

Zeewaardig

Liber amicorum Herman Boonk

*Frank Smeele, Frank Stevens, Michiel van Leeuwen en
Willem Boonk (red.)*

Met bijdragen van:

Ernst Bik en Georg Jaburg

Martine Boonk

Willem Boonk

Maarten Claringbould

Jan Eckoldt

Marc Hendrikse

Jolien Kruit

Huibert Logmans

Marc van Maanen en Pippa Minke

Nick Margetson

Susan Niessen

Julian Oggel

Kirsten Redeker-Gieteling

Peter Santema

Frank Smeele

Michiel Spanjaart

Frank Stevens

Jan Teunissen

Dick Zwitser



UITGEVERIJ *Paris*

Zutphen 2025

Hulpverlening aan eigen zeeschip. Een Overzicht

Ernst Bik en Georg Jaburg*

1. Aanleiding

Dit Overzicht besteedt aandacht aan de Nederlandse zeerechtelijke regeling van hulpverlening aan het eigen zeeschip. Aan die keuze ligt geen academisch plan of iets anders diepzinnigs ten grondslag. Integendeel. Het is louter een gevolg van nieuwsgierigheid naar de vraag hoeveel van dit soort hulpverleningen in de afgelopen circa 100 jaar zijn voorgevallen. Er zijn namelijk geen publicaties bekend met daarin opgenomen overzichten van voorgekomen gevallen over ‘hulp aan eigen zeeschip’.

2. Wanneer spreek je over hulpverlening aan eigen schip?

Een voorbeeld is de zaak ‘Swallow’. Dat zeeschip lag in 1992 op de rede van La Guaira (Venezuela) ten anker. Plotseling ging een op het voordek geplaatste container geladen met uiterst giftig fluorwaterstof ‘blazen’. De kapitein en de hoofdwerktuigkundige namen zonder te talmen en met gevaar voor eigen leven de juiste maatregelen die succesvol waren voor het schip, haar opvarenden en aan de wal wonende mensen.¹ Het hulpverlening aan eigen zeeschip kan worden gezien als een variant op het klassieke hulpverlening aan schepen van derden. De categorie van: ‘sleepboot trekt succesvol zeeschip van het strand.’ Dat soort werk.

Na een schets van het huidige ‘hulpverleningsrecht’ inzake hulpverlening aan eigen zeeschip volgen gevonden samengevatte uitspraken met toevoegingen onzerzijds.

3. Hulploon als prikkel om hulp te verlenen

Als je, al dan niet na voorafgaande overeenkomst, een in gevaar verkerend zeeschip met succes hebt geholpen, omdat het op eigen kracht niet uit zijn ‘nautisch-technisch’ misère kon geraken, dan heb je als hulpverlener onder Nederlands recht in beginsel aanspraak op hulploon.

* Mr. E.A. Bik (1945) deed ongeveer 10 jaar dienst in verschillende rangen op zeeschepen van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en Shell Tankers. Na het behalen van de kapiteins-bevoegdheid voor de G.H.V. in 1973 was hij ruim 30 jaar advocaat te Rotterdam, laatstelijk verbonden aan het aldaar gevestigde kantoor Boonk Van Leeuwen. In die periode deed hij tevens, afgerond 15 jaar, (parttime) dienst als Tuchtrector Scheepvaart te Amsterdam bij het onderzoek- en tuchtcollege Raad voor de Scheepvaart (1909-2009) en aansluitend (vanaf 2010) bij zijn opvolger het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Mr. Georg Jaburg, Voorzitter regionale loodsenorganisatie, Nederlands Loodswezen regio Schelde- monden, Jaburg werkte op persoonlijke titel aan dit stuk mee.

1. Aldus de Raad voor de Scheepvaart in zijn uitspraak in 1993, nr. 14.

Vaak komen partijen na afloop van de dienstverlening er wel uit wat in hun zaak een redelijke vergoeding is. Als dat niet lukt, zal de rechter (of door partijen te benoemen arbiter(s)) in een procedure de omvang van het hulploon vaststellen. In het vonnis zal de rechter/arbiter toetsbaar rekening moeten houden met criteria als genoemd in het internationale Londense Hulpverleningsverdrag 1989. Die criteria staan vertaald in het Nederlands in Boek 8 BW in Titel 6; Ongevallen. Het is een niet-limitatieve, in willekeurige volgorde opgesomde, lijst met beoordelingscriteria die een rechter of een arbiter zal kunnen gebruiken om omvang van het hulploon vast te stellen op een voor partijen ‘na te rekenen’ manier. Bij die vaststelling dient te worden uitgegaan dat het hulploon mede tot doel heeft het hulpverleners op zee en in daarmee verbonden vaarwateren te stimuleren, althans die aan te moedigen. Dat element, aanmoediging, wordt nog wel eens ‘vergeten’ bij schikkingsonderhandelingen en in de motivering van de uitspraken gedaan op grond van het op 16 juli 1996 in werking getreden Verdrag.

