

AFKONDIGEN AVARIJ-GROSSE DOOR EIGENAAR 'EVER GIVEN' HEEFT CONSEQUENTIES

SCHADEAFWIKKELING KAN NOG JAREN DUREN

De haven van Rotterdam ontvangt deze weken schepen die door het dwarsliggen van de 'Ever Given' in het Suezkanaal in maart vertraging opliepen.

De gevolgen van het incident met de 'Ever Given' half maart in het Suezkanaal zijn groot. Zo krijgt de haven van Rotterdam door alle vertragingen van zeeschepen te maken met een behoorlijke piek, al is de verwachting dat die de komende weken wel wordt opgelost. Dan rest nog de financiële schade. Volgens Jolien Kruit, partner bij Van Traa Advocaten, gaat de afwikkeling van de schade nog jaren duren, zeker nu de eigenaren van het schip avarij-grosse hebben verklaard.

Tekst Job Halkes



Jolien Kruit: "Het regelen van de omslag in avarij-grosse hoeft niet altijd door de scheepseigenaren te gebeuren."

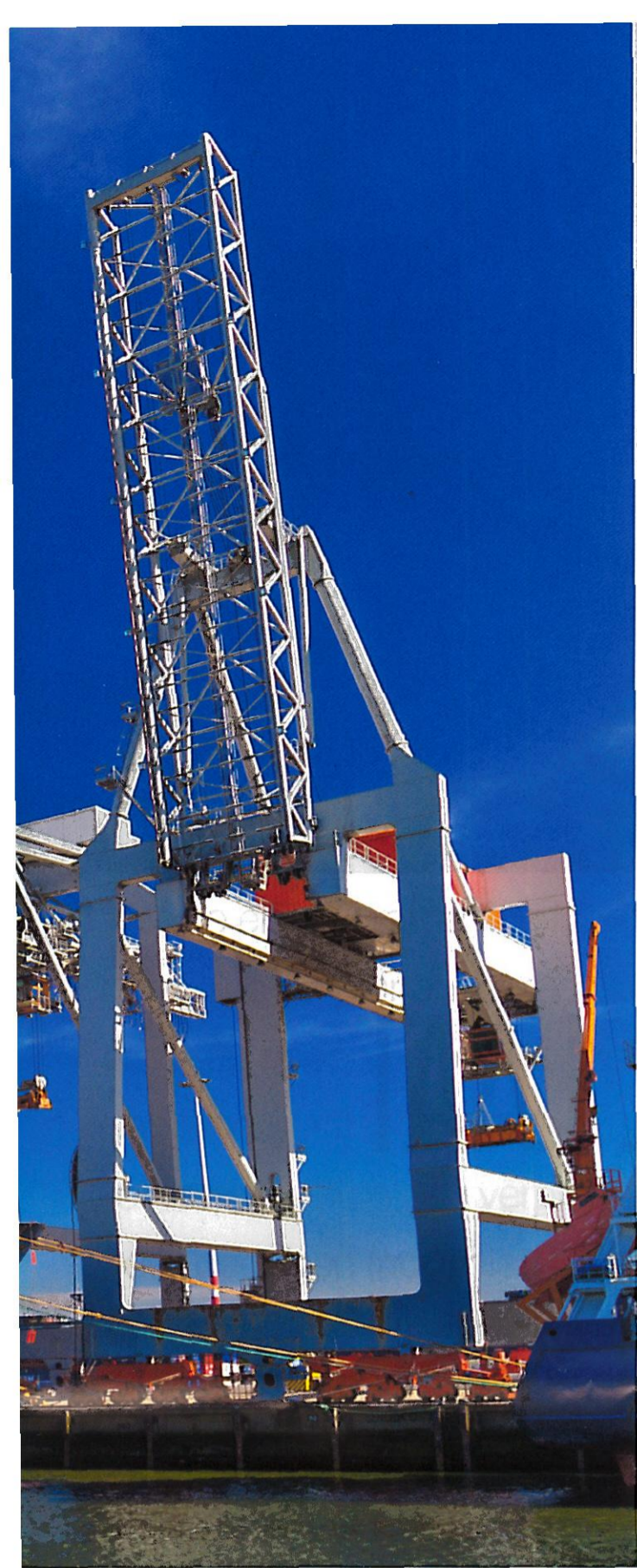
Hoe kon het ongeval met het schip de 'Ever Given' ontstaan in het Suezkanaal en wie gaat er opdraaien voor de schade? Dat zijn simpele vragen, maar het antwoord is dat zeker niet. Alleen al de uitbaters van het Suezkanaal, de Suez Autoriteiten, claimen een miljard dollar aan schade. Daar komen dan alle schades die voortvloeien uit een te late levering en dergelijke nog bij. En om het nog ingewikkelder te maken hebben de eigenaren van het schip inmiddels avarij-grosse verklaard en zijn ze een procedure begonnen tegen Evergreen, het bedrijf dat het schip exploiteert.

