

EVER GIVEN: ZEERECHT IN EEN NOTENDOP



Het is inmiddels een jaar geleden dat de *Ever Given* in het Suezkanaal vast kwam te zitten. De blokkade is inmiddels opgeheven en het kanaal is weer toegankelijk voor zeeschepen. Maar de afhandeling van de schadeclaims daarentegen is in volle gang en kan nog jaren duren. In dit artikel behandel ik aan de hand van het voorval met de *Ever Given* een aantal typisch zeerechtelijke onderwerpen, zoals het recht op hulploon, ladingschade en vertraging, *global limitation* en averij-grosse.

vastloopt. Opvallend is dat in de hiervoor genoemde verhalen over het lostrekken van de *Ever Given* heel weinig wordt geschreven over de rol die de Nederlandse bergingsmaatschappij Smit Salvage heeft gespeeld om het schip los te krijgen.³ Gelukkig brengt Smit Salvage (een dochtermaatschappij van Boskalis) hier verandering in door het boek *The Salvage of the Ever Given* uit te geven.⁴ In dit boek, voorzien van prachtige kleurenfoto's, wordt van dag tot dag, van uur tot uur, verteld hoe de bergingsoperatie door de mannen van Smit Salvage is uitgevoerd. Het leest als een spannend jongensboek.

De blokkade van het Suezkanaal door de *Ever Given*

De *Ever Given* is een containerschip met een lengte van 400 m, diepgang 15,7 m en een capaciteit van 20.124 »

Over de *Ever Given* is al heel veel geschreven, met name op internet. Heel informatief is de Wikipedia-webpagina '2021 Suez Canal obstruction'¹ met maar liefst 143 voetnoten. Onderaan deze webpagina wordt verwezen naar een artikel in *Bloom-*

berg Businessweek 'Six Days in Suez: The Inside Story of the Ship That Broke Global Trade'² en als je dat leest, lijkt het net of je op de brug van de *Ever Given* staat die het Suezkanaal invaart en even later met het nodige geschreeuw

Het hulploon wordt niet bepaald door een percentage van de geredde waarde van schip en lading

TEU (Twenty Foot Equivalent Unit, 6,10 m). Het schip was geladen met 17.600 containers en dat resulteerde in een zijdelingse oppervlakte van meer dan 17.000 m². Toen de *Ever Given* op 23 maart 2021 vanaf het zuiden het Suezkanaal invoer, waaide er een harde westenwind met windstoten van meer dan 70 km/u (8 Beaufort). De *Ever Given* voer in konvooi met een snelheid van 8 knopen (15 km/u), maar deze snelheid werd verhoogd naar 13 knopen (24 km/u). Mogelijk is toen het oevereffect opgetreden, waardoor het achterschip naar de bakboordoever werd getrokken en het voorschip naar de stuurboordoever; het schip liep vervolgens vast. Aldus werd het Suezkanaal volledig geblokkeerd.⁵

Over de juistheid van dit feitencomplex en wie de opdracht gaf de snelheid te verhogen, zal wellicht uitvoerig worden geprocedeerd.

Formeel stond de bergingsoperatie onder leiding van de Suez Canal Authority, nu het Suezkanaal - met een lengte van 200 km en aangemerkt als een militaire zone - geheel onder de jurisdictie van de SCA valt. Het bergingsteam van Smit Salvage stelde drie plannen op om de *Ever Given* los te krijgen. Plan A, het lostrekken bij springtij op 29 maart. Zou het schip dan niet loskomen, dan verder met plan B, namelijk nog meer baggeren en zand/klei weghalen onder de boeg van de *Ever Given*. Tegelijkertijd plan C uitvoeren: het voorschip lichter maken door 600 containers met een grote kraan op een ponton van het schip te halen.

Na een week dag en nacht intensieve voorbereidingen lukte het, mede met behulp van de door Smit gecharterde zeeslepers *Carlo Magno* (paaltrekkkracht 155 ton) en *Alp Guard* (paaltrekkkracht 285 ton), om de *Ever Given* bij dat springtij op 29 maart om 15.05 uur los te krijgen. Dat lukte overigens pas nadat de stevige ebstroom die van noord naar zuid door het kanaal liep, de bakboordachterstevan naar het zuiden drukte; bij de opkomende vloedstroom kregen alle sleepboten geen beweging in het schip. Wat ook heeft geholpen was dat bij de boeg al veel zand en klei onder het schip was weggehaald. De *Ever*

Given werd vervolgens naar de grote Bittermeren gesleept voor technische controle.

