

NIET POETSEN LEIDT TOT *SRB-corrosie onder cascopolissen veelal*

Is corrosieschade aan de ballasttanks van een zeeschip als gevolg van SRB (Sulphate Reducing Bacteria) gedekt op de cascoverzekering? Deze vraag stond centraal in de zaak die het Hof Den Haag voorgelegd kreeg. Het hof oordeelde dat SRB-corrosie geen 'peril of the seas', een door water gedragen oorzaak, is. In dit artikel wordt nader ingegaan op deze opvatting.

eigenaren ontdekken dat de gaten zijn veroorzaakt door extreem snelle putcorrosie als gevolg van inwerking door SRB. Zij claimen de kosten van vervanging van de beplating bij cascoverzekeraars.

De verzekeraars op de cascopolis over de jaren na het laatste *special survey* tot aan het laatste *annual survey* (1999-2001) regelen hun deel van de claim met de eigenaren. De verzekeraars van het laatste jaar op de cascopolis (2002) houden de claim van de eigenaren af. Dat leidt uiteindelijk tot het arrest van het Hof Den Haag van 15 maart 2011 (LJN: BP7829).

DE POLIS

De polis incorporeert de Institute Dutch Hull Form 1.9.84(CL)30 en de Special Dutch Clauses-Hull (CM010). De polis vermeldt: 'the insurance is subject to English law and practice'.

Voor zover van belang is de dekking van de Standard Dutch Hull Form als volgt omschreven: 'Loss of or damage to the subject matter insured caused by (...) perils of the seas, rivers, lakes or other navigable waters.'

Toen de meeste schepen nog van hout waren, sprak Lord Halsbury L.C. in de zaak Hamilton v. Pandorf: 'I think the idea of something

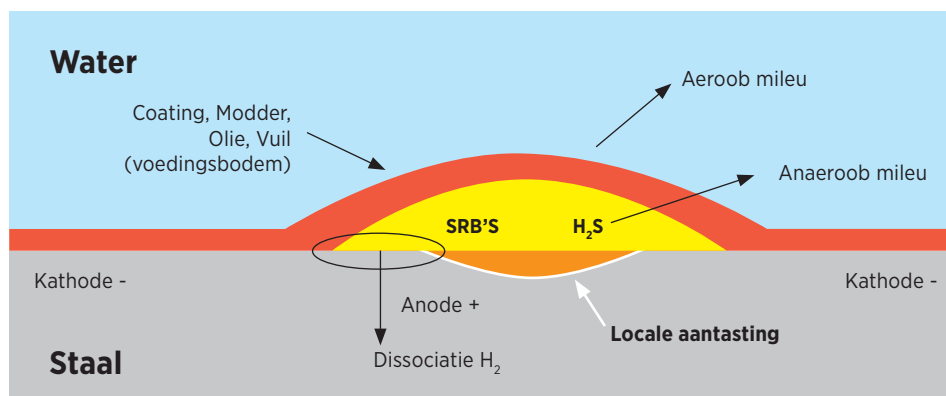
fortuitous and unexpected is involved in both words, 'peril' or 'accident'; you could not speak of the danger of a ship's decay; you would know that it must decay, and the destruction of the ship's bottom by vermin is assumed to be one of the natural and certain effects of an unprotected wooden vessel sailing through certain seas.' Het Hof Den Haag heeft bij schade aan stalen schepen als gevolg van extreem snelle (put)corrosie door agressieve inwerking van sulfaat-reducerende bacteriën (SRB) een vergelijkbare benadering, zo blijkt uit een arrest van 15 maart 2011 (LJN: BP7829). Gezien de redenering van het hof lijkt dit zelfs te gelden in een situatie waarin een verzekerde erin zou slagen te bewijzen dat een exceptionele hoeveelheid bacteriën op enig moment aan boord zou zijn gekomen. Immers, het gedijen van de bacterie hangt af van het milieu aan boord van het schip. Daarmee valt het binnen de invloed- en risicosfeer van een verzekerde en is de ernstige SRB-corrosieschade niet veroorzaakt door een 'fortuitous cause or event'.

DE CASUS

Na het derde *special survey* (de vijfjaarlijkse extra grondige controle) door het klassebureau (de instantie die de certificaten afgeeft ter zake de zeewaardigheid van schepen) vallen er jaarlijks gaten in de beplating van de dubbele bodem ballasttanks van het zeeschip de 'Wijmers'. Die gaten worden telkens gerepareerd. Maar als in het derde opeenvolgende jaar tientallen gaten vallen, wordt door het klassebureau de beplating van de dubbele bodem ballasttanks afgekeurd. De

Dat SRB's in korte tijd ernstige corrosieschade kunnen veroorzaken, is onvoldoende om dergelijke schade niet meer als 'ordinary wear and tear' aan te merken

DE PARAMETERS DIE INVLOED HEBBEN OP MICROBIËLE CORROSIE



Bron: MIC Europe B.V.: uit 'Corrosie in het kort', Hans Sonke

GATEN niet gedekt

DE VORDERING EN HET VERWEER

De eigenaren beschikken over expertiserapporten waaruit blijkt dat ten tijde van ontdekking van de gaten zich een grote hoeveelheid SRB's in de ballasttanks bevonden en dat de gaten, afgaande op het schadebeeld (putcorrosie), duiden op inwerking door SRB's. Dat is schade door een door water gedragen oorzaak, een 'peril of the seas'. Daarom dienen de herstellkosten te worden vergoed, zo stellen de eigenaren.

