

De Noord Nederlandsche P&I Club, de eerste jaren

De redersaansprakelijkheidsverzekeringen zijn ontstaan in Engeland. Daar werden de eerste onderlinge verzekeringsclubs opgericht in de achttiende eeuw. Zij verzekerden scheepscasco's. In de loop van de negentiende eeuw werden de schepen groter, technisch beter uitgerust en duurder. De waarde van de ladingen volgde deze trend. De omvang van de aansprakelijkheid van de Engelse reders nam daardoor toe. Toch bepaalde de wetgever dat de reders zich alleen konden verzekeren voor een waarde die nooit hoger was dan de waarde van hun schip. Bovendien lag er een rechterlijke uitspraak uit 1836 die cascoverzekeringen verbood om aansprakelijkheid wegens aanvaringsschade te dekken. De aansprakelijkheid van de reders liep nog verder op toen zij niet alleen aansprakelijk werden voor claims van nabestaanden van door hun schuld omgekomen passagiers, maar ook voor letsel van werknemers en schade aan havenwerken. Uit de nood die deze regelgeving bij de reders teweegbracht, ontstond een nieuwe verzekeringsvorm, de protectieclub.

Aanvankelijk dekten de protectieclubs alleen de aansprakelijkheid voor dodelijke ongelukken en letsel aan boord, en voor aanvaringsrisico's die niet door de gebruikelijke verzekeringen werden gedekt. In 1870 kwam hierin verandering. Er deden zich enkele ongelukken voor waarbij door fouten van de kapitein of de bemanning de lading verloren ging. Deze schades waren niet gedekt in de cognossementen. Dit leidde ertoe dat dekking voor de ladingaansprakelijkheid (*indemnity*) alsnog aan de verzekering van de protectieclubs werd toegevoegd.

Als een van de eerste verzekerde de West of England ook de aansprakelijkheidsrisico's voor reders van buitenlandse schepen, waaronder Nederlandse. Zolang Nederland geen eigen P&I Club had, was de Nederlandse handelsvloot aangewezen op de buitenlandse verzekeraars.

De oprichting van de NNPC

De NNPC werd opgericht op 18 januari 1937. De initiatiefnemers Willem Schuitema, Jacob Kunst en Ebbe Hijlkema waren daarover al in het najaar van 1936 besprekingen begonnen. De eerste (en enige) Nederlandse P&I Club kreeg de naam Noord Nederlandsche Protectieclub. Deze P&I Club stelde zich ten doel de aansprakelijkheidsrisico's te verzekeren die reders lopen bij de exploitatie van hun schepen. Aanvankelijk richtte de initiatiefnemers van de NNPC zich op de kustvaarders uit hun eigen Groningse omgeving die bij de Engelse P&I Clubs verzekerd waren.

In 1937 wist de organisatie in oprichting al meteen 23 collega's warm te maken om zich aan te sluiten. Tijdens de eerste algemene ledenvergadering waren niet alleen deze leden aanwezig, maar ook een aantal andere belangstellenden. De vergadering besloot een premiekorting te geven aan reders die al in Engeland verzekerd waren en die de overstap naar de NNPC wilden wagen. Zij konden hun lopende verzekering afkopen. Dit leidde ertoe dat alle aanwezigen die bij een Engelse P&I Club zaten zich nog tijdens de vergadering inschreven.

De NNPC werd opgericht als een onderlinge verzekerings- of waarborgmaatschappij. De leden van deze vereniging waren hoofdelijk aansprakelijk voor het betalen van de uitkeringen bij schade. In de eerste jaren stortten de leden jaarlijks *f* 25,- in de kas, vermeerderd met een bedrag afhankelijk van de inhoud van het schip, destijds *f* 0,20 per ton. Als lokkertje betaalden de reders die zich eerder al in Engeland verzekerd hadden respectievelijk *f* 15,- en *f* 0,15. Bleek aan het einde van een boekjaar dat er onvoldoende geld in kas was om alle schadegevallen af te handelen, dan moesten de leden bijbetalen, naar rato van het tonnage van hun schip of schepen. En bleef er geld over, dan werd dat toegevoegd aan de algemene reserve om eventuele tegenvallers in de toekomst te kunnen opvangen.

De eerste jaren waren voor de leden natuurlijk spannend. Het bestuur besliste over de binnenkomende zaken. Als er te veel schades waren, zouden de leden moeten bijbetalen. Om dit risico te beperken werd er een maximumschade-uitkering vastgesteld. In de beginjaren vergoedde de NNPC per schadegeval niet meer dan *f* 6.000,-. In de praktijk bleek het allemaal nogal mee te vallen. De jaarrekening over 1938 laat zien dat er aan premies *f* 4.873,50 was betaald, terwijl de kosten *f* 2.493,- bedroegen, waarvan *f* 132,97 aan proceskosten opging. Ook toen al behoorde de juridische afwikkeling van schadeclaims tot de activiteiten van de NNPC. In het eerste volledige boekjaar kon al met al dus de helft van de premie-inkomsten in het reservefonds worden gestort.

