

Aan alles komt een eind, dus ook aan Dutch Legal Network for Shipping and Transport (DLNST). Het idee om DLNST op te richten komt oorspronkelijk van Professor Frank Smeele. Het baarde hem grote zorgen dat de juridisch geschoolde babyboomers werkzaam in ons mooie haven- en industriecluster niet voldoende zouden worden opgevolgd. Te veel jonge juristen bleven zich focussen op het ondernemingsrecht en bankrecht om vervolgens naar Amsterdam af te reizen.

Verder meende hij dat rechtszaken met Nederlandse attaches hier prima behandeld kunnen worden en daarvoor niet naar Londen hoeft te worden uitgeweken. Een betere promotie van Nederlands recht en arbitrage zou geen kwaad kunnen.

Samen togen Frank en ik begin 2008 naar het Havenbedrijf en legden wij onze plannen voor aan Frans van Zoelen, hoofd Juridische Zaken en Henk de Bruijn, hoofd Corporate Strategy van het Havenbedrijf.

Een paar maanden later, nu precies zes jaar geleden, zijn wij begonnen. Dat wil zeggen met als bestuur:

- Frans van Zoelen voornoemd, als voorzitter van de Stichting;
- Paul Soeteman tot in al zijn vezels verbonden met de verzekeringspraktijk, tot voor kort werkzaam bij MARSH, als secretaris;
- en natuurlijk Frank Smeele, de auctor intellectualis, die tot penningmeester werd benoemd.

Werken voor en met deze drie heren, als directeur van DLNST (van mijzelf dus) was een groot genoegen. Geen bestuur op afstand maar iedereen vol aan de bak.

Als ik één klacht mag uiten over dit driemanschap (mijn tijd zit er nu toch bijna op) dan is het dat de heren af en toe in hun enthousiasme uit het oog verloren dat wij maar over zeer beperkte man-/vrouwkracht beschikten en zij niet aan het roer stonden van een multinational.

In mijn veertigjarige loopbaan in deze -toch wel- mannenwereld ben ik dit verschijnsel wel vaker tegengekomen. Daarom hebben de heren ook vrouwen nodig om hen weer met beide benen op de grond te zetten.

Toen wij begonnen in april 2008, was het idee, dat wij bij brancheorganisaties met de pet langs zouden gaan om een jaarlijkse bijdrage te vragen voor de realisering van onze doelstellingen: het aantrekken van jonge juristen voor het HIC en de promotie van Geschillenbeslechting in Nederland. Het Havenbedrijf nam alvast het voortouw door DLNST een "vliegende start" te geven gedurende één jaar. Daarna zou de inzameling beginnen bij partijen die wij al gepolst hadden over het idee van DLNST als zodanig en die daar sympathiek tegenover stonden.

Op het Havenbedrijf kreeg ik meteen een plek op de afdeling Juridische Zaken.

Maar, ik wil toch nog iets meer zeggen over de rol van het Havenbedrijf in deze.

Ik denk niet dat er veel havenbedrijven op de wereld zijn die met zo veel enthousiasme en ondersteuning een project als DLNST zouden verwelkomen. Die positieve insteek bleek meteen al bij het eerste gesprek dat Frank en ik hadden met Frans van Zoelen en Henk de

Bruijn. Als zij niets in het project gezien hadden en gemeend hadden dat het niet op de weg van een Havenbedrijf ligt om de maritiem juridische dienstverlening een extra duwtje te geven, had ik hier nu mogelijk niet gestaan.

Een geheel andere vraag is natuurlijk of zij zich echt realiseerden wat zij in huis haalden Daarover dadelijk meer.

Zoals gezegd, DLNST kreeg een jaar de kans om zich waar te maken. Daarna zou de collecte beginnen. Als een 'deus ex machina' kwam het subsidieproject Pieken in de Delta uit de hemel gevallen. Dit programma had het oogmerk om hoogwaardige arbeidsplaatsen aan te trekken in de Delta.

Dát leek ons nu precies op het lijf geschreven en daar hebben wij op ingezet.

Een subsidieaanvraag schrijven is geen sinecure, maar wij kregen -naar ik meen als een van de allerlaatsten- een subsidie voor vijf jaar toegewezen van 1 juni 2009 tot 1 juni 2014 en die laatste datum nadert nu snel en de Pieken zijn op.