4. Hulp aan eigen zeeschip

Dat recht op hulploon voor ‘hulp aan eigen zeeschip’ is te vinden in het Internationale Hulpverleningsverdrag dat in 1989 te Londen tot stand kwam, ter vervanging van het in 1910 te Brussel gesloten Verdrag inzake Hulp en Berging. In Boek 8 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek is de tekst van het maritieme Verdrag opgenomen. Er staat in artikel 8:568 lid 2 BW:

‘Opvarenden kunnen wegens hulp door hen verleend aan het schip, zich aan boord daarvan bevindende zaken of daarvan afkomstige driftige, aangespoelde of gezonken zaken, slechts recht op betaling hebben, wanneer door hen diensten zijn bewezen, waartoe zij redelijkerwijs niet gehouden zijn.’

Deze bepaling roept vragen op.

De eerste: wie vallen onder de groep opvarenden anno 2025? Dat zijn alle zich aan boord van een schip bevindende personen.² Je kan dan denken aan de kapitein, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen, de bootsman en zijn matrozen, de voorman en zijn olielieden, de hofmeester en overige leden van de civiele dienst, een (register)loods, passagiers en nog vele andere mensen, een en ander afhankelijk van het soort schip. Want een gewoon containerschip kent een geringer aantal opvarenden, 10 tot 25 mensen ruwweg gezegd, dan een varende booreiland op weg naar een boorlocatie of een zogenoemd ‘high density passenger ship’ met (thans) bijna 10.000 opvarenden aan boord.

De tweede: wat zijn die ‘bijzondere diensten’ bedoeld in artikel 8:568 lid 2 BW waartoe opvarenden redelijkerwijs niet zijn gehouden? Het Verdrag noch wet bevat een ‘lijst’ met door opvarenden te verlenen diensten die verder zouden gaan dan wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als een gebruikelijke uitvoering van een overeenkomst die zij sloten voordat het gevaar ontstond. Een (algemene) arbeidsovereenkomst voor de vaart ter zee bevat ook geen dergelijke ‘lijst’. De wet-

2. Dit staat in art. 8:5 BW.

telijke bepalingen welke van toepassing zijn tussen een (Nederlandse register)loods en het door hem of haar te beloodsen schip bevatten ook geen hulploonvordering uitsluitende bepaling. Er zijn wel voorbeelden te vinden in jurisprudentie die een beeld geven van wat in de praktijk onder dienstverlening kan worden verstaan, waartoe een zeeman, beter gezegd een opvarende, van het eigen schip in redelijkheid niet kan worden gehouden. Het is wel wat zoeken naar 'bijzondere diensten'. Ze liggen zeker niet voor het oprapen. Een enkele hebben wij laten liggen.

5. **Praktijkvoorbeelden van 'bijzondere diensten' verleend aan het eigen zeeschip**

5.1. **Rijndam – Vigilant**

Bemanning van het passagiersschip s.s. Rijndam (Holland Amerika Lijn – 1901 in dienst gesteld, soms Ryndam gespeld) redden in 1917 op de Noord-Atlantische oceaan onder zeer moeilijke omstandigheden bemanning van de in gevaar verkerende Amerikaanse zeesleepboot 'Vigilant'. Twee tochten maakten zij in een open (werk)boot, zes matrozen/roeiers en een stuurman, om de ene keer zes man en de tweede keer drie opvarenden van de sleepboot op te halen en naar het 'lij makende' passagiersschip te brengen en af te zetten. Drie opvarenden van de sleepboot weigerden hun schip te verlaten. Dat waren de tweede stuurman, een stoker en een olieman. Kennelijk waren zij van mening dat de sleepboot niet zou zinken en aangenomen mag worden dat de gezagvoerder van de sleepboot hen bevolen had het schip te verlaten. Dit trio slaagde erin de sleepboot veilig in een Britse haven te brengen. Door het 'Admiralty Division of the High Court' werd hen daarvoor een hulploon toegewezen van 5000 Engelse ponden, waarvan de helft voor de tweede stuurman. *Het Rotterdamsch Nieuwsblad* meldde op 17 maart 1917 dat, als vervolg op enkele maanden daarvoor door de redactie gemelde berichten over deze actie van de 'Rijndam', een bedrag van in totaal NLG 60.000 aan hulploon zou zijn toegevoegd.³

5.2. **Rietfontein – Nijkerk**

In 1928 verloor de Rietfontein op weg van Durban naar Kaapstad haar voortstuwingschroef. Het schip dreef door stroom en wind naar de ongeveer 10 mijl afstand aanwezige rotsachtige kust. Ankeren was niet mogelijk, te diep. Schip verlaten kon, maar langs de kust zouden de reddingboten zich door de woeste branding moeten werken. Kapseizen was het vooruitzicht alsmede ontmoetingen met in de Zeemansgids vermelde aanwezigheid van 'hongerige haaien'. Duidelijk was dat schip, lading en opvarenden in gevaar verkeerden. Het lukte met de Nijkerk van de V.N.S. draadloos contact op te nemen. Dat was met het op circa 160 zeemijl afstand varende dichtstbijzijnde schip. Die wendde haar steven om de Rietfontein te redden. Aangekomen bij de Rietfontein, die alsdan op slechts twee mijl afstand van de kust drijft, wordt er geprobeerd met behulp van een overboord gezet leeg vat met daaraan een lijn gekoppeld verbinding te maken met de Nijkerk. Dat mislukt; na

3. Zie T.J. Noordraven & S.P. de Boer, *Handboek der scheepvaartwetten, scheepvaartcontracten en scheepsadministratie*, zevende druk, 1939, p. 575.

een tweede mislukte poging besluit men de werkboot met vier matrozen en een stuurman als roerganger een lijn naar de Nijkerk over te roeien. Dat lukt. Niet lang daarna gaat de Rietfontein als sleepschip op weg naar Durban alwaar het schip werd afgeleverd aan havensleepboten.

