

Containerdemurrage; vervoer of expeditie, huur
S&S 2021/81, Gerechtshof Amsterdam
13 juli 2021

Ontvanger aansprakelijk voor containerdemurrage

Veel goederenvervoer over zee vindt plaats in containers. In 2020 betrof het containervervoer ongeveer 35 procent van de in de Rotterdamse haven overgeslagen goederen. Een partij die goederen wil vervoeren kan daarvoor eigen materieel gebruiken. Ook kan hij een container van de zeevervoerder als onderdeel van het vervoer meeboeken. Een andere optie is dat de ladingbelanghebbende containers van een derde inzet. Een container van een vervoerder of een derde moet binnen de afgesproken termijn worden teruggeleverd. Bij overschrijding van deze teruglevertermijn geldt een speciaal 'straf tarief', de zogenaamde *demurrage*. Die kosten lopen doorgaans hard op.

Casus

De casus die ten grondslag ligt aan het arrest van het Hof Amsterdam betreft een vordering van Newport tot vergoeding van *demurrage* voor door het bedrijf ter beschikking gestelde tankcontainers. De containers zijn gebruikt voor het vervoer van palmolie van Ghana naar Rotterdam. In Rotterdam heeft NOVE, die niet ook de afzender van de goederen was, de containers in ontvangst genomen. De teruggave is vervolgens aanzienlijk vertraagd. Daarop spreekt Newport NOVE in kort geding aan tot teruggave van de containers en tot betaling van *demurrage* ter hoogte van 256.032,12 euro. De rechtbank wijst het verzoek tot betaling toe en het verzoek tot teruggave af. De procedure voor het Hof Amsterdam betreft het door NOVE ingestelde hoger beroep tegen de beslissing dat deze *demurrage* moet betalen aan Newport.

Procedure voor het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden

NOVE betoogt in hoger beroep allereerst dat de Nederlandse rechter niet bevoegd is van de vordering van Newport kennis te nemen. Het bedrijf onderbouwt het bevoegdheidsverweer met verwijzing naar de voor het vervoer van de containers uitgegeven *sea waybill* (SWB) van Maersk, waarin een forumkeuze voor de High Court of London is opgenomen. Het hof is het niet met NOVE eens. Het geeft aan dat de vervoersovereenkomst, neergelegd in de *sea waybill*, alleen van toepassing is op de overeenkomst tussen de ladingbelanghebbenden enerzijds en vervoerder Maersk anderzijds. De bepalingen gelden niet (ook) in de relatie tussen ladingbelanghebbenden als NOVE en Newport onderling. De bepalingen van de SWB inclusief

het jurisdictiebeding binden Newport dan ook niet in zijn relatie met NOVE. De vervolgvraag is: welke bepalingen gelden dan wel? Volgens het hof is NOVE toetredend tot de overeenkomst die voor de containers is gesloten tussen Newport en de afzender van de containers, SOMC. Deze overeenkomst heeft volgens het hof kenmerken van huur, expeditie en ook vervoer. Deze overeenkomst tussen Newport en SOMC wordt geacht impliciet een derdenbeding ten gunste van ontvanger NOVE in te houden. Door de ontvangst van de containers heeft NOVE dat derdenbeding aanvaard, aldus het hof. Voor zover dat niet geval is, mocht Newport er, gelet op de communicatie met NOVE, op vertrouwen dat NOVE het derdenbeding heeft aanvaard. NOVE is volgens het hof gebonden aan de demurragebepalingen en NOVE zal de vordering dan ook moeten betalen, zoals ook al geoordeeld door de rechtbank.

Commentaar

Dat een ontvanger kan toetreden tot de door de afzender met de vervoerder gesloten overeenkomst onder *cognossement* en *sea waybill* was al eerder uitgemaakt in de rechtspraak. Dat dit ook geldt voor een overeenkomst voor de terbeschikkingstelling van een container, zoals het hof in deze zaak doet, is nieuw.

