

Als de nood het hoogst is...

Wanneer u aan boord van uw schip stapt, verwacht u uiteraard niet dat u zult stranden. Toch komt het met regelmaat voor dat schepen geborgen moet worden. Hoe werkt dat? Moet u als eigenaar van het geborgen vaartuig zelf het hulploon betalen? En welke rol kan een expert in zo'n situatie spelen? CED Watersport legt het ons uit.

Onder redactie van CED Watersport

Berging en hulploon

De algemeen gehanteerde definitie van een berging is: 'Berging is iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in bevaarbaar water of in welk ander vaarwater dan ook, in gevaar verkerend schip of andere zaak'. Als er sprake is van een berging van een vaartuig en een professionele hulpverlener biedt met succes zijn diensten aan dan heeft deze achteraf recht op een 'hulploon'. Daarvoor moet er wel een direct gevaar bestaan en moet de hulpverlening op basis van vrijwilligheid worden aangeboden. Dus geen contract vooraf.



Vaststellen hulploon

Over het vaststellen van de hoogte van hulplonen worden al eeuwenlang discussies en rechtszaken gevoerd. De wetten, regels, clausules en 'conditiën' zijn voor een jachteigenaar doorgaans niet te overzien en de hulplonen die worden geclaimd lijken soms onredelijk hoog. In veel gevallen wordt het hulploon afgewikkeld via de verzekeraar van het vaartuig en zal een schade-expert de onderhandelingen aangaan met de hulpverlener. Maar als er geen verzekering is afgesloten of als er geen polisdekking blijkt te zijn, zal de eigenaar van het geborgen vaartuig zelf voor het hulploon moeten opdraaien. Ook (juist) in die gevallen is het raadzaam een expert in te schakelen.

De criteria voor het bepalen van een hulploon worden omschreven in het Burgerlijk Wetboek, boek 8 artikel 563:

- De geredde waarde van het schip en de andere goederen;
- De vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu;
- De mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag;
- De aard en ernst van het gevaar;
- De vakkundigheid en inspanningen, betoond door de hulpverleners bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;
- De door de hulpverleners gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;
- Het risico van aansprakelijkheid en andere door de hulpverleners of hun uitrusting gelopen risico's;
- De snelheid van de verleende diensten;
- De beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor hulpverlening bestemde uitrusting;
- De staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners.

Deze criteria zijn gebaseerd op het Engelse 'Lloyd's Salvage Agreement', ook bekend als 'Lloyd's Open Form (L.O.F.)'. Een aantal randvoorwaarden zijn daarbij van toepassing, zoals:

- Alleen hulp met enig gunstig gevolg geeft recht op hulploon (no cure, no pay).
- De hulpverlener heeft 'retentie-recht' (in beslagname) tot het hulploon is afgewikkeld.
- Onder de geredde waarde wordt verstaan de waarde van het object ná de berging.
- Het hulploon mag de waarde van het geborgen vaartuig niet overtreffen.



Als partijen niet tot overeenkomst kunnen komen over de hoogte van het hulploon kan de Nederlandse rechter hierover uitspraak doen, gebruik makende van een deskundige. Als de berging onder de Lloyd's Open Form werd uitgevoerd wordt een vastgelopen geschil voorgelegd aan de arbitragecommissie in London die daarvoor goed opgeleide arbiters gebruikt.

Kortom; het vaststellen van een hulploon is een complexe klus die het best kan worden uitgevoerd door bergingsdeskundigen en/of schade-experts. Want als de nood het hoogst is, is een hulploonclaim nabij.

Meer weten voor de diensten van CED Watersport?

Kijk op www.ced-watersport.nl, bel CED Watersport op telefoonnummer + 31 (0)10 284 34 00 of stuur uw vraag per e-mail naar info@ced-watersport.nl. Wij helpen u graag verder!

