

Excellentie, dames en heren,

1. Eén van mijn leermeesters (hij zit hier in de zaal en herinnert het zich vast niet meer) zei ooit tegen mij vóór een pleidooi: als je je zaak niet binnen 20 minuten kan bepleiten, heb je geen zaak. Dat heb ik goed in mijn oren geknoopt. Welnu, ik ben van plan mijn zaak voor u te bepleiten binnen 20 minuten (zelfs zonder PPT!). Dat zou voldoende moeten zijn om u van mijn zaak te overtuigen.

2. Welke partij vertegenwoordig ik hierbij?

Het zou arrogant zijn om te veronderstellen dat u mij allemaal kent en een korte introductie kan dus niet ontbreken.

Ik vertegenwoordig de Stichting "*met de lange naam*", zo wordt mij vaak gezegd: Dutch Legal Network for Shipping and Transport (DLNST) -overigens een naam met aanzienlijk minder lettergrepen dan die van de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht (NVZV).

Opggericht in 2008 op initiatief van Prof. Frank Smeele; hem hoef ik toch niet te introduceren?! Hij onze hoogleraar Commercial Law aan de Erasmus Universiteit. Het Havenbedrijf maakte een vliegende start mogelijk en vanaf juni 2009 werd het project voor de duur van 5 jaar (dus tot juni 2014) gesubsidieerd door de Gemeentelijke en Landelijke overheid in het kader van 'Pieken in de Delta. Het woord 'Pieken' is hier voor tweeërlei uitleg vatbaar: als zelfstandig naamwoord en als werkwoord. Beide zouden in ieder geval moeten leiden tot hetzelfde resultaat.

DLNST heeft 3 doelstellingen:

- het aantrekken van jonge juristen naar de transportsector: de babyboomers moeten worden opgevolgd!;
- de kwaliteit van de juridische dienstverlening in onze sector zo hoog mogelijk opschroeven;
- en lobby voeren voor Nederlandse rechtspraak en arbitrage in de scheepvaart- en transportsector, zowel in binnen als buitenland.

Parafraserend op de Carbon Footprint, die wij allemaal schijnen achter te laten is ons motto: "*Leave you legal footprint here!*" (dat is ook beter voor je Carbon footprint)... Wij zijn dus een 3 issue partij.

3. Hoe staat het nu met de realisatie van die 3 doelstellingen? Daarover zal ik graag aan u rapporteren.

Om te beginnen zijn ze onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Als er hier geen transportgerelateerde geschillenbeslechting plaats vindt, hoef je ook niet zo hard aan jongelui te trekken om zich in het Nederlandse transportrecht te bekwamen. Ze kunnen dan hooguit nog dienen als **doorgeefluik** voor andere -en

dan denk ik met name aan Angelsaksische- jurisdicties.

Anderzijds zonder goede kwaliteit krijg je geen van beide: geen bevoegen juristen en ook geen geschillen meer te behandelen.

Vanochtend staat geheel in het teken van DLNST's 3^e doelstelling:

'Geschillenbeslechting in Nederland'. Ik stel voor om dit als een bouwwerk te beschouwen en u vervolgens te beschrijven op welke pijlers dit berust.

4. Welke zijn die pijlers? Of in de taal van Prof. Schadee met zijn grote voorliefde voor de Romeinse oudheid: welke zijn die zuilen?

Zijn zij wel stevig genoeg, zodat u zich met een gerust hart veilig kunt voelen, zonder gevaar voor instorting? Is de veiligheid wel gecertificeerd naar hedendaagse maatstaven?

Kunt u daar ook gerust uw buitenlandse relaties ontvangen? Of moet u misschien nog een helm op omdat het nog in de steigers staat?

Ik hoop dat u vandaag een antwoord krijgt op deze vragen. Als het niet van mij is dan toch van de andere sprekers.

5. Met excuses aan de Minister en de heren Sprenger van de Rechtbank en van der Noll van TAMARA; maar de belangrijkste pijler, de zgn. steunpilaar vormt U!