De eigenaar van de 'Ever Given' is de firma Luster Maritime in Panama, een dochterbedrijf van de Japanse rederij Shoei Kisen Kaisha. Die rederij is weer onderdeel van de Japanse scheepsbouwgroep Imabari van de familie Higaki. De juridische procedure is, volgens berichten uit de diverse media, aangespannen bij het High Court in Londen en dient tegen Evergreen Marine Corp.

'en alle personen die schadevergoeding claimen'. Evergreen zelf heeft al laten weten dat het van mening is dat ladingeigenaren geen recht hebben op vertragingsschade, omdat de aankomsttijd van het schip niet was gegarandeerd.

Kosten en opofferingen

Vooral het uitroepen van de avarij-grosse kan voor veel bedrijven behoorlijk in de papieren lopen, en rechtszaken daarover duren vaak jaren, weet Jolien Kruit, partner bij Van Traa Advocaten en gespecialiseerd in dit soort zaken. "Avarij-grosse, of in het Engels *general average*, is een maritieme verdeelsleutel van bepaalde kosten en opofferingen. Dat houdt de omslag in van buitengewone, opzettelijk en redelijkerwijs gemaakte kosten en opofferingen ter redding van schip en lading uit een gemeenschappelijk gevaar. Die kosten worden vervolgens verdeeld over betrokken partijen naar rato van hun financiële belang. Vergelijk



deeld. Als dat allemaal op een rij is gezet, stelt de dispacheur een zogenoemde staat van verdeling op, waarin staat wie welk deel voor zijn of haar rekening neemt."

In het geval van de 'Ever Given' lijkt er geen lading te zijn opgeofferd en lijken de scheepseigenaren de kosten van de reddingsoperatie van het schip te willen verhalen op andere belanghebbenden, zoals de eigenaren van de lading aan boord. "Het regelen van de omslag in averij-grosse hoeft overigens niet altijd door de scheepseigenaar te gebeuren", legt Kruit uit.

brand in een container ernaast, dan heeft een ladingbelanghebbende wel recht op een bijdrage." Dat de afhandeling wel even kan duren, klinkt logisch. Op de 'Ever Given' stonden meer dan twintigduizend containers. "Om dat allemaal uit te zoeken, kost jaren", schetst Kruit. "Om ervoor te zorgen dat iedere verantwoordelijke zijn deel betaalt aan de debiteur, wordt iedereen gevraagd om zekerheid af te geven voor de door hen te betalen bijdrage door een *average bond* af te geven en een *cash deposit* te voldoen of de verzekering een *average gua-*

“Avarij-grosse is een maritieme verdeelsleutel van bepaalde kosten en opofferingen”

