



Dames & heren,

Allereerst mijn dank voor de eervolle uitnodiging om in uw midden iets te mogen uitleggen, voor zover dat nog mogelijk zou zijn, over Averij Grosse. De afspraak was dat ik als lading expert het een en ander over AG aspecten van lading/ladingschades zou zeggen, terwijl mijn collega Maup Hoppzak dat over de casco aspecten zou doen.

Zoals u inmiddels gehoord en gezien hebt is Maup echter verhinderd door bezigheden buitenshuis/buitenlands, zodat ik zal proberen beide aspecten toe te lichten.

Voordat ik aanhaak op het zojuist gehoorde betoog van mijn geleerde vriend Hans P. Meyjes --trouwens wist u dat de letterlijke engelse vertaling van die kwalificatie, namelijk "**my learned friend**" als regel wordt gebruikt door 2 elkaar bekampende advocaten (de zogenoemde counsel) in Londense arbitragezaken?? ik ben verleden week nog urenlang gegrild door zo'n span van advocaten - een heel aparte ervaring-- maar voordat ik dus aanhaak op zijn betoog nog even het volgende wat mijn inziens in een iets breder kader van minstens even groot belang is als Averij Grosse.

In mijn ruim 30 jarige carrière als expert heb ik een groot aantal jaren op talloze zaken nauw samengewerkt met advocaten als Hans Meyjes. Dat waren vaak moeilijke en ondoorzichtige zaken die aanvankelijk onoplosbaar leken.

In al die zaken werd uiteindelijk echter toch altijd een bevredigende oplossing gevonden door een nauwe samenwerking inclusief de daarbij behorende informatiebronnen en tussentijdse overleggronden, tussen verzekeraars, makelaar, de advocaat, de expert en vanzelfsprekend de verzekerde. Een open en geregeld overleg tussen partijen leidt uiteindelijk haast altijd tot een oplossing die voor alle partijen acceptabel is.



Naast verschillende verzekeraars en makelaars heb ik in diverse Amsterdamse en ook Rotterdamse advocaten altijd partners gevonden die met mij en de andere partijen oplossingsgericht bezig waren.

Het moge duidelijk zijn dat ik dus oproep tot een zo open en intensief mogelijke samenwerking tussen de op een zaak betrokken partijen, waardoor de grootste kans op een goede oplossing/afwikkeling wordt verkregen en dat is toch ons gemeenschappelijke doel, nietwaar?

Nu dan meer in detail over Averij Grosse.

Allereerst echter weer een meer algemene opmerking:

Nog steeds en heel vaak wordt ik geconfronteerd met verzekerden en zelfs hun expediteurs/vervoerders die mij mededelen dat er in een bepaalde zaak Averij Grosse is verklaard en dat ze er daarom van uitgaan dat ze niets hoeven te doen wat ze bij een schadegeval zónder AG wel doen, namelijk de vervoerder aansprakelijk stellen en ook verder zoveel mogelijk schadebeperkend optreden. Met name doordat recentelijk meer en meer verzekerden en hun expediteurs e.d. door met name de containerbrand/ explosie schades aan boord van de containerschepen HANJIN PENNSYLVANIA en HYUNDAI FORTUNE met het fenomeen AG in contact zijn gekomen, wordt dit misverstand gelukkig wel minder, maar het is opmerkelijk hoeveel misverstanden en zelfs compleet verkeerde denkbeelden er nog steeds over Averij Grosse bestaan.

Waar ligt voor mij als ladingexpert het zwaartepunt van een AG/ladingschade?

Nou dat is niet al te ingewikkeld. In principe dien ik, zeker bij een verzekerd goed wat al op eindbestemming ligt, alle acties en onderzoeken te verrichten die ik normaal altijd doe. Ik moet dus als altijd aard, omvang en oorzaak van de schade vaststellen en als het even kan samen mét de expert voor vervoerders en/of de Averij Grosse gemeenschap.



Wat dat betreft is er dus weinig bijzonders aan. Door de op zich normale schadevaststelling en schadeomvang-overeenkomst wordt immers automatisch de restwaarde van het goed/van het product vastgesteld, welke waarde in de latere Averij Grosse afwikkeling dan een rol zal gaan spelen als de zogenaamde "dragende waarde".

