

RAAD & RECHTALICIA ZWANIKKEN, ADVOCaat
Zwanikken@vantraa.nl**Beslag 'Ever Given' kan lang duren**

Iedereen wachtte vol spanning het moment af dat het containerschip 'Ever Given' was losgetrokken. Toen dat gelukt was, leken de grootste problemen voorbij. Maar dat was buiten de Suez Canal Authority (SCA) gerekend, die beslag legde op het schip. SCA stelt dat zij recht heeft op een vergoeding van 916 miljoen dollar en dat de scheepseigenaar die moet betalen. Het gevolg is dat het schip en lading nog steeds vastliggen, met verdere vertraging tot gevolg. Het einde van de problemen rond de 'Ever Given' lijkt nog niet in zicht.

Het is nog steeds onduidelijk waardoor het schip precies gestrand is. De onderzoeken naar de oorzaak lopen nog. Vermoedelijk zal naar Egyptisch recht moeten worden vastgesteld of en zo ja in hoeverre de scheepseigenaar of de vervoerder voor de stranding en voor de door SCA gevorderde schade verantwoordelijk is.

Volgens de verzekeraar van de scheepseigenaar vordert SCA onder meer een 'bonus' voor de berging (dus niet de kosten voor het losstrekken zelf) van 300 miljoen dollar en nog eens 300 miljoen dollar voor 'reputatieschade'. Daarnaast zou de Kanaalautoriteit als gevolg van de blokkade tot 90 miljoen dollar zijn misgelopen aan inkomsten. Het blijft onduidelijk waar de overige 226 miljoen dollar hem in zit. Een hardnekkige roddel is dat de SCA hiermee deels de kosten voor de verbreding van het Suezkanaal uit 2015 (geschat op 8 miljard dollar) probeert terug te winnen. Hoe dan ook lijkt de SCA tot nu toe geen uitgebreide onderbouwing te hebben gegeven voor haar vordering.

Vervolgens heeft de verzekeraar naar eigen zeggen op 12 april een 'genereus aanbod' gedaan om te schikken. SCA heeft dat aanbod niet aanvaard en heeft beslag gelegd op het schip. Dit betekent dat het schip het Suezkanaal niet kan verlaten en de bemanning in principe niet van het schip af mag totdat het geschil met de SCA is opgelost.

Voor wat betreft het beslag. Hoewel Egypte partij is bij het welbekende 'Beslagverdrag 1952', vaart de 'Ever Given' onder de Panamese vlag. Panama is echter geen partij hierbij. Egyptische juristen schrijven dat dan Egyptisch recht van toepassing is. Volgens Bloomberg heeft de SCA in haar verzoekschrift ook verwezen naar artikelen 59 en 60 van de Egyptische maritieme handelswet nr. 8/1990, die zouden bepalen dat het schip in beslag genomen blijft tot er zekerheid is geboden voor de volledige vordering. Lokale juristen hebben aangegeven dat het lastig kan zijn om iets tegen een dergelijk beslag te beginnen.

Kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid dan niet limiteren? In beginsel wel, Egypte is immers partij bij het limiteringsverdrag van 1976 (LLMC 1976). Volgens lokale juristen zit hier echter een adder onder het gras. Kennelijk is het een scheepseigenaar in Egypte in strijd met de LLMC 1976 niet toegestaan om te limiteren voor schade voortvloeiend uit 'het vlotbrengen van een gestrand schip'. Het valt te bezien in hoeverre de vordering van SCA naar Egyptisch recht hieronder geschaard kan worden.

Al met al belooft het een interessante juridische strijd te worden. Geheel onduidelijk is evenwel hoe lang die strijd gaat duren. Daarnaast blijft de grote vraag: welke gevolgen heeft dit voor de lading?

'Kleine binnenschepen**FINANCIERING** Volgens Rabobank kunnen schepen onder de 86 meter de ver

ROBIN VAN DEN BOVENKAMP

Marco van Beek, sectormanager binnenvaart van de Rabobank, voorspelt dat de vloot binnenvaartschepen van kleiner dan 86 meter de noodzakelijke verduurzamingslag niet op rendabele wijze kan maken. De investeringen die daarvoor nodig zijn, zijn groter dan de waarde van de schepen. De sector zelf ziet dat echter heel anders.

'Wij verwachten dat een groot deel niet in staat is deze investeringen zelfstandig te doen', stelt Van Beek. 'Nationale of Europese ondersteuning is nodig, want het is duidelijk dat verduurzaming veel geld kost.' 'De maatschappelijke druk en wetgeving van meer groen wordt ook vertaald naar de binnenvaart. De toegang tot havens, geld en lading zal wegvallen voor mensen die niet vergroenen.' Dat zei de sectormanager binnenvaart van de Rabobank onlangs aan tafel bij Studio Schuttevaer.

