

Natte zaken

Een vrij technisch specialisme, de natte praktijk. Oorspronkelijk het domein van de grote Rotterdamse advocatenkantoren. Inmiddels zijn het kleine gespecialiseerde kantoren en een paar middelgrote multiservice kantoren die de natte zaken doen. Wat houdt zo'n praktijk in, wie houden zich ermee bezig, wat zijn de ontwikkelingen op dit gebied? *Mr.* sprak met twee advocaten en een rechter. "De meesten hebben wel iets met water."

door **Henriette van Wermeskerken** foto's **Chantal Ariëns**

“**A**anvaringen en ladingschades, dat is de klassieke natte praktijk,” vertelt mr. Gijs Noordam. Vanuit zijn werkkamer, waarin een groot aantal scheepsmodellen staat, kijkt hij uit op de schepen in de Rotterdamse Veerhaven. In 2006 stapte Noordam over van NautaDutilh naar het huidige Schipper Noordam Advocaten.

“De natte sector omvat alle transport, dus ook vervoer over het spoor en over de weg. Want dat hoort erbij: als goederen in Rotterdam worden verscheept, worden ze hier naar toe gebracht. Het intercontinentale zeetransport begint en eindigt met een traject per spoor of over de weg. Verder omvat de praktijk alles wat bij het zeetransport hoort, zoals het laden en lossen, de expeditie, opslag, en zelfs scheepsbouw. Boek 8 BW, dat is ons wetboek. Geschreven door Schadee, die daarbij goed naar de praktijk heeft geluisterd. Hij was advocaat bij Nauta en daarnaast bijzonder hoogleraar in Leiden.”

Noordam is geboren en getogen in Rotterdam en wilde eigenlijk scheepsbouw studeren, maar had daar niet het juiste – exacte – vakkenpakket voor. Dan maar rechten, en via het keuzevak zeerecht bij de hierboven genoemde hoogleraar Schadee kwam hij toch bij de schepen terecht. In 1980 begon hij bij Nauta Van Haersolte, zoals het toen nog heette.

“Schepen hebben mij altijd gefascineerd. Ik voel me thuis in die wereld, ik lees erover, ik schrijf erover, ik spreek de taal. Een passie, kun je het noemen. Dat geldt trouwens voor veel mensen in de natte sector, de meesten zijn wel bootjesmensen, hebben iets met water.”

Litigation

In de bijna dertig jaar dat Noordam in de natte sector praktiseert heeft het rechtsgebied niet stilgestaan. “Aanvaringen en ladingschades vormden vroeger de hoofdmoot van de praktijk, maar komen nu veel minder voor. De scheepvaart is veiliger geworden door moderne navigatie- en communicatiemiddelen. Ook internationale verdragen hebben de veiligheid verhoogd door eisen te stellen aan zaken als onderhoud van het schip en opleiding van de bemanning. Tegenwoordig wordt een schip dat de Rotterdamse haven nadert beloodst en op radar gevolgd. Het aantal aanvaringen is drastisch afgenomen. Ook ladingschades komen minder voor, en dat komt vooral door de opkomst van het vervoer per container. Overigens, als het misgaat met een container dan gaat het ook goed mis. Dat hebben we gezien toen er Chinees vuurwerk ontplofte in containers op de Hanjin Oakland, in de Perzische Golf. Rondvliegende con-



Gijs Noordam (Schipper Noordam Advocaten): "De meeste mensen in de natte sector zijn bootjesmensen."

tainers, verwrongen staal, het schip en de lading waren total loss. Op zo'n schip is maar weinig personeel, dus de persoonlijke schade bleef gelukkig beperkt."

"Vroeger legden we iedere vrijdagmiddag wel een schip aan de ketting. Dat gebeurde na een schade, om financiële zekerheid te krijgen voor de afloop van procedures die nog gevoerd gingen worden: vaak ging het om aanvarings- of ladingsschade. Nu die schades minder vaak voorkomen verdwijnt ook de noodzaak van het aan de ketting leggen, ofwel conservatoir beslag."

