

LOBBY VOOR NEDERLANDS
ZEEVERVOERSRECHT

Brittania rules the waves

Hoewel Rotterdam de grootste haven van Europa heeft, voert in de maritieme wereld Engels recht de boventoon. Ook Nederlandse reders en transporteurs laten hun geschillen niet zelden beslechten in het neutrale Londen. "Wij willen Londen niets afpakken, maar onze eigen Elgin Marbles terug."

door **Lex van Almelo**

Het is helder weer tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam. Het uitzicht vanaf de zeventiende verdieping van het Havengebouw op de Kop van Zuid reikt dan ook ver. Met wat goede wil is aan de horizon een streepje Tweede Maasvlakte te zien. Met deze uitbreiding wordt de Rotterdamse haven, nu al de grootste van Europa, twintig procent groter. Frans van Keulen, PR-man van het Rotterdamse Havenbedrijf, spreekt een internationaal gezelschap van rechtenstudenten toe. "Er komen nu 35.000 zeeschepen en 150.000 binnenvaartschepen per jaar in de Rotterdamse haven. Jaarlijks wordt 430 miljoen ton goederen overgeslagen. Rotterdam is de grootste haven buiten Azië. Wij concurreren vooral met andere Europese havens. Op de Maasvlakte ligt een olietanker binnen een uur aan de kade. In Hamburg duurt dat zes uur. Vanuit de Rotterdamse haven is het achterland heel goed te bereiken per spoor, over de weg en over het water. De Rijn loopt tot aan Bazel toe."

De energie van de Rotterdamse haven lijkt vat te krijgen op sommige rechtenstudenten. De bedoeling van de presentaties boven in het Havengebouw is dat de studenten gaan kiezen voor het vak *commercial and maritime law*, zodat de 'natte praktijk' in het rechtsbedrijf verzekerd blijft van jonge aanwas.

We ontmoeten twee advocaten en een student-stagiaire, die zo kort in de natte praktijk werken dat zij nog nat achter de oren zijn. Rens Deutekom werkt bij Van Harmelen Beijneveld Van Houten en is bezig met het oprichten van de Vereniging van Vervoerrecht Studenten. "Ik kom van kinds af aan in Rotterdam en was al vroeg onder de indruk van de bedrijvigheid en de haven. Dat wilde ik verbinden met het recht." Christopher van Wulften Palthe, student-stagiaire bij Kneppelhou & Korthals: "Mijn vader was vroeger stuurman. Ik ben enthousiast gemaakt door de colleges van Richard Zwitter tijdens de master *commercial law*. Ik heb op diens aanraden het boek *Van haven en handel* gelezen, een studieboek over handelsverkeersrecht."

Daphne Smaling werkt bij de Rotterdamse vestiging van Banning: "Mijn opa en oma wonen in Hoogvliet. Ik raakte onder de indruk van de grote opslag tanks bij Pernis. In de Verenigde Staten heb ik olie- en gasrecht en *international sales* gestudeerd en op de Erasmus Universiteit onder meer *maritime casualties*."

Er zijn in Nederland 32 advocatenkantoren met een natte praktijk. Het merendeel zit in Rotterdam. De kantoren zouden veel meer werk hebben als reders en transporteurs hun ruzies niet standaard in Londen zouden uitvechten. ▶

Emergency app

In de zeventiende en achttiende eeuw vochten de Nederlanders en Engelsen vier zeeoorlogen uit. “Handelsconflicten en de hegemonie ter zee vormden de inzet van deze oorlogen. Zo gaf de Nederlandse suprematie in Oost-Indië veelvuldig aanleiding tot onvrede. Ook de Nederlandse haringvisserij in Britse kustwateren viel niet in goede aarde”, lezen we op www.geheugenvannederland.nl.