'Kleine schepen hebben het sowieso al lastig. Hun aantal neemt af. Dat heeft te maken met hoeveel geld je kunt verdienen met zo'n schip. En het ambitieniveau van zo'n ondernemer. Want hij wil ook een groter schip en een hoger verdienniveau.' En zelfs al kun je met een klein, niet duurzaam schip blijven varen, de maatschappelijke druk wordt groter en groter. 'Ik vergelijk het met roken. Dat mag ook, maar je wordt een maatschappelijke paria.' Zo staat er in de havenverordening van Rotterdam al dat schepen aan emissiewaarden moeten gaan voldoen. 'Anders mag je daar niet meer varen. Dat is lastig, want de binnenvaart kan moeilijk om Rotterdam heen.' Ook op het punt van financiering weidt Van Beek verder uit. 'Schipper zeggen: ik krijg niet meer betaald van verladere als ik vergroen. Maar ze moeten omdenken. Vergroenen betekent dat er sowieso nog wat verdiend kan worden. Verladere gaan op een gegeven moment de keuze maken voor een groener schip.'

Onzin

In de binnenvaart is met teleurstelling gereageerd op de voorspelling van de Rabobank dat kleine schepen onder invloed van de vergroening uit de markt zullen verdwijnen. De Algemene Schippers Vereniging (ASV) en BLN-Schuttevaer zijn het eens dat vergroenen duur is, maar hebben kritiek op de voorspellingen van de Rabobank.



Binnenvaartondernemers voelen zich als rokers: de maatschappelijke druk om hun uitstoot terug

'Dat kleine schepen het loodje leggen, is al een hele tijd gaande', zegt Sunniva Fluitsma van de ASV. 'De Rabobank geeft ook geen krediet aan kleine schepen. Dan is het dus een self-fulfilling prophecy.' Zij noemt de stellingname van Van Beek dan ook een 'schot voor open doel'. 'Ik snap niet dat je dit zo opschrijft, terwijl je er zelf voor ver-

vaer noemt het 'onzin' dat kleine schepen niet meer financierbaar zijn. 'Het is pertinent onwaar dat schippers van kleine schepen hun verduurzaming niet kunnen financieren. Investeren is een keuze. Wij varen met de 'Estero' (616 ton, red.) bij de NPRC, daar draaien de kleine schepen hartstikke goed.' Hij vindt het ook vreemd dat de bank, on-

Rabobank financiert kleine schepen niet, een self-fulfilling prophecy dus.

antwoordelijk bent dat kleine schepen niet kunnen bestaan.'

Ook schipper Jan Valk van de spits 'Anti Lope' wijst nadrukkelijk op het punt dat Fluitsma maakt. 'Het is typisch Rabobank om te voorspellen dat kleine schepen ten onder gaan, want die financieren ze niet. Dan maak je die ondergang dus zelf waar.' Robin Vermeeren van BLN-Schutte-

danks de voorspellingen, toch kleine schepen blijft financieren in hun vergroeningsplannen. Zoals het geval was bij zijn eigen schip. 'Wij krijgen dingen probleemloos gefinancierd. Met de nieuwe subsidie hadden wij binnen acht dagen een complete hermotorisering rond bij de Rabobank. Nu varen wij binnenkort met een Stage V-motor.' Ook

AGENDA**MARITIME PLATFORM**
26-27 MEI, ONLINE

De Nederlandse maritieme maakindustrie is toonaangevend in de wereld, maar staat voor een immense vergroeningsopgave. Hoe zorgt Nederland dat we de koppositie behouden en verduurzamen?
• <https://events.schuttevaer.nl>

HAVENDEBAT ZWOLLE
3 JUNI, ONLINE

Na Rotterdam en Amsterdam presenteert Port of Zwolle dit jaar voor het eerst een eigen Havendebat. Politici, ondernemers en ngo's gaan in Meppel met elkaar in debat over stikstof en bereikbaarheid.
• events.nieuwsbladtransport.nl

RAILFREIGHT SUMMIT 2021
8-9 JUNI, POLEN

Vanwege zijn gunstige geografische ligging ontwikkelt Polen zich in snel tempo tot spoorgoederenvervoer hub. Tijdens de vierde editie van de RailFreight Summit gaan internationale experts hierover in gesprek.
• railfreightsummit.com

MULTIMODAAAL ONLINE 2021
22-24 JUNI, ONLINE

Modaliteiten mixen steeds meer en versterken elkaar. Vind samen de ideale combinatie op Multimodaal Online 2021, de netwerkhub voor professionals uit de supply chain.
• events.nieuwsbladtransport.nl

PROJECT CARGO SUMMIT
22-23 SEPTEMBER, ONLINE

Op 22 en 23 september komt de wereld van projectlading opnieuw samen voor online kennisuitwisseling en diverse netwerkmomenten. We verwachten wederom deelnemers uit ruim zestig landen.
• projectcargosummit.com