Zonder uw steun en enthousiasme voor het Nederlandse recht stort het bouwwerk in of komt het zelfs niet van de grond.

Dat u met zo velen hier bent vandaag: 2 ½ x het aantal van de vorige bijeenkomst over dit onderwerp in november 2011, geeft mij wel vertrouwen in deze steunpilaar. Het toont in ieder geval dat het onderwerp u niet onverschillig laat.

Ik ben vandaag op de kop af 5 jaar bezig in het kader van DLNST en ik heb mogen constateren, dat dankzij velen van u deze pijler inmiddels -ook naar hedendaagse maatstaven- in *'duurzaam'* beton is gegoten en steeds meer omvang krijgt.

6. Wetgeving, Rechterlijk macht en Arbitrage zijn de volgende pijlers.

Het betoog van de Minister toont weer eens, dat onze Wetgever niet stil zit.

Rechtsontwikkelingen, nationaal en internationaal worden hier op de voet gevolgd.

U hoort daar vandaag nog meer over, bijv. wanneer Willem Sprenger gaat spreken over Specialisatie van de Rechterlijke Macht, Prof. van der Ziel over de Rotterdam Rules en Tim Roos over de nieuwe aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart.

Ons bouwwerk heeft niet één, maar meerdere mooie kamers: Natte Kamers van de Rechtbank Rotterdam en het Hof Den Haag...en natuurlijk krijgt arbitrage ook alle ruimte; voor elk wat wils.

De sprekers na mij zullen haarfijn uitleggen op welke fundamenten hun kamer rust.

7. Voordat ik verder ga met onze andere stutten om u een veilig gevoel te geven komt nu eerst onze locatie aan de beurt.

Wat een prachtig uitzicht en wat een goede bouwgrond voor het leggen van een stevig fundament: onze Nederlandse havengebieden.

In dit gezelschap hoef ik niet uit te leggen welke economische factor deze vertegenwoordigen. De overheid wil graag dat de gigantische goederenstroom die door ons land gaat -de grootste van Europa- nog meer toegevoegde waarde genereert in de zin van zakelijke dienstverlening, juridisch en anderszins. Helemaal mee eens!

Wat de juridische dienstverlening betreft, een goede juridische dienstverlening is ook onmisbaar voor het investeringsklimaat in die havengebieden. De locatie is goed voor ons en wij zijn goed voor de locatie.

In de Havenvisie 2030 is ons streven om geschillenbeslechting volgens Nederlands recht in nationale en internationale contracten te vergroten opgenomen als onderdeel van de verbetering van het investeringsklimaat:

Ik citeer uit de Havenvisie 2030: (p.45) onder het kopje:

“Snelle en voorspelbare oplossing van geschillen

Nederland staat goed bekend op het gebied van rechtspraak en geschillenbeslechting door arbitrage, waar het scheepvaart en transport betreft. De kundigheid is groot en internationaal gericht, het procesrecht praktisch en informeel.... Dat maakt het beslechten van conflicten hier relatief goedkoop, snel en voorspelbaar. Dit aspect van ‘the ease of doing business’ is gunstig voor bedrijven die zich hier vestigen en ook hun juridische belangen dichtbij huis behartigd willen zien. Deze kwaliteit kan verder versterkt worden en benut.”

Mooier kan ik het toch niet verwoorden?!

Bij mooie woorden alleen, is het gelukkig niet gebleven. Door het Rijk, de Provincie, de Gemeente Rotterdam, het HbR en Deltalinqs -alle hier aanwezig- is een Convenant ondertekend over de wijze waarop aan de Havenvisie concreet uitvoering wordt gegeven. De projectleider van het onderdeel Investeringsklimaat, Nico van Dooren, is hier ook.