Ik vroeg mij net al af of het Havenbedrijf zich ten volle heeft gerealiseerd wat zij in huis haalden. Honderden studenten kwamen per jaar over de vloer om (vaak voor de eerste keer in hun leven) een indruk te krijgen wat de haven van Rotterdam, de Europoort, het achterland allemaal te bieden hebben.

Bij iedere gelegenheid werden Frans van Zoelen, zijn medewerkers van de juridische afdeling, medewerkers van de afdeling Externe Relaties, van Corporate Strategy en van de Divisie Havenmeester opgetrommeld om hun medewerking te verlenen.

Nooit heeft iemand van het Havenbedrijf mij "nee" verkocht. Ik geef toe dat "nee" niet direct het meest gebruikte woord in onze sector is, maar zes jaar lang geen "nee" is toch wel heel bijzonder!

Om u een indruk te geven. Wij ontvingen veel studenten (Nederlandse en buitenlandse) uit Rotterdam, zowel op academisch niveau als HBO, maar ook uit Maastricht, Leiden, Arnhem, Utrecht, zelfs Liverpool en Denemarken.

Het ging in totaal om: zo'n 23 workshops, 13 Havendagen, 12 seminars en 33 lezingen waarvan verreweg de meesten met het Havenbedrijf als uitvalsbasis. Die workshops en Havendagen trokken gemiddeld 40 tot 60 studenten. Dan kunt u nagaan hoeveel studenten de balie van het Havenbedrijf zijn gepasseerd de afgelopen jaren....

De lezingen en seminars voor vakgenoten, belangstellenden en diverse netwerken trokken vaak nog meer deelnemers. We praten dus over: duizenden kopjes koffie en plakjes cake, honderden lunchpakketjes, tientallen bustouren naar de ECT, EMO, Maasvlakte 2, douanescan etc.

Onvermoeibaar en altijd even enthousiast werden de studenten ontvangen. Uiteraard hoop ik dat de studenten ook welkom blijven na 31 mei!

De medewerking met het Rotterdam Institute for Shipping and Transport Law ('RISTL') van Frank Smeele liep veelal via Elize Niemeijer, die nu is opgevolgd Suzan Tjong verliep ook uit de kunst. Het ging soms wel heel ver.

Het was mijn (misschien wat ouderwetse) idee, dat het Havenbedrijf het vast prettiger zou

vinden als iedereen steeds netjes gekleed zou verschijnen. Dan mogen ze vast vaker terugkomen.

Dat hoefde je Elize maar één keer te zeggen en alle studenten verschenen tip top op de zeventiende etage, alsof ze naar een receptie of hun eigen bul uitreiking gingen...

Vorig jaar, tijdens de vorige Journée Schadee, vertelde ik al over de goede start van de nieuwe Master Maritime & Transport Law, toen nog met zeventien deelnemers. Dit studiejaar zijn het er bijna vijftig naast de vijftig studenten van de Master Commercial Law. Ik denk dat we wel kunnen zeggen dat de rechtenstudenten de weg naar het HIC hebben gevonden.

Studenten naar de maritieme en handelssectoren halen is een mooi streven, maar het heeft weinig zin om er "doorgeefluiken" voor Engeland of andere jurisdicties van te maken. Evenmin heeft het zin om 'Geschillenbeslechting in Nederland' te promoten als je geen mensen hebt om de klanten te bedienen.

Deze twee doelen zijn onafscheidelijk met elkaar verbonden. Aan alle studenten die de afgelopen jaren onze revue hebben gepasseerd is, dat ook duidelijk gemaakt. Ook aan de buitenlandse studenten, die nagenoeg allemaal uit civielrechtelijke landen kwamen, is op het hart gebonden om niet automatisch oude gebaande paden te volgen, maar goed na te denken over zowel de keuze van het recht als van de jurisdictie of arbitrage in alle handelscontracten en zich te verdiepen in de consequenties van die keuze, zowel wat het materiële recht als wat de kosten betreft.

Immers: "*Als recht te duur wordt om te halen heb je geen recht.*" En is je contract niet veel waard. Andere slogans van DLNST in de afgelopen jaren waren:

LEAVE YOUR LEGAL FOOTPRINT HERE! En
TIME FOR A LEGAL CLIMATE CHANGE!

Zoals velen van u weten, heb ik die boodschap evenzeer bij het bedrijfsleven neergelegd. Ik heb mij schor gepraat en gelukkig veelal een welwillend oor gekregen. In de afgelopen jaren heb ik velen van u en ook mensen, die hier niet aanwezig zijn, uit hun "comfort zone" getrokken. Of en hoe succesvol dat is geweest zal de tijd moeten uitwijzen.

