



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De forumkeuze in het zeevervoer

Eckoldt, J.P.

Citation

Eckoldt, J. P. (2014, December 3). *De forumkeuze in het zeevervoer*. NTHR-reeks. Uitgeverij Paris, Zutphen. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/29933>

Version: Corrected Publisher's Version

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/29933>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/29933> holds various files of this Leiden University dissertation

Author: Eckoldt, Jan

Title: De forumkeuze in het zeevervoer

Issue Date: 2014-12-03

Hoofdstuk 1

De forumkeuze in het algemeen

1.1 Inleidende opmerkingen

Thans is aanvaard dat partijen veelal de vrijheid hebben om hun rechtsverhoudingen naar eigen goeddunken in te richten, hetgeen onder andere met zich brengt dat hen niet alleen de vrijheid is gelaten het toepasselijke recht aan te wijzen maar ook te bepalen in welk land en bij welke rechter zij hun geschillen willen beslechten.¹ Het is echter algemeen bekend dat het voor de uitkomst van een geschil van belang kan zijn aan welke rechter een tussen partijen gerezen geschil moet worden voorgelegd. Sommige rechters, althans rechtsstelsels, zijn vervoerdervriendelijk terwijl andere eerder de kant van de lading kiezen. Partijen trachten dan ook soms de uitkomst van een mogelijk toekomstig geschil voorafgaand te beïnvloeden door in de contractdocumentatie, bij zeevervoer bijvoorbeeld een cognossement of zeevrachtbrief, tevens een keuze op te nemen voor een bepaalde rechter. Soms wordt ook bewust gekozen voor geschilbeslechting bij een bepaalde rechter vanwege de vermeende expertise van deze rechter althans vanwege het door partijen gekozen toepasselijke recht. Er wordt dus niet per se gekozen voor de rechter van de eigen vestigingsplaats. In cognossementen, zoals bijvoorbeeld het standaardcognossement van het Deense Maersk Line (thans de grootste containervervoerder), vindt men een keuze ten gunste van de Engelse High Court of Justice te Londen.

Bedingen waarmee partijen beogen bevoegdheid toe te kennen dan wel tevens uit te sluiten worden aangeduid als ‘forumkeuze’, ‘forumkeuzebeding’, ‘forumkeuzeclausule’, ‘forumkeuzeovereenkomst’, ‘overeenkomst tot aanwijzing van een bevoegde rechter’, ‘jurisdictieclausule’, ‘jurisdictiebeding’ enzovoort. Voor de duidelijkheid wordt hieronder alleen het begrip ‘forumkeuze’ gebruikt.

De mogelijkheid om in internationale gevallen een andere rechter naast de objectief bevoegde rechter aan te wijzen dan wel de bevoegdheid van een objectief bevoegde rechter uit te sluiten is in Nederland niet altijd mogelijk geweest. Pas in de jaren tachtig kwam hierin verandering door een tweetal arresten van de Hoge Raad.² In deze twee arresten werd door de Hoge Raad het principe van toekennen en ontnemen van rechtsmacht erkend. Forumkeuzen die bevoegdheid toekennen, ook aangeduid met de term ‘prorogatie’, hebben vaak tevens het effect dat andere gerechten dan het aangewezen gerecht niet bevoegd zijn.³ Deze beperking van de rechtsmacht van een normaliter objectief bevoegde rechter wordt aangeduid met de term ‘derogatie’. Op grond van het in belang toenemende beginsel van partij-

1. De Boer 2012, p. 41.

2. HR 1 februari 1985, ECLI:NL:HR:1985:AG4957, NJ 1985/698, m.nt. J.C. Schultsz, S&S 1985/49 (Piscator); HR 28 oktober 1988, ECLI:NL:HR:1988:AD0496, NJ 1989/765, m.nt. J.C. Schultsz (Harvest Trader).