Het aantal incidenten neemt af, maar de internationale handel en transport zijn enorm toegenomen. De markt beweegt en de natte praktijk beweegt mee. Noordam: "Bedrijven doen tegenwoordig meer aan risicoanalyse en -beheersing, en hebben dus behoefte aan advies vooraf. Dat hebben wij als advocaten natuurlijk ook gestimuleerd. Wij doen ook liever aan voorkomen dan aan genezen. De klassieke natte praktijk heeft zich ontwikkeld tot *litigation* in de sector transport, logistiek, haven, handel en industrie. Litigation dan in de ruime zin van het woord, dus inclusief advies. Het werk speelt zich tegenwoordig meer op de wal af, bijvoorbeeld het adviseren over alle soorten contracten die voorkomen bij transport per schip. De liberalisering van de spoor-

wegen zorgt voor nieuwe zaken. Vroeger was het vervoer per spoor in handen van de overheid, en die had iedere aansprakelijkheid uitgesloten. Inmiddels zijn er zo'n tien particuliere aanbieders. Eigenlijk zijn de natte advocaten langzamerhand de wal aan het opkruipen."

Naast zijn praktijk treedt Noordam veel op als arbiter, onder meer via de op initiatief van mr. H.A.J. Baanders van het toenmalige Trenité in 1988 opgerichte Stichting Transport and Maritime Arbitration Rotterdam and Amsterdam (Tamara). En hij schrijft verhalen over wat hij in de praktijk meemaakt in het blad *Mainport News*. Deze verhalen zijn inmiddels gebundeld (*Het Scheepsbeslag en andere verhalen*, NT Publishers BV, Rotterdam, 2007).

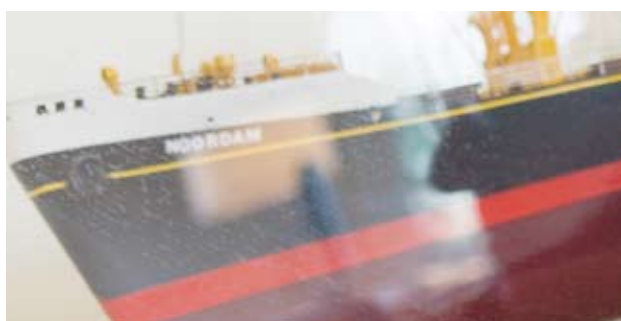
Grote vaart

Mr. Jan van der Stelt (Smallegange, Van Dam & Van der Stelt Advocaten) wilde vroeger piloot worden. "Maar mijn vermogen tot leren kwam wat laat op gang, en met mulo kon je geen piloot worden. Dus ging ik naar de Zeevaartschool in Vlissingen, de driejarige opleiding." Daar werd Van der Stelt opgeleid tot stuurman. Van 1974 tot 1987 voer hij op de grote vaart, eerst voornamelijk op het Verre Oosten, later bij een rederij die op Zuid-Amerika voer en ▶



Jan van der Stelt (Smallegange, Van Dam & Van der Stelt Advocaten): "Aan boord van een schip ben je veroordeeld tot elkaar, terwijl je elkaar van tevoren niet kent. Die ervaring is waardevol in de advocatuur."

ten slotte zeven jaar bij de Holland-Amerika Lijn (HAL). "Voor de HAL voer ik 's winters in het Caribisch gebied en in de zomer naar Alaska. In 1982 maakte ik de jaarlijkse wereldreis aan boord van De Rotterdam V. Ik vloog naar Amerikaanse havens om aan boord te gaan en was dan steeds vijf tot zes maanden van huis. Ik heb als stuurman een heel leuke tijd gehad. Op een gegeven moment ontstond het idee om rechten te gaan studeren en als jurist in de scheepvaart te gaan werken. Na een half jaar onbetaald verlof om te kijken of de studie beviel heb ik mijn baan opgezegd om me volledig op de studie te storten. In 1989 studeerde ik af en ging ik aan de slag bij de voorloper van dit kantoor. Govert Smallegange, die inmiddels als adviseur aan ons kantoor is verbonden, nam mij aan. Hij heeft een vergelijkbare achtergrond. Aan boord van een schip ben je veroordeeld tot elkaar, terwijl je elkaar van tevoren niet kent. Je hebt met al-



"EIGENLIJK ZIJN DE NATTE ADVOCATEN LANGZAMERHAND DE WAL AAN HET OPKRUIPEN"

lerlei soorten mensen te maken. Die ervaring is waardevol in de advocatuur."