Inmiddels lagen er bijna 400 schepen te wachten om door het kanaal te varen; een aantal (container) schepen was al gaan omvaren via Zuid-Afrika. Het duurde nog ruim een week voordat alle schepen het Suezkanaal waren gepasseerd en de doorvaart door het kanaal met zo'n 55 schepen per dag weer normaal was.

De eigenaren van de in Panama geregistreerde *Ever Given* zijn Luster Maritime S.A. en Higaki Sangyo Kaisha Ltd, die behoren tot de Japanse scheepvaartgroep Shoen Kisen Kaisha. De *Ever Given* is in tijdbetaling gegeven aan Evergreen Marine Corporation in Taiwan.

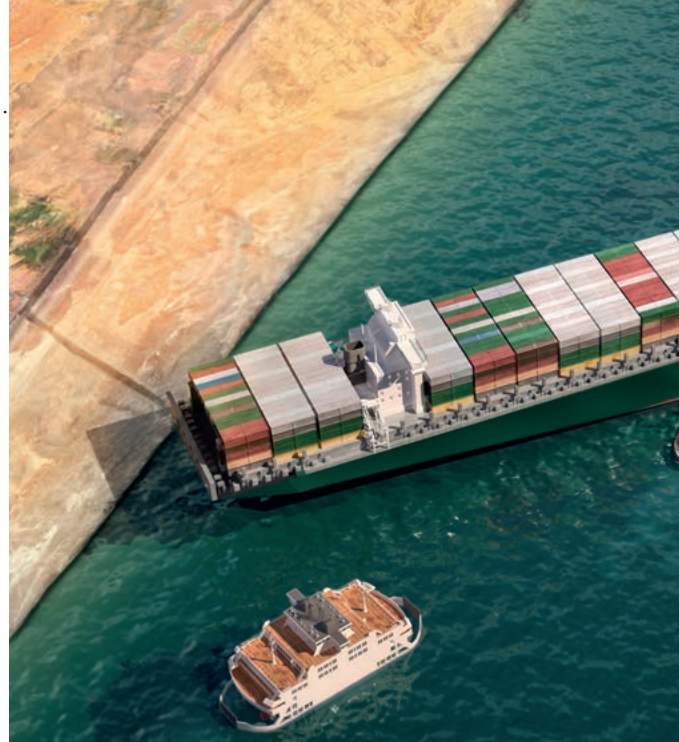
De juridische implicaties

Het hulploot

Hulp die met gunstig gevolg is verleend geeft recht op hulploot. De omvang van het hulploot wordt bepaald door een groot aantal factoren zoals de geredde waarde van schip en lading, de vakkundigheid van de hulpverleners, de aard en ernst van het gevaar, de snelheid van de verleende diensten en de door de hulpverleners gemaakte kosten. Het is een misvatting te denken dat het hulploot alleen wordt bepaald door een percentage van de geredde waarde van schip en lading. Dat percentage wordt achteraf pas bekend als het hulploot is vastgesteld. Het hulploot kan niet meer zijn dan de geredde waarde van het schip en de lading. Als schip en lading tijdens de hulpverlening vergaan (denk aan uitgebrande olietankers) is er in principe geen recht op hulploot. Dat kan anders worden als de hulpverlener kan aantonen dat milieuschade is voorkomen of beperkt. Dan heeft hij recht op een bijzondere vergoeding die 30 procent en in bijzondere gevallen 100 procent van de door de hulpverlener gemaakte kosten kan bedragen. Dit is allemaal geregeld in het Hulpverleningsverdrag 1989.