3. Kuypers 2008, p. 44.

autonomie is de mogelijkheid om een bevoegde rechter aan te wijzen althans de bevoegdheid van andere rechters uit te sluiten steeds belangrijker geworden. Een prorogerende forumkeuze heeft niet in alle gevallen tevens een derogerende werking. Er is bijvoorbeeld geen sprake van derogatie indien de partijen duidelijk hebben bepaald dat de keuze voor een bepaald forum niet exclusief is.⁴ Daarnaast geldt uiteraard dat de forumkeuze slechts derogerende werking kan hebben indien het beding geldig tussen de betrokken partijen tot stand is gekomen en de derogerende werking toelaatbaar is. Deze onderwerpen zullen hieronder uitgebreid aan de orde komen.

De belangrijkste bepaling voor de forumkeuze is vanuit Europees perspectief art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw). Onder 'EEX-Vo' wordt overigens verstaan de Verordening (EG) 44/2001 terwijl onder 'EEX-Vo (nieuw)' wordt verstaan de Verordening (EU) 1215/2012, die de EEX-Vo gaat vervangen. Art. 23 EEX-Vo en art. 25 EEX-Vo (nieuw), dat vanaf 10 januari 2015 in de plaats komt voor art. 23 EEX-Vo, komt in de hoofdstukken 2 en 3 uitgebreid aan bod. Hieronder wordt niet apart ingegaan op het EVEX-Verdrag (ook wel het Verdrag van Lugano 2007 genaamd) dat met name een rol speelt in de verhouding met Zwitserland, Noorwegen en IJsland.⁵ Ook op de bijzondere positie van Denemarken zal hieronder niet nader worden ingegaan.⁶

Verder zijn vanuit Nederlands perspectief bij forumkeuzen in verband met zeevervoerovereenkomsten art. 8 en 629 Rv van belang. Deze bepalingen worden in hoofdstuk 4 besproken. Het commune Nederlandse internationaal bevoegdheidsrecht heeft slechts een secundaire functie.⁷ Het is alleen van toepassing indien de internationale bevoegdheidsvraag buiten het toepassingsgebied blijft van een door de Nederlandse rechter toe te passen internationale regeling, waaronder bijvoorbeeld de EEX-Vo.⁸ Dit blijkt ook duidelijk uit art. 1 Rv.⁹ Nationale bevoegdheidsbepalingen, zoals art. 629 Rv, zijn niet – ook niet aanvullend – van toepassing indien de bevoegdheidsvraag binnen het toepassingsgebied van de autonome bevoegdheidsregeling van EEX-Vo valt. De afbakening tussen de hiervoor genoemde bepalingen geschiedt dus aan de hand van het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw).

4. De rechter van (bijvoorbeeld) de woonplaats van de gedaagde zou dan mede bevoegd blijven (zie art. 2 EEX-Vo/art. 4 EEX-Vo (nieuw) en art. 2 Rv). Bij een forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) wordt overigens ervan uitgegaan dat de forumkeuze exclusief is tenzij partijen dit uitdrukkelijk anders hebben bepaald (zie hieromtrent paragraaf 1.5.3).
5. Omdat sinds het in werking treden van het nieuwe Verdrag van Lugano 2007 (voluit: Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken van 30 oktober 2007) op 1 januari 2010 ook ten aanzien van de EVEX-staten een met de EEX-Vo overeenstemmend regime geldt, is het mijns inziens niet noodzakelijk om apart aandacht aan het Verdrag van Lugano 2007 te besteden.
6. Op 19 oktober 2005 heeft de EU met Denemarken een overeenkomst ondertekend betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, waarin de bepalingen van de EEX-Vo tot dit land werden uitgestrekt. De overeenkomst werd op 27 april 2006 namens de EU goedgekeurd bij Besluit 2006/325/EG van de Raad. De overeenkomst trad in werking op 1 juli 2007.
7. Strikwerda 2012a, p. 217.
8. Strikwerda 2012a, p. 217.
9. Art. 1 Rv luidt: 'Onverminderd het omtrent rechtsmacht in verdragen en EG-verordeningen bepaalde wordt de rechtsmacht van de Nederlandse rechter beheerst door de volgende bepalingen.'

Voor de goede orde, het verdient opmerking dat partijen ook vrijwillig kunnen verschijnen voor een objectief onbevoegde rechter zonder dat partijen een forumkeuze ten gunste van deze rechter zijn overeengekomen. Indien de gedaagde partij niet alleen verschijnt om de bevoegdheid van deze rechter te betwisten is er sprake van een stilzwijgende forumkeuze. De stilzwijgende forumkeuze is nader geregeld in art. 24 EEX-Vo/art. 26 EEX-Vo (nieuw) en, wat het commune Nederlandse internationale bevoegdheidsrecht betreft, in art. 9 sub a) Rv. De stilzwijgende forumkeuze zal niet nader worden behandeld.

