



Definitieve kostenplaatje 'Ever Given' kan nog jaren duren:

Veel is nog onzeker en veel hangt af van individueel gemaakte afspraken

Dat de gevolgen van de blokkade van het Suezkanaal door het schip 'Ever Given' eind maart de gemoederen nog altijd bezighouden merken ook advocaten Jolien Kruit en Silvia Gawronski van Van Traa Advocaten in Rotterdam. "De telefoon heeft roodgloeiend gestaan," geeft Jolien aan.

"Je merkt dat er ontzettend veel behoefte is aan informatie in de markt. Zo iets hebben we nog nooit meegemaakt; een stranding in het Suezkanaal en vervolgens het vasthouden van het schip door de autoriteiten." Wat de situatie extra complex maakt is dat er ruim 10.000 containers aan boord zijn van de 'Ever Given'. "Dat zijn ontzettend veel partijen die hier op de een of andere manier bij betrokken zijn." Momenteel is veel nog onduidelijk. "Hoe de gevolgen zich voor de verschillende partijen vertalen is afhankelijk van de gemaakte contractuele afspraken en van de toepasselijke rechtsstelsels." Daardoor kan het zo zijn dat er in bepaalde situaties wel de mogelijkheid is om de schade te verhalen en in andere - gelijksoortige - situaties niet. Wel geeft Jolien aan dat in algemene zin aansprakelijkheid voor vertragingschade contractueel vaak is uitgesloten.

GOEDERENSCHADE

Dat geldt dan weer niet voor goederenschade - beschadigde producten. Dit wordt niet als vertragungsschade gezien. "Afhankelijk van de gemaakte afspraken zijn daar doorgaans meer mogelijkheden voor verhaal," laat Silvia, gespecialiseerd in het levensmiddelenrecht weten. Goederenschade kan wel een gevolg zijn van vertraging. Zij noemt granen als voorbeeld. "Bij sommige gewassen zoals granen, zijn van nature bepaalde schimmels aanwezig. Daar wordt dan rekening mee gehouden met het vervoer en de condities van het vervoer. Op het moment dat bijvoorbeeld een container met mais, waar al een klein plekje aflatoxine in zit, een week langer op zee in de volle zon staat, kan die schimmel zich anders gaan ontwikkelen en dat was niet voorzien. Waar anders de al aanwezige schimmel tijdens het vervoer binnen de normen zou blijven,



Jolien Kruit Van Traa Advocaten

kan het nu grote gevolgen hebben." Ook bij de goederenschade is er geen standaard oplossing voorhanden. "Bedrijven mogen onderling met elkaar afspreken wat ze willen. Zo kan een bedrijf zijn afnemers garanderen dat het bijvoorbeeld bananen levert van een verkoopbare kwaliteit. Als je dan rottende bananen aflevert, is er niet aan de verplichtingen voldaan. Een andere verkoper kan afspreken dat de bananen op tijd op het schip worden geplaatst, dat de afnemer heeft geboekt. Dan heeft de verkoper in dit geval wel voldaan aan zijn



verkoopverplichtingen en dat die bananen onderweg zijn gaan rotten omdat het op dit schip terecht is gekomen, valt dan in de risicosfeer van de afnemer.”

VEILIG

Maar ook de overheid speelt een rol in de nasleep van de 'Ever Given'. Zo geeft Silvia aan dat de importeur binnen de Europese Unie vaak de eerste partij is die wordt aangesproken op het naleven van Europese voedselveiligheidsregels. “Hoewel de importeur er misschien niks aan kan doen dat bijvoorbeeld aflatoxine zich heeft ontwikkeld, is het wel de importeur die van de NVWA te horen krijgt dat het geteste product niet verhandeld mag worden of – als het toch al uitgeleverd was – teruggehaald moet worden uit de markt.” Nu alle producten op de 'Ever Given' zoveel langer onderweg zijn dan de bedoeling was, zou er op het gebied van voedselveiligheid een probleem kunnen ontstaan. Als er alleen al een vermoeden is dat er een voedselveiligheidsissue zou kunnen zijn, moeten er al maatregelen getroffen worden, laat Silvia weten. “Dit hoeft niet meteen te betekenen dat het product vernietigd moet worden, maar een maatregel kan ook zijn het nemen van monsters en het laten controleren of de producten nog veilig zijn. Pas als je zeker weet dat het veilig is, kun je het verhandelen.”

