

Door: Richard Latten en Hans Flaming

Claims vanwege 'non delivery'

Scheepsagenten en cargoagents zullen de situatie wel herkennen, de container is al gelost uit een zeeschip en staat op de kade. De partij die vermeld staat als ontvanger op een kopie van het cognossement (ook wel 'Bill of Lading' of 'B/L' genoemd) meldt zich en verzoekt om de lading in ontvangst te mogen nemen. De ontvanger geeft aan de lading snel nodig te hebben en tijd is geld. De ontvanger is (nog) niet in het bezit van de originele cognossementen, deze bevinden zich nog bij de bank of zijn per koerier onderweg. Aan de ontvanger is al veel vaker lading afkomstig van dezelfde afzender vrijgesteld. Dus, wat kan er nu verkeerd gaan?...

Voor degene die minder bekend is met het 'cognossement', eerst wat meer toelichting. In het goederenvervoer over zee bestaat de eigenaardige figuur dat onder cognossement wordt vervoerd. Het cognossement is een document dat een zeevervoerder op verzoek van de afzender opstelt en uitgeeft. Een cognossement lijkt qua opmaak op een vrachtbrief, maar het is meer dan dat. Het cognossement 'belichaamt' de goederen die daarin vermeld staan. Een cognossement heeft een aantal functies. Zo is het cognossement een bewijs dat de goederen door de vervoerder (aan boord) zijn ontvangen en worden er de voorwaarden van de vervoerovereenkomst in vastgelegd. Voor het bovenstaande voorbeeld is vooral van belang dat het cognossement het recht geeft op aflevering van de goederen. Uitsluitend de recht- en regelmatig houder van het originele cognossement heeft recht op aflevering van de goederen. In het voorbeeld is sprake van een cognossement dat de afzender en de ontvanger vermeldt, een zogenaamd 'naamcognossement'. Bij een naamcognossement geldt dat uitsluitend de afzender of de ontvanger die vermeld staat in het cognossement, indien zij in het bezit is van het originele cognossement, recht heeft op aflevering.



Smallegange - law firm with a view

Dus, wat kan er nu verkeerd gaan? Heel eenvoudig. Indien de vervoerder eerst aflevert aan de ontvanger en vervolgens de afzender, als recht- en regelmatig houder van het cognossement, om aflevering verzoekt ontstaat een probleem. Immers, de vervoerder kan niet tweemaal dezelfde goederen afleveren. In het Engels wordt dit ook wel 'non-delivery' of 'misdelivery' genoemd.

Wat is het gevolg? Zoals uitgelegd heeft alleen de recht- en regelmatig houder van het cognossement recht op aflevering. Naar Nederlands recht (en ook naar diverse andere rechtstelsels, in de Volksrepubliek China heeft men zelfs een hele wet aan dit onderwerp gewijd, de 'Provisions of the Supreme Court of the People's Republic of China on Certain Issues concerning the Application of Law to the Trial of Cases Involving Delivery of Goods Without Collection of Bill of Lading') heeft de afzender in dat geval recht op vervangende schadevergoeding van de vervoerder. In plaats van de goederen zal de vervoerder de waarde van de vervoerde lading aan de afzender moeten vergoeden. De vervoerder kan zich tegen de vordering van de recht- en regelmatig houder van het cognossement eigenlijk niet verweren. In feite is het enige relevante discussiepunt de waarde van de goederen. Wat geen verweer is, is dat is afgeleverd aan de ontvanger en dat die aan de afzender betaald heeft voor de goederen. Dit is irrelevant. Zo kan het dus gebeuren dat een afzender eerst betaald krijgt van de ontvanger en vervolgens nogmaals 'betaald' krijgt in de vorm van schadevergoeding van de vervoerder.

Naast de 'traditionele' zeevervoerders is er nog een categorie partijen die cognossementen uitgeeft. Dit zijn de NVOCC's ('Non Vessel Operating Common Carrier'). Een NVOCC is een vervoerder die zich verbindt tot het verrichten van (zee)vervoer zonder zelf over vervoermiddelen (zeeschepen) te beschikken. Een NVOCC 'koopt' vervoer in bij een zeevervoerder en 'verkoopt' dit op eigen naam aan een afzender. Nadat de lading voor het vervoer in ontvangst is genomen geeft de NVOCC veelal een cognossement uit waarop deze zelf vermeld is als vervoerder. Dit wordt een 'huis cognossement' of 'House B/L' genoemd. Gewoonlijk instrueert de NVOCC een logistieke dienstverlener in de loshaven om de goederen van de zeevervoerder in ontvangst te nemen (meestal op het cognossement van de NVOCC aangeduid als de 'delivery agent'). De goederen kunnen vervolgens in opslag blijven staan op de kade, maar worden vaak ook over de weg vervoerd naar een loods van de delivery agent waar de container wordt gestript en de goederen worden opgeslagen. Op deze wijze worden kosten van kadepuur laag gehouden. Ten aanzien van goederen die onder een House B/L worden vervoerd, geldt exact hetzelfde als onder een 'normaal' cognossement: indien de delivery agent goederen aflevert aan een ander dan de recht- en regelmatig cognossementhouder bestaat het risico dat de NVOCC nogmaals zal moeten afleveren.

Het komt veelvuldig voor dat handelsdisputen tussen een afzender (verkoper) en een ontvanger (koper) over goederen die in

opslag liggen bij de delivery agent "over de rug" van de vervoerder worden uitgevochten. Vaak wordt door de ontvanger grote commerciële druk uitgeoefend op de vervoerder of diens agent. Toegeven aan deze druk kan de vervoerder echter duur komen te staan. Afleveren aan een ander dan degene die daartoe gerechtigd is, zal vrijwel altijd resulteren in een verplichting tot het betalen van schadevergoeding. Tegelijkertijd kan het niet toegeven aan de commerciële druk tot grote commerciële schade leiden.