De vraag of de Nijkerk recht had op hulploon was simpel met ja te beantwoorden. Er werd in arbitrage een hulploon toegekend van NLG 70.000. Over de vraag of de roeiers en stuurman recht hadden op hulploon voor de hulp door hen aan het eigen schip verleend is bekend dat de vierde stuurman een beloning kreeg van 100 gulden, dat stond toen gelijk aan een maand gage.⁴

5.3. San Demetrio

Begin november 1940 werd de met 'aviation fuel' geladen Britse motortanker San Demetrio, onderweg in konvooi varende via Halifax naar Engeland, door een groot Duits oorlogsschip, de Admiral Scheer, onder vuur genomen. Toen de kapitein zag dat de Duitser op zijn schip ingeschoten raakte, gaf hij zijn mensen opdracht het meteen te verlaten. Drie sloepen met daarover de hele bemanning verdeeld raakten veilig te water. Al snel raakten de reddingboten door wind en zee op enige afstand achter de tanker. Net op tijd want een paar minuten later werd hun schip geraakt en vloog in brand. Het weer verslechterde. Er stond een hoge zee, een koude sterke wind en zware deining. De sloepen raakten uit het zicht van elkaar. De volgende morgen vroeg doemde een schip op. Vreugde. Dit moest volgens tweede stuurman Arthur Godfrey Hawkins en hoofdwerktuigkundige Charles Pollard een van de 'zoekschepen' zijn van hun konvooi. Vol op de riemen roeiden zij richting het 'zoekschip'. Dichterbij gekomen zagen zij tot hun verbazing dat het 'zoekschip' het door hen verlaten schip was. Het brandde midscheeps en ook achterop. Het lag flink voorover getrimd. Wat te doen? De slechte weersomstandigheden maakten het onmogelijk om aan boord te komen. Besloten werd af te wachten hoe het weer zou verlopen. De volgende dag klaarde het op. Het sloeps-zeil werd gehesen en die middag waren Hawkins en de zijnen, zestien man in totaal, na twee nachten in een Noord-Atlantische storm in een open reddingboot te hebben doorgebracht weer aan boord van het ruim 140 meter lange in 1938 te water gelaten tankschip. Aan boord doofden zij de branden. Het lukte hen de 'port auxiliary steam boiler' weer zodanig aan de praat te krijgen dat pompen en generatoren weer konden worden gebruikt. Het nood stuurgerei werd hersteld en in gebruik genomen. Hoewel in het op de bak van het schip gelegen 'droge lading ruim' water stond, lukte het hen niettemin het schip beter te trimmen door lading met behulp van niveauverschillen in de ladingtanks over te laten lopen uit volle voortanks naar legere ladingtanks op het achterschip. Omdat het stuurhuis, inclusief de kaartenkamer, was verdwenen, verbrand, waren er geen zeekaarten, Nautical Almanac's alsmede navigatie-instrumenten beschikbaar, als bijvoorbeeld de tijdmetre, sextanten voor de astronomische navigatie (zon, maan en sterren) of peiltoestellen voor het bepalen van de kompasfout deviatie (met behulp van zon of sterren). Het op het 'schavotje' staande magnetisch standaardkompas evenals het een dek lager in het stuurhuis opgestelde magnetische stuurkompas waren ook verdwenen. Het mag-

4. Zie E.A. Bik & B. Jansen, *Varen bij de V.N.S.*, Amsterdam: Uitgeverij de Bataafsche Leeuw B.V. 2001, p. 78 tot en met p. 96.

netisch vloeistofkompasje van hun reddingboot kon ook niet meer voor de navigatie worden gebruikt.

De af en toe tussen de wolken zichtbare zon werd overdag als richting aangevend hulpmiddel gebruikt en 's nachts hielden zij de Poolster aan bakboord. Communicatie was onmogelijk. De draadloze Morseverbinding was kapot. Seinvlaggen, het Internationaal Seinboek, de Aldislamp, alles was verbrand. Op het staande werk van de accommodatie voorzijde midscheeps en van die van achterop verfdén zij met grote witte letters het Internationale Morse noodsein SOS. Niettemin slaagden zij erin de gehavende tanker, met alleen de 'Red Ensign' in top en in de kombuis 'cold snacks only' verkrijgbaar, beseffende permanente aanwezigheid van op jacht zijnde Duitse onderzeeërs, de Ierse kustwateren te bereiken. De gehele nacht werd het geheel onverlichte schip in een baai gaande gehouden. Ankers laten vallen kon, maar ophieuwen niet. De volgende morgen werd het gepraaid door een sleepboot en daarna door een Brits oorlogsschip. De sleepboot bood zijn diensten aan, maar de als 'acting captain' fungerende tweede stuurman Hawkings wees dat aanbod af als 'te duur'. Dat kleine stukje varen naar de ingang van de rivier Clyde zou hen wel lukken.