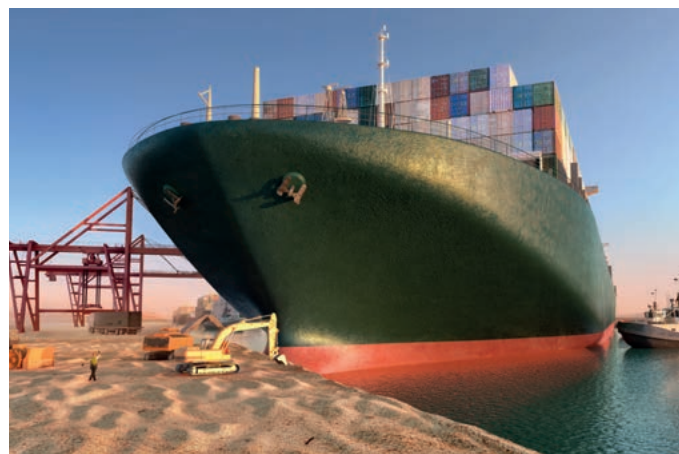
.....

De scheepseigenaren en tijdbetalingers van de wachtende schepen kunnen met stevige claims komen



De meeste hulpverleners bieden hun diensten aan op basis van het Lloyd's Open Form waarin een 'no cure, no pay'-clausule is opgenomen met een SCOPIC-clausule in verband met het voorkomen van milieuschade. In het LOF-formulier staat 'Arbitration London', zodat arbiters de hoogte van het hulploot bepalen. Maar met name bij hulpverlening in Nederlandse wateren is het vaak de rechter die het hulploot vaststelt.

Met betrekking tot de *Ever Given* heeft Shoen Kisen Kaisha met Smit Salvage een overeenkomst van hulpverlening gesloten; het Japanse Nippon Salvage fungeerde als tussenpersoon. Over de inhoud van die overeenkomst zijn geen gegevens bekend. Het zou mij verbazen als het hulploot voor Smit meer wordt dan een paar miljoen euro en het zou mij nog meer verbazen als over de omvang van het hulploot geprocedeerd gaat worden.





De vordering van de Suez Canal Authority

Geheel anders zit het met de Suez Canal Authority (SCA). De SCA heeft na het loskomen van de *Ever Given* beslag gelegd op het schip. De SCA vorderde aanvankelijk maar liefst 916 miljoen US Dollar (USD) van de scheepseigenaar. Dit bedrag bestond voor zo'n USD 300 miljoen uit reputatieschade, USD 300 miljoen aan hulploon en de rest van het bedrag was kennelijk een schadevergoeding voor schade aan het kanaal. Ik haast mij te zeggen dat deze getallen afkomstig zijn van verschillende internetbronnen; de juridische stukken van de procedure over de opheffing van het beslag in Egypte zijn niet openbaar gemaakt. Die vordering wegens reputatieschade is hoogst ongebruikelijk. Bij de schikking die uiteindelijk na honderd dagen tot stand is gekomen tussen enerzijds de scheepseigenaar en zijn P&I Club⁶ en anderzijds de SCA is die claim voor vergoeding van reputatieschade dan ook verdwenen. Hoeveel de scheepseigenaar en de P&I Club wel hebben betaald, blijft vooralsnog geheim, maar het zal zeker een bedrag zijn van enkele honderden miljoenen dollars. Plus nog een aardig cadeautje van Shohei Kisen Kaisha aan de SCA: een sleepboot met een paaltrekkracht van 75 ton. Kortom, dit zeer hoge bedrag om de *Ever Given* vrij te krijgen, heeft niets meer te maken met de juridische regels van het zeerecht, zoals deze

in verdragen en internationale afspraken en gewoontes vastliggen.

De vorderingen van de ladingbelanghebbenden aan boord van de *Ever Given*

De *Ever Given* kwam dus met meer dan honderd dagen vertraging aan in Rotterdam.

Een van de hoofdregels uit het zeevervoerrecht is dat de zeevervoerder zijn aansprakelijkheid voor vertragingsschade contractueel mag uitsluiten. In de praktijk gebeurt dat altijd. Onder vertragingsschade wordt verstaan dat de goederen weliswaar gezond aankomen, maar dat de marktprijs van die goederen in de tussentijd (sterk) is gedaald. Dus al die ladingeigenaren die schadevergoeding vorderen omdat hun producten door de vertraging veel minder waard zijn geworden, helaas ...