Na vier zeeoorlogen volgden de Britten de Nederlanders op als heersers van de wereldzeeën. Nadien stortte ook het Britse koloniale rijk ineen. Maar *Brittannia rules* nog altijd de financiële en zakelijke *waves*. Vrijwel alle scheepvaartverzekeraars zitten in Londen. Ook de maritieme rechtspraak is geconcentreerd in Londen. Negen van de tien juridische geschillen worden in Londen beslecht door arbiters van de London Maritime Arbitrators Association (LMAA). De rechters van het Admiralty Court verwijzen alle zaken eerst door naar mediators. En dat zijn arbiters van de LMAA. “Onmiddellijke toegang tot HFW’s Admiralty team. Waar ter wereld U ook bent, U bent verzekerd van onmiddellijke steun bij een scheepvaartincident.” Met deze veelbelovende tekst lanceerde Holman Fenwick Willan afgelopen september zijn *Admiralty Emergency Response App*. De maritieme praktijk van het advocatenkantoor staat hoog in de Legal Top 500. De app is ontworpen om de maritieme bedrijfstak in staat te stellen “snel te reageren bij ongevallen wanneer en waar ze zich ook voordoen”.

Als *Mr.* een melding wil doen, bepaalt de app onze locatie. Dat blijkt een adres anderhalve kilometer verderop. Maar met zo’n foutenmarge zal een schip van enige omvang op open water wel te vinden zijn. De app werkt verder als een telefoongidsje met de cv’s van de advocaten in Londen, Parijs, Piraeus, Dubai, Hongkong, Shanghai, Singapore, Melbourne en Sydney. Een kantoor in Rotterdam ontbreekt.

Casualty chasing

Taco van der Valk, advocaat bij AKD, arbiter en plaatsvervangend-raadsheer: “De app tekent de gehaaidheid van Engelse advocaten. Hun service is goed. Ze zijn de hele week 24 uur per dag bereikbaar. Net als wij trouwens.”

Engelse advocaten deinzen er naar verluidd niet voor terug per helikopter naar een cliënt in juridische nood te vliegen. Maar op *Mr.*’s herhaald verzoek om terug te bellen, reageert HFW’s Admiralty team niet. (Hoewel het natuurlijk niet uitgesloten is dat de helikopter anderhalve kilometer verderop is geland...)

Voor de omzet is *casualty chasing* niet allesbepalend. Slechts een deel van het werk komt voort uit aanvaringen en ongelukken. In veel gevallen spreken reders, verladers en be-

vrachters op voorhand af waar zij hun eventuele geschillen laten beslechten, door een forum- en rechtskeuze op te nemen in hun contracten. “Voor veel partijen is Londen daarbij de norm,” zegt Johan de Haan, jurist bij de Noord-Nederlandse P&I Club, een onderlinge P&I-verzekeraar voor de internationale scheepvaart (P&I staat voor Protection & Indemnity). “De Engelse dominantie is van historische en praktische aard. Tot het begin van de vorige eeuw was het merendeel van de wereldvloot in Engelse handen. Engelse reders bepaalden dan ook vaak waar juridische geschillen werden uitgevochten. In die periode waren er nog geen internationale afspraken of verdragen waar partijen zich op konden beroepen. De praktische reden om voor Londen te kiezen is

“VOOR VEEL PARTIJEN IS

LONDEN DE NORM”

de zekerheid die het Engelse rechtssysteem biedt aan partijen in het internationale transport. Vooral vanwege de uitgebreide jurisprudentie op het gebied van maritieme rechtspraak, die teruggaat op de traditie van een aantal eeuwen, en het gebruik van het Engels als internationale handelstaal.”

Londen, tenzij

De Haan: “Een voorbeeld: als een Nederlandse reder en een Braziliaanse bevrachter een contract sluiten, kunnen zij natuurlijk afspreken om geschillen te laten beslechten in Nederland of Brazilië. Maar in dat geval speelt een van de partijen een thuiswedstrijd. En soms is het een jurisdictie met weinig maritieme kennis en met een lastige taal. Het Engelse systeem is voor beide partijen neutraal met een sterke maritieme traditie. Ook Nederlandse contractspartijen kiezen lang niet altijd voor de Nederlandse jurisdictie. Dezelfde overwegingen gelden voor financiers en verzekeraars.