"Dat kan ook een verlader zijn die bijvoorbeeld door bluswater schade heeft geleden. De brand zelf is geen avarij-grossepost, maar de schade van het bluswater weer wel. Dus als een zending elektronica in brand vliegt, is er geen recht op een vergoeding voor de ladingbelanghebbende. Is de elektronica echter verloren gegaan door de inzet van bluswater vanwege

rantee te laten afgeven. Als dat niet gebeurt, wordt de lading niet vrijgegeven. Het kan dan ook geen kwaad om in een dergelijk geval specialistische hulp in te schakelen om nog erger te voorkomen." Het is dan ook belangrijk volgens Kruit om het transport goed te verzekeren om financiële verrassingen te voorkomen. ●

Avarij grosse

Behalve het verklaren van avarij-grosse wat betreft de dwarsliggende 'Ever Given' in het Suezkanaal zijn er de afgelopen jaren een aantal opvallende incidenten geweest waarbij deze regel ook werd afgekondigd.

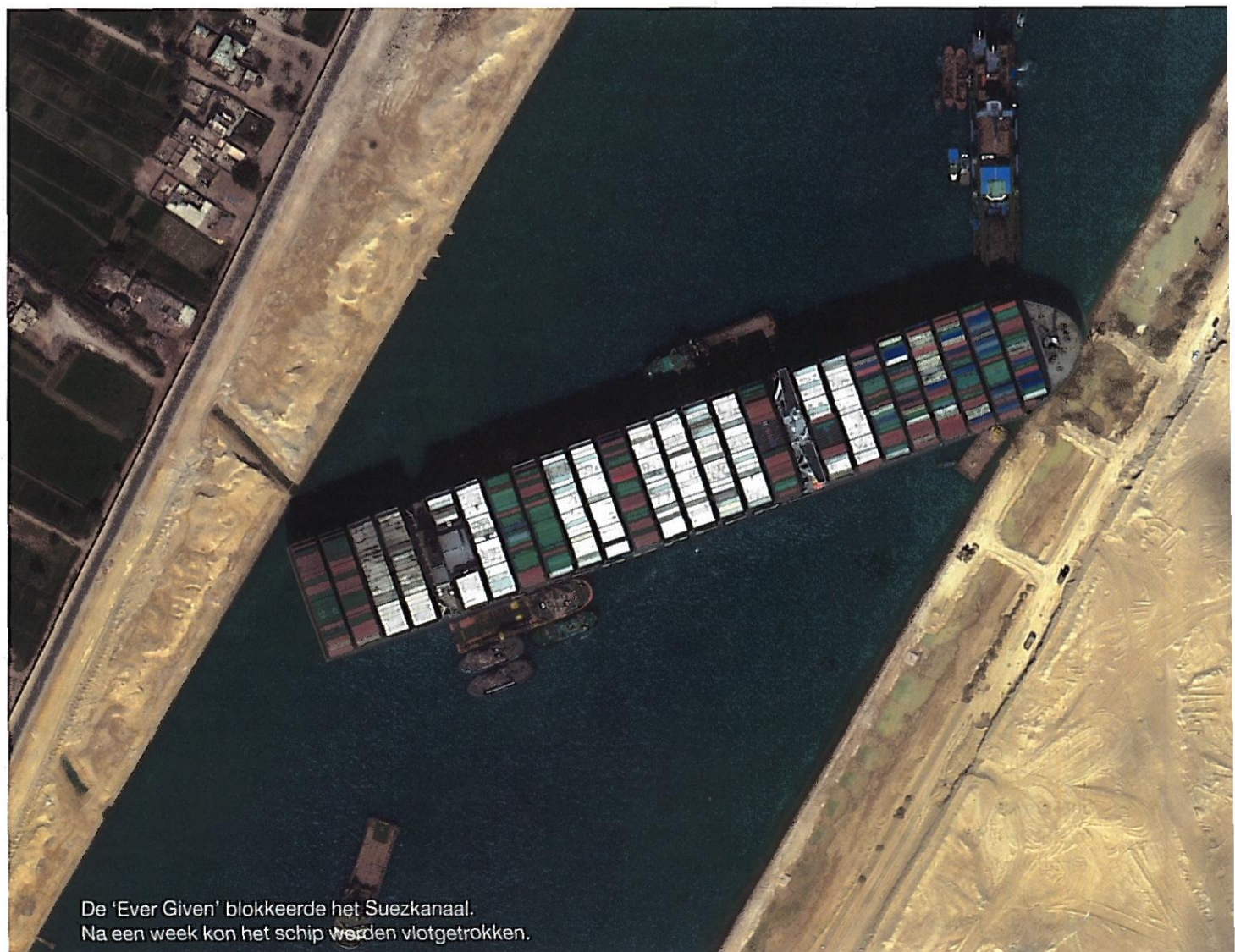
- Begin 2020 riep de Taiwanese rederij Yang Ming avarij-grosse in voor het containerschip 'Songa Iridium'. In december 2019 voer het schip in de zeestraat van Bosporus in Istanbul tegen de kade door mechanische problemen. De vaarweg moest tijdelijk dicht en het schip moest worden weggesleept.
- Beelden van de brandende 'Yantian Express' van rederij Hapag Lloyd gingen begin 2019 de hele wereld over. Na het blussen van de brand werd het schip, dat onderweg was van Sri Lanka naar Halifax, naar de dichtbijgelegen Bahama's gesleept. De schade was groot en de afwikkeling ingewikkeld. Een deel van de lading kon worden gered en de rechtszaken lopen nog.
- Begin maart 2018 voer de 'Maersk Honam' in de Arabische zee, op 900 mijl ten zuidwesten van de Omaanse haven Salalah, toen er een zware brand uitbrak. Het kostte meer dan tien weken om alle brandhaarden te doven en het schip naar een veilige haven te slepen. Vrijwel alle containers in de voorsectie van het schip waren weggesmolten en vijf bemanningsleden zijn overleden aan de gevolgen van deze heftige brand. De procedures voor de schadeafwikkeling lopen nog.