Kort na terugkomst in de UK werd de vordering inzake hulploon voorgelegd aan de Admiralty Division of the High Court. Dit college wees aan hulploon voor bijzondere diensten verleend door zestien bemanningsleden toe een totaalbedrag van 14.700 Engelse ponden.⁵ Bij de genoemde bedragen moet worden bedacht dat rond 1940 een woning voor ongeveer 1000 pond te verkrijgen was. Bij de bepaling van het hulploon ging de rechter uit van taxatiewaarden als voor lading en vrachtpenningen tezamen 60.000 pond en het, vrijwel nieuwe doch zwaar beschadigde, tankschip op 250.000 pond. Bij de beoordeling van de hoogte van in deze zaak toegewezen hulplonen moet ook worden bedacht dat de rechter de diensten verleend door de bemanning omschreef als 'one of our great English stories of the sea'.⁶

5.4. Albionic

De 'Albionic' was een stoomschip van ongeveer 2500 ton, een kleine 80 meter lang, voorzien van een Triple-expansiemachine van ongeveer 400 pk. Het was op weg van Cardiff naar Tunis met een lading kolen. Kort na vertrek in maart 1940 moest de marconist uit zijn kooi worden gehaald om een SOS-bericht uit te zenden. Dit omdat de machinekamer en de midscheeps, met inbegrip van het bootdek, in brand stonden. Veiligheidshalve werden de (houten) sloepen afgevierd tot vlak boven het wateroppervlak. Steekvlammen schoten door de machinekamer 'skylights' en reikten zelfs tot de bovenkant van de al wat uitzonderlijk hoge (grote trek) schoorsteen. De 'Albionic' bevond zich toen in het Kanaal van Bristol halverwege het eiland Lundy en Hartland Point. De triple expansie stoommachine stond nog steeds op volle kracht vooruit omdat het onmogelijk was geweest om de stoomtoevoer tijdig af te sluiten. De roerbediening was vastgelopen door de hitte. Het roer stond dus halfweg aan bakboord, ongeveer 30 graden, zodat de 'Albionic' op volle kracht in wijde, onregelmatig gevormde, cirkels rondvoer.

5. Voor de verdeling zie de verdeellijst op en.wikipedia.org/wiki/San_Demetrio_London.

6. Zie en.wikipedia.org/wiki/San_Demetrio_London.

Kort na het uitzenden van het SOS-noodsignaal verlieten de gezagvoerder en twaalf andere bemanningsleden het schip in twee reddingboten, zo leek het althans. Later werd duidelijk dat de kapitein geen opdracht gegeven had het schip te verlaten. Bij het in zijn boot stappen was één van de twee sloepstalieblokken tegen zijn hoofd geslagen. Die slag had hem zo verdoofd dat hij zich niet bewust was geweest van hetgeen daarna gebeurde. In ieder geval was hij niet in de boot gegaan met de bedoeling om het schip te verlaten. Maar tijdens zijn ‘verdoving’ braken de sloepen los van het schip en dreven weg.

Aan boord bleven de eerste en tweede stuurman, de hoofdwerktuigkundige, de marconist en acht andere bemanningsleden. Het weer op dat ogenblik was slecht. Er stond een sterke zuidelijke wind en een ruwe zee. De regen viel met bakken uit de lucht. Het schip rolde en stampte. Toen de ‘Albionic’ op één van haar onregelmatig gevormde cirkels dichtbij de reddingboot kwam waarin zich de gezagvoerder bevond, riep hij naar de achterblijvers om overboord te springen. Aan die uitnodiging voegde hij volledigheidshalve toe dat hij hen daarna zou proberen op te pikken. Intussen was de bemanning in het pikkedonker – de generator was uitgevallen – onder leiding van de eerste stuurman het vuur gaan bestrijden. Omdat geen van de pompen werkten, moest het bluswater met putsen uit zee worden geschept. De marconist zond nog een keer het SOS-sein uit. Ongeveer twee uur nadat de kapitein het schip verlaten had, stopte de stoommachine vanzelf. De stoom was op. Toen de ‘Albionic’ gevaarlijk dichtbij het eiland Lundy was gekomen, besloot de eerste stuurman het schip ten anker te brengen. Het lukte beide ankers te laten vallen. Aan de ankerkettingen werden boeien gezet. Dit om de ankers met hun kettin-gen weer terug te kunnen vinden en te bergen. Er stond een wind uit het zuidwesten, kracht 5 tot 6 Beaufort. De zee was ruw. Aan boord van de ‘Albionic’ kon zo nodig worden gestuurd, maar wel liefst drie man waren nodig om het stuurwiel te bedienen. Ondertussen kwam de reddingboot van ‘Clovelly’ ter plekke en bood de overgebleven bemanningsleden aan hen aan boord te nemen. De eerste stuurman zei tegen de bemanning dat iedereen die het schip wilde verlaten vrij was dit te doen, maar sprak tegelijkertijd ten aanzien van enkele bemanningsleden de wens uit om toch aan boord te blijven en te proberen het schip te redden. Men bleef aan boord. De reddingboot vertrok weer naar haar station. Nadat men het vuur voldoende onder controle had gekregen, werden er draadloos sleepboten besteld. Vervolgens ging men overwegend Manilla sleeptrossen klaarleggen en tuigde men het handstuurgerei op. Dit zware werk moest met de hand worden gedaan. Er was immers geen stoom beschikbaar. Rond de avondschemering arriveerden de bestelde sleepboten. Het was toen al te donker geworden om nog maar iets te doen. De boten bleven stand-by liggen. De bemanningsleden liepen de gehele nacht brandwacht. De sleeptrossen werden bij het krieken van de dag vastgemaakt. Het slepen van het dode schip begon. Diverse malen werd met behulp van de bemanningsleden van de ‘Albionic’ een nieuwe sleeptros vastgemaakt. Uiteindelijk maakte men een sleepboot achter vast om de drie roergangers te helpen. Vroeg in de morgen arriveerde de ‘Albionic’ veilig in Swansea. ‘Well done’, zal men hebben gezegd.