In veel standaardcontracten wordt gekozen voor Engels recht en een Engels forum. In dat van de invloedrijke internationale redersvereniging BIMCO bijvoorbeeld. In dit soort contracten moet je er bewust voor kiezen om ander recht toepasselijk te laten zijn.”

Op haar website heeft BIMCO een rijtje hyperlinks naar alternatieve arbitragecentra in China, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Nederland, Singapore, Zweden en de Verenigde Staten. Maar in de tekst daarboven geeft de vereniging aan dat de arbitrageclausules in die centra niet formeel zijn goedgekeurd of aanbevolen door BIMCO, maar alleen ter beschikking worden gesteld aan leden om ▶

hun business te faciliteren. BIMCO-leden zullen dus niet zo gauw uitwijken naar een andere plaats dan Londen. Te meer omdat bij contractonderhandelingen commerciële overwegingen de doorslag geven. Een reder of transporteur zal niet snel een punt maken van de jurisdictiekeuze. En zo drijven ruim negen van de tien juridische kwesties vanzelf onder de Tower Bridge door the City binnen.

Volgens Grant Hunter van BIMCO kiest de redersvereniging voor Londen vanwege de taal, de traditie en expertise: “Commerciële overeenkomsten in verschillende talen opmaken kan vaak leiden tot interpretatieverschillen en inconsistenties. Daarom publiceren wij onze standaardcontracten in één taal: het Engels. Dat is nu eenmaal de algemeen erkende internationale taal van vervoerders en het ziet er niet naar uit dat dat in de nabije toekomst verandert.”

De keuze van BIMCO voor Londen is verder ingegeven door de “rijkdom aan ervaring, kennis en expertise” van Engelse arbiters die met Engels recht werken. Bovendien stuurt de International Group of P&I Clubs in Londen daar ook op aan als zij BIMCO voorzetten geeft voor standaardcontracten en -clausules. De standaardkeuze voor ‘Londen, tenzij’ is bedoeld om bij geschillen “een tweede discussie over de jurisdictie te vermijden” als de partijen vergeten zijn hierover iets af te spreken. Hunter: “Als New York, Singapore of Rotterdam de leidende plaats voor maritieme arbitrage waren, zouden wij zonder twijfel onze bepalingen aanpassen.”

Rotterdam Rules

Op 23 september 2009 hebben zestien landen tijdens een officiële ceremonie in Rotterdam de VN-Conventie inzake contracten voor het internationale vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee ondertekend. Het in 1897 opgerichte en in Antwerpen gevestigde Comité Maritime International (CMI) heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan deze stap op weg naar wereldwijde uniformering van het zeevervoersrecht. Omdat de ceremonie in Rotterdam plaatsvond, staat het verdrag ook wel bekend onder de naam *Rotterdam Rules*. Maar dat betekent niet dat Rotterdam *rules*. Advocaat Van der Valk: “Het verdrag verandert vooralsnog niets aan de bestaande praktijk van jurisdictiekeuze.”

Het stoort de natte juristen in Nederland dat ook Nederlandse partijen zich naar Londen laten lokken. Daarom is in 2008 het Dutch Legal Network for Shipping and Transport (DLNST) opgericht. Directeur Emily Dérogée werkt al sinds 1975 in de juridisch maritieme sector. Zij was 23 jaar werkzaam bij NautaDutilh en drie jaar bij AKD. “Home is where your jurisdiction is”, houdt zij de studenten voor tijdens de Wereldhavendagen.

Tegen Mr.: “Van de zeventig studenten die hier zijn, komen er slechts twintig uit Nederland. En van de buitenlandse stu-

denten komt er slechts één uit een *common law* land: een Ier. Engelse studenten komen gewoon niet naar Rotterdam.” Ook dat tekent de dominantie van het Angelsaksische recht.