1.2 De scheiding tussen de forumkeuze en de hoofdovereenkomst; separabiliteit

Een forumkeuze staat meestal niet alleen, maar maakt in de regel onderdeel uit van een overeenkomst, bijvoorbeeld een in een cognossement neergelegde vervoerovereenkomst. Van belang is dat een forumkeuze, ook al maakt hij op papier deel uit van de vervoerovereenkomst, moet worden gezien als een afzonderlijke overeenkomst naast de overige bepalingen van de vervoerovereenkomst. Er is dus sprake van een scheiding tussen aan de ene kant de forumkeuze en aan de andere kant de overige bepalingen van de vervoerovereenkomst. Dit is terug te voeren op het feit dat de forumkeuze wordt gezien als een separate procesrechtelijke overeenkomst¹⁰ of 'Prozessvertrag',¹¹ naast de overige bepalingen van de overeenkomst, soms aangeduid als 'hoofdovereenkomst',¹² 'Hauptvertrag',¹³ of 'substantive contract'.¹⁴ De forumkeuze wordt gezien als aparte procesrechtelijke overeenkomst die niet is gericht op enig materieelrechtelijk rechtsgevolg dat buiten de procedure van belang kan zijn.¹⁵ Uit deze aparte procesrechtelijk overeenkomst vloeien geen verbintenisrechtelijke verplichtingen voort.¹⁶ De scheiding tussen forumkeuze en hoofdovereenkomst wordt aangeduid met de term 'separabiliteit' ('séparabilité'¹⁷ of 'severability'¹⁸). Men spreekt hier ook van het zogenaamde separabiliteitsbeginsel.¹⁹ Op grond van dit beginsel dient de forumkeuze als afzonderlijke overeenkomst te worden beoordeeld.²⁰ Ook bij arbitrale bedingen wordt uitgegaan van een scheiding tussen het arbitraal beding en de hoofdovereenkomst.²¹ De overeenkomst tot arbitrage wordt apart beoordeeld, los van de geldigheid van de hoofdovereenkomst waarvoor het arbitraal beding is overeengekomen, ook indien beide in één

10. Kuypers 2008, p. 240.

11. Hausmann 2010, p. 1946, nr. 6355.

12. Kuypers 2008, p. 274.

13. Mankowski 2011, p. 547, nr. 13.

14. Briggs 2008, p. 11, nr. 1.20.

15. Hausmann 2010, p. 1946, nr. 6355.

16. Hausmann 2010, p. 1946, nr. 6355.

17. Kuypers 2008, p. 237.

18. Briggs 2008, p. 11, nr. 1.20.

19. Zie bijv. Sparka 2008, p. 81 e.v.; Kuypers 2008, p. 237 e.v., p. 274 e.v. en 388; Strikwerda 2004, p. 23; De Heer 2000, p. 154.

20. De Heer 2000, p. 155.

21. Zie bijv. art. 1053 Rv, waarin uitdrukkelijk is bepaald dat 'de overeenkomst tot arbitrage als een afzonderlijke overeenkomst' dient te worden beschouwd; Sanders 2001, p. 8-10; Van Zelst 2012, p. 116; Briggs 2008, p. 79, nr. 3.35; Hof Leeuwarden 25 juli 2001, ECLI:NL:GHEE:2001:AS3847, BR 2002/150; Rb. Rotterdam 29 juli 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BJ5597.

document zijn neergelegd.²² Het separabiliteitsbeginsel geldt dus ten aanzien van forumkeuzen en arbitrale bedingen.²³

