Hulpverlening aan een binnenschip en inzonderheid de vaststelling van het bedrag van het hulploon.

1. Op 12 maart 2012 is het ms Tramontanein eigendom van Wijnhoff e.a. BV en geladen met 476 ton zwavelzuur op de Schelde onderweg van Auby (Frankrijk) naar Ruisbroek*.* Op ca. 200 m boven de bocht van Uitbergen loopt het schip vast op een zandbank, dit nadat het aldaar het ms Reynolds (met als naakte rompbevrachter de NV Fluviant) had gekruist. Het baggerschip Noord West van de NV De Brandt bood onmiddellijk hulp en slaagt erin ms Tramontane vlot te trekken. NV De Brandt vordert een hulploon van 51.000 €, zijnde 15% van de waarde van de geredde goederen, bedrag dat door Wijnhoff wordt afgewezen als overdreven gelet op de omstandigheden van de hulpverlening. Wijnhoff biedt aan een “schadeloosstelling” van 1000 € te betalen. Dit aanbod wordt door NV De Brandt geweigerd met handhaving van de oorspronkelijke vordering waarna deze overgaat tot dagvaarding van Wijnhoff. Deze laatste gaat vervolgens over tot dagvaarding in tussenkomst en vrijwaring lastens de NV Fluviant. In eerste aanleg wordt Wijnhoff veroordeeld om aan de NV De Brandt een bedrag te betalen van 7.000 € en wordt de vrijwaringsvordering lastens NV Fluviant niet gegrond verklaard. In hoger beroep handhaaft NV De Brandt zijn oorspronkelijke vordering tot betaling van 51.000 € als hulploon ( en Wijnhoff zijn vrijwaringsvordering). Uiteindelijk kent het hof van beroep een bedrag van 25.500 € toe als hulploon en wordt voor de rest het vonnis in eerste aanleg bevestigd.
2. Hulpverlening wordt in de Belgische rechtsorde geregeld door de bepalingen van art. 257-265 Zeewet. Deze bepalingen zijn “van overeenkomstige toepassing”op binnenschepen (art. 278 Zeewet). Evenwel valt sinds de inwerkingtreding in België op 30 juni 2005 van het Internationaal verdrag van Londen van 28 april 1989 inzake hulpverlening deze materie in de eerste plaats onder de bepalingen van dit verdrag (Salvage verdrag). Ingeval van strijdigheid met de toepasselijke bepalingen van de Zeewet zal het Salvage verdrag voorgaan (Overzicht van rechtspraak (1976-2012); Vervoersrecht: De overeenkomst van hulpverlening door E. Somers, *TPR* 2013, 2324). Aangezien België geen voorbehoud heeft gemaakt voor de toepassing van het Salvage verdrag op binnenschepen, zullen de verdragsbepalingen ook van toepassing zijn indien de hulpverlening een binnenschip betreft. In essentie is het maritieme hulpverleningsrecht grotendeels gericht op het verkrijgen van een hulploon naar aanleiding van iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak (art.1,lit.a Salvage verdrag).
3. In de praktijk zal in het overgrote deel van de gevallen van hulpverlening het bedrag van het hulploon worden vastgesteld na afloop van de hulpverlening aan de hand van een overeenkomst, zoals bijv. de Lloyd’s Open Form (LOF 2000 of andere; algemeen zie: T. Redding, *Best Endeavours. Inside the World of Marine Salvage*, 2004). Betwistingen worden standaard verwezen naar arbitrage regelingen. Het is bijgevolg geenszins verwonderlijk dat Belgische rechters zelden worden geroepen om zich uit te spreken over hulpverleningen en in het bijzonder over het vaststellen van het bedrag van het hulploon. Zo worden tijdens de periode van 1913 tot 2005 slechts 35 gevallen gerapporteerd waar een Belgische rechter het hulploon heeft vastgesteld (A. Kegels, Hulpverlening, in I. De Weerdt (ed.) *Grondbeginselen van Belgisch en Europees zeerecht*, Antwerpen, ETL, 2008, 158-165). In Nederland wordt ten andere ook veeleer beperkt beroep gedaan op de rechter (43 zaken over een periode van 1980 tot 2000; zie A.A. van Angeren, Waarde bij hulploon; de vereisten en factoren bij het bepalen van het hulploon in het zeerecht, *TVR* 2002, 111-117).
4. In het licht van deze beperkte toevlucht tot de rechter is het bovenvermelde bestreden vonnis en het arrest inzake het ms Tramontane een welgekomen afwisseling, weze het voornamelijk doordat de Belgische rechter in deze zaak wel degelijk wordt ingeschakeld. Bij gebreke aan een overeenkomst tussen de betrokken partijen bleven hen ten andere weinig andere mogelijkheden ter beschikking te staan. Los van een aantal procestechnische aspecten betreft deze zaak in wezen een betwisting tussen een hulpverlener (NV De Brandt) en de Nederlandse eigenaar (Wijnhoff ) van een hulpbehoevend schip waarbij deze laatste vrijwaring zoekt bij een derde (naakte romp bevrachter NV Fluviant) die bij het incident was betrokken. De eigenaar van het hulpbehoevende schip ms Tramontane stelt dat niet werd voldaan aan alle voorwaarden om van hulpverlening recht gevend op een hulploon te kunnen spreken en meent daarenboven dat het gevorderde hulploon overdreven is.
5. De kernaspecten van deze zaak focussen op de vraag of er sprake is van hulpverlening in de zin van de Zeewet en het Salvage verdrag welke recht geeft op hulploon enerzijds en het bepalen van het bedrag van het hulploon anderzijds. De rechters in eerste aanleg en in hoger beroep toetsen de vraagstelling aan de basisgegevens van het maritieme hulpverleningsrecht van toepassing in de Belgische rechtsorde. Vier voorwaarden moeten worden vervuld opdat er sprake zou zijn van het toekennen van een hulploon in geval van hulpverlening. Iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak, valt onder het begrip hulpverlening zoals bepaald in het Salvage verdrag (art. 1, lit. a). De eerste voorwaarde vereist bijgevolg dat het schip zich in gevaar bevindt en op het punt staat een ernstig verlies te lijden. Er is sprake van gevaar wanneer een toestand bestaat van dreigend verlies, althans van een ernstig nadeel, waaruit het schip zich niet door eigen kracht, dus niet zonder hulp van derden kan redden. In Nederland werd door de Hoge Raad geoordeeld dat er ook gevaar kan zijn wanneer het schip zich in een situatie bevindt waaruit schade zou kunnen voortvloeien, zonder dat sprake is van een ernstig nadeel (Hoge Raad (Ned.) 2 oktober 1998, *Schip en* Schade 2000, 1 – Sioux). In oudere Belgische rechtspraak werd nogal gemakkelijk ervan uitgegaan dat een schip dat zich in problemen bevindt, niet noodzakelijk in gevaar verkeert en er bijgevolg geen hulploon moet worden betaald maar bijv. een sleepvergoeding (zie: Overzicht van rechtspraak (1976-2012); Vervoersrecht: De overeenkomst van hulpverlening door E. Somers, *TPR* 2013,2330-2331).