Dit is een dilemma waar veel vervoerders mee worden geconfronteerd. Door het maken van afspraken is mogelijk om de keuze te vergemakkelijken. De vervoerder kan bijvoorbeeld met de ontvanger (die geen houder is van het cognossement) afspreken dat deze de vervoerder zal vrijwaren voor vorderingen van de recht- en regelmatig cognossementhouder (in het

voorbeeld de afzender). Hiervoor wordt een vrijwaringsverklaring of 'letter of indemnity' gebruikt. Een bijkomend voordeel van een dergelijke verklaring is dat tussen partijen vaststaat aan wie is afgeleverd. De betaling van de vervoerder aan de afzender is namelijk niet het eindstation. Als vaststaat de vervoerder rechtens gehouden was om de schade aan de afzender te vergoeden en deze heeft vergoed kan hij verhaal nemen op de ontvanger die zonder legitimatie (via het cognossement) in ontvangst nam.

Veiliger is om deze letter of indemnity te laten vergezellen door zekerheid (bijvoorbeeld een bankgarantie) ten gunste van de vervoerder. Als deze over een deugdelijke bankgarantie beschikt loopt de vervoerder geen risico dat zijn vordering in vrijwaring niet kan worden verzilverd doordat bijvoorbeeld de ontvanger die zonder het cognossement te presenteren lading in ontvangst

nam in de tussenliggende periode failliet of onvindbaar is geraakt. Of een bankgarantie nodig en commercieel haalbaar is hangt vanzelfsprekend af van de hoedanigheid van partijen. Voor te stellen is dat indien een partij goed is voor haar geld het een overbodig en duur middel is en bijvoorbeeld genoeg genomen kan worden met een concerngarantie. Ook over dit onderwerp kunnen derhalve weer keuzes gemaakt worden.

De advocaten van Smallegange NV staan u graag bij voor nader advies. Ons kantoor is op 23 april 2014 verhuisd. Ons nieuwe adres:

Smallegange N.V.
Wilhelminakade 143
3072 AP Rotterdam
tel: 010-2010070
e-mail: info@smalaw.nl

Stimulans vestigingsklimaat kanaalzone

De provincie Zeeland staat in het teken van diverse grote infrastructurele projecten. Na de komst van de Westerscheldetunnel in 2003, die Zeeuws-Vlaanderen met Zuid-Beveland verbindt, wordt momenteel hard gewerkt aan de realisatie van de Sluiskiltunnel. Daarnaast worden ook diverse toegangswegen verbreed, zoals de N61, de Sloeweg en (in de toekomst) de Tractaatweg. Bovendien wordt over enkele jaren gestart met de bouw van de nieuwe zeesluis in Terneuzen, net als de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel een megaproject.

De werkzaamheden aan de Sluiskiltunnel lopen goed op schema en blijven keurig binnen het budget van 306 miljoen euro. Daardoor kan de nieuwe en veilige kanaalpassage tussen Zeeland en België medio 2015 worden geopend. Zo komt een eind aan de stagnatie van het verkeer in de kanaalzone. De brug bij Sluiskil staat gemiddeld vijf uur per dag open voor de scheepvaart. Dit zorgt voor lange wachttijden en sluipverkeer door Terneuzen en Sas van Gent. Het enorme infrastructurele project Sluiskiltunnel verbetert het vestigingsklimaat in de kanaalzone aanzienlijk. De voor de weggebruiker comfortabele Sluiskiltunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen, is een geboorte tunnel met twee buizen die elk 1.145 meter lang zijn. Elke buis heeft twee rijstroken. De lengte van de totale tunnel wordt 1.330 meter, waarvan het diepste deel ruim 34 meter beneden NAP ligt. Daarnaast wordt zes kilometer nieuwe hoofdrijbaan met twee ongelijkvloerse kruisingen aangelegd.

De Sluiskiltunnel heeft betrekking op zowel Noord-Zuid als Oost-West verkeer. De prognoses voor 2020 zijn tussen de 20.000 en 23.000 voertuigen per dag voor de Sluiskiltunnel. Alle boorgrond uit de tunnel wordt nuttig hergebruikt voor de wegen. De toe-



Werkterrein Oost vanuit de lucht gezien. (foto: Sky Pictures)

gangswegen krijgen een onderlaag van het milieuvriendelijke Laag Energie Asfaltbeton (LEAB).

Tijdens de 'Dag van de Bouw' op zaterdag 24 mei kan men van dichtbij bekijken hoe de werkzaamheden zijn gevorderd. De combinatie BAM-TBI stelt op deze dag het bouwterrein van 10.00 tot 16.00 uur open voor het publiek. Bezoekers kunnen een ronde maken door de nieuwe tunnel. Op verschillende plaatsen zijn informatiepunten ingericht waar medewerkers van de aannemer deskundige uitleg geven. De start is in het informatiecentrum van

de Sluiskiltunnel in de Koegorsstraat. Voor de bezoekers is er een prijsvraag. De winnaar krijgt een uitnodiging voor de officiële opening van de tunnel in 2015. Op de Dag van de Bouw, die samenvalt met de Open Havendag Vlissingen, worden er ieder half uur gratis bussen ingezet vanaf het terrein van Damen Shiprepair, die via het busstation in Terneuzen, naar de Sluiskiltunnel rijden.

www.sluiskiltunnel.nl