8. Een belangrijke pijler wordt gevormd door onze nieuwe generatie juristen met belangstelling voor transportrecht en handelsverkeersrecht. Zonder het vooruitzicht van nieuwe aanwas heeft de bouw geen zin. We zijn dan ook erg blij dat vele juridische studenten hun weg naar de havens en bijbehorende industrie en dienstverlening aan het vinden zijn. De afgelopen jaren hebben zij deelgenomen aan talloze zgn. Havendagen, waarbij voorlichting over de havengebieden sec gepaard gaat informatie over de mogelijkheden om in onze sector en loopbaan te kiezen. Niet alleen studenten van de Rotterdamse universiteit en Rotterdamse hogescholen komen hier op af, maar ook studenten uit Leiden, Maastricht en Arnhem! Onder die studenten bevinden zich vele buitenlandse, die òf hier werkzaam zullen

blijven òf weer teruggaan en hopelijk goede ambassadeurs voor de Nederlandse transportsector worden.

Ik ben vandaag een gelukkig mens als ik al die ontwikkelingen zie, maar één *cri de coeur* moet ik slaken. Waar blijven de stageplaatsen bij bedrijven en overheden? Bij de advocatenkantoren worden ze voldoende aangeboden. Daar gaat het niet om.

Bijna alle bedrijven die hier vertegenwoordigd zijn, heb ik wel eens aangeschreven en gevraagd om een paar maanden een rechtenstudent te laten meelopen of onderzoek te laten verrichten. Afhankelijk van uw bedrijf kan ook een buitenlandse student interessant zijn.

Ligt het niet voor de hand als u zaken doet met China, Rusland, Argentinië of waar ter wereld ook, een rechtenstudent die uit die landen komt eens te laten kijken naar een kwestie waar u mee zit?

In de wandelgangen niets dan positieve reacties, maar helaas...op een paar gunstige uitzonderingen na worden in dit geval woorden niet omgezet in daden.

Dames, heren, hier is nog één keer een oproep: Meldt u aan op www.dlnst.nl/stages.

U krijgt dan een simpel formulier waarop u uw wensen qua achtergrond en vakkenpakket kenbaar kan maken. Wij kunnen het ècht niet makkelijker maken!

9. Het aantrekken van juristen voor onze mooie tak van (tran)sport is ook weer strak verbonden met de volgende onmisbare pijler: de opleiding die zij kunnen krijgen. Een architect, die zich hiervoor continue inzet via de ESL en ons allemaal als ware bouwmeester/opzichter ook flink aan het werk houdt, is Frank Smeele.

Het behoeft weinig betoog, dat wij erg blij zijn dat vorig jaar naast de master Commercial Law de nieuwe Engelstalige Master Maritime and Transport Law is gestart. Een opleiding met prachtige vakken, die er niet waren toen ik in 1970 begon op de toenmalige NEH en de Rotterdamse haven nota bene no1 in de wereld was:

- Law of the Sea,
- Law of the Ship,
- Carriage of Goods,
- Maritime Casualties,
- Charterparties & Bills of Lading,
- Marine Insurance.

Onze architect Frank heeft bij het opzetten van deze Master meteen veel hulp van alle kanten gekregen in natura door het geven van onderwijs en ook in klinkende munt om de eerste jaren te kunnen financieren. De meeste 'hulppersonen' zijn hier in de zaal. Bescheidenheid kenmerkt ons wereldje en ik vrees dat het noemen van hun namen niet wordt gewaardeerd. Onze erkentelijkheid is er niet minder om!

De eerste 18 (!) kandidaten van de nieuwe Master Maritime & Transport Law hopen binnenkort af te studeren; inmiddels hebben zich al 30 nieuwe kandidaten aangemeld en het is nog lang geen september...

We laten het niet bij nieuwe pijlers zoals deze nieuwe Master. Ook bestaande pijlers krijgen alle aandacht en kunnen desgewenst bijgespijkerd of bijgepleisterd worden. Mensen die al jarenlang werkzaam zijn op het gebied van zeeverzekering -niet het aller-makkelijkste vakgebied kan ik u verzekeren- konden in 2010/11 bijgeschoold worden tijdens de eerste Praktijkleergang Zeeverzekering. In totaal waren er uiteindelijk zo'n 60 deelnemers. Op veler verzoek vangt er in september een nieuwe aan. De folders liggen hier al klaar.