6. Hulp aan eigen zeeschip naar Engels recht

Kort na dit avontuur vorderden de aan boord gebleven zeelieden hulploon voor hun 'bijzondere diensten' die ertoe hadden bijgedragen dat schip en lading behouden bleven. Het 'Admiralty Court' besliste in juni 1941 kort gezegd dat de arbeids-overeenkomst van degenen die aan boord van de 'Albionic' waren gebleven, niet was ontbonden. Er was in dit geval geen sprake geweest van het abandonneren, het verlaten van het schip in opdracht van de gezagvoerder. Ook uit gedragingen van de kapitein kon volgens de 'Court' niet worden afgeleid dat hij hen opdracht gegeven had het schip te verlaten. Zelfs als aangenomen zou worden dat een dergelijke order door hem zou zijn gegeven, en degenen die aan boord waren gebleven niet aan die order hadden voldaan, was daarmee hun arbeidsovereenkomst niet opgehouden te bestaan. Ontbinding van de arbeidsovereenkomst van een zeeman kan namelijk naar Engels recht in deze omstandigheden alleen plaatsvinden als de gezagvoerder de betrokkene uit zijn verplichtingen voortvloeiende uit de arbeidsovereenkomst ontslaat óf door het te goeder trouw verlaten van het schip in opdracht van de kapitein óf door vijandelijke verovering van het schip. Dat er weinig ruimte is bij uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor de onder het Engelse recht varende zeeman voor het verrichten van zeer bijzondere diensten of het verkrijgen van een extra beloning, blijkt wel uit het hieronder volgend citaat dat is gebaseerd op Engelse jurisprudentie, van de afgelopen ruim 150 jaar:

'... A claim on the part of the officers and crew to be permitted to assume the character of salvors in respect of services to their own vessel, or the lives or property on board of her, is always very strictly scrutinized. To make the distress of their ship an avenue to reward beyond their wages might be to tempt some seamen to negligence and to unfaithfulness in the discharge of their contractual duty. More fundamentally, when danger arises a seaman is already bound by his contract to render assistance to overcome the danger. He not only undertakes to perform his duties in favourable weather. He is to be taken as having pledged his last ounce of strength for better or for worse. Thus, in cases of shipwreck, he must remain as long as possible and exert himself to save as much of the ship and cargo as he can: in shipwreck, the contract continues to lie as long as a plank can be saved and it is immaterial that the crew contribute as much a, or even more than, volunteer salvors to the safety of the vessel. ...'

Kortom, de aan boord van de 'Albionic' gebleven mensen konden aan de hand van de feiten en rechtsbeginselen niet worden aangemerkt als 'vrijwilligers', ondanks het feit dat de rechters de door hen verleende diensten als 'very gallant' and 'very efficient' hadden aangemerkt. Het jaar daarop werd deze beslissing in hoger beroep bekrachtigd.⁷