Een maritiem cluster is niet een volwaardig cluster als het nationale recht, rechtspraak en arbitrage daarbij geen significante rol spelen.

Omdat Nederlanders soms meer geloof hechten aan een stelling als iemand anders het zegt, zal ik een jonge Engelse professional citeren uit een artikel in Lloyd's List van 10 september 2013, geschreven tijdens de Shipping Week. Die jonge man of vrouw zei:

"*There is only a shipping industry in London because of the use of English Law in contracts.*"

U moet dat misschien even laten bezinken....

"*There is only a shipping industry in London because of the use of English Law in contracts.*"

Met onze prachtige havengebieden moeten wij dat toch veel beter kunnen!

Nederland is net weer nr 2 geworden na Duitsland als Handelsland op Logistics Performance Index 2014 van de Wereldbank) en nr 3 na Singapore en Honkong op de handelsindex van het World Economic Forum.

Wij moeten er dan toch in kunnen slagen om het Nederlandse recht, de Nederlandse rechtspraak en arbitrage een centrale plaats te laten innemen in ons eigen haven- en industriecluster....

Gelukkig is dat idee opgepakt in de Havenvisie 2030, waarin geschillenbeslechting in Nederland met zoveel woorden als onderdeel wordt beschouwd van het vestigingsklimaat in Rotterdam.

De Gemeente Rotterdam ziet eveneens het belang van onze bedrijfstak door de juridisch maritieme dienstverlening op te nemen als belangrijk speerpunt van de Rotterdam Maritime Services Community, waarover mevrouw Baljeu vanmiddag sprak. Martijn Troost van de gemeente is één van de aanjagers in deze.

Dat zijn buitengewoon positieve ontwikkelingen.

Tijdens mijn vele lezingen hier te lande, maar ook daar buiten, vroeg ik vaak aan mijn toehoorders "Heeft u enige idee van het verschil in kosten tussen een procedure in Londen of in Nederland?" Het was opvallend hoe vaak men dat idee niet had.

Als de "London experience" doorgaans enige malen meer kost dan de claim zelf wordt het toch echt tijd om je achter de oren te krabben voordat je 'as per English Law and London Arbitration' in je contract opneemt.

Laten we eens vergelijken:

Uit de mond van Londense arbiters zelf (zoiets verzijn je niet zelf) mocht ik tijdens een recent seminar in Piraeus) vernemen dat je als partij voor een claim van €1 miljoen in geval van arbitrage al gauw €2 miljoen aan proceskosten kwijt bent. Dat werd als 'normaal' gepresenteerd, op een welhaast stoere manier, sans gêne.

In Nederland daarentegen krijgt men na een beslaglegging op een schip hooguit een garantie tot het bedrag van de claim zelf plus een maximale opslag van 30% voor rente en kosten. Men gaat hier dus van een heel ander kostenplaatje uit. Dat is dus onze norm.

Ik verbaas mij er altijd over wanneer de torenhoge nota's in Engeland als vanzelfsprekend worden betaald, terwijl diezelfde partijen mopperen als Nederlandse of andere continentale advocaten en experts (ik hoor deze klacht overal) met een rekening aankomen van een fractie daarvan. De verhoudingen lijken een beetje zoek.

Het meest voor de hand liggende alternatief is hier om de hoek: bij de "natte" kamer van de Rechtbank Rotterdam of bij onze "natte arbitrage" met gebruikmaking van specialisten werkzaam bij onze eigen advocatenkantoren, verzekeraars, expertisebureaus etc. Hier heerst een uitstekend en betaalbaar juridisch klimaat, waar wat mij betreft zoveel mogelijk mensen van moeten kunnen meegenieten. Het is dus hoog tijd voor een werkelijke Legal Climate Change!

Ook vroeg ik tijdens mijn vele lezingen: "Heeft u enig idee hoe de buitenwereld tegen ons aankijkt?"

Hoe hoog of laag denkt u dat wij scoren op de ranglijsten van het World Justice Project, waar meer dan 100.000 huishoudens en 2400 experts over de hele wereld aan hebben meegewerkt? Heeft uzelf enige idee?

Ik krijg dan antwoorden als: "*op de 50e plaats*" of nog lager.

Als ik dan zeg wij staan op nummer 2 (na Noorwegen en voor Duitsland) wat betreft toegankelijkheid van het civiele rechtssysteem -toevallig het belangrijkste voor onze tak van (tran)sport- dan is men hoogst verbaasd. Dat had men niet verwacht. Overigens scoren we op de andere rechtsgebieden ook uitstekend, maar dat terzijde.