het met een reis met vrienden, waarbij iedereen iets bijlegt voor onvoorziene kosten, maar anders dan doorgaans bij vrienden het geval is, zijn er voor een verdeling in de avarij-grosse allerlei regels opgesteld en zijn er mogelijkheden een bijdrage af te dwingen."

Avarij-grosse is volgens Kruit een bepaling die stamt uit vroeger tijden. "Als een schip was gestrand en het moest lichter worden gemaakt, werd er lading overboord gegooid om zo het schip weer vrij te krijgen. De kosten van die zogenoemde 'geworpen' lading werden verdeeld tussen de scheepseigenaar en andere belanghebbenden bij lading aan boord, omdat de opoffering van de lading ook was gedaan in hun belang." Tegenwoordig gebeurt zoiets nog maar zelden en wordt avarij-grosse vooral ingezet in andere gevallen, zoals bij de Suezblokkade: "Dan moet je denken aan de kosten voor noodhulp en de kosten voor het aanleggen in een nooddhaven. Maar ook aan situaties waarbij lading is beschadigd door bluswater dat is gebruikt bij brand of bij het betalen van losgeld aan piraten."

Standaardvoorwaarden

Of een voorval of incident in aanmerking komt voor omslag in avarij-grosse wordt bepaald aan de hand van internationale standaardvoorwaarden. "Vrijwel alle overeenkomsten voor vervoer van goederen over zee bevatten een verwijzing naar een van de versies van de York-Antwerp Rules", aldus Kruit. "Voor de binnenvaart wordt veel gebruikgemaakt van de avarij-grosseregels van de IVR, de Internationale Vereniging het Rijn-schepenregister." Vervolgens moet er worden berekend hoe groot de schade is en welk deel een ieder moet dragen. "Dat wordt gedaan door een dispacheur, beter bekend onder de Engelse naam *average adjuster*. Hij of zij wint informatie in over alle schades en kosten die er gemaakt zijn en onder avarij-grosse vallen. Vervolgens wordt er naar de totale waarde van de geredde lading gekeken, waarover de posten moeten worden ver-



De 'Ever Given' blokkeerde het Suezkanaal. Na een week kon het schip worden vlotgetrokken.