'My Vision', aanstelling gerechtsexpert
S&S 2021/83, Rechtbank Rotterdam
30 april 2021

Aanstelling maritieme gerechtsexpert

In geval van een maritiem incident is de gebruikelijke gang van zaken dat belanghebbenden bij schip en lading experts aanstellen om de schade en de oorzaak daarvan te onderzoeken. Het is ook mogelijk om de Rechtbank Rotterdam te vragen een gerechtsexpert aan te stellen die al dan niet onder toezicht van de rechtbank onafhankelijk onderzoek verricht. De juridische kaders van de maritieme gerechtsexpert in Nederland zijn echter niet geheel duidelijk, zo volgt ook uit deze uitspraak van de Rechtbank Rotterdam.

Casus

Bij zijn vertrek uit de Amsterdamse haven raakt het zeegaande motorschip 'My Vision' beschadigd. Als gevolg daarvan moet het schip in droogdok worden gerepareerd. De scheepseigenaar verklaart averij-grosse. De bevrachter van het schip, Louis Dreyfus, verzoekt de Rechtbank Rotterdam om een gerechtsexpert aan te stellen om de oorzaak van de beschadiging te onderzoeken. Dit ondanks het feit dat de bevrachtingsovereenkomst tussen Louise Dreyfus en de scheepseigenaar bepaalt dat geschillen moeten worden beslecht in arbitrage

in Engeland. De arbitrageregels bevatten een eigen bewijsprocedure. De scheepseigenaar meent dan ook dat de Rechtbank Rotterdam niet bevoegd is om een gerechtsexpert aan te stellen.

Beschikking rechtbank Rotterdam

De voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam passeert het verweer van de scheepseigenaar. Zij is van mening dat de arbitrageclausule niet in de weg staat aan haar bevoegdheid en stelt een gerechtsexpert aan. Volgens de rechter heeft Louis Dreyfus voldoende aannemelijk gemaakt dat de inspectie van het schip en het horen van de bemanning op korte termijn nodig zijn. Aangezien er nog geen arbiters benoemd zijn, kan een dergelijke beslissing volgens de rechtbank niet van arbiters worden verkregen, ongeacht het antwoord op de vraag of arbiters dergelijke maatregelen zouden kunnen treffen.

De rechter gaat over tot benoeming van een 'maritieme gerechtsdeskundige volledig' onder verwijzing naar het rapport *Afkoersen op vaste maritieme deskundigen* uit 2019¹. Dit wil zeggen dat de gerechtsexpert bewijs moet verzamelen, de bemanning moet interviewen en een rapport dient te schrijven. De enige beperking is dat aan de deskundige geen *carte blanche* wordt gegeven om *alle* documenten te verzamelen die hij van belang acht. Wel kan de deskundige zich als hij zijns inziens noodzakelijke stukken niet krijgt, met de daarvoor speciaal aangewezen rechter afstemmen. Ook draagt de rechter de scheepseigenaar expliciet op om medewerking aan het onderzoek te verlenen. Het verzoek van de scheepseigenaar om ook andere betrokken partijen op te dragen om mee te werken aan het onderzoek wordt afgewezen op procesrechtelijke gronden.

Commentaar

De beschikking in de 'My Vision' toont dat de Rechtbank Rotterdam bereid is bij maritieme incidenten tot aanstelling van een gerechtsexpert over te gaan en de gerechtsexpert verregaande bevoegdheden te geven. Dat de bodemprocedure in een andere jurisdictie of in arbitrage gevoerd moet worden staat volgens de rechtbank op zich niet aan een dergelijke aanstelling in de weg.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflivering 10; 2021), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Mr. J.A. (Jolien) Kruit
De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

Voetnoot

1. Zie daarover ook: <https://www.vantraa.nl/nl/kennis/geen-nederlandse-nautische-commissie-wel-gebruikbare-voorstellen-voor-verbeterde-inzet-maritieme-gerechtsdeskundigen/>.