Lobby

Dérogée: “Napoleons civiel recht heeft zich over het grootste deel van de wereld verspreid, tot in Azië toe. Zestien van de grootste twintig havens ter wereld liggen in een *civil law* land.”

Omdat er minder in de wet staat, zijn *common law* contracten vaak dikke pakken papier. Alles moet immers tot in de kleinste details worden vastgelegd. De voorstanders van *common law* vinden dat een voordeel, omdat buitenlandse contractpartijen dan duidelijk kunnen zien wat is afgesproken. Want wat er in continentale *civil law* landen in de wet staat kunnen zij vaak niet lezen. Bovendien loopt de toepassing van al die nationale wetten op het continent nogal uiteen. De voorstanders van *civil law* wijzen erop dat de contracten een stuk dunner kunnen zijn omdat veel

DE ROTTERDAM RULES BETEKENEN NIET

DAT ROTTERDAM RULES

rechtsonwikkelingen zijn neergeslagen in de wet. Hun belangrijkste kritiek op de *common law* is dat procederen volgens Angelsaksische recht stervensduur is.

Dérogée: “Bij het Admiralty Court heb je een *solicitor* en een *barrister* nodig. En bij het Court en de LMAA moet je karrevrachten documenten naar binnen kruien en soms werken op de gang wachten om te kunnen getuigen. Daarbij komt dat de advocaten er ongeveer het dubbele kosten van Nederlandse advocaten. Met een eis van drie ton kun je zes ton aan proceskosten kwijt zijn.”

Advocaat Gijs Noordam (Schipper Noordam) is het met Dérogée eens dat te veel wordt uitgeweken naar Londen. “Procedures kosten daar veel en duren lang. Dat zeg ik tegen al mijn cliënten die voor andere dingen bij mij langskomen. De arbiters van het Nederlandse TAMARA – Transport And Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam – kunnen ook Engels recht toepassen. Het instituut zou dan wel een naam moeten hebben die duidelijker is voor buitenlanders.”

Het lobby-platform DLNST pleit in een brochure voor “Geschillenbeslechting in Nederland volgens Nederlandse civielrechtelijke regels”. De Nederlandse talenkennis wordt genoemd: “Van oudsher hebben de Nederlandse rechters, arbiters, advocaten en experts geen moeite met vreemde talen zoals Engels, Duits en Frans. Stukken in die talen kun-

Frans-Duitse lobby

De dominantie van de Engelsen en Amerikanen wordt breder gevoeld. Daarom richtten Franse en Duitse advocaten, notarissen en andere juristen in 2007 de *Fondation pour le Droit Continental* op. De stichting heeft afgelopen jaar meertalige brochures uitgebracht om beslissers, multinationale ondernemers en juristen in de internationale praktijk op het spoor te zetten van het continentale recht, dat “efficiënt, goedkoper en zeker” is. Volgens de aan de stichting verbonden advocaat Reinhard Damman is de oprichting een reactie op een rapport van de Wereldbank. “Dit plaatste het continentaal-Europese rechtssysteem enkele jaren geleden in dezelfde rangorde als Afrikaanse staten, omdat het rigide en ouderwets zou zijn. De Wereldbank preeft het Angelsaksische recht aan als zeer flexibel.” Maar die reputatie is achterhaald. De continentale wetgever speelt tegenwoordig snel in op ontwikkelingen, terwijl ook in Engeland steeds meer in wetten wordt vastgelegd.

<http://www.fondation-droitcontinental.org>

nen veelal zonder vertaling in een procedure worden overgelegd. In andere landen moeten bewijsstukken vaak (beëdigd) vertaald worden. Dat leidt niet alleen tot hoge kosten, maar ook tot het risico van foute vertalingen.”