Een tweede voorwaarde is dat de hulpverlening een nuttig resultaat moet hebben opgeleverd (art. 12 Salvage verdrag). Dit is het beginsel van de “no cure, no pay” en impliceert dat geen hulploon verschuldigd is wanneer de hulpverlening zonder gunstig resultaat is gebleven. Specifiek met het oog op de bescherming van het mariene leefmilieu kan hiervan worden afgeweken. Zo wordt in de LOF overeenkomsten bepaald dat werkzaamheden zonder nuttig resultaat die verband houden met de bescherming van het leefmilieu, eventueel wel recht geven op een bijzondere vergoeding (het zgn. “safety net”). Desgevallend kan ook het inroepen van de SCOPIC clausule in de LOF de hulpverlener de garantie bieden dat zijn inspanningen niet zonder vergoeding blijven. Art. 14 Salvage verdrag voorziet eveneens de toekenning van een “bijzondere vergoeding” aan de hulpverlener in het geval van bedreiging met milieuschade in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden en zijn acties om de schade te keren niet tot een gunstig resultaat hebben geleid.

Een derde voorwaarde voor het toekennen van hulploon is het ontbreken van een voorafgaand contractueel verband tussen hulpverlener en hulpbehoevend schip. Deze voorwaarde geldt in het bijzonder in het geval van sleepovereenkomsten. Het slepende schip (sleepboot of andere) heeft enkel recht op hulploon wanneer het uitzonderlijke diensten heeft verricht die niet kaderen in de uitvoering van de oorspronkelijke sleepovereenkomst (art. 259 Zeewet; zie algemeen verder: Overzicht van rechtspraak (1976-2012); Vervoersrecht: De overeenkomst van hulpverlening door E. Somers, *TPR* 2013, 2332-2333).