De hiervoor genoemde scheiding tussen de forumkeuze en de hoofdovereenkomst is thans vastgelegd in wetgeving en verdragen. In art. 25 lid 5 EEX-Vo (nieuw) is het volgende bepaald: *‘Een beding tot aanwijzing van een bevoegde rechter dat deel uitmaakt van een overeenkomst, wordt aangemerkt als een beding dat los staat van de overige bepalingen van de overeenkomst.’* Dat dit ook geldt ten aanzien van art. 23 EEX-Vo blijkt uit de jurisprudentie.²⁴ Ook de Nederlandse wetgever heeft bijvoorbeeld in art. 8 lid 6 Rv uitdrukkelijk bepaald dat een forumkeuze *‘dient als een afzonderlijke overeenkomst te worden beschouwd en beoordeeld’*.²⁵ Iets vergelijkbaars vindt men in het Haags Forumkeuzeverdrag van 2005 (dat thans nog niet in werking is getreden).²⁶ In art. 3 sub d) van dit verdrag is het volgende bepaald: *‘An exclusive choice of court agreement that forms part of a contract shall be treated as an agreement independent of the other terms of the contract.’*²⁷

Op grond van de scheiding tussen de procesrechtelijke forumkeuze en de hoofdovereenkomst moet ook de werking van de forumkeuze onafhankelijk van de hoofdovereenkomst worden beoordeeld. Nietigheid van de hoofdovereenkomst leidt niet zonder meer tot nietigheid van de forumkeuze.²⁸ Hiermee wordt beoogd de situatie te voorkomen dat de geadieerde rechter eerst uitgebreid onderzoek moet verrichten naar de materiële geldigheid van de hoofdovereenkomst voordat hij zich kan uitspreken omtrent zijn op de forumkeuze gebaseerde bevoegdheid.²⁹ Om die reden is dan ook in art. 3 sub d) van het Haags Forumkeuzeverdrag 2005 in aansluiting op de hiervoor geciteerde zin nog het volgende bepaald: *‘The validity of the exclusive choice of court agreement cannot be contested solely on the ground that the contract is not valid.’* Iets vergelijkbaars staat ook in art. 25 lid 5 tweede zin EEX-Vo (nieuw).³⁰ Een gerecht kan dan ook zijn bevoegdheid ontleen aan een forumkeuze die deel uitmaakt van een hoofdovereenkomst, welk laatste door het aangewezen gerecht uiteindelijk als nietig wordt beschouwd.³¹

Het idee van de scheiding tussen de forumkeuze en de hoofdovereenkomst lijkt in eerste instantie te zijn gebaseerd op de behoefte om de forumkeuze te beschermen.³² Problemen bij de hoofdovereenkomst, zoals bijvoorbeeld de nietigheid van deze overeenkomst, moeten geen uitwerking hebben op de forumkeuze. Het separabiliteitsbeginsel werkt echter ook omgekeerd: de nietigheid van de forumkeuze leidt

22. Rb. Rotterdam 29 juli 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BJ5597.

23. Rb. Rotterdam 29 juli 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BJ5597.

24. HvJ EG 3 juli 1997, C-269/95, NJ 1999/681, m.nt. P. Vlas (*Benincasa/Dentalkit*).

25. Zie ook art. 108 lid 4 Rv.

26. Zie voor de tekst van het Haags Forumkeuzeverdrag www.hcch.net.

27. In het rapport van T. Hartley en M. Dogauchi bij het Haags Forumkeuzeverdrag is hieromtrent bepaald dat *‘the validity of the choice of court agreement must be determined independently, according to the criteria set out in the Convention’* (Hartley & Dogauchi 2013, p. 53, nr. 115).

28. Kuypers 2008, p. 274.

29. Briggs 2008, p. 11, nr. 1.20.

30. De tweede zin van art. 25 lid 5 EEX-Vo (nieuw) luidt als volgt: *‘De geldigheid van het beding tot aanwijzing van een bevoegd gerecht kan niet worden bestreden op grond van het enkele feit dat de overeenkomst niet geldig is’*.

