

RAAD & RECHT

RAOUL RAMAUTARSING, CONSULTANT
rramautarsing@deloitte.nl



Very Dutch

Ik was vastbesloten mijn column te wijden aan de absurde staal- en aluminiumheffingen in de VS. Het mogelijke begin van een gigantische handelsoorlog, de geboorte van een trans-Atlantische alliantie tegen China of misschien gewoon weer een storm in een glas water. Toen viel mijn oog op een filmpje over de nieuwe Amerikaanse ambassadeur in Nederland. Ik merkte dat ik geraakt was. Goede reden om de staalheffingen even te laten voor wat ze zijn en stil te staan bij dat filmpje.

Voor wie het verhaal niet kent, het gaat om ambassadeur Pete Hoekstra. In een interview werd Hoekstra gevraagd naar een aantal van zijn uitspraken over de ontwikkeling van de islam in Nederland. Hoekstra beweerde tijdens een eerder debat dat er 'no-go-zones' zijn in Nederland en dat auto's en politici in brand worden gestoken. Ik hoef niet uit te leggen dat deze beweringen op helemaal niets gebaseerd zijn. Het interessante was dat in het interview Hoekstra deed alsof de journalist gek was en zei dat hij die beweringen nooit had gedaan. In lijn met de huidige trend in Amerika, betitelde hij dit als 'fake news'. De journalist was niet voor één gat te vangen en liet het fragment zien waarin Hoekstra de beweringen deed en vroeg waarom hij dit afdeed als 'fake news'. Toen werd het interessant, want Hoekstra ontkende vervolgens categorisch dat hij het 'fake news' had genoemd. De blik op het gezicht van de journalist sprak boekdelen.

Dit is overigens niet het filmpje waar ik het over wilde hebben, want dit is al een tijd geleden gebeurd. Nee, het filmpje dat me zo raakte, gaat over de persconferentie nadat Hoekstra koning Willem-Alexander had bezocht. Als je op internet zoekt op 'Zeer ongemakkelijke ontmoeting VS-ambassadeur en journalisten', kun je het niet missen. Tijdens die persconferentie gebeurde iets heel opmerkelijks. Daarin werd Hoekstra gevraagd of hij zijn beweringen terug zou nemen of anders een voorbeeld kon geven van een politicus die in Nederland recentelijk is verbrand. Hij weigerde antwoord te geven op die vraag. De volgende reporter stelde exact dezelfde vraag, die ook onbeantwoord bleef. En zo ging dat door. Toen het wat ongemakkelijk begon te worden, gaf zijn assistente aan dat de vraag al was beantwoord en vroeg of er nog andere vragen waren. En toen kwam het, in koor riepen alle reporters dat de vraag niet is beantwoord en dat Hoekstra gewoon de vraag moet beantwoorden. "This is not how it works, this is the Netherlands. You have to answer questions."

Er ging een rilling over mijn rug. Dit is namelijk precies waarom ik trots ben om mee te schrijven aan deze krant, aan de NL-Fiscaal, en aan alle andere bladen waarin ik en andere experts en critici de mogelijkheid krijgen het debat aan te gaan over welk onderwerp dan ook. Het is onze taak om kritische vragen te stellen en elkaar scherp te houden. Dat is in het belang van ons allemaal. Het gebeurt regelmatig dat ik een mailtje krijg van collega's, concurrenten of de Belastingdienst over mijn columns en annotaties. Soms om mijn mening te onderschrijven, maar ook vaak genoeg om me te vertellen dat ik het verkeerd zie. En dat is goed, want de waarheid ligt altijd in het midden.