Hoewel Wijnhoff in zijn oorspronkelijke communicatie met de hulpverlener NV De Brandt erkende dat deze hulp heeft verleend om het ms Tramontane terug vlot te trekken, wordt voor de rechter in eerste aanleg zowel als in beroep betwist dat er sprake is van hulpverlening welke recht geeft op hulploon. Het is precies wegens de vermeende miskenning van de derde voorwaarde, in casu het ontbreken van een voorafgaand contractueel verband tussen de hulpverlener en de vermeende opdrachtgever, dat wordt betwist dat hulploon verschuldigd is. Wijnhoff stelt inderdaad dat er geen vrijwillige hulpverlening heeft plaatsgevonden aangezien de hulpverlener is opgetreden binnen een bestaande contractuele verhouding tussen hemzelf (de hulpverlener) en de vermeende opdrachtgever, in casu Waterwegen en Zeekanaal NV. De rechter in eerste aanleg stelt nogal laconiek – maar wel terecht- dat de beslissing van Waterwegen en Zeekanaal NV om het baggerschip Noord West ter plaatse te sturen ten einde ms Tramontane uit zijn benarde positie te bevrijden, niet aan de hulpverlener kan worden tegengeworpen om de toekenning van een hulploon uit te sluiten. De rechter in hoger beroep gaat hierop dieper in. Deze stelt – opnieuw terecht – dat “ De enkele vaststelling dat tussen NV DE BRANDT en Waterwegen en Zeekanaal een contractuele verhouding bestond voor het uitbaggeren van waterwegen …” , niet impliceert dat de vraag om hulpverlening “ zonder meer en noodzakelijk binnen de voormelde contractuele context” kan worden geplaatst. Uit de feiten blijkt dat de vraag tot tussenkomst ten andere van een ander binnenschip is uitgegaan. Het Hof verduidelijkt: “De vereiste dat de hulp vrijwillig of onverplicht moet zijn verleend, houdt enkel in dat er geen voorafgaande overeenkomst tussen de hulpverlener en het schip of een wettelijke verplichting tot hulpverlening mag voorhanden zijn. De door Wijnhoff BV ingeroepen contractuele verhouding tussen NV DE BRANDT en Waterwegen en Zeekanaal volstaat dan ook niet om aan de hier ter discussie staande hulpverlening haar vrijwillig karakter te ontnemen. De hulpverlening vond immers plaats zonder dat daar een wettelijke verplichting tot hulpverlening of een voorafgaandelijke overeenkomst met het schip aan ten grondslag lag.”

Een vierde en laatste voorwaarde voor het toekennen van hulploon bestaat erin dat er geen redelijk verzet mag zijn van het hulpbehoevende schip tegen de hulpverlening (art. 258 Zeewet; art. 19 Salvage verdrag ). Klaarblijkelijk heeft deze vereiste in het verleden geen problemen opgeleverd gezien het ontbreken van enige rechtspraak hierover sinds 1936 (Overzicht van rechtspraak (1976-2012); Vervoersrecht: De overeenkomst van hulpverlening door E. Somers, *TPR* 2013,2333). Ook in deze zaak is er duidelijk geen verzet geweest vanwege de schipper van ms Tramontane.

Aangezien de hulpverlening van de Noord West ten behoeve van ms Tramontane volkomen beantwoordt aan de vier voorwaarden van het maritieme hulpverleningsrecht, bestaat er geen twijfel dat de hulpverlener, i.e. NV De Brandt recht heeft op hulploon. Dan blijft nog enkel de vraag wat het bedrag van het hulploon dan wel moet zijn.