31. HvJ EG 3 juli 1997, C-269/95, r.o. 32, NJ 1999/681, m.nt. P. Vlas (*Benincasa/Dentalkit*).

32. Briggs 2008, p. 12, nr. 1.21.

bijvoorbeeld niet automatisch tot de nietigheid van de hoofdovereenkomst.³³ Weliswaar wordt dit minder vaak benadrukt, maar niet valt in te zien waarom het separabiliteitsbeginsel niet ook deze consequentie kan hebben. Immers, algemeen is erkend dat de forumkeuze en de hoofdovereenkomst twee gescheiden overeenkomsten zijn. Dus beide overeenkomsten kunnen naar mijn mening onafhankelijk van elkaar geldig zijn. Er kan dus net zo goed sprake zijn van een ongeldige forumkeuze terwijl de hoofdovereenkomst geldig tot stand is gekomen.³⁴ Dit betekent dat de forumkeuze ook separaat kan wegvallen terwijl de hoofdovereenkomst, hier de vervoerovereenkomst, overeind blijft.

Het feit dat de forumkeuze en de hoofdovereenkomst allebei als afzonderlijke overeenkomsten moeten worden aangemerkt wordt vaak nog benadrukt door het feit dat de geldigheid en/of de werking van beide overeenkomsten aan de hand van verschillende regelingen moeten worden beoordeeld. Dit wordt in het bijzonder duidelijk bij een forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw). De scheiding tussen forumkeuze en hoofdovereenkomst wordt duidelijk vanwege het feit dat voorwaarden, waaraan een dergelijke forumkeuze moet voldoen (zoals de vereiste vorm en de wilsovereenstemming ten aanzien van de forumkeuze), in eerste instantie volgen uit art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) en niet uit het nationale recht aan de hand waarvan de hoofdovereenkomst wordt beoordeeld.³⁵ Een goed voorbeeld is de samenloop van de vraag naar de totstandkoming van de forumkeuze en de toepasselijkheid van algemene voorwaarden, waarin de forumkeuze is opgenomen.³⁶ De totstandkoming van de forumkeuze – als separate overeenkomst – is niet afhankelijk van de vraag of de algemene voorwaarden (bijvoorbeeld overeenkomstig de in art. 6:231 e.v. BW verwoorde regeling) van toepassing zijn.³⁷ Dit wordt in principe aan de hand van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) beoordeeld. Dit betekent dat door middel van een verwijzing naar bepaalde algemene voorwaarden een forumkeuze tot stand zou kunnen zijn gekomen, terwijl uiteindelijk van de overige voorwaarden komt vast te staan dat deze voorwaarden geen onderdeel vormen van de hoofdovereenkomst. Verder is denkbaar dat algemene voorwaarden wel deel uitmaken van de hoofdovereenkomst, maar de in de algemene voorwaarden opgenomen forumkeuze ongeldig is.³⁸

Het feit dat de forumkeuze en de hoofdovereenkomst in principe afzonderlijk moeten worden beoordeeld betekent echter niet noodzakelijkerwijs dat uiteindelijk verschillende toetsingscriteria van toepassing zijn ten aanzien van de vraag of beide overeenkomsten tot stand zijn gekomen. Ten aanzien van beide overeenkomsten kunnen dezelfde vragen rijzen die uiteindelijk overeenkomstig hetzelfde recht moeten worden beoordeeld, hetgeen uiteindelijk tot dezelfde uitkomst zou kunnen

33. Kuypers 2008, p. 274.

34. Briggs 2008, p. 85, nr. 3.48.

35. Zie hieromtrent bijv. paragraaf 2.2 (ten aanzien van de vormvereisten) en paragraaf 2.3.1 (ten aanzien van de vereiste wilsovereenstemming).

36. Zie omtrent deze problematiek uitgebreid Kuypers 2008, p. 385 e.v.; zie bijv. ook Rb. Rotterdam 8 februari 2012, ECLI:NL:RBROT: 2012:BV3619, *SSS* 2012/116.

37. De Heer 2000, p. 155.

38. Zilinsky 2006, p. 373.

leiden.³⁹ Indien de forumkeuze buiten het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) valt is het recht dat van toepassing is op de forumkeuze vaak hetzelfde recht dat ook van toepassing is op de hoofdovereenkomst.⁴⁰ Dus specifieke vragen ten aanzien van bijvoorbeeld de wilsovereenstemming van partijen (zoals bijvoorbeeld dwaling) worden uiteindelijk aan de hand van hetzelfde recht beoordeeld.