Ik was vorige week op een conferentie waar ik een presentatie moest geven over Hamamatsu (zie mijn vorige column 'wasabi'). Zoals gebruikelijk had ik een duidelijke mening en stak die niet onder stoelen of banken. De presentatie resulteerde in een levendige discussie. Na afloop zei een deelnemer gekscherend "I like your approach, it is very... let's say... Dutch". En daarmee wil ik mijn column besluiten: *That is indeed how it works, because this is the Netherlands. We answer questions.*

Wanneer betalen en w

AVARIJ-GROSSE De verdeling van kosten bij schade in de scheepvaart

JOLIEN KRUIT, PARTNER BIJ VAN TRAA
ADVOCATEN TE ROTTERDAM

Bij grote scheepscalamiteiten wordt bij de financiële afwikkeling van de veroorzaakte schade vaak gebruikgemaakt van het eeuwenoude leerstuk van de avarij-grosse. Ook naar aanleiding van de recente brand aan boord van het ms. 'Maersk Honam' voor de kust van India heeft vervoerder Maersk 'avarij-grosse verklaard'. Standaard jargon, maar wat houdt het nu eigenlijk in? Wanneer moet je betalen en wanneer kun je verhalen?

Wat is avarij-grosse?

Avarij-grosse, of in het Engels 'general average', is een maritieme verdeelsleutel van bepaalde kosten en opofferingen. Avarij-grosse houdt de omslag in van buitengewone, opzettelijk en redelijkerwijs gemaakte kosten en opofferingen ter redding van schip en lading uit een gemeenschappelijk gevaar. Die kosten worden verdeeld over de verschillende betrokken partijen naar rato van hun financiële belang. In feite is het niet meer dan een zakelijke variant van wat bij een reis onder vrienden gebruikelijk is; iedereen legt wat bij in geval van aanzienlijke, onverwachte kosten. Anders dan doorgaans bij vrienden het geval is, zijn er voor een verdeling in de avarij-grosse allerlei regels opgesteld en zijn er mogelijkheden een bijdrage af te dwingen.

Typische avarij-grosseposten

Het bekendste voorbeeld van avarij-grosse is 'werping' van lading. In vroeger tijden werd om een schip na een stranding te lichten vaak lading overboord gezet. De kosten van die geworpen lading dienden door de scheepseigenaar en belanghebbenden bij eventuele andere aan boord vervoerde lading mede gedragen te worden, omdat de opoffering ook in hun belang was gedaan. Tegenwoordig wordt er weinig lading meer overboord gezet (al komt het nog steeds voor) en wordt avarij-grosse vaker gebruikt om kosten van hulpverlening, kosten gemaakt in een noodhaven, schade als gevolg van brandblusactiviteiten en ook om aan piraten betaald losgeld over de belanghebbende partijen om te slaan. Of er sprake is van een post die voor omslag in aanmerking komt, moet in veel gevallen bepaald worden aan de hand van



Jolien Kruit. Foto: Maartje Brockbernd

internationale standaardvoorwaarden. Vrijwel alle overeenkomsten voor vervoer van goederen over zee bevatten een verwijzing naar een van de versies van de York-Antwerp Rules, terwijl in de binnenvaart veel gebruik wordt gemaakt van de Avarij-Grosse Regels van de IVR (Internationale Vereniging het Rijnschepenregister).

Wie berekent?

De berekening en verdeling van de avarij-grosseposten wordt gemaakt door de dispatheer ('average adjuster'). Deze wint informatie in over alle schade en kosten die voor vergoeding in avarij-grosse in aanmerking komen alsmede

over de totale geredde waarde waarover die posten verdeeld moeten worden. Vervolgens stelt de dispatheer een staat van verdeling op, de dispathe of 'average adjustment'.

Wie verhaalt en wie betaalt?

Iedere partij die avarij-grossekosten heeft gemaakt of wier goederen zijn opgeofferd, heeft in principe een vordering op de belanghebbenden bij de geredde (in avarij-grosse-terminologie: 'dragende') waarden, oftewel op de partijen die baat hebben gehad bij de avarij-grossekosten of opofferingen. Niet alleen de scheepseigenaar kan dus een vordering tot bijdrage in de avarij-grosse instellen, maar bijvoorbeeld ook een partij wier lading totaal verloren is gegaan door brandblusactiviteiten. Bluswaterschade wordt, in tegenstelling tot schade veroorzaakt door de brand zelf, gezien als avarij-grossepost waarvoor recht op

AGENDA

MARITIME & OFFSHORE CAREER EVENT

28 MAART

De twaalfde editie van deze carrièrebeurs. Vorige keer bezochten ruim 3.500 (young) professionals en studenten het event. Naast de beursvloer is een conferentieprogramma. •moce.biz