De verzekeraars stellen daar tegenover dat de gaten slechts als rechtens relevante schade zouden kunnen kwalificeren indien de bodemplaten voorafgaande aan het polisjaar in voldoende staat zouden zijn geweest (overal voldoende dikte zouden hebben gehad). Bovendien betwisten de verzekeraars dat dergelijke schade (veroorzaakt door SRB) naar Engels recht zou kwalificeren als een 'peril of the seas'. Een 'peril of the seas' bestaat uit twee elementen:

1. *of the seas*: een door water gedragen oorzaak; en
2. *peril*: een *fortuitous cause or event*.

Volgens de verzekeraars zijn bij SRB-corrosie beide elementen niet aan de orde. Ten eerste komen SRB's zo ongeveer overal ter wereld voor (ook in oliepijpleidingen en tandplak). Ten tweede hangt de inwerking door SRB af van het ter plaatse heersende milieu. Dat is door de scheepseigenaar te beïnvloeden. Een voor (overal aanwezige) SRB's gunstig milieu is dus te voorkomen. Daarom zou SRB-corrosie *niet fortuitous* zijn, maar eerder duiden op onvoldoende onderhoud.

GATEN ZIJN GEEN RELEVANTE SCHADE

In eerste instantie oordeelt de Rechtbank Rotterdam dat de



MICROBIOLOGICALLY INFLUENCED CORROSION (MIC)

MIC is een complex type corrosie dat in verschillende vormen kan voorkomen en voortvloeit uit verschillende soorten bacteriën. Een veel voorkomende MIC-vorm wordt veroorzaakt door sulphur reducing bacteria (SRB). Het mechanisme van MIC is gebaseerd op verschillende samenkomende factoren. De belangrijkste factoren die tot MIC leiden zijn:

- Aanwezigheid van SRB: in zee- en zoetwater zijn doorgaans SRB's aanwezig. Onder ideale omstandigheden kunnen de bacteriën zich zeer snel vermenigvuldigen. Als dit gebeurt, beïnvloedt dat sterk het corrosieproces.
- Afwezigheid van zuurstof (een anaeroob milieu): SRB's vermenigvuldigen zich daarin snel. Omstan-

digheden met vuil en sediment met organische componenten of ruimte onder een coatingsysteem kunnen leiden tot een anaeroob milieu. Dergelijke omstandigheden bestaan op de bodem van ballasttanks, vuilwatertanks en leidingen waar het water nauwelijks beweegt.

- De aanwezigheid van een voedingsbodem voor SRB (aanwezigheid SO_4^{2-}): aanwezigheid van een voedingsbodem is essentieel voor de groei van SRB. Vuil, olie en sulfaten zijn voorbeelden van voedingsmiddelen aanwezig in ballasttanks.

(bron: ing. J. Sonke en M. de Vries, *Ballast Tank Plague*, SWZ/Maritime mei 2009, p. 28-31).

»

eigenaren onder andere door gebrek aan metingen bij het *annual survey* voorafgaande aan het relevante polisjaar, niet aannemelijk hebben gemaakt dat de bodembeplating van de twintig jaar oude 'Wijmers' voorafgaande aan het polisjaar nog in orde was. Dat brengt de rechtbank tot de slotsom dat de eigenaren hun schade niet hebben bewezen. Zij wijst de vordering af.

SRB-CORROSIE IS GEEN 'PERIL'

Ook in appèl bij het Hof Den Haag slagen de eigenaren er niet in het hof ervan te overtuigen dat voorafgaande aan het laatste polisjaar de bodembeplating nog in orde was. Het hof kan op die grond het vonnis in eerste instantie bekrachtigen. Het hof voegt daar ten overvloede aan toe, dat noch de inname door het schip van zeewater met SRB noch de aantasting van het schip door SRB kan worden aangemerkt als een 'fortuitous cause or event' zoals vereist voor 'peril of the seas'.