7. Zie *Kennedy's Law of Salvage* (1985), 193 en 195.

7. Hulp aan eigen zeeschip naar Nederlands recht

7.1. Swallow

De kapitein en hoofdwerktuigkundige hebben wel zeer bijzondere diensten verricht die toekenning van hulploon rechtvaardigden dan wel een extra beloning ex artikel 448, Boek 2, Titel 4. Van de schepeling van het Wetboek van Koophandel, nu artikel 7:711 BW (voor diensten verleend aan eigen schip) is het voorval aan boord van het Nederlandse motorschip 'Swallow'. Dat schip lag in 1992 ten anker op de rede van La Guaira (Venezuela) toen volslagen onverwachts een op het voorschip aan dek gestuwde tankcontainer geladen met uiterst giftig fluorwaterstof ging lekken, of eigenlijk: blazen. De Raad voor de Scheepvaart (een Onderzoeks- en Tuchtcollege van 1909-2009 gevestigd te Amsterdam) overwoog onder meer dat nadat het ontsnappende gas werd geconstateerd onmiddellijk alle noodzakelijke maatregelen op zeer goede wijze werden getroffen en dat de kapitein en de bemanning daarvoor een compliment verdienden. Ook merkte dit College op dat door het aan boord blijven van de kapitein en de hoofdwerktuigkundige de schade relatief tot een minimum beperkt is gebleven en dat door hun gedrag er ook geen gevaar is ontstaan voor de inwoners van de havenplaats La Guaira. Een kwalificatie die zich voor wat betreft het schip civielrechtelijk in hulpverlening vertaalt of extra beloning. Aan kapitein en hoofdwerktuigkundige is een geldbedrag ter beschikking gesteld. Het was in deze kwestie niet nodig in een procedure aanspraak te maken op hulploon of op een extra beloning. Wel zullen zij daarna gemerkt hebben dat de fiscus ook graag wilde delen in deze geldelijke blijf van waardering voor hun moedige gedrag. Hulploon of een extra beloning voor diensten bewezen aan eigen schip, opvarenden en lading, al dan niet in rechte afgedwongen, voor de fiscus maakt het allemaal niet uit. In beide gevallen zou (anno 1992) het 'normale' tarief voor bijzondere beloningen van toepassing zijn. Bij onderhandelingen is het zaak het eventueel afrekenen bij de belastingdienst niet te vergeten en een belasting-vrije som te bedingen. En niet vergeten dat een hulploolvordering na ommekomst van twee jaar verjaart als partijen niet tijdig een duidelijke verlenging van die termijn afspreken!

8. Het Engelse systeem vergeleken met het Nederlandse

Legt men het feitencomplex in de 'Swallow' naast de Engelse regeling, dan volgt daaruit dat de beide heren onder dat rechtsstelsel zeker geen recht op hulploon of extra beloning zouden hebben gehad. Het Engelse systeem geeft slechts in zeer uitzonderlijke omstandigheden vergeleken met het Nederlandse recht de bemanningsleden van het eigen schip uitzicht op het succesvol vorderen van hulploon. Dit demonstreert het belang van het toepasselijke recht. Een voorstel om een dergelijke kwestie aan de hand van het Engelse recht te laten beoordelen kan – van een opvarenden standpunt uit gezien – onvoordelig zijn.

Dan zijn we aangekomen bij het weergeven van jurisprudentie over hulpverlening van loodsen aan het 'eigen' zeeschip. We beginnen met een overzicht in Lloyd's Law Reports gevonden uitspraken.

8.1. Hudson Light

Voorbeeld van een zaak die naar Engels recht een succesvol beroep op hulploon tot gevolg had is die van het Britse motorschip Hudson Light. De Hudson Light lag bij *Gravesend Reach* in de winter van 1968 op de rivier de Thames ten anker. Toen het bijna 6.000 GRT metende met kolen beladen vrachtschip op de sterke ebstroom van haar anker sloeg en vervolgens aan de grond liep probeerde het tevergeefs op eigen kracht los te komen. Dat lukte niet, ook niet toen men een poging waagde met maar liefst vijf aan het schip vastgemaakte sleepboten. Vervolgens werd gevraagd een loods aan boord te sturen. Die kwam meteen en nam onmiddellijk de leiding bij het vlot trekken van het schip. Uiteindelijk werd het schip door de vijf aanwezige sleepboten onder leiding van deze ‘Trinity House Pilot’ veilig vlot getrokken. De loods werd voor het feit dat hij met succes het in gevaar verkerende schip onder zijn leiding weer vlot had gekregen beloond met een hulploon van 325 Engelse ponden. De rechter liet zich tijdens de behandeling van de zaak, ingediend door loods Michael Thomas in privé tegen onder meer de eigenaar van het zeeschip, ter zitting adviseren door een ervaren koopvaardijkapitein, Elder Brother van ‘Trinity House’, als ‘nautical advisor/nautical assessor’. De geredde waarde van het schip werd geschat op 585.000 Engelse ponden. De rechter overwoog nog dat het toegekende hulploon niet zo zeer gekoppeld dient te worden aan het bedrag van de geredde waarde omdat er geen sprake was van een gevaar van een totaal verlies, zodat er aandacht zou moeten zijn voor het principe ‘....that meritorious salvage services should receive an encouraging award’.⁸

