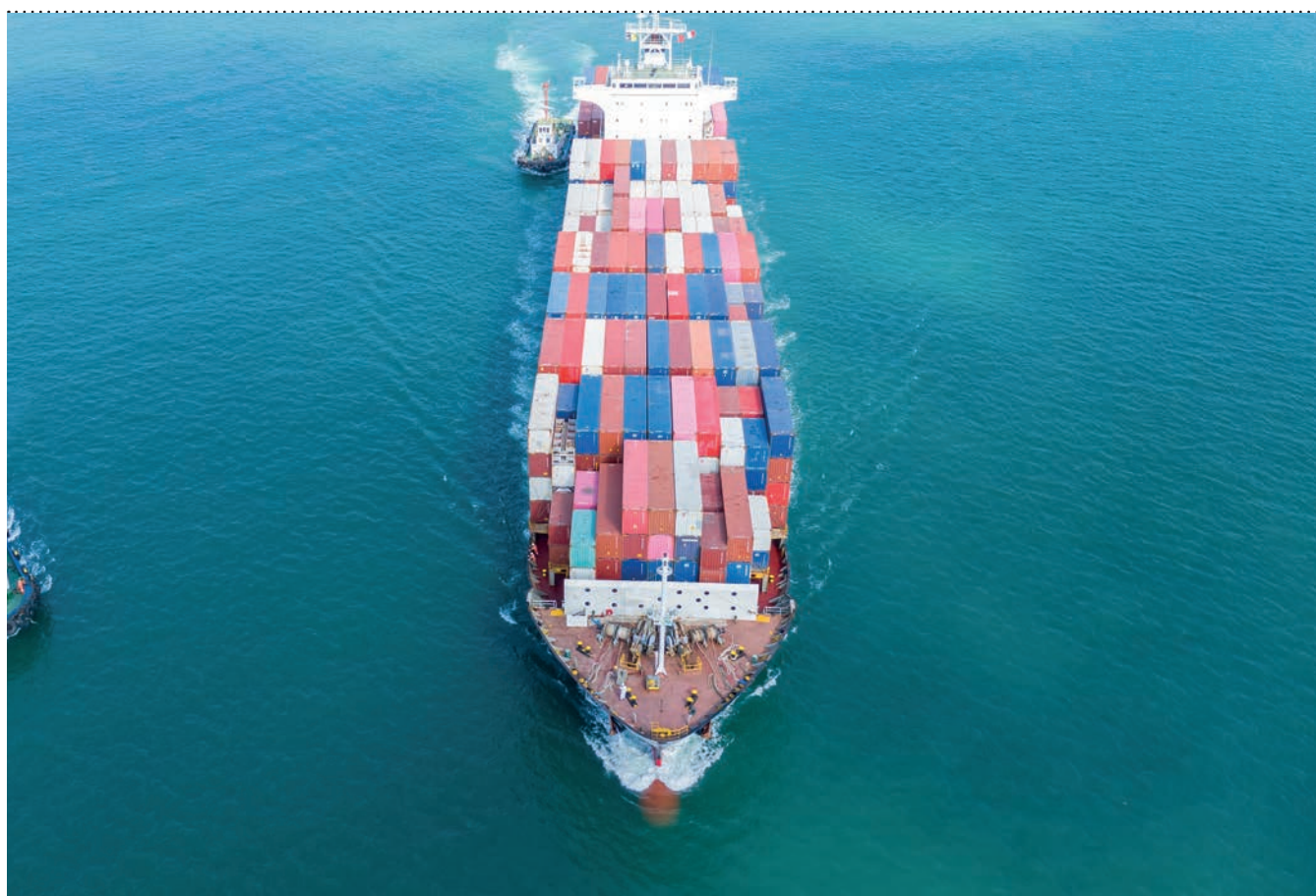




ONE HAMMERSMITH: HULPLOONPERIKELEN (EN DE VERHOUDING MET AVERIJ-GROSSE)

S&S 2025/33

Rechtbank Rotterdam 9 oktober 2024

In oktober 2024 zijn bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam twee kort gedingen gevoerd naar aanleiding van motorproblemen van het ms. ONE Hammersmith.