Ook voor deze leergang geldt dat het een gezamenlijk project is, waarbij de echte liefhebbers van ons vak wederom vrijwillig en om niet hun steentje bijdragen.

In aanbouw is nu ook een kortere leergang Maritiem Arbeidsrecht voor Zeevarenden n.a.v. het nieuwe Verdrag; een gebruiksaanwijzing voor dit Verdrag lijkt bepaald niet overbodig en wordt hiermee aangereikt!

Praktisch als wij zijn in Rotterdam, is op de Erasmus Universiteit het besef gegroeid dat in een havenstad als de onze havengerelateerde onderwerpen van de verschillende faculteiten gebundeld moeten worden; daarvoor is SMARTPORT opgericht. De directeur Bart Kuypers is hier aanwezig.

10. Tenslotte de laatste maar beslist niet de minst belangrijke pijlers, waarop ons bouwwerk is gebaseerd: onze kennis en expertise. Ik noem ze in willekeurige volgorde.

Schip & Schade. Zonder ons lijfblad kunnen wij niet leven. 144 (!) uitspraken per jaar over transport en verzekering vormen de handleiding van ons gebouw, aan de hand waarvan proceskansen kunnen worden ingeschat. De redactie bestaat uit vakbroeders, die hier hun vrije tijd aan geven: veel liefdewerk, beslist géén oud papier!

De Maritieme balie en technische experts. Ook zij kunnen niet zonder elkaar. Niemand zal durven beweren dat zij niet deskundig genoeg zouden zijn om zich op het internationale speelveld te bewegen.

De meeste juristen, die zich met het transportrecht bezighouden zijn lid van de NVZV, meer dan de helft van de leden is hier vandaag aanwezig! De NVZV is niet alleen een bron van bestaande kennis en expertise maar is contant bezig met renovatie en blaast ook internationaal via het Comité Maritime International (CMI) een belangrijke partij mee, zoals onze voorzitter al heeft aangeven.

Géén kennis zonder bibliotheek. Daarvoor wordt dan ook een mooie zaal gereserveerd.

In 2008 is de Stichting Schadee opgericht om:

"...de beoefening in Nederland van het zee- en binnenvaartrecht in het bijzonder en het vervoerrecht in het algemeen te bevorderen. De stichting zou een hoogwaardige

bibliotheek bijeenbrengen, deze bij de tijd houden en uitbreiden, alsmede voor geïnteresseerden toegankelijk maken. Ook archieven en documenten worden veilig gesteld voor het nageslacht en wetenschappelijk onderzoek."

Wederom een initiatief van de ware liefhebbers, dat Prof. Schadee zeker vreugdevol zou hebben gestemd.

De boeken staan nu netjes gesorteerd bij de Sanders bibliotheek op de ESL en het moment van toegankelijkheid voor geïnteresseerden nadert. Sommige handboeken zijn erg kostbaar en hoeven niet dagelijks te worden geraadpleegd. I.p.v. deze dure boeken zelf aan te schaffen kan men ze in de Schadee bibliotheek inzien. Van de bescheiden donaties, die dan wel verwacht worden, kunnen weer andere dure boeken worden aangeschaft. U hoort het zodra we deze kamer geheel klaar hebben voor ontvangst.

Onder constructie. Om het prachtige bouwwerk aantrekkelijk en toegankelijker te maken voor andere dan eigen huisgenoten is het absoluut noodzakelijk dat ons bouwwerk transparant wordt: zo helder als glas.

Onze bouwstenen van het recht en het procesrecht moeten daarvoor in het Engels worden vertaald. O.a. in de vorm van eenvoudig toegankelijke handboeken:

- er moet een Dutch Maritime & Transport Law Series komen;
- een databank met Engelse samenvattingen van onze relevante uitspraken afkomstig uit genoemde Schip & Schadee;
- Boek 8 is al vertaald in Duits, Engels en Frans; wijzigingen moeten worden bijgehouden...en in het Engels worden vertaald.

