

Wordt het stil aan de overkant? Meer rechtszaken van Londen naar Rotterdam en Amsterdam!

Wat een feest deze zomer dankzij onze voetbalvrouwen, die met grote inzet en passie de EK beker wisten te veroveren. Behalve in vrouwenvoetbal zijn er meer zaken - en zeker niet de geringste - waar wij in Nederland heel goed in zijn. Over ons functioneren als logistieke hub hoeft ik u niets te zeggen; dat weet u beter dan ik.

No 1 in het burgerlijk recht

Graag wil ik aandacht vragen voor iets waar degenen die zakendeals sluiten liever niet te veel aan denken tot het te laat is: ons eigen rechtssysteem. Dat dit tot de allerbeste ter wereld behoort is vaak minder bekend. Het ligt niet direct in onze aard, laat staan in die van onze rechters om daarmee te koop lopen. Toch is het belangrijk dat iedereen dit weet. Ons rechtssysteem vormt immers de basis van ons dagelijkse bestaan en ons zakelijk functioneren.



Het staat zelfs als No 1 op de wereldranglijst ter zake van het burgerlijk recht, waar al het contractenrecht onder valt. Volgens de rest van de wereld blinkt ons rechtssysteem uit in de volgende essentiële kwaliteiten: toegankelijkheid, betaalbaarheid, geen discriminatie, geen corruptie, geen inmenging door de overheid, geen onredelijke termijnen en een effectieve tenuitvoerlegging van vonnissen (daar kom ik zo nog op terug). Om een dergelijke hoge kwalificatie te krijgen moet een land naast uitstekende reguliere rechtspraak ook beschikken over goede alternatieve mogelijkheden zoals arbitrage en mediation.

Rotterdam en Amsterdam

De Rotterdamse Rechtbank met haar jarenlange expertise op het gebied van handel en transport verdient een aparte vermelding. Niet alleen heeft die Rechtbank onlangs exclusieve bevoegdheid gekregen om te oordelen over scheepvaartzaken, maar sinds 1 januari 2016 is het ook mogelijk om in de Engelse taal te procederen om aan wensen van internationale handelspartijen tegemoet te komen. Verwacht wordt dat in de loop van 2018 de Netherlands Commercial Court (NCC) van start gaat in Amsterdam, waar standaard in de Engelse taal wordt geprocedeerd over complexe, internationale handelsgeschillen.

Wij zijn dus van alle (rechts) markten thuis.

Je zou dus denken, dat je voor handelsgeschillen beslist niet ergens anders heen hoeft te gaan. Zelfs een buitenlandse contractspartij hoeft helemaal niet onwelwillend te staan tegenover de keuze van Nederlands(e) recht(spraak) en arbitrage; internationaal staan wij voldoende als neutraal en professioneel bekend.

Dure gewoonte

Toch wordt nog vaak gekozen voor Engels(e) recht(spraak) en arbitrage wanneer het om internationale handel- of transportcontracten gaat en gaan Nederlandse partijen hierin mee. Vanwege 'traditie' of gewoonte is men blijkbaar

‘Zelfs een buitenlandse contractspartij hoeft helemaal niet onwelwillend te staan tegenover de keuze van Nederlands(e) recht(spraak) en arbitrage; internationaal staan wij voldoende als neutraal en professioneel bekend’



bereid om zich te onderwerpen aan een geheel ander rechtssysteem: het ‘*common*’ of Anglo-Amerikaanse recht in plaats van het ons in heel continentaal Europa zo vertrouwde ‘*civiele*’ rechtssysteem. Degenen die in Londen terecht gekomen zijn weten wel welk prijskaartje daaraan hangt. Dat dure prijskaartje wordt niet alleen veroorzaakt door de uurtarieven van Londense advocaten maar ook door de wijze van procederen, die veel omslachtiger is dan in Nederland. Hier kennen wij niet de Engelse ‘*disclosure*’ of de noodzaak tot het aanstellen van een ‘*solicitor*’ en een ‘*barrister*’. Daarentegen wordt de Nederlandse rechtsgang steeds efficiënter om tijd en kosten te besparen en continu gemoderniseerd o.a. door volledige digitalisering en inkorting van de procedures. De pruikestijd is hier allang voorbij.

Feit is dat de keuze voor een rechtsgang in Londen inmiddels een miljardenindustrie is geworden. Dat is niet zo verwonderlijk wanneer de kosten van een claim vaak uitkomen op een veelvoud(!) van de vordering. Dat neemt men blijkbaar allemaal voor lief...

Bedenk wel: ‘*Als het te duur is om je recht te halen, dan heb je geen recht*’.

(Schijn)zekerheid

Het Nederlandse recht valt onder het continentale recht, wat ook inhoudelijk voordelen kent boven het Engelse recht. Ons rechtssysteem heeft uiteraard in de eerste plaats aandacht voor de tekst van het contract. Mocht dat geen uitkomst bieden dan wordt gekeken naar de intenties van partijen. Deze benadering draagt meer bij aan een accurate conflictoplossing en rechtszekerheid dan het letterlijk (op punten en komma’s) toepassen van bepalingen in een contract op onvoorziene situaties.

Brexit

Nu de Brexit op komst is, zou men zich nog meer achter de oren moeten krabben alvorens voor Engelse geschillenbeslech-

ting te kiezen in een handelscontract. Weet men nog wel wat men dan kiest en wat alle gevolgen zijn van die keuze? Ik stipte al eerder aan het belang van een effectieve tenuitvoerlegging van vonnissen.

Binnen de EU erkent men automatisch elkaars vonnissen. Zo simpel is dat. Ook voorkomen EU-regels dat bij verschillende rechters tussen dezelfde partijen over hetzelfde onderwerp wordt geprocedeerd. Welke waarde heeft een Engels vonnis na de Brexit? Hoe voorkom je een dubbele rechtsgang? Hoe zullen straks in Engeland van oorsprong EU-regels worden uitgelegd? Vallen EU-verordeningen weg of worden geïmplementeerde EU-regels misschien herroepen? Op dit moment zijn er meer vragen dan antwoorden.

In de juridische literatuur wordt al aangeraden om bij het sluiten van een contract naar Engels recht alvast maar een ‘*severance clause*’ op te nemen, die de mogelijkheid biedt om het contract tussentijds te beëindigen of te heronderhandelen als de rechtsgevolgen van het contract wijzigen als gevolg van de Brexit. Alsof het leven nog niet ingewikkeld genoeg is...

Emily Dérogee-van Roosmalen was actief in de Rotterdamse maritieme sector vanaf 1975, eerst in scheepsfinanciering, later als advocaat. Naast haar werk heeft zij diverse nevenfuncties vervuld. Zij is o.m. voorzitter geweest van het arbitrage instituut Transport and Maritime Arbitration, Rotterdam-Amsterdam (TAMARA). Momenteel is zij lid van het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Vervoerrecht (NVV).

Voor meer informatie over procederen in Nederland zie www.dutchmaritimelaw.nl