Voor fysieke schade aan de goederen (denk aan bederfelijke waar) is de vervoerder in principe wel aansprakelijk, maar dan komt een belangrijke uitzondering uit het internationale zeevervoerrecht, de Hague-Visby Rules (HVR), om de hoek kijken: geen aansprakelijkheid van de zeevervoerder als de lading-

schade is te wijten aan een navigatiefout van de kapitein of zijn bemanning (artikel 4 lid 2a HVR); een mogelijke fout van de (Egypti-

sche) loads wordt aan de kapitein toegerekend, dus daarvoor is de vervoerder evenmin aansprakelijk. Het is trouwens maar de vraag of er veel materiële schade was aan de in de containers vervoerde goederen.

De vordering van de geblokkeerde schepen

Bijna 400 schepen hebben meer dan een week moeten wachten voordat zij door het Suezkanaal konden varen. De daghuur van een groot containerschip is al gauw meer dan USD 100.000. Al die scheepseigenaren en tijdbvrachters kunnen met stevige claims komen. Die claims jegens de scheepseigenaar van de *Ever Given* zijn dan gebaseerd op onrechtmatige daad. Ook de schepen die zijn omgevaren via Zuid-

Afrika zouden hun extra kosten kunnen claimen; ze hebben dan wel het kanaalgeld bespaard dat voor een 20.000 TEU-containerschip kan oplopen tot zo'n USD 1.000.000 ... Al met al kan van die vele geblokkeerde schepen en de omvarende schepen een enorme claim tegen de eigenaar van de *Ever Given* worden verwacht.

Global limitation

Maar dan lopen de eigenaren van de geblokkeerde en omvarende schepen aan tegen een typisch zeerechtelijk particularisme: *global limitation*, dat wil zeggen de mogelijkheid van een scheepseigenaar om zijn aansprakelijkheid voor allerlei vorderingen te beperken. Op grond van het Londense Limitatieverdrag kan een scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken door het stellen van een limitatiefonds; de omvang van dat fonds is gebaseerd op het bruto tonnage (gross ton; GT) van het schip en dan een bepaald bedrag per ton. Dat is precies wat de eigenaren van de *Ever Given* hebben gedaan door bij de High Court in Londen een limitatiefonds te stellen door het afgeven van een garantie van hun P&I Club. Het fonds bedraagt in dit geval 84.005.005,12 Britse pond. Dat betekent dat alle crediteuren hun vordering bij dat fonds kunnen indienen en als de vordering wordt erkend (daar kan soms jarenlang over geprocedeerd worden) krijgt iedere crediteur naar rato uitgekeerd. Stel dat de vorderingen van alle erkende crediteuren te samen 840.000.000 Britse pond bedragen, dan krijgt iedere crediteur 10 procent van zijn vordering uitgekeerd. Ik denk overigens niet dat er voor zo'n hoog bedrag aan vorderingen wordt ingediend.

Want ten eerste, de vordering voor hulploon kan niet worden beperkt (Smit Salvage krijgt zijn 'volle pond'; zo niet dan zouden hulpverleners niet meer hulp willen verlenen) en ten tweede, het enorme bedrag dat aan de SCA moest worden betaald, valt ook buiten de beperkingsprocedure omdat anders de SCA het schip niet zou hebben vrijgegeven. In artikel 4 lid 2 van de Rules of Navigation van het Suezkanaal, waaraan iedere doorvarende scheepseigenaar is gebonden, staat »

.....
Alle crediteuren kunnen hun vordering bij het limitatiefonds indienen en na erkenning krijgt iedere crediteur naar rato uitgekeerd



dat schepen die het kanaal gebruiken geen beperking van aansprakelijkheid mogen invoeren. En omdat het volgens het Limitatieverdrag de scheepseigenaar vrij staat om al dan niet zijn beperking van aansprakelijkheid in te roepen, kan die scheepseigenaar jegens een bepaalde crediteur contractueel afstand doen van dat recht tot beperking.

Averij-grosse

Tot slot van deze korte inleiding tot het zeerecht een onderwerp dat door mijn voorganger in Leiden, prof. Schadee, wordt gekwalificeerd als een 'Geheimwissenschaft': averij-grosse.