Smallegange, van Dam & van der Stelt doet alles wat aan transport is gerelateerd: scheepsongevallen, ladingschades, *charterparties*, aan- en verkoop van schepen, scheepsfinancieringen, maar ook zeearbeidsrecht en letselschade, en tegenwoordig veel spoorwegvervoer. "Dat is erg in opkomst, door de liberalisering. Strafzaken die met scheepvaart te maken hebben doen we tot op zekere hoogte. Als het om economisch of milieustrafrecht gaat besteden we de zaak uit aan een specialist, waarbij wij de nautische input leveren. Op dit moment bestaat het grootste deel van mijn praktijk uit de behandeling van scheepsongevallen, advisering van een aantal scheepvaartbedrijven en het assisteren bij de aan- en verkoop van schepen voor deze bedrijven. Het gaat dan in het bijzonder om zeeschepen." ▶

“BIJ DE RECHTBANK KUNNEN WE *LEGAL OPINIONS* VAN ENGELSE *BARRISTERS* IN DE PROCEDURE BRENGEN ZONDER DIE TE LATEN VERTALEN”



Maarten van de Laarschot (rechtbank Rotterdam): “Ik zou graag zien dat een gespecialiseerd kenniscentrum ontstaat binnen onze rechtbank, waar alle maritieme zaken van Nederland worden behandeld.”

Aanvaring

Als Van der Stelt terugkijkt op achttien jaar praktijk, dan valt hem op dat de zaken gecompliceerder zijn geworden. “Dan doel ik met name op het verzekeringsaspect. Na een aanvaring zijn er talloze conflicten denkbaar: tussen aanvaarend en aangevaren schip, tussen verzekeraar en eigenaar van het schip, en tussen anderen die op de een of andere manier bij een van de schepen zijn betrokken. Of denk aan scheepsreparatie. Op een werf gebeuren wel eens ongelukken, zoals het uitbreken van brand. Dat is inherent aan het repareren van schepen. Het aantal verzekeringsdisputen is toegenomen. Verder valt op dat het belang van de zaken groter is geworden. Zaken met kleinere belangen handelen partijen vaker onderling af. Als je nu als advocaat met een aanvaring te maken krijgt, is het een gecompliceerde aanvaring. Je hoort vaak dat de veiligheid op zee enorm is vergroot door de elektronische navigatie. Maar mijn indruk is dat er nog steeds veel aanvaringen zijn en dat door de

komst van de elektronische hulpmiddelen te weinig gebruik wordt gemaakt van de gewone middelen, zoals visuele. Gewoon kijken dus. Met de komst van de hulpmiddelen is de menselijke fout niet weggenomen.”

Behalve in Rotterdam wordt veel in Engeland geprocedeerd. “Wij hebben doorlopend een groot aantal zaken lopen in Londen en werken samen met een Engels kantoor. Los van de plaats waar eventueel wordt geprocedeerd werken wij in onze praktijk vaak met Engels recht. De verzekeringsmarkt is internationaal en het Engelse recht is op dat gebied ver ontwikkeld, ook wat betreft jurisprudentie. Ik schat dat de helft van mijn praktijk Engelstalig is. Overigens doet de rechtbank hier niet moeilijk over de taal. Wij kunnen in Rotterdam *legal opinions* van Engelse *barristers* in de procedure brengen en hoeven die niet te laten vertalen. Het is jammer dat de rechtbank hier niet over een vaste maritieme kamer beschikt. In Engeland zie je dat wel. Het rechtsgebied is ingewikkeld en wordt steeds ingewikkelder door meer re- ▶

gelgeving, zowel Europees als internationaal. De trend in de advocatuur is dan ook om nóg meer te specialiseren dan nu al het geval is.”

Ingewikkeld

Dat de natte sector ingewikkeld is bevestigt mr. Maarten van de Laarschot, vice-president van de rechtbank Rotterdam. Hij is nu voorzitter van de sector kanton, maar is gespecialiseerd in de natte sector en was tot korte tijd geleden voorzitter van de sector civiel. “Dat het zo’n ingewikkeld rechtsgebied is heeft drie redenen. Ten eerste heb je altijd te maken met internationaal recht. Je moet regelmatig vreemd recht toepassen. Vaak is dat Engels recht, dat is ons natuurlijk niet vreemd meer, maar het kan van alles zijn. Laatst heb ik bijvoorbeeld recht moeten toepassen van een Afrikaans land waar oud Frans recht geldt, recht dat in Frankrijk dus al vervangen is. Dan werk ik met een oud Frans handboek, bijvoorbeeld uit de bibliotheek van het Vredespaleis. Ja, dat is soms moeilijk, maar het maakt het ook leuk. Vaak heb je met verdragen te maken, maar die regelen meestal slechts een deelaspect van de zaak. We hebben een stafjurist die veel weet van internationaal privaatrecht en van verdragen, we krijgen deskundigenberichten van partijen en zonodig benoemt de rechtbank zelf een deskundige. Zo komen we er altijd wel uit.”