De relevantie van de scheiding tussen de forumkeuze en de hoofdovereenkomst zal bij de behandeling van de verschillende zeerechtelijke situaties (in hoofdstuk 3 en 4) nog regelmatig worden benadrukt. Zoals in paragraaf 3.4.3 wordt uiteengezet moet naar Nederlandse opvatting bijvoorbeeld bij vervoerovereenkomsten onder cognossement ervan worden uitgegaan dat de derde-cognossementhouder toetreedt tot de in het cognossement belichaamde vervoerovereenkomst. In paragraaf 3.4.4 wordt betoogd dat dit in eerste instantie ziet op het toetreden tot de hoofdovereenkomst en dat apart moet worden beoordeeld in hoeverre de derde-cognossementhouder tevens is gebonden aan de in het cognossement opgenomen forumkeuze. Dit is zeker het geval bij de forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw), dat specifieke (vorm)vereisten kent. Forumkeuze en hoofdovereenkomst mogen dan ook niet over één kam worden geschoren. De toetreding van de derde-cognossementhouder tot de bijvoorbeeld in het cognossement neergelegde vervoerovereenkomst impliceert dus niet automatisch dat ook een forumkeuze tussen de derde-cognossementhouder en de vervoerder tot stand komt.

1.3 Verdragen die een regeling omtrent forumkeuzen bevatten

Zoals in paragraaf 1.1 reeds werd opgemerkt is voor de beoordeling van de forumkeuze vanuit Nederlands perspectief vooral art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) van belang. Dit artikel wordt nader besproken in hoofdstuk 2 en 3. Verder kent het commune Nederlandse internationaal bevoegdheidsrecht verschillende bepalingen die voor de beoordeling van de forumkeuze buiten het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) van belang zijn.⁴¹ Hoe een dergelijke forumkeuze moet worden beoordeeld wordt uitgebreid besproken in hoofdstuk 4. De EEX-Vo en het commune Nederlandse internationaal bevoegdheidsrecht treden echter op de achtergrond indien er sprake is van volkenrechtelijk verdrag dat een regeling bevat met betrekking tot forumkeuzen.⁴² Men spreekt in dit geval ook van eenvormig privaatrecht (EPR).⁴³ Indien het EPR voorziet in een afsluitende regeling omtrent de forumkeuze is de EEX-Vo of het commune Nederlandse internationaal bevoegdheidsrecht, dus het IPR, in feite overbodig.⁴⁴ De voorrang van dit soort verdragen is bijvoorbeeld uitdrukkelijk bepaald in art. 71 EEX-Vo/art. 71 EEX-Vo

39. Hier zou bijvoorbeeld kunnen worden gedacht aan het vraagstuk vertegenwoordigingsbevoegdheid. Deze vraag moet (ook bij een forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw)) aan de hand van het toepasselijke recht worden beoordeeld, zodat ervan uit moet worden gegaan dat ten aanzien van dit punt geen verschil zal optreden tussen (de geldigheid van) de forumkeuze en de hoofdovereenkomst.

40. Zie paragraaf 4.2.1.

41. Hier moet vooral worden gedacht aan art. 8 en art. 629 Rv.

42. Egler 2011, p. 9.

43. Van Wechem 2007, p. 99.

44. Van Wechem 2007, p. 99.

(nieuw).⁴⁵ Dit geldt echter alleen indien de verdragen ook daadwerkelijk een speciale regeling met betrekking tot de bevoegdheid bevatten.⁴⁶

Wat specifieke verdragen met betrekking tot het zeevervoer betreft geldt het volgende. In de in Nederland (en de ons omringende landen) van kracht zijnde Hague (Visby) Rules is niets bepaald omtrent de objectieve rechterlijke bevoegdheid en forumkeuzen (zie echter de volgende paragraaf). Van de thans van kracht zijnde verdragen kennen slechts de Hamburg Rules een bepaling die hier van invloed zou kunnen zijn op de forumkeuze.⁴⁷ Voor de Nederlandse rechter spelen de Hamburg Rules echter geen rol bij de bepaling van zijn bevoegdheid. De Nederlandse rechter is immers niet gebonden aan de bepalingen van dit verdrag.⁴⁸ Ook een conflicten-rechterlijke rechtskeuze van de Hamburg Rules kan naar mijn mening niet ertoe leiden dat de in de Hamburg Rules opgenomen bepalingen ten aanzien van de bevoegdheid voorrang zouden krijgen boven bijvoorbeeld de EEX-Vo of het Nederlandse commune internationaal bevoegdheidsrecht.⁴⁹