Ook hier is architect Smeele druk mee bezig en hij kan dat wederom niet doen zonder medewerking van ons allemaal. Het wordt een hele grote klus maar hij moet gedaan worden om uw buitenlandse contractspartijen makkelijker over onze drempel te krijgen.

Wat onze pijlers betreft wou ik het hier voorlopig bij laten. De 20 minuten haal ik anders niet.

11. Voor mij staat ons juridische bouwwerk als een huis. Ook buitenlandse relaties kunnen wij goed accommoderen!

In mijn jonge jaren, toen de Duitse taal nog verplicht in het vakkenpakket zat, leerde ik: *"Bescheidenheit ist eine Zier doch besser lebt man ohne ihr."*

Zeker nu wij op alle internationale ranglijsten met ons rechtssysteem bovenaan in de "eredivisie" zitten (No 2 op de wereldranglijst t.a.v. het civiele recht¹), zoals u van

¹ <http://www.dlnst.nl/nl-recht/>

onze voorzitter hebt mogen vernemen, wordt het hoog tijd om die bescheidenheid maar eens te laten varen.

Maritime Civil Law Dispute Resolution Circle.

Vaak hoor ik het argument, dat tussen een Nederlandse partij (bijv. een Nederlandse reder of scheepswerf) en een buitenlandse contractpartij altijd ten eerste: een '*neutrale*' jurisdictie; d.w.z. niet op Nederlandse bodem- moet worden overeengekomen en ten tweede: er DUS naar Londen moet uitgeweken.

Dat gaat lang niet altijd op! Nederlandse jurisdictie is soms beter te verkopen dan men denkt.....

De kans dat uw wederpartij ook afkomstig is uit een civielrechtelijk land is maximaal. 60% van de wereldbevolking is dat namelijk en voor ons nog veel belangrijker: 80.5 % van de wereldvloot wordt beheerd vanuit een civielrechtelijk land. Zij zijn vertrouwd met een systeem als het onze.

Bedenk ook dat ongeacht welk recht u kiest met uw contractspartij, zaken zoals het Nederlandse arbeidsrecht en milieurecht gewoon van toepassing blijven.

Maar àls een buitenlandse contractpartij er toch op blijft aandringen om geschillen op zgn. 'neutraal terrein' uit te vechten, dan zijn er tal van goede alternatieven te bedenken alvorens toch maar weer automatisch naar Londen te gaan. Dat is uiteindelijk voor géén van beide partijen een aantrekkelijke keuze. Onze voorzitter heeft dat al uitgebreid uiteengezet (qua kosten, procesrecht, materieel recht/goede trouw aspect).

Waarom zou u in zo'n geval dan niet eens arbitrage in een andere civielrechtelijke jurisdictie overeenkomen?

Hierbij valt te denken aan Noorwegen (Oslo), Duitsland (Hamburg of Duisburg), Denemarken (Kopenhagen), Zweden (Stockholm), Zwitserland, Frankrijk (Chambre Arbitrale Maritime de Paris) etc. Deze landen hebben ook goede arbiters.

Als Noorse reders of Duitse bedrijven op hun beurt in een dergelijke situatie naar Nederland verwijzen haalt Nederland zaken naar zich toe, die anders zeker naar Engeland zouden zijn gegaan.

Uw bedrijfsjuristen en huisadvocaten met hun internationale netwerk weten precies welke rechtssystemen het meest op het onze lijken en welke -ná het onze natuurlijk- het best functioneren.

DLNST wil een liaison creëren met andere civielrechtelijke landen in de vorm van een Maritime Civil Law Dispute Resolution Circle. Civielrechtelijke landen moeten meer solidariteit tonen!

In ons huis is iedereen uit de scheepvaart-, transport-, offshore- en handelspraktijk, die een geschil wil beslechten in ieder geval van harte welkom!

E. Dérogée

www.dlnst.nl