Tijdens de ledenvergadering van 1938 werd het reglement definitief vastgesteld. De belangrijkste verzekerde risico's waren:

- vorderingen van derden bij schades aan de lading ten gevolge van vervoer, verscheping, lossen en afleveren;
- het aandeel van het schip en de lading in averij-grosse, en bergloon waar dit niet elders verhaalbaar was;
- opgelegde boetes van hogerhand, buitengewone onkosten bij besmettelijke ziekten, schipbreuk en andere buitengewone omstandigheden;

- alle andere vorderingen van derden, het voeren van arbitrages en procedures, en het verlenen van rechtsbijstand in en buiten rechte.

Er was een eigen risico van *f* 50,- plus *f* 0,20 per ton.

Zo kreeg de NNPC een reglement dat strookte met de in de P&I-wereld geldende dekkingen. Expliciet uitgesloten waren molestrisico's die opgelopen werden door zonder speciale toestemming van het bestuur reizen te ondernemen naar (burger)oorlogvoerende landen. En verder werd uitgesloten dat leden hun rechten aan time charterers konden overdragen.

De eerste jaren

Geleidelijk bouwde de NNPC in binnen- en buitenland een juridisch netwerk op. In overleg met de juristen die van dit netwerk deel uitmaakten werden de schadeclaims afgehandeld. Als het tot processen kwam, stonden deze juristen de NNPC meestal terzijde. Teneinde de leden te informeren werden de voorkomende zaken in de jaarverslagen besproken.

De eerste zaak van de jonge verzekeraar betrof het m.s. Oosterschelde van J. Kramer. Het schip was '...bevracht van Bremen naar Königsberg voor een lading hout, doch toen het schip laadklaar werd gemeld, weigerde de bevrachter het schip te beladen en wenschte de charter te annuleren, hoewel geen cancelling datum in de charter was opgenomen. Door ons werd als schadevergoeding volgens de Deutsche wet de halve vracht, n.l. R.M. 1050,- gevorderd. Op onze brieven werd door de fa. Krages & Kriete in Königsberg, de bevrachters van deze lading, niet geantwoord, waarna aan een rechtskundige te Bremen opdracht werd gegeven, doch wij ontvingen tevens de mededeeling dat, mocht de zaak gewonnen worden, het geld in Duitschland op Sparkonto geplaatst zou worden. Dit beteekende, dat wij het geld nooit zouden kunnen ontvangen, weshalve de kwestie met bevrachters in de minne werd geschikt voor R.M. 560,-'.

Verder speelden er dat eerste jaar enkele zaken van ondergewicht, dat wil zeggen dat er minder gewicht van een bulklading werd afgeleverd dan volgens het cognossement had moeten. Hierover voerde de NNPC met de bevrachters en eventuele andere betrokkenen correspondentie. Deze zaken konden allemaal bevredigend worden afgesloten: de reders werden alsnog betaald. Andere onderwerpen waarmee de NNPC in het eerste jaar van zijn bestaan te maken kreeg waren: een kwestie over wie liggeld moest betalen als gevolg van het te laat laden, een schade aan een dekkleed bij het lossen door de grijper en een zaak met een tekort aan een houtlading na een aanvaring met een Duitse torpedoboot. Het totaal aantal zaken dat eerste jaar bedroeg elf.

In 1938 waren dat er al 42. Dit jaar ging het om liggeldzaken, tekort aan lading en beschadiging van de lading, aanvaringen, inhouden van de vracht, time-charterzaken, vervuilde lading, schadevordering wegens onrechtmatig beslag, een geschil over de bevoorrading en nog enkele andere losse kwesties.

In 1939 werd voor het eerst tijdens de ledenvergadering een oproep gedaan aan de kapiteins om toch vooral de lading goed te controleren bij het laden en het lossen, zodat er verhaal mogelijk was als er achteraf tekorten werden geclaimd. Uit de jaarcijfers blijkt overigens dat de kosten dit jaar f 6633,22 bedroegen, waaronder f 1907,66 aan lopende schades. De reserves van de NNPC beliepen intussen ruim f 30.000,-.

De oorlogsjaren

In de dertiger jaren pakten zich donkere wolken boven Europa samen. Hitler was in Duitsland sinds 1933 aan de macht en voerde een steeds expansievere politiek ten opzichte van zijn buurlanden. In maart 1939 werd Tsjechië geannexeerd. In september van dat jaar viel Duitsland Polen binnen en in november Finland. Daarmee ontstond grote onrust in het Oostzeegebied, een belangrijke bestemming voor veel NNPC-leden. Dit leidde ertoe dat in datzelfde jaar een aantal charters wegens de oorlogshandelingen werd geannuleerd. De geschillen die daardoor ontstonden, wist de NNPC ten gunste van de reders op te lossen. In mei 1940 werd Nederland bezet door het Duitse leger. Dat had grote gevolgen voor de Groningse kustvaartvloot. Bij het uitbreken van de oorlog telde de Nederlandse kustvaart 506 schepen, waarvan er maar liefst 357 thuishoorden in de provincie Groningen.

