

S&S 2023/105 en S&S 2023/117

**Hof Den Haag, 20 december 2022 en
24 januari 2023**

Hulpverlening – gevaar?

Criterion: met succes verleende hulp aan schepen in nood geeft recht op hulploon. Er moet dan wel sprake zijn van een noodsituatie, dus van gevaar. Volgens rechtspraak van de Hoge Raad is de drempel om aan te nemen dat het schip in een gevaarsituatie verkeert vrij laag; van gevaar in de zin van artikel 8:557 lid 1 BW is sprake wanneer een toestand bestaat van dreigend verlies, althans zeer ernstig nadeel, waaruit het schip zich niet door eigen kracht, zonder hulp van buiten kan redden. Ook een betrekkelijk geringe mate van gevaar kan voldoende zijn voor het bestaan van gevaar in genoemde zin. De Hoge Raad heeft daarbij overwogen dat aanvaarding van een ruime opvatting van het begrip gevaar recht doet aan het algemeen belang van veiligheid van de scheepvaart doordat hulpverlening daardoor niet wordt ontmoedigd. Daar komt bij dat bij de vaststelling van het hulploon ingevolge artikel 8:563 BW rekening wordt gehouden met de aard en ernst van het gevaar en dat het dus slechts om een instapdrempel gaat. Ook een reële dreiging van het oplopen van schade kan al gevaar opleveren (HR 9 februari 1996, S&S 1996/59 (Frio Alaska) en HR 2 oktober 1998, ECLI:NL:1998:ZC2725 (Sioux)).

Toetsing

de vraag of er in een concrete situatie sprake is van gevaar in de zin van het door de Hoge Raad gegeven criterium moet worden beantwoord door de feitenrechters, oftewel door de Rechtbank Rotterdam en het Hof Den Haag. Zij zijn immers sinds 1 januari 2017 in beginsel exclusief bevoegd in maritieme zaken (ook expliciet voor hulpverlening: artikel 625 lid 1 sub 2 Rv). Overigens kunnen partijen bij overeen-

komst wel overeenkomen dat de zaak aan een andere rechter of arbiter wordt voorgelegd. In de Nederlandse rechtspraak wordt doorgaans vrij snel aangenomen dat er sprake was van (enig) gevaar en dus dat er sprake is van hulpverlening die recht geeft op hulploon. Uit twee recent gepubliceerde arresten van het Hof Den Haag volgt echter dat rechters de ‘gevaarsdrempel’ niet zonder meer (blind) aannemen, maar nauwkeurig toetsen aan de feitelijke omstandigheden of er inderdaad gevaar bestond. Ook volgt uit de arresten dat die feitelijke weging niet steeds evident is en het hof de feiten soms anders weegt dan de rechtbank.

Cowa/Mi-Amigo (S&S 2023/105)

De eerste zaak betreft de assistentie aan de ‘Cowa’ door het vrachtschip ‘Mi-Amigo’. Als de ‘Cowa’ op 12 juli 2017 in de richting van Evergem op de Westerschelde vaart begint de motor te roken en onregelmatig te lopen. De schipper roept daarop het voor de ‘Cowa’ varende ‘Mi-Amigo’ op en vraagt om assistentie. De ‘Mi-Amigo’ komt vervolgens langszij de ‘Cowa’ en neemt het schip mee naar Terneuzen. De belanghebbenden bij de ‘Mi-Amigo’ maken voor deze assistentie aanspraak op hulploon. Voor hulpverlening die recht geeft op hulploon is immers niet vereist dat de hulp wordt verleend door een professional. De ‘Cowa’ betwist dat het in gevaar verkeerde. Het stelt dat zijn motor op het moment van aanhaken nog functioneerde, het schip verderop buiten de vaargeul had kunnen ankeren en er geen sprake was van harde wind of een sterke stroming die dat onmogelijk maakte. De rechtbank is van mening dat er doordat de motor niet werkte wel degelijk sprake was van gevaar. Het hof ziet dat anders. Het is van mening dat onvoldoende is komen vast te staan dat de ‘Cowa’ zichzelf niet had kunnen redden. Dat de schipper van de ‘Cowa’ om assistentie heeft verzocht betekent niet dat het schip dus in gevaar verkeerde. Volgens het hof is er

dan ook geen recht op hulploon voor de ‘Mi-Amigo’. Wel acht het hof het alleszins redelijk dat de schipper van de ‘Cowa’ aan de andere schipper aanbiedt de (werkelijke) kosten van het langszij komen te betalen. Dat is gebeurd en daarmee is de kous af.

Bries/Dorado (S&S 2023/117)

de tweede zaak betreft professionele assistentie. Op het IJsselmeer trekt een professioneel hulpverleningsvaartuig een gehuurd, aan de grond gelopen zeiljacht los. Nadat het schip was losgetrokken tekent de huurder/schipper van het zeiljacht een zogenaamde ‘hulpverleningsovereenkomst’. Mede op basis van dat document maakt de hulpverlener aanspraak op een hulploon van 2.500 euro. De verhuurders van het zeiljacht bieden slechts betaling aan van een bedrag van 250 euro. De kantonrechter oordeelt dat er gebondenheid bestaat aan de gesloten overeenkomst en er dus sprake is van hulpverlening. Hij beperkt het te betalen hulploon echter tot 350 euro. De hulpverlener gaat daarop in hoger beroep. Het hof, met daarin andere raadsheren dan die het arrest in de ‘Cowa/Mi-Amigo’ hebben gewezen, toetst allereerst of er los van de door de huurder/schipper ondertekende overeenkomst sprake is van gevaar. Het neemt daarbij in aanmerking dat niet is gebleken dat het schip op eigen kracht, zonder hulp van buitenaf los had kunnen komen. Ook weegt het hof mee dat de verhuurders om hulp hebben gevraagd en dat als er geen hulp zou zijn verleend er (op den duur) schade aan de romp of kiel van het zeiljacht dreigde. Het hof neemt dan ook aan dat er sprake was van ‘enige mate van gevaar’. De instapdrempel wordt hier wel gehaald en dus is er recht op hulploon. Overigens zijn de verhuurders ook gebonden aan de hulpverleningsovereenkomst, nu de schipper onder het hulpverleningsverdrag de scheepseigenaar mag binden (artikel 6 lid 2 Hulpverleningsverdrag). Het hof is iets ruimhartiger dan de kantonrechter en stelt het hulploon vast op 1.000 euro.

Commentaar

Uit de uitspraken blijkt dat er in rechte zeer feitelijk wordt getoetst. Het vragen om hulp noch het sluiten van een ‘hulpverleningsovereenkomst’ volstaat op zichzelf om te voldoen aan de voorwaarde dat er ‘gevaar’ moet zijn. Duidelijk volgt uit de uitspraken dat van belang is om alle relevante feiten onderbouwd naar voren te brengen.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflevering 10 en 11; 2023), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Dr. J.A. (Jolien) Kruit
De auteur is advocaat en partner bij Van Traa
Advocaten te Rotterdam.