Waar wij vroeger bij scheepsbranden ons nog dienden te bekommeren om een verdeling in Averij Particulier en Averij Grosse, de laatste onder te verdelen in rookschade en bluswaterschade, wordt onder de huidige omstandigheden alleen van ons verlangd dat wij, voor zover van toepassing, vaststellen of en zo ja er in welke mate sprake is geweest van schade door bluswater, want dat bluswatergedeelte van de schade is immers in Averij Grosse terug te vorderen.

Een iets meer gecompliceerd geval doet zich voor als een beschadigde zending of partij aan boord van een schip waarvan de eigenaren AG hebben verklaard, nog niet op eindbestemming/connossementsbestemming is aangekomen.

In zo'n geval zijn er in principe twee mogelijkheden:

1. De meest voor de hand liggende is dat vervoerders zelf voor doorvoer naar de B/L bestemming zorgen. --Net zoals dat pas is gebeurd met de HYUNDAI FORTUNE-- waar alle containers als gelost in Salah uiteindelijk door vervoerders zijn doorgebracht naar Rotterdam.
2. De andere mogelijkheid is dat vervoerders de reis op dat moment/in die plaats als beëindigd verklaren, in welk geval de verzekerde zelf voor doorvoer zal dienen te zorgen. De transportkosten van deze nieuwe deelreis dienen echter dan wel in mindering gebracht te worden op de op eindbestemming vastgestelde restwaarde.

Tot slot nog een opmerking over Averij Grosse en lading, alhoewel die opmerking in principe ook opgaat voor het casco.



Zoals al gesteld houden wij in elke zaak een onderzoek naar de oorzaak van de schade en/of de oorzaak voor het declareren van Averij Grosse door vervoerders. Alleen maar door zo'n onderzoek kan vastgesteld worden wat de daadwerkelijke schadeoorzaak aan het product of de partij is -wat nodig is om te beoordelen of die schade onder de polis gedekt is-.

De andere reden voor zo'n onderzoek is proberen na te gaan of een gedeclareerde Averij Grosse niet het gevolg is van een falen aan scheeps- of vervoerders' zijde (slecht of achterstallig onderhoud, onzeewaardig schip, e.d.). Mocht zoiets aan de hand zijn dan krijgt de benoemde advocaat munitie in handen om de Averij Grosse geheel of gedeeltelijk onderuit te halen.

Tenslotte nog een aspect wat niet direct met Averij Grosse te maken heeft maar wel vaak in dezelfde zaken naar voren komt, namelijk berging en de daarbij horende bergingsgarantie. Vaak houdt een Averij Grosse zaak in dat het schip door wat voor oorzaak dan ook door bergers uit de penarie moet worden gehaald (brand moet geblust worden, schip moet noodhaven worden binnengebracht, schip moet van een bank worden getrokken en noem maar op).

In die gevallen zal er naast de gebruikelijke AG documentatie ook een bergingsgarantie worden gevraagd.

Heden ten dage is het gebruik, zeker buiten Nederland en Duitsland, dat niet de vervoerder ten behoeve van alle ladingbelanghebbenden zo een bergingsgarantie verzorgt, maar dat de ladingbelanghebbenden zelf dan wel hun assuradeuren voor zo'n garantie zorgdragen.

In dat kader heb ik nog een aardig voorbeeld.

Een klein jaar geleden werd ik ingeroepen voor een schip wat in de Zee van Marmora kort na vertrek was scheefgefallen en door de kapitein, die bang was, overigens ten rechte, om om te slaan, aan de grond was gezet. Vanzelfsprekend werd onder die omstandigheden door eigenaren van het schip niet alleen AG verklaard maar werd (in samenwerking met hun cascoverzekeraars) een berger ingeschakeld.



In de Turkse wateren is dat altijd en verplicht een semi-overheidsachtige Turkse berger, die bovendien alleen maar werkt met de Turkse LOF, die op diverse kritieke punten nogal verschilt van de normale Lloyd's Open Form. Deze bergers slaagden erin, na een deel van de lading tijdelijk te hebben gelost, het schip weer vlot te krijgen, waarna de lading werd herladen en het schip weer veilig werd opgeleverd.

Onder dreiging van inbeslagname van schip en lading diende daarop haast onmiddellijk een bergingsvergoeding te worden betaald -IN CASH!!!- zoals dat daar in Turkije gebruikelijk is.

Ik heb daarop eerst met cascoverzekeraars overlegd wat een redelijke vergoeding zou mogen zijn, waarop wij de volgende dag samen met cascobelanghebbenden een bespreking belegd hebben met de berger. In die bespreking werd uiteindelijk een redelijke bergingsvergoeding overeengekomen, die in nader overleg weer werd gesplitst in een lading- en een casco gedeelte. Beide op zich substantiële bedragen zijn de volgende dag cash in een koffer bij bergers gedeponneerd.