AVERIJ-GROSSE

Een ander aspect zijn de kosten. Er zijn kosten gemaakt om de lading te redden en

het schip los te trekken. Daarnaast heeft de Egyptische overheid een claim van USD 900 miljoen (bijna 750 mln euro) neergelegd om hun schade te dekken. De 'Ever Given' ligt nu onder beslag van de Egyptische autoriteiten totdat de vordering is



Silvia Gawronski Van Traa Advocaten

betaald, een regeling is getroffen of zekerheid voor de vordering is gesteld. Tegen het beslag is hoger beroep ingesteld. “Dat moeten we afwachten. Daarnaast wordt er op de achtergrond druk onderhandeld tussen partijen om alsnog tot een regeling te komen. Het gevorderde bedrag is dermate hoog dat daarvoor niet zomaar zekerheid gesteld kan worden,” zegt Jolien. “Er zijn zoveel partijen die er belang bij hebben dat het schip vrijkomt, dat er toch wel druk wordt gezet om het schip vrij te krijgen. Ik verwacht dat het nu ieder moment

kan gebeuren.” Als het schip vrijkomt, zijn er dus al die kosten die deels zouden kunnen vallen onder het begrip averij-grosse. “Dat houdt in dat iedereen moet bijdragen aan bepaalde kosten die onverwacht en redelijkerwijze zijn gemaakt ter redding van schip en lading uit gevaar en die niet zijn verdisconteerd in de vervoersprijs. Daarvoor kan een bijdrage gevraagd worden.” Alle betrokken partijen moeten voor aankomst van de 'Ever Given' in Rotterdam zekerheid stellen voor hun aandeel in de averij-grosse. Daarna zal het nog een aantal jaren duren voordat duidelijk is of er daadwerkelijk betaald moet worden en hoeveel.

RISICO'S

“Sommige risico's kun je niet voorkomen, maar je kunt je er wel tegen wapenen,” zegt Silvia. Dat kan soms via een verzekering maar ook in het contract kan veel geregeld worden over hoe de producten afgeleverd moeten worden. Daarbij geeft Jolien aan dat een aspect als averij-grosse zich heel goed leent om te verzekeren met een transportgoederenverzekering. Hoewel de kans op schade vrij klein is, kunnen de kosten die voortkomen uit averij-grosse groot zijn. “Je kunt geconfronteerd worden met kosten zoals nu met 'Ever Given' en dan is het heel prettig als je alleen maar de verzekeraar hoeft te bellen. Daarbij zijn de verzekeringskosten relatief beperkt.” Overigens geeft Jolien aan dat averij-grosse wel vaker voorkomt dan wordt gedacht. “Dat valt toch tegen. In de afgelopen jaren

Naar aanleiding van het bericht Japanse reder "Ever Given" hoopt dat vrachteigenaars Suez-schade zullen delen op AGF.nl, klom Hans Janssen, voormalig directeur van LBP Rotterdam, in de pen. Hij ziet dat de eigenaren van de vracht steeds vaker risico lopen en deelt zijn jarenlange logistieke ervaring graag met de Primeur-lezer in een ingezonden brief:

Goede middag,

Hoewel ik niet meer actief ben met operationele zaken, volg ik nog elke dag met belangstelling het AGF-nieuws. In het nieuws van vandaag staat een artikel m.b.t. het item averij-grosse waarvoor u kunt worden aangesproken.

Door het samen gaan wordt de macht van de rederijen alsmear groter en groter en de schepen ook. Het komt vaker en vaker voor dat een aantal containers over boord slaan en in zee verdwijnen. Eerst werd als excuus aangevoerd dat het met het sjoeren te maken had, maar meer en meer wordt het duidelijk dat het te maken heeft met de "GROOTTE" van het schip. Het moet elke keer groter en groter.

Zo kwam ook de "Ever Given" in het Suez kanaal in de problemen en door de Egyptische autoriteiten wordt nu een schadevergoeding geëist. Door middel van een Averij-Grosse Verklaring probeert de scheepseigenaar nu de schadevergoeding te verhalen op de eigenaren van de vracht in de containers vervoerd op dat schip. Egypte houdt dit schip vast tot een regeling met de eigenaar van het schip is overeengekomen.

