

The CMA CGM Libra – verweer tegen vordering tot AG-bijdrage loont

Jolien Kruit

Na een groot scheepsongeval, zoals een stranding of brand aan boord van een schip, wordt vaak gebruik gemaakt van de verdeel-sleutel van avarij-grosse. Kosten die in het gemeenschappelijk belang van - kortweg - schip en lading zijn gemaakt, worden omgeslagen over de belanghebbenden daarbij. Algemeen wordt tegenwoordig aangenomen dat er geen bijdrage hoeft te worden betaald door ladingbelanghebbenden als het ongeval het gevolg is van acties waarvoor de scheepseigenaar/vervoerder aansprakelijk is. De uitspraak van de Engelse High Court of Justice d.d. 8 maart 2019 in *The CMA CGM Libra* [2019] EWHC 481 (Admlty) bevestigt dat het zinvol is goed te onderzoeken of er verweer gevoerd kan worden tegen een vordering tot bijdrage in de avarij-grosse en niet zonder meer tot het doen van een betaling over te gaan.

Achtergrond

De achtergrond van de avarij-grossevordering in *The CMA CGM Libra* ligt in een stranding van het schip voor de kust van Xiamen. In diverse "Notices to Mariners" was er gewaarschuwd voor niet in kaart gebrachte ondieptes. Deze waren echter niet opgenomen in het op grond van het SOLAS-verdrag verplichte "passage plan" van het schip en waren evenmin vermeld op de gebruikte nautische kaarten. De stranding leidt onder meer tot kosten om het schip los te krijgen. De vervoerder vordert een bijdrage in de avarij-grosse van de belanghebbenden bij de aan boord vervoerde lading. 92%

van de ladingbelanghebbenden betaalt de gevorderde bijdrage. 8% voert daartegen verweer.

Oordeel High Court of Justice

In zijn vonnis oordeelt rechter Mr Justice Teare dat de vervoerder geen recht heeft op een bijdrage in avarij-grosse. De rechter is van mening dat het passage plan gebrekkig was en de relevante kaarten onvoldoende waren bijgewerkt. Dit betekent, aldus de rechter, dat de vervoerder tekort is geschoten in zijn verplichting redelijke zorg voor de zeewaardigheid van het schip te betrachten voor en bij aanvang van de reis. Concreet houden de verweer voerende ladingbelanghebbenden daarmee een vordering buiten de deur van US\$ 800.000,=.

Analyse

De beslissing in *The CMA CGM Libra* past in de huidige lijn van jurisprudentie waarin rechters kritisch kijken of er echt wel een verplichting is om een bijdrage in de avarij-grosse te betalen voor degenen die worden aangesproken voor zo'n bijdrage. Dat geldt zowel voor de rechtspraak in Engeland (zie ook de [case note](#) over *The Cape Bonny*) als voor die in Nederland. Zo oordeelde het Hof Arnhem-Leeuwarden immers in 2016 in de "Harns" ook al dat ladingbelanghebbenden niet hoefden bij te dragen in avarij-grosse, omdat de vervoerder niet had voldaan aan zijn zeewaardigheidszorgverplichting. Ook in die zaak waren de gebruikte kaarten overigens onvoldoende. (zie ook de [case note](#))

Conclusie

De conclusie is dan ook dat het loont om kritisch te kijken of er een verplichting bestaat bij te dragen in avarij-grosse als daartoe een verzoek wordt ontvangen. De enkele ontvangst van een verzoek

betekent immers niet meteen dat er voor de claimant een recht bestaat op een bijdrage in avarij-grosse of voor de ontvanger een verplichting te betalen. Dat anderen wel of ook betalen doet daar, vanzelfsprekend, niets aan af.

Zaken helder maken.



Jolien Kruit

Advocaat | Partner

kruit@vantraa.nl

Van Traa Advocaten N.V.

Minervahuis II
3011 JP Rotterdam
Meent 94

Tel. +31 10 413 7000

www.vantraa.nl

info@vantraa.nl