8.2. Helenius & Motagua

Deze twee, tijdens een zware storm in de dokken van Sheernes (1982), op drift geraakte schepen werden uiteindelijk door koelbloedig optreden van twee ‘Trinity House Pilots’ (en met assistentie van snel toegesnelde sleepboten) in veiligheid gebracht op de Medway rivier. De Helenius; een zogenaamde ‘car carrier’ was door zijn ongewone en hoge opbouw uiterst windgevoelig en daarom extra kwetsbaar tijdens marginale weersomstandigheden. Zo ook tijdens de zware storm die destijds over de Thames raasde. De Helenius raakte op drift omdat de trossen het schip, ten gevolge van de steeds verder oplopende winddruk op de hoge opbouw, niet meer langszij de kade konden houden. Vervolgens raakte het driftende schip de vlakbij afgemeerde Motagua met als gevolg dat dit schip ook van zijn trossen sloeg. Beide schepen schoven vervolgens langs de kade en kwamen tegen een steeds verder gevaarlijk overhellende dokkraan tijdelijk tot stilstand. De in de haast toegesnelde Trinity House Pilots wisten uiteindelijk met behulp van vijf sleepboten beide schepen naar een veilige plek te brengen op de Medway rivier. Beide loodsen kregen uiteindelijk door de *Admiralty Court’s Queens Bench* een hulploon van respectievelijk 1000 en 400 pond toegewezen. Ook hier was sprake van een ‘encouraging award’. De rechter overwoog: ‘In attempting to assess what is a proper salvage reward for services such as this I must do my best to encourage men to act with enterprise in difficult conditions, and yet not to penalize the parties to whom they render services.’⁹

8. Zie de uitspraak, *Lloyd’s Law Reports*, 186, *Hudson Light* (1970) 1, p. 169, linkerkolom, onder.

9. Zie de uitspraak, *Lloyd’s Law Reports*, *The Helenius and Montagua* (1982) 2, p. 265, linkerkolom, midden.

Dan volgt nog een samenvatting van een Amerikaanse uitspraak over een loods en hulpverlening aan het eigen zeeschip.

8.3. **Federico ‘C’**

In de morgen van 8 december 1973 liep in dichte mist het cruiseschip ss Federico C aan de grond op een rif even ten noorden van Port Everglades Channel. Bij de optrekkende mist bevond het schip zich ruim in zicht van de stranden van Ft Lauderdale en de daar in overdaad aanwezige hotels aan de kust van Florida. Pogingen van kapitein en bemanning om het schip op eigen kracht weer los te krijgen waren onsuccesvol. De inmiddels aan boord gekomen loods ‘Capt. W.E. Jackson’ concludeerde dat zijn diensten als loods niet direct gevraagd waren maar dat zijn ervaring als ‘berger’ wellicht wel van pas kon komen. In de daaropvolgende dagen gaf hij (met uitdrukkelijke instemming van de kapitein van de Federico C) leiding aan de bergingsoperatie. Uiteindelijk kwam het schip bij hoog water met behulp van sleepboten en uitgevaren ankers weer vlot. Capt. W.E. Jackson nam daarna zijn rol als loods weer op zich en meerde het schip uiteindelijk veilig af in de haven van Port Everglades. Tijdens de bergingsoperatie had de eigenaar van de aanwezige sleepboten ‘Murphy Pacific’ geprobeerd een bergingscontract te sluiten op basis van Lloyd’s Open Form. Later verklaarde deze berger dat het in de lijn der verwachting lag om uiteindelijk 100.000 USD aan premie op te strijken. Uiteindelijk werd er overeengekomen dat er ‘assistentie’ werd verleend tegen een ‘fixed price’ van 6000 USD. Capt. W.E. Jackson koos voor zijn bergingsloon een pragmatische oplossing. Hij kwam met de cruiseфирма overeen dat hij ‘enkele cruises’ zou mogen maken. Uiteindelijk maakte hij twaalf cruises, geheel bekostigd door Costa cruises. Waarschijnlijk had hij de smaak van het cruisen goed te pakken gekregen want hij verzocht om zijn bergingsloon om te zetten in een ‘lifetime cruise privilege’. Dit werd de reder iets te gortig en er volgde uiteindelijk een rechtszaak voor het bevoegde Amerikaanse District Court in Florida. De rechter oordeelde dat: hoewel er geen schriftelijke overeenkomst kon worden overhandigd waarin was opgenomen dat de loods recht had op hulploon, er wel sprake was van een recht op vergoeding. Uiteindelijk werd het initiële bedrag van 100.000 USD welke was aangevoerd door Murphy Pacific verminderd met de materieel- en personeelskosten die een berger in tegenstelling tot Capt. W.E. Jackson moet maken. Vervolgens werden hier de reeds genoten cruisedagen – 76 dagen à raison van 150 USD per dag – ook nog in mindering gebracht. Uiteindelijk restte loods (en berger) Jackson nog een bedrag van 55.000 USD; al met al geen slechte beloning naast de reeds genoten cruises.¹⁰

Als afsluiting van dit Overzicht van hulpverlening van opvarenden aan het eigen zeeschip nog Nederlandse jurisprudentie over hulpverlening aan het eigen zeeschip, maar nu ook toegespitst op hulpverlening van een Nederlandse loods aan het door hem of haar, al dan niet op afstand (L.O.A.), be- of geloodste eigen schip.

10. Zie de uitspraak, *US District Court for the Southern District of Florida* – 490 F. Supp. 393 (S.D. Fla. 1980) May 29, 1980.