Nu weet ik op grond van mijn ervaringen in het verleden dat het fruit dat geladen wordt in de containers heel vaak niet verzekerd is en wordt. Verzekeren is duur, de vracht welke momenteel aan de rederij betaald moet worden is verschrikkelijk en de macht van de rederij groot.

In het geval van schade aangebracht door de rederij is er altijd wel een artikel in de condities te vinden, die de aansprakelijkheid afwijst en men als rederij een deal wenst te sluiten voor een fabelachtig bedrag. In het bovenvermelde geval spreekt men al gauw van een averij-grosse bedrag van € 75.000 per container. Misschien nog eens iets om over na te denken en samen met uw assuradeuren te zien of hier geen oplossing voor te vinden is.

Wacht niet tot u aan de beurt bent.

Gegroet,
Hans Janssen



zijn er regelmatig dit soort situaties geweest." Als voorbeeld noemt zij meerdere branden aan boord van schepen die de afgelopen jaren plaatsvonden. "Daar worden ook maatregelen genomen om het schip en de lading te redden. Waar je dan mee te maken kan krijgen is dat de lading bijvoorbeeld opgeofferd wordt, beschadigd raakt of dat er moet worden bijgedragen omdat de lading onbeschadigd blijft. Hoe dan ook eindig je in een situatie waarin je schade lijdt."

VOORWAARDEN

Hoewel Jolien opmerkt dat AGF wat lastiger te verzekeren is, zijn er wel verzekeraars te vinden die ook voor groenten en fruit een transportgoederenverzekering willen afsluiten. Een belangrijk aspect, omdat Jolien aangeeft dat er bij de meeste grote containerrederijen weinig onderhandelingsruimte is waar het om aansprakelijkheid gaat. Een transportgoederenverzekering dekt niet alleen averij-grosse maar ook andere gevaren, zoals bijvoorbeeld een reefercontainer die niet goed functioneert. Jolien geeft aan dat in

een dergelijk geval een vervoerder potentieel wel aansprakelijk is. "Maar ook als hij aansprakelijk is, is het zo dat zeker in het zeevervoer vaak voorwaarden van toepassing zijn op basis waarvan aansprakelijkheid verregaand gelimiteerd is." In dat verband is het voor de handelspartijen van belang om de voorwaarden en contracten van leveranciers en afnemers met daarboven de verzekering zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten, laat Silvia weten. "Als dat goed op elkaar aansluit, loop je de minste risico's."

WEERBARSTIG

Daarbij ziet zij dat de praktijk weerbarstig is, omdat er in het algemeen weinig aandacht aan de algemene voorwaarden wordt besteed op het moment dat een transactie wordt aangegaan. "Pas op het moment dat zich een incident voordoet, wordt duidelijk dat het risico ergens terechtkomt. Het kan pech zijn waar het risico terechtkomt. Als bijvoorbeeld de leverancier niet aansprakelijk is en de verzekering ook geen dekking biedt in een bepaald geval, kun je ineens een groot probleem hebben." Zo

kan bijvoorbeeld de situatie ontstaan dat citroenen die al verkocht waren, toch niet geleverd kunnen worden. "Dat zorgt voor omzetschade voor de handelaar. Maar misschien moeten ook kosten worden gemaakt om voor vervangende citroenen te zorgen. Dit kan ook leiden tot vertragingschade bij de afnemer van die citroenen waardoor die ook niet kan leveren. Als jij de buffer wordt van al die schade, heb je een probleem. Het is dan ook belangrijk om naar de verzekerings- en contractuele voorwaarden te kijken." Jolien vergelijkt het met huwelijksvoorwaarden. "Die stel je op als het allemaal nog heel gezellig is en je hoopt dat ze nooit meer uit de la hoeven komen. Hetzelfde is eigenlijk het geval met algemene voorwaarden. Je moet het goed regelen en je hoopt ze nooit nodig te hebben. Maar als het echt mis is, is het fijn als je ze hebt." (MW) ■

*Kruit@vantraa.nl
Gawronski@vantraa.nl*