Het chronologisch eerste vonnis, van 9 oktober 2024, ziet op de vordering van de hulpverlener om de scheepseigenaar en charterers te verplichten hun retentierecht uit te oefenen voor hulploonzekerheid. Het tweede vonnis betreft de beslissing van de Rechtbank Rotterdam op het verzoek van ladingbelanghebbenden tot aanstelling van een maritiem gerechtsexpert. In deze bijdrage bespreek ik het eerste vonnis, met aandacht voor de relatie tussen (zekerheid voor) hulploon en averij-grosse.

Op 27 september 2024 ondervond het containerschip ONE Hammersmith motorproblemen voor de kust van Frankrijk. Hulpver-

lener Les Abeilles verleent assistentie aan het schip op basis van een met scheepseigenaar Primavera overeengekomen *Lloyd's Open Form Salvage Agreement* (LOF). Als 'Agreed Place of Safety' is in het LOF de Bay of Douarnenez opgenomen. Het LOF bevat verder onder meer een rechtskeuze voor Engels recht en een arbitrageclausule voor arbitrage in Londen. Naar Engels recht

wordt aangenomen dat belanghebbenden bij de ten tijde van de hulpverlening aan boord vervoerde lading door owners/de kapitein mede gebonden zijn aan dat LOF.

Als hulpverlener Les Abeilles het schip en zijn lading met succes heeft gered, heeft zij in beginsel recht op hulploon. Naar Nederlands recht is de scheepseigenaar de centrale hulploondebiteur. De hulpverlener moet het gehele hulploon vorderen van de scheepseigenaar (art. 8:563 lid 3 BW), die het

hulploon bij uitsluiting van andere partijen moet betalen. De scheepseigenaar kan vervolgens mogelijk een regresvordering instellen tegen ladingbelanghebbenden in averij-grosse.

Onder het op de LOF toepasselijke Engelse recht heeft de

'Iedere eigenaar van
geredde waarde betaalt
slechts voor zijn eigen
vermogensbestanddeel'

hulpverlener echter een directe vordering voor een bijdrage in het hulploon op de eigenaar van/belanghebbende bij alle door de hulpverlener geredde waardes. De hulpverlener heeft dus niet alleen een vordering op de scheepseigenaar, maar ook op de belanghebbenden bij de ten tijde van de hulpverlening aan boord vervoerde (inhoud van de) containers.

Of – en zo ja voor welk bedrag – een recht op hulploon bestaat, zal op een later moment in arbitrage moeten worden vastgesteld. Om te voorkomen dat er dan geen verhaal meer mogelijk is op de belanghebbenden bij schip en lading, is het voor een hulpverlener van belang om financiële zekerheid te regelen voordat hij schip en lading vrijgeeft. Hulpverlener Les Abeilles wil dat scheepseigenaar Primavera haar assisteert bij het regelen van de hulploonzekerheid in Rotterdam. Les Abeilles verwijst naar art. 21 lid 3 van het Hulpverleningsverdrag 1989. Die bepaling houdt kort samengevat in dat geredde waardes niet zonder toestemming van de hulpverlener mogen vertrekken uit de eerste haven of plaats waar ze aankomen na afronding van de hulpverlening.

Vordering

Les Abeilles verzoekt de voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, onder verwijzing naar het Hulpverleningsverdrag, en op straffe van een dwangsom, de scheepseigenaar en de tijdbevrachter (ONE) alsmede de slotcharterers van het schip (HMM, Yang Ming en Hapag-Lloyd) te bevelen om de zaken waaraan hulp is verleend niet vrij te stellen in Rotterdam als eerste haven na beëindiging van de hulpverlening.

De beslissing

De voorzieningenrechter wijst de vordering van Les Abeilles af. Ze stelt vast dat de *'Agreed Place of Safety'* in het LOF de Baai van Douarnenez is en niet Rotterdam. Daarbij was er al hulploonzekerheid verstrekt door de scheepseigenaar. De rechter neemt dan ook aan dat het schip met toestemming van Les Abeilles uit de Baai van Douarnenez is vertrokken. De vordering die is ingesteld onder het Hulpverleningsverdrag kan dus niet slagen.