“De tweede reden dat het rechtsgebied ingewikkeld is ligt in het feit dat de verhoudingen ingewikkeld zijn. Je hebt te maken met ketens van partijen: reders, bevrachters, expediteurs, stuwadoors, bemanning. In verband met de aansprakelijkheid moet je bepalen in welke hoedanigheid de betrokkene is opgetreden. Iedere ladingschade is een puzzel. En ten derde gaat het vaak om gecombineerd vervoer. Het begint over het spoor, gaat dan over zee en eindigt op de weg. Al die vervoersregimes hebben verschillende regelingen. Dit alles maakt dat de natte sector echt een specialisme is.”

Kenniscentrum

Een specialisme vraagt om specialisten. Van de Laarschot zou dan ook graag zien dat een gespecialiseerd kenniscentrum ontstaat binnen de rechtbank Rotterdam, waar alle maritieme zaken van Nederland worden behandeld. “We hebben nu ongeveer vier rechters en enkele stafjuristen die zich actief met natte zaken bezighouden. De expertise is er wel, maar is kwetsbaar vanwege de geringe grootte van de

groep. Als ik hier uit het raam kijk zie ik de grootste haven van de wereld. Ik vind dat Nederland, en Rotterdam in het bijzonder, een goede juridische infrastructuur moet bieden, die alle geschillen kan oplossen die uit de haven en de scheepvaart voortkomen. Binnen een redelijke termijn. Op dit moment is wetgeving in de maak die de samenwerking tussen gerechten moet bevorderen. Ik vind dat die wetgeving het mogelijk moet maken dat andere gerechten maritieme zaken die daar worden aangebracht naar Rotterdam verwijzen. Onder de huidige regelgeving kunnen rechtbanken elkaar ook wel hand- en spandiensten verlenen, zo treden rechters van ons incidenteel als plaatsvervanger in andere rechtbanken op. Maar de nieuwe regelgeving zou ruimte moeten bieden voor een structurele en niet-vrijblijvende concentratie van zaken waarvoor specialistische kennis vereist is. Dan kan Amsterdam zich bijvoorbeeld richten op financiële zaken, Den Haag op industriële eigendom en Rotterdam op maritieme zaken. Dan krijg je kenniscentra

waarmee de kwaliteit van de rechtspraak op die complexe en specialistische terreinen wordt gewaarborgd. Als de toekomstige wetgeving die ruimte biedt, zal ik de discussie over de invulling daarvan graag op gang brengen.”



“NEDERLAND MOET EEN GOEDE JURIDISCHE INFRASTRUCTUUR BIEDEN, DIE ALLE GESCHILLEN KAN OPLOSSEN DIE UIT DE HAVEN EN DE SCHEEPVAART VOORTKOMEN”

Water

Na in Rotterdam als advocaat in de natte sector werkzaam te zijn geweest, vervolgde Van de Laarschot zijn loopbaan bij de Universiteit Leiden, waar hij in 1996 promoveerde op een transportrechtelijk onderwerp. Daarna

werd hij rechter. “Na de wetenschap wilde ik graag weer iets praktisch in het recht doen. Waarom de natte sector? Mijn vader was stuurman bij de HAL en had later een nautisch expertisebureau. Ik kwam wel eens aan boord van een schip, dat maakte indruk. De meeste mensen die in deze sector werken hebben iets met water, dat geldt ook voor mij.” Toch heeft Van de Laarschot voorlopig afscheid genomen van de natte praktijk. “Het is goed om na een aantal jaren weer wat anders te gaan doen. Mijn wens om een kenniscentrum op maritiem gebied te laten ontstaan, betekent niet dat ik tegen het rouleren van rechters ben, integendeel. Een termijn van vijf, zes jaar vind ik ideaal. Dan heb je tijd genoeg om je te verdiepen in een rechtsgebied, je tot specialist te ontwikkelen en daar de vruchten van te plukken. Daarna is het tijd voor een frisse blik. Als ik manager van een advocatenkantoor zou zijn, zou daar ook gewisseld worden van rechtsgebied. Anders krijg je het risico dat je een tunnelvisie ontwikkelt.” ■