Daarnaast zijn er volgens mij twee verdragen, waarin iets omtrent de forumkeuze is bepaald, die in de toekomst mogelijkserwijs een rol zouden kunnen spelen. Dit zijn ten eerste de Rotterdam Rules (RR) en ten tweede is dit het Haags Forumkeuzeverdrag van 2005 (HFV).⁵⁰ Beide verdragen zijn thans nog niet in werking getreden. Wat de Rotterdam Rules betreft verdient opmerking dat thans niet waarschijnlijk is dat de in dit verdrag opgenomen regeling omtrent de bevoegdheid (hoofdstuk 14) na de inwerkingtreding voor de Nederlandse rechter van belang is. Ratificatie van het verdrag impliceert immers niet automatisch dat hoofdstuk 14, waarin ook bepalingen omtrent de forumkeuze zijn opgenomen, ook van toepassing is. Hoofdstuk 14 wordt slechts toegepast indien de verdragsluitende staat tevens gebruikmaakt van de in art. 74 RR genoemde 'opt-in'-mogelijkheid.⁵¹ Op dit moment moet ervan worden uitgegaan dat de EU-lidstaten althans de EU geen gebruik zul-

45. Art. 71 lid 1 EEX-Vo/art. 71 lid 1 EEX-Vo (nieuw) luidt als volgt: 'Deze verordening laat onverlet verdragen waarbij de lidstaten partij zijn en die, voor bijzondere onderwerpen, de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen regelen'.

46. HvJ EG 6 december 1994, C-406/92, NJ 1995/659, m.nt. T.M. de Boer (Tatry).

47. Zie art. 21 van de Hamburg Rules (HamR), waarin primair is bepaald welke rechter objectief bevoegd is (zie lid 1 en 2 HamR) en dat 'no judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article' (lid 3). De mogelijkheid om een forumkeuze overeen te komen ten gunste van een andere rechter is beperkt tot de in art. 21 lid 5 HamR genoemde mogelijkheid om een dergelijke afspraak te maken 'after a claim under contract of carriage by sea has arisen'.

48. Zie hieromtrent bijv. Rb. Rotterdam 30 mei 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AK4707, S&S 2003/15 (Maipo), waarin het volgende is geoordeeld: 'Nu voorts Nederland geen partij is bij de Hamburg Rules en het Nederlandse recht geen bepaling kent die toepassing van dat verdrag voorschrijft (zoals art. 8:371 BW dat doet t.a.v. het Gewijzigd Cognossementsverdrag), moeten de Hamburg Rules buiten toepassing blijven. Daaraan doet niet af dat ingevolge art. 2 lid 1 van de Hamburg Rules zelf dit verdrag van toepassing is omdat de overeengekomen laadhaven in een verdragsstaat (Chili) is gelegen en ook het cognossement in een verdragsstaat is uitgegeven'.

49. In het IPR moet immers een onderscheid worden gemaakt tussen het internationale bevoegdheids- of jurisdictierecht en het conflictenrecht (Strikwerda 2012a, p. 2). Omdat de Hamburg Rules geen deel uitmaken van de Nederlandse rechtsorde is de Nederlandse rechter ook niet gedwongen zijn bevoegdheid te bepalen aan de hand van art. 21 Hamburg Rules.

50. Het Haags Forumkeuzeverdrag (Convention on Choice of Court Agreements) van 30 juni 2005 is te vinden onder www.hcch.net. Zie ten aanzien van het Haags Forumkeuzeverdrag bijvoorbeeld ook Hartley & Dogauchi 2013; Kuypers 2008, p. 54 e.v.; Kramer 2006a, p. 109 e.v.

51. Indien door de een ratificerende staat geen gebruik wordt gemaakt van de 'opt-in'-mogelijkheid is hoofdstuk 14 voor deze staat niet van toepassing (zie art. 74 RR i.v.m. art. 91 RR).

len/zal maken van de 'opt-in'-mogelijkheid.⁵² Zonder hoofdstuk 14 spelen de Rotterdam Rules bij de beoordeling van de forumkeuze geen directe rol (zie echter omtrent de invloed van het materiële verdragenrecht paragraaf 1.4).