Averij-grosse is nog zo'n particularisme van het zeerecht. De oude Grieken kenden dit begrip al. Een schip raakt in een hevige storm en om het schip en de onderdekse lading, amfora's met wijn, te redden, besluit de kapitein de op het dek geladen lading hout te werpen; zo worden schip en lading gered. Het opzettelijk opofferen van de lading hout om schip en overige lading voor het gevaar van zinken te behoeden, noemt men een averij-grossehandeling. Vervolgens moeten de scheepseigenaar en de ladingeigenaar van de geredde lading de averij-grosse (de schade wegens het verlies van de lading hout) naar rato van de waarde van het schip en de lading vergoeden aan de partij die averij-grosse leed.

Vertaald naar de *Ever Given*. De eigenaar van de *Ever Given* heeft hulploon moeten betalen aan Smit

Salvage om het schip en alle containers met goederen aan boord te behoeden voor gevaar van verlies. Alle goedereneigenaren (en dat zijn er hier vele duizenden) moeten naar rato van de waarde van hun lading meebetalen aan een deel van dat hulploon; de *Ever Given* moet ook naar rato van de waarde van het schip meebetalen aan dat hulploon. De grote vraag is natuurlijk of de vele honderden miljoenen (hulploon en andere uitgaven) die door de scheepseigenaar aan de SCA zijn betaald, ook als averij-grosse kunnen worden gekwalificeerd. Daarover zou wel eens uitgebreid geprocedeerd kunnen worden. Een ander principe van averij-grosse is dat de scheepseigenaar die averij-grosse verklaart, de lading pas hoeft vrij te geven nadat hij garanties heeft ontvangen van de ladingbe-langhebbenden en hun ladingverzekeraars om zeker te stellen dat zij de door hen verschuldigde vergoedingen in averij-grosse ook daadwerkelijk zullen betalen. Om al die duizenden garanties te verkrijgen zijn die honderd dagen gebruikt dat het schip onder beslag lag. Een in Londen benoemde dispacheur (hij, die de vergoeding in averij-grosse per debiteur vaststelt) zal alle verschuldigde bedragen uitrekenen en vaststellen.

Tot slot

Aan de hand van de blokkade van het Suezkanaal door de *Ever Given* konden een aantal typisch zee-rechtelijke onderwerpen worden behandeld.

De scheepseigenaar en alle goedereneigenaren moeten naar rato van de waarde van het schip, respectievelijk van hun lading, meebetalen aan het hulploon

Het recht op hulploon, *global limitation* en averij-grosse zijn van die juridische regelingen die niet 'op het land'

voorkomen. Bij de *Ever Given* zal over deze kwesties met name in Londen geprocedeerd worden. Dat kan nog jaren duren. ●

Prof. mr. M.H. (Maarten) Claringbould
De auteur is emeritus hoogleraar Zeerecht aan de Universiteit Leiden, tevens 'of counsel' bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

Dit artikel is een aangepaste versie van het artikel gepubliceerd in Boegbeeld, editie 1, jaargang 2021/2022, p. 28-30, het blad van het Delftse Scheepbouwkundig Gezelschap 'William Froude'.

Voetnoten

- https://en.wikipedia.org/wiki/2021_Suez_Canal_obstruction.
- Chellel, Kit; Matthew Campbell; and K Oahn Ha; 'Six Days in Suez: The Inside Story of the Ship That Broke Global Trade', *Bloomberg Businessweek*, 23 June 2021.
- In de BBC documentaire 'Why Ships Crash' (op 18 januari 2022 uitgezonden; niet in Nederland terug te zien) wordt Smit Salvage niet eens genoemd en gaan alle 'credits' naar de Suez Canal Authority.
- Uitgegeven door Royal Boskalis Westminster N.V. (oktober 2021); te bestellen via shop.boskalis.com of Bol.com, 9,95 euro.
- Zie ook F.L. Stevens; E van Geyte & J. Hörnig, 'Ever Given: Potentiële aansprakelijkheden en verzekeringsdekking', *AV&S* 2021/23, afl. 4 - augustus 2021, p. 113-119; in dit artikel komen met name de juridische kwesties aan de orde.
- P&I Clubs zijn onderlinge verzekeringsmaatschappijen die de aansprakelijkheid en juridische kosten van de scheepseigenaar verzekeren.