Een deel van deze kustvaarders hielp bij de evacuatie van de geallieerden uit Duinkerken en bleef vervolgens in Engeland. Sommigen van hen bleven vervolgens hetzelfde doen als voor de oorlog, maar dan in time charter voor Engelse cargadoors en uitsluitend gericht op de Engelse kust. Een aantal van deze schepen hielp gedurende de oorlogsjaren de Britse marine. Zo werden Nederlandse coasters in juni 1944 ingezet bij de landing in Normandië, waar ze vanwege hun geringe diepgang goede diensten bewezen. Alles bij elkaar namen zo'n veertig Nederlandse coasters aan de verschillende geallieerde operaties deel.

Een ander deel van de kustvaartvloot was tijdens de Duitse inval in Nederland en kon niet meer weggelopen. Van deze schepen werd een deel door de bezettingsmacht gevorderd. Deze schepen deden grotendeels dienst voor de vrachtvaart in de Oostzee. Sommige werden door de Duitse marine gebruikt. Enkele coasters werden in de Zwarte Zee ingezet als bevoorradingsschepen voor de invasiemacht in Rusland. Niet-gevorderde schepen voeren vanuit Delfzijl met hout uit Finland en Zweden en met steenkool, grind en zand op Duitsland

en de grote steden in het westen van Nederland. Omdat Rotterdam op 14 mei 1940 door het Duitse bombardement gedeeltelijk was vernietigd, groeide Delfzijl uit tot de belangrijkste Nederlandse haven in bezet Nederland.

Toch werd er ook vanuit Delfzijl verzet gepleegd. Zo organiseerde de verzetsgroep 't Zwaantje via de Zweedse route een belangrijke vluchtlijn voor Engelandvaarders, totdat deze verzetsgroep in 1943 werd verraden. Deze verzetsgroep werd geleid door de huisarts en reder Allard Oosterhuis.

Vanzelfsprekend hadden het uitbreken van de oorlog en de bezetting van Nederland ook voor de NNPC grote gevolgen. Begin 1940 telde de NNPC 80 leden. Van hen waren er in 1944 nog 67 over.

In 1940 werden er door de leden bij de NNPC 40 zaken ingebracht, waarvan 5 zaken over inbeslagname en vordering van schepen door de bezettingsmacht. In 1941 kwamen er nog 25 nieuwe zaken binnen. Van deze zaken gingen er 9 over schepen die door de Duitsers gevorderd waren, waarbij de betaling van de eigenaar via de NNPC verliep. In 1942 werd er geen melding meer gemaakt van nieuwe zaken, zodat het bestuur zich uitsluitend bezighield met de afhandeling van lopende zaken, voor zover dit in de gegeven omstandigheden mogelijk was. Het verslag over 1943 was het laatste dat tijdens de bezettingsjaren werd uitgebracht. Ook dit jaar kwamen er geen nieuwe zaken binnen. De meeste lopende zaken gingen over onderhandelingen met de bezetters.

De oorlogsomstandigheden hadden ook hun weerslag op de NNPC als organisatie. In 1940 en 1941 verschenen de jaarverslagen nog in gedrukte vorm, daarna werd volstaan met getypte verslagen. Van de twee eerste bezettingsjaren zijn er geen verslagen van ledenvergaderingen bewaard gebleven. Of er vergaderd is, valt niet te zeggen. Weliswaar werden vergaderingen van meer dan twintig personen vanaf juni 1940 bemoeilijkt, maar ze waren niet verboden. Wellicht wilde het bestuur problemen vermijden door geen ledenvergaderingen uit te schrijven. In 1943 werd er wel weer een ledenvergadering uitgeschreven, omdat er in de reglementen veranderingen nodig waren om te voorkomen dat de NNPC ten onder zou gaan. Er vond opnieuw een jaarvergadering plaats in januari 1944. Daarop kwamen 39 leden af. Het belangrijkste onderwerp was het voorstel om lid te worden van de Arbitrage Vereniging Scheepvaart. Het voorstel werd met grote meerderheid van stemmen aangenomen. Hierna vonden er tot de bevrijding geen ledenvergaderingen meer plaats.

Het bestuur vergaderde in deze jaren nog wel, hoewel van de bestuursvergaderingen pas vanaf 1944 notulen bewaard zijn gebleven. Uit deze notulen blijkt na dat men vooral in afwachting

was om weer echt aan de slag te gaan. En tot het zover was, probeerde het bestuur de NNPC zo goed en zo kwaad als dat ging door de bezettingsjaren heen te loodsen.