9. Hulp door een Nederlandse loods aan het eigen zeeschip

In Nederland zijn er in de recente geschiedenis geen directe voorbeelden te vinden waarbij een registerloods als opvarende zodanige inspanningen verrichtte met uiteindelijk een recht op hulploon tot gevolg. Dat wil uiteraard niet zeggen dat er geen registerloodsen zijn geweest die naast hun reguliere ‘loodsen’-werk aanzienlijke inspanningen hebben verricht om een in noodsituatie verkerend schip in veiligheid te brengen. Denk hierbij aan motorstoringen of zogenaamde ‘black-outs’ waarbij de voortstuwing en elektriciteitsvoorziening ineens geheel wegvalt en een schip plotseling een speelbal wordt van wind en getij. Het tijdig en vaak nog met de laatste restjes voortstuwend vermogen bereiken van een veilige (nood)ankerplaats kan onder bijzondere omstandigheden een gerechtvaardigd beroep op hulploon tot gevolg hebben.

In de literatuur wordt er in ieder geval in het verleden wel melding van gemaakt. Voorbeeld hiervan is artikel 34 lid 2 van het Algemeen Loodsreglement¹¹ waar staat:

‘De voor bewijzen van buitengewone hulp verschuldigde belooning wordt zooveel doenlijk in der minne tusschen partijen geregeld door tusschenkomst van den directeur en overigens hieromtrent, zoomede ten aanzien van zeedriften of verlaten gevonden schepen, gehandeld naar de bepalingen van het Wetboek van Koophandel.’

Of het dienstreglement Loodswezen uit 1951 waarin staat:

‘Het is aan personeel verboden ter beloning van verleende hulp enige overeenkomst te maken of belofte te eisen. Een in strijd met dit verbod gemaakte overeenkomst of gegeven belofte zal geen geval van waarde zijn. En verder; Van de beloning geniet het daarbij betrokken loodspersoneel 75 procent, welke onder hen verdeeld worden naar door Onze Minister vastgestelde of vast te stellen regelen; de overige 25 procent worden als vergoeding voor het gebruik van ’s rijks materieel in de schatkist gestort.’

Een latere versie (1957) van het Algemeen Loodsreglement stelt in artikel 37:

‘Indien een schip gedurende de loodsreis aan de grond geraakt en door hulp van anderen weder vlot gebracht wordt en voor die hulp een beloning wordt toegekend, mag de loods, die het schip beloodst heeft, onder geen voorwendsel in dat hulploon delen.’

Beide artikelen uit de oude versies van het Algemeen Reglement op de loodsdienst beschrijven de dunne lijn waar de loods over loopt (vaart) als het gaat om hulpverlening aan het eigen schip.

11. T.J. Noordraven & S.P. de Boer, *Handboek der scheepvaartwetten, scheepvaartcontracten en scheepsadministratie*, zevende druk, 1939, p. 584.

Wat daar ook van zij, die dunne lijn waar de loods over loopt (vaart) geldt ook in het geval dat een loods ‘in het kader van het loodsen op afstand’, afgekort L.O.A. adviezen kan geven. Adviezen die zo bijzonder van aard kunnen zijn en vervolgens bijdragen tot behoud van het in gevaar verkerende schip, dat zij onder de termen van hulpverlening vallen en als een recht op hulploon gevende activiteit kunnen worden aangemerkt. Er zijn enkele gevallen bekend uit Engelse jurisprudentie van voor de Tweede Wereldoorlog die mutatis mutandis op hedendaagse elektronisch beheerste L.O.A. situaties zouden passen. En men moet zich bedenken dat de wettelijke omschrijving niet met zich brengt dat de hulpverlening vanaf het water of vanaf een salvage vessel moet gebeuren.

10. Slotopmerkingen

Hoe strikt al rond 1850 geformuleerde uitgangspunten op zee – geen hoop op terugkeer, te goeder trouw, schade, de zeeman niet als een spreekwoordelijke kat op het spek binden – in het Engelse rechtstelsel worden gehanteerd, blijkt uit de zaak ‘Albionic’, naar Nederlands recht zou aan de aan boord van dit schip achtergebleven bemanning zeker een hulploon zijn toegekend.

Het Overzicht bevestigt het belang van de regel dat ‘The important thing when your going to do something brave is to have someone on hand to witness it.’, niet alleen van grote waarde is voor beroepsmilitairen *die nood* hebben aan een inhoudelijke onderscheiding voor wat betreft door hen op het ‘battlefield in action’ getoonde moed, onverschrokkenheid en dergelijke, maar dat die regel van even zo groot belang is voor een opvarende die een hulploonvordering wenst in *te gaan* stellen voor zijn of haar diensten verleend aan het eigen zeeschip onder Nederlands (dan wel Engels) zeerecht.¹²

12. Zie Michael Howard, geciteerd in het voorwoord van het door L. Wagenaar en P. Steur geschreven boek *De laatste ridders*, Den Haag: Sdu 1991. In de (koopvaardij)context van heden kan naast het nut van getuigen van vlees en bloed ook worden betrokken informatie afkomstig van bronnen als AIS, GPS, VDR en ‘Walradarsystemen’. Kortom, het bewijzen van het recht op hulploon in ‘modern times’ is daardoor een stuk eenvoudiger geworden en ondersteunt de in het internationale verdrag van Londen 1989 neergelegde gedachte dat hulpverlening ‘aangemoedigd’ dient te worden.