Tijdens de zitting heeft de voorzieningenrechter gevraagd om een toelichting op de al door de andere partijen verstrekte zekerheden. Die toelichting heeft Les Abeilles niet gegeven. De rechter ziet dat als een schending van de verplichting van een procespartij om “de voor de beslissing van belang zijnde feiten volledig en naar waarheid aan te voeren”. Aan schending van die verplichting kan de rechter de gevolgtrekking verbinden die hij geraden acht.

De voorzieningenrechter meent dat Les Abeilles onvoldoende opheldering heeft verschaft over de al gestelde zekerheden en zij niet duidelijk heeft gemaakt dat zij een vordering heeft op de slotcharterers.

De voorzieningenrechter voegt eraan toe dat een belangenafweging evenmin ertoe leidt dat de vordering van Les Abeilles kan worden toegewezen. Les Abeilles heeft geen informatie verstrekt over de al gestelde zekerheid, terwijl de werkzaam-

heden volgens gedaagden zeer gering waren. De voorzieningenrechter stelt vast dat wel duidelijk is dat er zekerheid is gesteld voor ruim 10 miljoen euro en dat dit toch voldoende moet zijn om het uiteindelijke totale hulploon uit voldaan te krijgen.

Commentaar

In haar oordeel dat er voldoende zekerheid is gesteld, lijkt de rechter voorbij te gaan aan het feit dat iedere eigenaar van geredde waarde slechts verplicht is een hulploonbijdrage te betalen voor zijn vermogensbestanddeel. Het feit dat één partij veel zekerheid heeft gesteld, betekent dus niet dat er voldoende zekerheid is voor alle vorderingen. Voor die vermogensbestanddelen waarvoor geen zekerheid is gesteld, kan

de hulpverlener nog steeds achterblijven zonder zekerheid. En als de lading is uitgeleverd, is het lastig alsnog zekerheid te krijgen. Wat niet zal hebben geholpen, is dat de voorzieningenrechter van mening was dat Les Abeilles geen open kaart heeft gespeeld. Les Abeilles heeft het zichzelf ook lastig gemaakt door op te merken dat het wel heel “heel veel werk” zou zijn als ze zich tot de individuele container- en ladingeigenaren zou moeten wenden.

Les Abeilles lijkt te hebben gepoogd het er met een beroep op art. 21 lid 3 Hulpverleningsverdrag 1989 toe te leiden dat er door de slotcharterers overbruggingszekerheid wordt gesteld, waarmee het risico van zekerheidscollectie bij de slotcharterers zou komen te liggen. Die mogelijkheid bestaat, maar een verplichting is er behoudens specifieke afspraken niet. De rechtbank gaat daar dan ook niet in mee.

Hulploon is een klassieke averij-grossepost. Onder de meest recente versie van de York-Antwerp Rules (YAR), de YAR 2016, is een omslag van hulploon in averij-grosse nog slechts mogelijk in bijzondere gevallen. Indien de hulpverlener de partijen al direct vraagt om hun pro rata-bijdrage in het hulploon, is uitgangspositie dat geen herberekening van de hulploonkosten in averij-grosse meer plaatsvindt. De verdeling heeft immers al plaatsgevonden. Mogelijk is dat er in aanvulling op het hulploon aanzienlijke andere kosten worden gemaakt door de scheepseigenaar in het kader van de gemeenschappelijke veiligheid van schip en lading, zoals noodhavenkosten en/of kosten voor tijdelijke reparaties. De scheepseigenaar kan dergelijke kosten proberen om te slaan in averij-grosse en daarvoor dan apart zekerheid vragen. In dat geval zal er zowel zekerheid gesteld moeten worden voor hulploon aan de hulpverlener als voor averij-grosse aan de scheepseigenaar. Als de scheepseigenaar de centrale hulploondebiteur is, zoals dat geldt naar Nederlands recht, dan hoeft alleen de scheepseigenaar hulploonzekerheid te stellen en zal hij averij-grossezekerheid verzoeken van de ladingbelanghebbenden.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflevering 3, 2025), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer

Dr. mr. J.A. (Jolien) Kruit

Advocaat en partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam

‘De hulpverlener heeft dus ook een vordering op de belanghebbenden bij de containers’