Dan volgen opmerkingen zoals: *dan moeten we wel oppassen om niet af te glijden...*

Ja, dat klopt. "*Als de hemel valt hebben wij een blauwe hoed*", leerde ik altijd. Als je aan de top staat zou je inderdaad ook mogelijk kunnen afdalen. Ik kan daar niet zoveel mee.

Liever zou ik adviseren: gebruik die plaats, gebruik die reputatie van betrouwbaarheid in plaats van die waardevolle waarderingen van anderen voor óns systeem af te zwakken en vervolgens voor een rechtssysteem te kiezen dat lager in de ranking staat.

Wat mankeert er toch aan ons zelfbeeld? Doe jezelf niet te kort!

Ik ben geen psycholoog maar als u niet gelooft in uzelf, met de één na hoogste erkenning in de wereld over de kwaliteit van onze civiele rechtspraak, geloof dan in ieder geval in onze nieuwe generatie. Wij zijn toch ook verantwoordelijk voor hún toekomst!

Ik ga u nu voorstellen aan die nieuwe generatie.

Ik begin bij de kersverse commissie Recht(spraak) en arbitrage van de NVZV. Deze commissie bestaat uit drie jonge advocaten die dagelijks de procespraktijk in Nederland beoefenen en ontwikkelingen zo nauwkeurig mogelijk zullen volgen. U hebt daar al een voorproefje van gehad vanochtend bij de uiteenzetting van Willem Boonk, die lid is van deze commissie; hij lichtte de nieuwe plannen ten aanzien van ons procesrecht toe (het KEI project) en de consequenties daarvan voor het Zee- en Vervoerrecht.

Verder zit in die commissie Lotte Schat, die niet alleen in Nederland maar ook in Oslo en Southampton zeerecht heeft gestudeerd. Als jongste commissielid mag ik u voorstellen aan Rens Deutekom die mij de afgelopen jaren, ook tijdens zijn studie aan de Erasmus School of Law heeft geholpen bij de promotie van geschillenbeslechting in Nederland.

Zij zullen vinger aan de pols houden tav onze rechtsgang. Al naar gelang hun wensen, zal ik aan de zijlijn nog enige tijd beschikbaar zijn.

In de andere commissies van NVZV zitten overigens ook veel jonge juristen die bereid zijn om zich in te zetten voor de Vereniging.

Ik roep nu naar voren Bregtje Dikker. Zij is de voorzitter van het nieuwe JFR dispuut Trade & Transport Law Association. Het eerste internationale dispuut van de JFR dat zich ten doel heeft gesteld om het handels (verkeers)recht en het vervoersrecht onder juridische studenten te bevorderen en hen vertrouwd te maken met de praktijk. Zij organiseren bijeenkomsten, voordrachten, excursies, stageplaatsen en andere activiteiten voor hun leden. Dit jaar kon ik al merken, dat zij mij steeds meer uit handen namen. Ik ben erg blij

om hun beschermvrouw te mogen zijn en zal nog enige tijd (niet te lang; dat beloof ik!) mee blijven denken en vooral jullie introduceren bij die fantastische mensen in ons cluster. Ik hoop dat het dispuut een bloeiend en lang leven beschoren zal zijn. En ik hoop dat u, dames en heren het dispuut al uw steun wilt geven.

Ten slotte wil ik nog één iemand naar voren roepen: Meng Li. Hoewel jij de laatste bent die zichzelf op de borst te slaat, kon ik niet anders dan opmerken dat jij ons zo vaak tot steun was. Jij was erbij toen vijf jaar geleden de eerste Havendag in de Meesterweek werd georganiseerd (nu en vast onderdeel); jij was onze fotograaf tijdens onze eerste Journée Schadee. Jij hebt geheel vrijwillig een schitterende website gemaakt voor het nieuwe dispuut www.ttla.eu. en nu hun flyers gemaakt. Vandaag ben je weer onze fotograaf. Hartelijk dank daarvoor.

U ziet het DLNST kan met een gerust hart de tent sluiten. De zaadjes zijn geplant; het is aan u of zij tot volle wasdom komen en verder groeien.

Zoals de Amerikanen zo mooi zeggen: "Het was truly *gezellig!*" de afgelopen jaren.

Rotterdam 3 april 2014
Emily Dérogée
St.DLNST