SESSIE BREXIT

5 APRIL

De Britten hebben gekozen voor het verlaten van de EU. Wat gaat er veranderen voor bedrijven in transport en logistiek? Tijdens deze bijeenkomst worden verschillende scenario's helder in beeld gebracht. •nieuwsbladtransport.nl/events

DUITS-NEDERLANDSE LOGISTIEK CONFERENTIE

10 APRIL

Tijdens de Duits-Nederlandse Logistiek Conferentie worden actuele onderwerpen besproken en ontmoet u meer dan 150 Nederlandse en Duitse logistiekprofessionals. •nieuwsbladtransport.nl/events

HAVENCONGRES ROTTERDAM

18 APRIL

Jaarlijkse topontmoeting over de toekomst van de haven. Thema: positieve businessmodellen in een haven in transitie. Over de invloeden van digitalisering, de energietransitie en innovatie op het speelveld. •havencongres.nl

CEMAT

23 T/M 25 APRIL

In Hannover wordt de CeMAT georganiseerd. Het motto dit jaar is 'Connected Supply Chain Solutions' en de beurs biedt oplossingen en impulsen voor de overgang van industrie 4.0 naar intralogistiek. •cemat.de

Wanneer verhalen?



Illustratie: Barry Hage

een vergoeding in avarij-grosse bestaat. Dus als een zending elektronica is verbrand, is er geen recht op vergoeding voor de ladingbelanghebbende; maar wanneer de elektronica in de container ernaast teniet is gegaan door

afhankelijk van het aantal betrokken belangen. Bij een groot containerschip als het ms. 'Maersk Honam' zijn dat er nogal wat en zal het naar verwachting minstens een aantal jaren duren voor afwikkeling plaatsvindt. Om ervoor te

zekerheid verzocht in de vorm van een door de direct belanghebbende bij de lading af te geven 'average bond', die dient te worden begeleid door financiële zekerheid. Bij verzekerde lading kan die financiële zekerheid worden gesteld in de vorm van een door verzekeraars af te geven 'average guarantee', terwijl bij onverzekerde lading een 'cash deposit' dient te worden gesteld. Hoewel de tekst van de 'average bond' en 'average guarantee' vaak als modelformulier wordt toegezonden, is het van belang goed te kijken naar de bewoordingen en deze eventueel aan te passen om te voorkomen dat rechten worden prijsgegeven.

Avarij-grosse is lastige materie. Zeker als er veel belanghebbenden bij betrokken zijn, is het een langdurig en ingewikkeld proces. Specialistische bijstand kan dan geen overbodige luxe zijn.

Het is van belang de precieze schadeoorzaak vast te stellen.

bluswater, is er wel recht op een bijdrage. Van belang is dus de precieze schadeoorzaak vast te stellen. In geval van verzekerde lading is tijdige melding bij en goede afstemming met verzekeraars van groot belang.

Hoe snel wordt afgewikkeld?

De snelheid van de afwikkeling is

zorgen dat er na al die jaren daadwerkelijk een bijdrage wordt betaald door de avarij-grossedebiteuren wordt hen gevraagd om zekerheid te stellen voor de door hen te betalen bijdrage. Zolang deugdelijke zekerheid niet is gesteld, wordt de lading niet vrijgegeven.

Doorgaans wordt bij zeevervoer

FAILLISSEMENTEN

Rynart Transport B.V.
Zevenbergen
Rechtbank Zeeland-West-Brabant

Global Intermodal B.V.
Spijkenisse
Rechtbank Rotterdam

Easytransport B.V.
Amsterdam
Rechtbank Oost-Brabant

Van Eenennaam Transport B.V.
Alphen aan den Rijn
Rechtbank Den Haag

G.A.Y. Trans SPRL
Charleroi
Rechtbank Charleroi

Maquet Frederic
Wasseiges
Rechtbank Hoei

Dok Vrachtovervoer BVBA
Antwerpen
Rechtbank Antwerpen

S. Kaba Logistics SPRL
Molenbeek-Saint-Je
Rechtbank Brussel

PERSONALIA



Bart Pouwels zal vanaf april het cargoteam van Schiphol gaan leiden. Zijn benoeming is het gevolg van het

aanstaande vertrek van vrachtafbaas **Jonas van Stekelenburg** bij de luchthaven. Pouwels is nu nog directeur Business Development Cargo bij de luchthaven.