Naar het oordeel van het hof is schade aan schepen als gevolg van roest gebruikelijk en is hierbij in zijn algemeenheid geen sprake van een 'fortuitous event' (maar van 'ordinary wear and tear'). Het hof is van oordeel dat er geen zwaarwegende gronden zijn om hierbij onderscheid te maken naar de aard of herkomst van de roest, in die zin dat voor SRB-corrosie een uitzondering gemaakt zou moeten worden. Aangezien SRB een gebruikelijke bacterie is in zeewater, en schepen hun ballasttanks regelmatig vullen met zeewater, acht het hof aannemelijk dat in de meeste ballasttanks SRB aanwezig zal zijn, die tot (enige) SRB-corrosie leidt. Het enkele feit dat SRB's in korte tijd ernstige corrosieschade kunnen veroorzaken, is onvoldoende om dergelijke corrosieschade niet meer als 'ordinary wear and tear' aan te merken.

Indien er sprake is van ernstige SRB-corrosieschade, dient als rechtens relevante oorzaak daarvan, naar het oordeel van het hof, niet de (gebruikelijke) aanwezigheid van SRB in het schip als zodanig te worden aangemerkt, maar veeleer de omstandigheden



aan boord van het schip, waardoor kennelijk een milieu aanwezig is waarin een anaerobe bacterie als SRB optimaal gedijt. De aanwezigheid van een dergelijk voor SRB optimaal milieu is naar het oordeel van het hof geen 'peril of the seas', maar valt binnen de invloed- en de risicosfeer van de eigenaar van het schip.

COMMENTAAR

Het arrest van het Hof Den Haag is vooral interessant door de overweging dat SRB-corrosie geen 'peril of the seas' kan zijn. In de loop van de procedure over de SRB-corrosieschade aan de 'Wijmers' is door eigenaren van dit schip, ondersteund door deskundigenberichten en verklaringen van deskundigen, bij herhaling aangevoerd dat aanwezigheid van SRB's aan boord van schepen wellicht niet zo bijzonder is, maar wel dat optreden van (ernstige) SRB-corrosie iets is dat 'may or may not happen'. Optreden van SRB-corrosie is daarom volgens de eigenaren een 'fortuitous cause or event'. Ter onderbouwing stelden zij dat volgens onderede afgelegde verklaringen van experts van klassebureaus, SRB-corrosieschade zoals in de 'Wijmers' aangetroffen niet of slechts een enkele keer eerder was voorgekomen en dat voor zover eerder meegemaakt, dergelijke schade door de verzekeraars pleegde te worden vergoed. Corrosie-experts en enkele recente artikelen over (schade aan) dubbele bodems en offshore-installaties stelden juist het tegendeel: met SRB's verband houdende corrosie zou een veelvoorkomend probleem zijn. Het Haagse gerechtshof kiest

Hoewel het arrest is gewezen door de Nederlandse rechter, zou de invloed van het arrest buiten de landsgrenzen kunnen treden

in deze discussie niet zozeer een kant, maar lijkt nog een stap verder te kijken: indien SRB-corrosie optreedt, waar komt dat dan

door? Niet zozeer de aanwezigheid van SRB alleen, als wel vooral ook het milieu waarin de bacteriën gedijen is relevant. Dat valt binnen de invloedssfeer van de eigenaar. Daarom doet het er

niet toe of optreden van corrosie als gevolg van SRB uitzonderlijk is of niet.

De belangrijkste conclusie voor scheepseigenaren klinkt net als bij de tandarts: wie zijn tanden niet poetst, krijgt gaatjes. Wie zijn tanks niet schoon houdt ook. Reparatiekosten van dergelijke gaatjes zijn veelal niet onder cascopolissen gedekt.

Hoewel het arrest is gewezen door de Nederlandse rechter, zou de invloed van het arrest buiten de landsgrenzen kunnen treden. Immers, de polis was onderworpen aan 'English law and practice' en het hof heeft zijn oordeel gebaseerd op de opinies over het Engels recht van mr. Gilman QC (voor de verzekeraars) en mr. Lord QC (voor de eigenaren). Het is afwachten of Engelse rechters nog de gelegenheid zullen krijgen zich uit te laten over de vraag of SRB-corrosie kan kwalificeren als 'peril of the seas' nu de Nederlandse appèlrechter zijn oordeel heeft gegeven. ●

Mr. Olivier Böhmer
De auteur is advocaat bij Van Traa
Advocaten N.V. te Rotterdam.

PERILS OF THE SEAS

Uit de opinie van Jonathan Gilman QC zoals overgenomen in de procedure door verzekeraars: '37). The interpretation of the term perils of the seas can also be approached by looking at its opposite. Perils of the seas are to be contrasted with ordinary wear and tear and the ordinary incidents of trading, Section 55(2)(c) of the 1906 Act provides that ordinary wear and tear is not covered (unless the policy otherwise provides), but the reason why wear and tear is not a peril of the seas is more fundamental. Wear and tear is not fortuitous, nor does it involve something external. The definition of perils of the seas in Rule 7 of the Rules for construction covers this point by stating that the peril "does not include the ordinary action of the winds and waves".'