

RAAD & RECHTCOR VAN MAURIK, CONSULTANT
corvanmaurik@brgroep.nl**Averij grosse vergt veel tijd**

Er is al veel gezegd en geschreven over de 'Ever Given' en de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen, dat ik heb getwijfeld of ik het er dan óók nog over moest gaan hebben. Maar ik heb de laatste dagen vanuit de praktijk veel vragen gekregen van expediteurs en ladingeigenaren over averij grosse. Want wat is dit nu precies, en hoe wordt het afgehandeld?

Averij grosse-regelingen zijn al heel oud. Ze waren al opgenomen in het Romeinse recht. Gelukkig is het beginsel in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek artikel 8: 610 'gemoderniseerd' en als volgt omschreven: 'Er is een averij grosse-handeling wanneer – en alleen wanneer – enige buitengewone opoffering of uitgave opzettelijk en redelijkerwijs wordt verricht of gedaan voor de gemeenschappelijke veiligheid met het doel de goederen betrokken bij een gemeenschappelijke met een zeeschip uitgevoerde onderneming, voor gevaar – hoe of door wiens toedoen dit ook zij ontstaan – te behoeden.'

Wellicht is door de loop van de tijd het niet voor iedereen meer helder dat een zereis nog steeds een avontuur is met een gemeenschappelijk belang, namelijk het schip, de vrachtpeningen en de lading. De averij grosse voor de zeevaart wordt beheerst door de York-Antwerp Rules, die in 2016 zijn herzien. Als er sprake is van een averij grosse-handeling, dan moet deze wel aan een aantal voorwaarden voldoen en dient er sprake te zijn van enige buitengewone opoffering of uitgave, opzettelijk en redelijkerwijs verricht of gedaan, gemaakt tot het gemeenschappelijke behoud van schip en ladingen, en in een toestand van gevaar. Onder opoffering kunnen hier tevens uitgaven met betrekking tot het kopen van diensten worden gerekend, zoals het inhuren van Boskalis om het schip vlot te trekken.

Voor de afwikkeling van de averij grosse wordt een dispacheur of Average Adjuster ingeschakeld. In het geval van de 'Ever Given' is dit Richard Hogg Lindley geworden. Deze zal gegevens verzamelen om vast te kunnen stellen of er sprake is van averij grosse-handelingen, plus gegevens over de schade en kosten in verband met averij grosse en gegevens van de ladingbelanghebbenden. Uiteindelijk zal het ingeschakelde kantoor een dispache opstellen voor een omslagberekening over het schip, alle ladingbelanghebbenden en belanghebbenden bij de vracht.

De bijdrage van de lading gaat over de dragende waarde van de lading en dit is de gezonde waarde van de lading op de bestemming, verminderd met alle schades. Deze waarde moet vervolgens worden vermeerderd met de vergoeding voor de averij grosse-schade. De Average Adjuster zal van iedere ladingbelanghebbende een garantie voor de bijdrage in de averij grosse willen ontvangen. Dit wordt gevraagd in de vorm van een zogenaamde Average Garantie die de ladingbelanghebbende krijgt toegezonden. Beschikt de ladingbelanghebbende over een transportverzekering, dan zal de garantie door de betrokken verzekeraar worden ondertekend en zal deze verklaren garant te zullen staan voor de uiteindelijke bijdrage in de averij grosse. Voor de niet-verzekerde lading ligt dit anders, want deze eigenaren zullen uit eigen middelen een kasdeposito moeten stellen om uiteindelijk over de eigen lading te kunnen beschikken. Mocht deze garantie niet worden gesteld door de ladingeigenaar, dan zal de betreffende lading niet worden vrijgegeven.

Het is mij bekend dat er less-than-containerload ladingen aan boord zijn van de 'Ever Given' waarvan de ladingeigenaren hebben besloten geen transportverzekering af te sluiten, onder meer uit kostenoverwegingen. Goed is dus duurkoop in dit geval. Al met al zal de afwikkeling van deze averij grosse nog veel tijd gaan kosten, met de nodige gerechtelijke procedures.

Onderwater**INNOVATIE** Schepen hoeven voor onderzo**ROBIN VAN DEN BOVENKAMP**

De onderwaterdrone moet schade-inspecties bij schepen onder water makkelijker, goedkoper en sneller maken. Er hoeft geen duiker meer voor te water en een kostbare droogzetting is evenmin nodig.

De Deep Trekker, zoals de drone heet, weegt 25 kilo en is gekoppeld aan een driehonderd meter lange kabel. 'Maar die diepte halen wij niet hier in Nederland,' vertelt Pascal van Weelden van expertisebureau Prevent Survey, het bureau dat het apparaat inzet. De drone komt van een Canadese distributeur. 'Wij zijn het eerste expertisebureau in ons land dat de drone op deze manier gebruikt.'

Het Nederlandse inspectiebureau voert inspecties uit aan pontons, zeeschepen en binnenvaartschepen. 'Recent hebben wij bijvoorbeeld een ponton geïnspecteerd dat aan de grond was gelopen. Normaal leg je dan tienduizend euro neer om hem in een werf droog te zetten, maar wij gaan er even langs met de drone.' Met de drone kan worden onderzocht of er schade is en hoe groot die is. 'Daarna kan de scheepseigenaar beoordelen of het noodzakelijk is om alsnog naar de werf te gaan.' Drone-inspectie neemt anderhalf tot twee uur tijd in beslag.

Zo inspecteerde Prevent Survey onlangs een duwbak die flink vast was komen te zitten. De reparatiewerf waar de bak heen moest, wilde weten waar de schade precies zat, en de Deep Trekker kon dat snel laten zien. 'Zo wist de werf hoe moest worden gedokt om de reparatie efficiënt te laten verlopen.' De drone heeft een collectie lampen om ook in troebel water details te kunnen bekijken. In het meest troebele water vindt de bestuurder van de drone zijn weg, want de Deep Trekker



Pascal van Weelden en Denise Smit

beschikt ook over sonar. 'Ckelijk van de helderheid ka meter ver door troebel water den gekeken.'

Met een haak

Denise Smit van Prevent licht de werkwijze toe: 'Eeden de kabels aangelegd er zetten we de drone aan.' Ee



De 'game-controller' waarmee de onderwaterdrone wordt bestuurd.



De drone op batterij.