



# JOURNEE SCHADEE, 4 APRIL 2013

**Michiel Starmans**

**Juridische afdeling Sliethoff Group, Amsterdam**

**ERVARINGEN VAN EEN REDER**



# Voordelen Nederlandse jurisdictie

- 1) Redersland vs Ladingland
- 2) Civiel recht vs Common law
  - + Barristers + solicitors
  - + Discovery
  - + Pro-actieve rol rechter
  - + Kosten veroordeling
- 3) Relatief snelle afhandeling
- 4) Redelijkheid en billijkheid
- 5) Thuiswedstrijd





# Jurisdiction clause in B/L

## Law & Jurisdiction

This Bill of Lading shall be governed by and construed in accordance with the laws of the Netherlands and any dispute, claim or action under the contract of carriage evidenced by this Bill of Lading shall be decided by the District Court of Amsterdam, the Netherlands, to the exclusive jurisdiction of which the Merchant submits himself. The District Court of Amsterdam has non-exclusive jurisdiction in respect of any dispute, claim or action by the Carrier under the contract evidenced by this Bill of Lading.

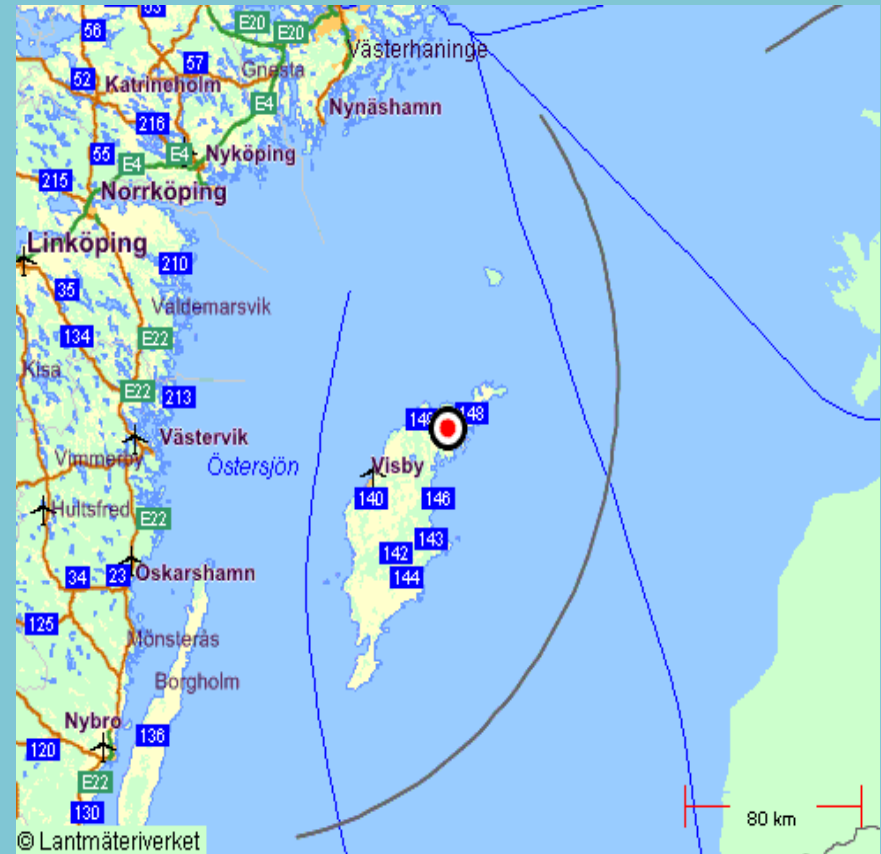


# Hague Rules (1924) or Hague-Visby Rules (1968)

Article III – verplichtingen van de vervoerder :

*"1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the ship seaworthy ....*

*2. ...the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried."*





# Hague Rules (1924) or Hague-Visby Rules (1968)

Article IV- uitzonderingsgronden voor de vervoerder :

1. *Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy.*
  
2. *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from –*
  - (a) *Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.*
  - (b) *Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.*
  - (c) *Perils, dangers and accidents of the sea or other waters.*
  - (n) *Insufficiency of packing.*



# Belgie



- Parkgracht (Rb, Hof van Beroep, Hof van Cassatie)
- Staalplaten geladen in Antwerpen voor San Juan. Tijdens zwaar weer ontstaat schade aan lading.
- Belgische Zeewet is van toepassing op al het in en uitgaand zeevervoer.
- Forum beding is alleen geldig tussen inlader en vervoerder. Volgens rechtspraak is derde-houder van cognossement niet de rechtsoptvolger van inlader.





# Belgie

- Derde houder heeft niet ingestemd met het forumbeding in B/L. Er is in casu geen schriftelijke instemming geweest en uit de internationale handel kan niet worden afgeleid dat de derde houder stilzwijgend met het forumbeding heeft ingestemd. Een derde houder hoeft niet tegen het forumbeding te protesteren na ontvangst van het cognossement.
- Het Europese Hof van Justitie hanteert een restrictieve interpretatie mbt geldigheid en rechtskracht van forumkeuze bedingen in cognossementen.
- Antwerpse rechter is derhalve bevoegd en wijst door reder ingeroepen zeefortuin exceptie in Belgische Zeewet van de hand.



# Nederland vs Frankrijk

## Egelantiersgracht



- Brand tijdens zeevasten te Le Havre na voltooiing belading.
- Brand en blus schade aan lading. AG verklaard.
- Gerechtsexpert : brand veroorzaakt door niet naleven van duidelijke veiligheidsinstructie van reder door bemanning en lasploeg.
- Beperkingsfonds in Nederland.