Al met al wel weer een heel nieuwe en aparte ervaring.

Dat is het mooie in ons vak. We komen altijd wel weer wat nieuws tegen.

Zoals uit mijn Turkse voorbeeld al bleek, dienen ook eigenaren van het schip voor het geborgen casco zo'n bergingsgarantie te verzorgen dan wel hun aandeel in de bergingsvergoeding te voldoen.

Dit brengt mij automatisch op het casco-aspect van Averij Grosse. Net zoals bij lading dienen casco-experts de bijdragende waarde van het casco te bepalen, waarbij in principe dezelfde vuistregel geldt namelijk de waarde van het schip/het casco *nét vóór* het evenement op welke waarde dan de eventuele ontstane schade aan het casco in mindering dient te worden gebracht. Het zo verkregen bedrag is dan weer de bijdragende waarde in de AG afwikkeling.

Over de verschillende waardebepalingsmethodieken voorhanden, kan ik u niet nader informeren, maar wellicht zal Maup Hoppzak dat nog eens doen.



Wellicht ten overvloede vermeld ik nog even dat ook een Averij Grosse cascozaak een zo breed mogelijk oorzaakonderzoek dient in te houden om dezelfde redenen als hiervoor reeds genoemd.

Laat mij mijn korte betoog afsluiten met alweer een algemene opmerking:

Zoals de recente explosie en brand op het achterschip van de HYUNDAI FORTUNE ons leerde kan er door zo'n tot op heden nog steeds niet opgehelderd evenement -afgelopen week heb ik in dat verband een hele dag in Londen over de mogelijke oorzaak zitten brainstormen maar we zijn er niet uitgekomen- door zo'n evenement dus kan een gigantische schade ontstaan.

In dit verband is het overigens wel aardig om een tipje van de sluier op te lichten over de uitkomst van die bespreking in Londen.

Het onderzoek van de door ons ingeschakelde brandexpert wijst uit dat de ontploffing met daarna de brand op het achterschip (en de opbouw) praktisch zeker heeft plaatsgevonden in 3 bij elkaar gestuwde containers met vuurwerk afkomstig uit China.

De bij deze zendingen behorende vervoersdocumenten geven echter nauwelijks voldoende informatie om te kunnen beoordelen of, en zo ja waarom of waardoor een explosie kon ontstaan.

Bovendien, en dat is een meer algemeen probleem, is het maar de vraag of zulke informatie op het connossement en wellicht ook de factuur überhaupt wel correct is. Het zal niet de eerste keer zijn dat afladers, om kosten te besparen, hun lading verkeerd omschrijven niet alleen qua aantal en gewicht maar ook qua aard, gevarenklasse, e.d.

Marktinformatie spreekt met betrekking tot de HYUNDAI FORTUNE over een bedrag van wel 200 miljoen dollar aan ladingschade, welk bedrag zeer moeilijk of helemaal niet te verhalen zal zijn.

Daarnaast zijn nog eens duizenden ladingbelanghebbenden (met een gezonde container van het voorschip) zo'n grofweg 30 % van de CIF waarde van hun goederen kwijt aan AG en bergingsbijdragen, die in principe ook door hun assuradeuren wordt gedragen.



Nu was de HYUNDAI FORTUNE nog maar een relatief klein containerschip met een capaciteit van zo'n 5 á 6000 TEU.

Zoals u allemaal gelezen hebt varen er echter sinds kort schepen met een capaciteit van 12 á 13.000 TEU. Mocht daarmee wat gebeuren dan rijst de vraag of een en ander nog wel op de bestaande en hiervoor beschreven oude manier kan worden afgewikkeld.

Een artikel uit Lloyd's List van afgelopen woensdag, 20 september 2006 aan de hand van voordrachten bij de IUMI Conferentie in Tokio, geeft aan dat er stilaan bewegingen en ideeën in de markt ontstaan die stellen: *"we ought to be moving to a situation where each party pays its own loss. It would be so much more economical if we let the loss lie where it falls"*.

Ik denk niet dat Hans en ik nog mee zullen maken dat zo een nieuwe approach werkelijkheid zal worden, maar het geeft in ieder geval wel aan dat we in een (mogelijk snel?) veranderende wereld leven.

Ik dank u voor uw aandacht.

Rotterdam, 26 juni 2006.