is dat een scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor een incident kan beperken. Gaat dat hier ook gebeuren?**

‘Er gaan geruchten dat de scheepseigenaar zich zal gaan beroepen op de globale beperking van aansprakelijkheid. In het zeerecht kan een scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken en een fonds opzetten voor een incident, waarbij hij een limiet opneemt voor zijn aansprakelijkheid. Daar zijn verdragen voor en dat kan betekenen dat de scheepseigenaar niet alle schade hoeft te vergoeden. Of dat gaat lukken, is nog even afwachten.’