# Nederland vs Frankrijk

## Nederland (Rb + Hof)

- Geen sprake van onvoldoende zorg voor zeewaardigheid schip of persoonlijke schuld van reder. Reder mag beroep doen op brand exceptie, wegens duidelijke instructies afgegeven voor las werkzaamheden en naleving via ISM procedure.
- Alle lading claims afgewezen.

## Frankrijk

- Reder slaagt niet in beroep op brandexceptie wegens nalatigheid bemanning. Fout van bemanning = persoonlijke schuld van de reder.
- Frans recht van toepassing op lading Le Havre naar Guadeloupe. Rechter Le Havre bevoegd ondanks jurisdictie clause. De betreffende lading claim zal worden toegewezen.



# Veilige kade in Venezuela ?





# Vervoersdocumenten

## Bimco C/P - Clause 20 - Law and Arbitration

This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party or any Bill of Lading issued there under shall be referred to arbitration in London .....

## Congenbill

All terms, conditions, exceptions and any addenda thereto of the governing charter party dated at Caracas July 4, 2006 are hereby expressly incorporated, anything to the contrary in this bill of lading notwithstanding.

It is hereby expressly agreed that the courts of Venezuela shall, under no circumstances whatsoever, have jurisdiction with regard to any such dispute and the law of Venezuela shall not apply.



# Arbitrage Londen / rechtbank Venezuela

Arbitrage Londen glansrijk gewonnen door reder.

Rechtbank en Hof Venezuela erkennen arbitraal vonnis niet :

Arbitration clause and Venezuelan exclusion clause incorporated in B/L are not valid. C/P and B/L were not signed by Charterers and Consignees respectively and therefore no express agreement to jurisdiction clauses.

Vreemd omdat :

- C/P opgesteld overeenkomstig schriftelijke boekingsbevestiging
- C/P was standaard C/P van bevrachters
- C/P incorporeert expliciet B/L jurisdictie clausule
- Bevrachters en ontvangers onder B/L zijn zelfde partij
- B/L opgesteld en getekend door bevrachters agent



# Brazilië



- Reder mag aansprakelijkheid niet beperken.
- Uitsluiting Braziliaanse jurisdictie in forum beding niet toegestaan (in strijd met algemeen belang).
- Arbitrage beding wel mogelijk onder bepaalde omstandigheden.



# Australie

## Sectie 11(2) COGSA :

An agreement (whether made in Australia or elsewhere) has no effect if it :

- precludes that parties are taken to have intended to contract according to Australian law for sea carriage documents relating to the carriage of goods from Australia to abroad, or
- precludes or limit jurisdiction of an Australian court in respect of a sea carriage document relating to carriage of goods from abroad to Australia

Sea carriage document includes B/L, whether negotiable or non-negotiable and any non-negotiable document, like seaway bill or delivery order, which evidences a contract of carriage by sea.



# Condensatie schade in Australië

**Stemcor**

**vs**

**Ankergracht**





# Federal Court FCA 1808 (2005)

## Schip onzeewaardig:

Ruim niet geschikt wegens mogelijke aanwezigheid van vocht tijdens laden, op andere lading of stuwhout.

Droger noodzakelijk om condensatie te voorkomen, zelfs als de kosten van installatie van droger hoger zijn dan de vracht.

## Gebrekkige zorg voor lading tijdens reis :

Ventilatie tijdens reis is “not done” als lading van koud naar warm klimaat wordt vervoerd, ondanks bewijs dat het dauwpunt van buitenlucht lager was dan in het ruim tijdens ventilatie.

Afwezigheid van roestbescherming van lading (unchromated steel) en conditie van verpakking waren niet relevant.





# Court of Appeal FCAFC 77 (2007)

## Schip niet onzeewaardig

Geen bewijs dat aanwezigheid van drogers de norm is. De bemanning kan met emmer en dweil het vocht verwijderen.

## Wel gebrekkige zorg voor lading tijdens reis

In principe niet ventileren van koud naar warm klimaat





# Kostenaspekt in Australien

## Deense treinen



## Emmagracht





# BIMCO Online booking/ conlinebill 2000

## Blad 1

Box : Carrier (full style and address)

Spliethoff Transport B.V.

Radarweg 36, Amsterdam, Holland

(As Agents for the Carrier)

## Blad 2

### Clausule 4. Law and Jurisdiction

Disputes arising out of or in connection with this B/L shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.



# Feiten

Bevrachter is Deens, reder is Nederlands en ontvanger is Australisch.

Houten steunen onder 2 treinen bezwijken. Treinen breken los en veroorzaken grote schade aan schip op tussendek. Bunkertank doorboort en olie in onderruim. Alle treinen gelost, schoongemaakt en herladen op nieuwe steunen in tussenhaven Savannah.

Dispuut draait om vraag of steunen geschikt waren voor zeetransport. Steunen aangeleverd door bevrachter. Bevrachter beweert dat treinen niet goed vastgezet waren door bemanning/ stuwadoor.

Constructeur van steunen ook gedagvaard in Australie.



# Kosten plaatje

Emmagracht verlies : Reparatie, demurrage, etc	USD 1,500,000
Ontvangers schade op basis HVR limitatie	<u>600,000</u>
	<u>USD 2,100,000</u>

Na 2 jaar Discovery, advocaten rekening USD 300,000 per partij.  
Rechtszitting geschat op 3 weken voor USD 300,000 per partij.  
Totale juridische bill na rechtszaak : USD 2.4 mln

Winnende partij mag 75 % kosten terugclaimen en blijft met USD 150,000 eigen advocaten kosten zitten. Verliezende partij betaalt het geclaimde verlies van USD 2.1 mln plus alle overige advocatenkosten (eigen kosten plus 3 X 75 %) = USD 4 mln

Claim geschikt puur op basis van bovenstaand kosten risico.



# Dank voor Uw aandacht