1. In essentie behoort de bepaling van het bedrag van het hulploon aan de betrokken partijen, zijnde de hulpverlener en de hulpbehoevende. Deze kunnen in een overeenkomst het bedrag vaststellen in onderling overleg. De basis hiervan kan een of ander standaardcontract zijn ( zoals de LOF overeenkomsten) of een specifieke hulpverleningsovereenkomst. In geval de partijen niet tot een akkoord kunnen komen over het bedrag van het hulploon, zal beroep worden gedaan op een derde: een rechter of een scheidsrechter. In de internationale praktijk zal het meestendeels een scheidsrechter of een bemiddelaar zijn die uiteindelijk de knoop zal doorhakken.
2. Binnen de Belgische rechtsorde wordt de vaststelling van het bedrag van het hulploon gedaan aan de hand van de criteria voorzien in art. 263 Zeewet en/of art. 13 Salvage verdrag. De criteria van art. 263 Zeewet focussen in eerste instantie o.m. op het bereikte resultaat, de door de hulpverlener geleverde inspanningen en het door hem ingezette materiaal en het gevaar waaraan het hulpbehoevende schip alsmede de hulpverlener werd bloot gesteld. Slechts in tweede instantie zal worden rekening gehouden met de waarde van de geredde zaken. Op grond van de overweging dat hulploon mede dient tot aanmoediging van de hulpverlener, zal het Salvage verdrag op de eerste plaats verwijzen naar de waarde van het schip en de geredde goederen. Art. 13 Salvage verdrag somt daarnaast de andere elementen op waarmee rekening moet worden gehouden (o.m. de vakkundigheid en de inspanningen van de hulpverlener, de mate van de verkregen uitslag, de aard en de ernst van het gevaar, de gebruikte tijd, de gemaakte kosten, het risico van aansprakelijkheid, de snelheid van de verleende diensten, enz.). Al deze verschillende elementen worden in de voorliggende zaak door de rechters, zowel in eerste aanleg als in hoger beroep, aan de feitelijke omstandigheden van de hulpverlening aan het ms Tramontane, getoetst. Uitgaande van een waarde van de geredde goederen bepaald op ca 340.000 €, besluit de eerste rechter tot het toekennen van een bedrag van 7.000 € als hulploon zonder een verhouding met het bedrag van de geredde waarde te specificeren. Deze toch wat behoudsgezinde waardering wordt terecht in hoger beroep aangepast, rekening houdend met gangbare percentages in de Nederlandse rechtspraak en arbitrale sententies. Het oorspronkelijke door de hulpverlener gevorderde bedrag van 51.000 €, zijnde 15% van de geredde waarde, wordt, rekening houdende met al de aspecten van de hulpverlening in functie van de criteria van art.13 Salvage verdrag, gehalveerd en op het gemiddelde gezet van de supra vermelde Nederlandse percentages en aldus bepaald op 25.500 €. Dit lijkt een volstrekt aanvaardbare bepaling van het hulploon op grond van een duidelijke toetsing van de voorliggende feiten aan de juridisch vastgelegde criteria.
3. Rest nog even aandacht te schenken aan de afwijzing van de vrijwaringsvordering lastens NV Fluviant wegens een vermeende fout van het schip ms Reynolds. In wezen betreft het een betwisting tussen de eigenaar van ms Tramontane (Wijnhoff ) en de naakte rompbevrachter van ms Reynolds (NV Fluviant) omtrent de vraag welke van beide schepen voorrang had bij het doorvaren van de bocht van Uitbergen. Daarover stelt het Algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van 24 september 2006: "op een vaarweg waar stroom loopt moet een voor stroom varend schip de weg vervolgen en moet een tegen stroom varend schip de weg vrijlaten. " Het probleem was dat Wijnhoff van mening was dat ms Tramontane op dat ogenblik – op het einde van de vloed - het met de stroom mee varende schip was. Gelet op de feitelijke omstandigheden zoals aangetoond door de verklaringen van de betrokken schippers en de geraadpleegde deskundige, bleek dit evenwel niet het geval te zijn. Het was integendeel ms Reynolds die nog “het puntje van het tij” mee had en dus voorrang had ten aanzien van ms Tramontane. Het komt een beetje vreemd voor dat Wijnhoff deze feitelijke omstandigheden niet op een correcte manier heeft ingeschat en mordicus voorhield dat ms Reynolds een fout had begaan, quod non. De rechter heeft hier dan ook terecht weinig moeite mee om duidelijkheid te brengen en de vrijwaringsvordering af te wijzen.
4. Hoewel deze zaak in wezen weinig nieuws brengt omtrent de algemene thematiek van het maritieme hulpverleningsrecht is het een mooie illustratie van de correcte toepassing van de juridische criteria die daaromtrent in de Zeewet en het Salvage verdrag worden vastgelegd. Het loutere gegeven dat een Belgische rechter zich uitspreekt over de voorwaarden waaraan hulpverlening moet beantwoorden opdat er recht zou zijn op hulploon, alsmede de feitelijke vaststelling van het bedrag van het hulploon, is op zich al voldoende opmerkenswaardig.

Em. Prof.dr. E. Somers