Antwerps havenscheper **Marc Van Peel** verlaat de politiek en het Antwerpse havenhuis. Tijdens de

komende gemeenteraadsverkiezingen zal hij niet op de CD&V-lijst staan. Dit impliceert dat hij zichzelf begin 2019 niet zal opvolgen als Antwerps havenscheper. De belangrijkste reden voor deze beslissing is zijn leeftijd: in september viert hij zijn 69ste verjaardag. Hij kan dan terugblikken op een loopbaan van bijna veertig jaar.



Transportondernemer **Peter Appel** is toegetreden tot de Raad van Commissarissen van TVM verzekeringen.

Appel (54) is CEO van Peter Appel Transport, een van de grotere transportondernemingen van Nederland. Hij vervangt **Harry Schenk**, directeur en eigenaar van het internationaal opererende tanktransportbedrijf Schenk Papendrecht BV. Die was sinds 2006 lid van de Raad van Commissarissen van TVM.

Johan Vanneste (57) wordt de nieuwe luchthavendirecteur van Köln/Bonn. Hij volgt Michael Garvens op. Die wordt ervan beschuldigd het bedrijf voor enkele miljoenen euro's te hebben geschaad. Hij ontkent dit heftig. De Belg Vanneste werkt sinds 2014 op de luchthaven van Luxemburg.



Rob Harrison, algemeen directeur van DP World Antwerp is de nieuwe Maritieme Man van 2018 in

Vlaanderen. Deze bekroning wordt jaarlijks uitgereikt door de Vlaamse Vereniging van Maritieme en Logistieke Journalisten (Espa). Harrison (51) is een Engelstalige Zuid-Afrikaan. In 2009 vestigde hij zich in het Antwerpse, als financieel directeur van Maersk-dochter Safmarine België. Sinds mei 2012 staat hij aan het hoofd van DP World Antwerp, de uitbater van de Antwerp Gateway-terminal.

Roel Vanmaele (48), algemeen directeur bij Ahlers Belgium, verlaat het bedrijf. Financieel directeur **Philip Declat** (39) volgt hem op als ad interim. In 2014 kwam Vanmaele over van DHB Logistiek, een Beneluxdistributie- en logistiek netwerk. Daarvoor was hij commercieel directeur van Distrilog en management director van Wim Bosman Solutions en SystemPlus in België. Hij begon zijn carrière bij Van Gend & Loos en Coldstar. Declat werkt sinds vorig jaar bij Ahlers. Daarvoor zat hij bij XPO Logistics, Deloitte en Accenture.



nieuwsbladtransport.nl/informatie/mensen

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
Postbus 200, 3000 AE Rotterdam
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05
nieuwsbladtransport.nl

MANAGING DIRECTOR
joan.blaas@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruijff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore
klaartje.jaspers@nieuwsbladtransport.nl
energie

VORMGEVING
edward ouwerkerk en barry hage

BANK
NL94 INGB 0007 8062 46

ADVERTENTIEVERKOOP
T. 010 280 10 25
F. 010 280 10 05
verkoop@ntpublishers.nl

KLANTENSERVICE
Voor de prijzen van de verschillende abonnementen op de print- en online-uitingen van Nieuwsblad Transport, het NT-membership en de aantrekkelijke bedrijfsabonnementen vindt u alle informatie op www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren.

Of neem contact op met onze klantenservice:
010 280 10 16, customerdesk@ntpublishers.nl

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

OFFICE MANAGEMENT
T. 010 280 10 00
F. 010 280 10 05

MAINPORT MAIL
T. 010 280 10 30
F. 010 280 10 05
mpm@mainportmail.nl
petra.glansdorp@mainportmail.nl
minuschka.schouten@mainportmail.nl



© 2018 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veevevoerd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