“IN LONDEN KUN JE MET EEN EIS

VAN DRIE TON ZES TON AAN

PROCESKOSTEN KWIJT ZIJN”

En, zo voegt DLNST-directeur Dérogée er aan toe: “Bij TAMARA kun je nu geheel digitaal procederen. De eerste zaken met uitsluitend buitenlandse partijen hebben zich al aangediend.”

Even goed maar goedkoper

DLNST wijst met instemming op een onderzoek dat de Radboud Universiteit Nijmegen in 2010 uitvoerde voor de Raad voor de rechtspraak (‘Specialisatie loont’). In dat onderzoek klagen bedrijven over de hoge kosten in Londen. De ‘natte kamer’ van de Rotterdam rechtbank heeft bij de geïnterviewde Nederlandse bedrijven daarentegen “een gedegen reputatie wat betreft juridische en ook inhoudelijke deskundigheid”. Volgens de onderzoekers is het arbitrage-instituut TAMARA

onbekend en onbemind: “Rotterdam is geen locatie voor internationale arbitrage. Respondenten zien de Rotterdamse arbitrage-instituten op zich zeker als capabel en benadrukken ook de veel schappelijkere prijzen, maar voegen daaraan toe dat men in Rotterdam niet per se sneller is en dat er veel te weinig aan public relations wordt gedaan. Buitenlandse partijen weten nauwelijks dat de mogelijkheid bestaat om op hoog nat niveau in Rotterdam te arbitreran. Op nationaal niveau neemt arbitrage in Rotterdam echter in populariteit toe. Respondenten kennen de mogelijkheden vanuit Londen en staan positief tegenover de lagere kosten, de doorlooptijd en de hoge expertise in Rotterdam.”

Ook Rotterdammer Daniël Sikkens, interim-bedrijfsjurist bij Maersk, staat niet onwelwillend tegenover arbitrage in Nederland. “TAMARA is snel en efficiënt tegen relatief lage kosten. Echt Rotterdams. Dat spreekt mij aan. Maar arbitrage zou dan wel op grond van Nederlands recht moeten. Bij Nederlandse partijen schuif ik waar mogelijk Nederlands recht naar voren. Maar hoe overtuig ik mijn Amerikaanse contractpartner om voor Nederlands recht en voor arbitrage in Nederland te kiezen? In simpele gevallen zou TAMARA Engels recht kunnen toepassen, ja. Maar als het gaat om *fine tuning* zou je misschien toch voor een *second opinion* naar Engeland moeten. De keuze in de maritieme wereld voor *UK law* is historisch bepaald. Het is heel veel werk om dat te gaan wijzigen. Dan zou de hele industrie dat moeten doen. En ook al is het Nederlandse recht in de Nederlandse rechtspraak kwalitatief goed, er is geen prangende reden om de keuze voor Engels recht ter discussie te stellen. Wij vervoeren jaarlijks miljoenen containers en het aantal keren dat er iets misgaat, ligt heel ver onder de één procent. Het aantal keren dat wordt geprocedeerd, ligt daar weer heel ver onder. Voor ons is de hele discussie nogal *remote*.”

Dure super-tanker

Het baart de Corporation of London – een bedrijf dat onder meer tot taak heeft het Londense zakencentrum te promoten – zorgen dat Londen zich een beetje uit de markt dreigt te prijzen. “The maritime services cluster in London is a very large, mature and dynamic sector. It is also a key exporter of maritime services worldwide”, staat in een rapport uit 2004. Maar overzeese concurrenten proberen het cluster uit elkaar te trekken met lagere kosten. Van de ondervraagde professionals uit de maritieme bedrijfstak denkt 98% dat Londen op dat moment het centrum bij uitstek is voor maritieme dienstverlening. Maar 59% gelooft ook dat Londen deze positie over tien tot twintig jaar kwijt zal zijn. In het hoofdstukje over de juridische dienstverlening staat onder meer dat de geringe afstand tot Londen respectievelijk Brussel van Rotterdam een potentieel aantrekkelijk centrum ▶

maken voor rederijen. Zo verplaatste het Japanse Mitsui OSK Line zijn hoofdkwartier in 2002 van Londen naar Rotterdam. Want, zo lichte de rederij toe in een persbericht, de “kosten om een organisatie draaiende te houden, zijn in Londen significant hoger vergeleken bij die in het nabije continent”. De conclusie is dan ook dat er snel iets moet gebeuren om het maritieme cluster in Londen te verdedigen. “It is a super-tanker that cannot readily change its course.”

“NEDERLAND ZOU HET EUROPESE SINGAPORE KUNNEN WORDEN”

Grant Hunter van BIMCO: “Het is ons bekend dat sommige partijen de maritieme arbitrage in Londen zien als een betrekkelijk langzaam en duur proces. Het is ons ook bekend dat sommige partijen er daarom voor hebben gekozen hun zaak voor te leggen aan het Engelse High Court, dat zijn *case management* in de loop der jaren heeft verbeterd om de doorlooptijden te bekorten. Sommige partijen kiezen ook voor arbitrage in een andere plaats.”

Zieltjes winnen

Ook Rotterdam moet zichzelf promoten. Emily Dérogée put hoop uit de Londense *call for action*. In haar praatje voor de rechtenstudenten in het Havengebouw legt de Rotterdamse de passage zo uit dat Londen Rotterdam ziet als een bedreiging. Dérogée hoopt dat Griekse reders belangstelling voor arbitrage in Rotterdam gaan tonen. “Griekse reders hebben samen de grootste vloot ter wereld. Ze vertrouwen elkaar niet, daarom spreken ze af hun geschillen voor te leg-

gen aan het Admiralty Court of de LMAA in Londen.

DLNST probeert ze naar Rotterdam te krijgen. Ik heb goede contacten met Griekse advocaten.”

Gijs Noordam vindt het nodig om buitenlandse reders over de streep te trekken. Maar hij wijst er wel op dat de Griekse reders van oudsher “een hele sterke band hebben met Londen”. Daarom moet de Nederlandse lobby volgens hem vooral “zieltjes winnen in Nederland”.

Half november belegden DLNST en de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht (NVZV) een bijeenkomst voor juristen en ondernemers. NVZV-voorzitter Taco van der Valk: “Wij hebben hen gevraagd wat zij van de Nederlandse rechtspraak en arbitrage vinden. Wat zij van het Engelse rechtssysteem vinden. Of zij eventueel zouden willen veranderen. De brancheverenigingen staan ervoor open. Je moet bedrijven niet verplichten hun zaken in Nederland te laten berechten. Wij moeten zelf zorgen voor een goede dienstverlening, die opweegt tegen die van anderen. Daarbij is de prijs-kwaliteit-verhouding een belangrijke factor.” Doelend op de door Lord Elgin ontvreemde Griekse marmerculpturen zegt Dérogée: “We willen Londen niets afpakken, maar alleen onze Elgin Marbles terug.”

Van der Valk is hoopvol. “Engelse pogingen om het Comité Maritime International naar Londen te laten verhuizen, zijn op niets uitgelopen. Het CMI werkt echter wel aan de opening van een *representative office* in Singapore. Singapore heeft na Shanghai de grootste haven ter wereld en een soort Engels recht met een eigen jurisdictie. Engelse advocatenkantoren hebben daar al langer eigen vestigingen, maar die propageren sinds enige tijd Singaporees recht en Singaporese jurisdictie. Daarmee ondergraven de kantoren zelf de centrale rol van de expertise in Londen. Het kleine neutrale Nederland zou het Europese Singapore kunnen worden.” ■

Wij spraken met (van links naar rechts):

- Taco van der Valk, advocaat bij AKD
- Johan de Haan, jurist bij de Noord-Nederlandse P&I Club
- Emily Dérogée, directeur Dutch Legal Network for Shipping and Transport
- Daniël Sikkens, interim-bedrijfsjurist bij Maersk
- Gijs Noordam, advocaat bij Schipper Noordam