Ten aanzien van de relevantie van het Haags Forumkeuzeverdrag is van belang om op te merken dat dit verdrag (ook na de inwerkingtreding⁵³) de EEX-Vo in veel gevallen niet buiten spel gaat zetten. Het verdrag is volgens art. 26 lid 6 HFV niet van toepassing indien alle partijen hun woonplaats in de EU hebben (NB: uiteraard is voor de toepasselijkheid van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) nog van belang dat er sprake is van een keuze ten gunste van een gerecht van een EU-lidstaat).⁵⁴ Hetzelfde geldt wanneer slechts een van de partijen in de EU woont, en de andere partij in een land woont dat geen partij is bij het Haags Forumkeuzeverdrag.⁵⁵ Wanneer evenwel de andere partij in een land (niet zijnde een EU-lidstaat) woont dat wel partij is bij het verdrag, dan is niet langer de EEX-Vo, maar de regeling van het Haags Forumkeuzeverdrag van toepassing.⁵⁶

Verder is van belang dat volgens art. 2 lid 2 HFV een aantal onderwerpen is uitgezonderd van de toepassing van dit verdrag. De betreffende Engelse tekst van art. 2 lid 2 HFV luidt als volgt: *'This Convention shall not apply to the following matters – a) [...]; f) the carriage of passengers and goods; g) marine pollution, limitation of liability for maritime claims, general average, and emergency towage and salvage; [...].'* Een forumkeuze in een vervoerovereenkomst alsmede in verband met andere maritieme vorderingen wordt dus expliciet van het toepassingsgebied van het Haags Forumkeuzeverdrag uitgesloten. Dus bijvoorbeeld een in een cognossement opgenomen forumkeuze wordt niet bestreken door het HFV.⁵⁷

52. Van der Ziel 2010a, p. 17; zie verder de opmerking van G.J. van der Ziel tijdens de bespreking van het preadvies: 'Ook op jurisdictie gebied kun je allerlei kwesties krijgen, maar dan is de volgende geruststelling dat de kans dat Nederland of enig ander EU-land gebonden wordt aan de jurisdictie en arbitrage hoofdstukken vrijwel nihil. De Europese commissie heeft luid en duidelijk laten weten dat de Brussel-I verordening gewoon intact moet blijven en dat is ook de reden dat die beiden hoofdstukken geen opt-out hoofdstukken zijn, maar opt-in' (Van der Ziel 2010b, p. 11).

53. Ten aanzien van de Kamervragen omtrent het de inwerkingtreding van het Haags Forumkeuze werd door de Minister van Veiligheid en Justitie (I.W. Opstelten) het volgende geantwoord: 'De leden van de SP-fractie hebben gevraagd of er een kans bestaat op praktische en/of juridische problemen door het feit dat de Europese Unie en de lidstaten nog niet zijn toegetreden tot het Haags Forumkeuze-verdrag. De aan het woord zijnde leden hebben ook gevraagd op welke termijn verwacht wordt dat de EU en de lidstaten het Haags Forumkeuze-verdrag zullen ratificeren en toetreden. Het antwoord op de eerste vraag luidt ontkennend. Ik ben voorstander van een zo spoedige mogelijke ratificatie van het Haags Forumkeuzeverdrag en heb er daarom bij de onderhandelingen over de EU-executieverordening steeds op aangedrongen dat daarvoor geen obstakels mogen ontstaan. De tekst van de gewijzigde verordening is op het punt van de forumkeuze bewust zo geformuleerd dat zij verenigbaar is met het Haags Forumkeuzeverdrag. Van strijdigheid van het Haags Forumkeuzeverdrag en de EU-executieverordening is dus geen sprake. Het is thans aan de Europese Commissie om een voorstel te doen voor een besluit van de Raad strekkende tot ratificatie van en toetreding tot het Haags Forumkeuzeverdrag. Naar verluidt zal de Commissie nog dit jaar een daartoe strekkend voorstel doen. Bezien moet vervolgens worden of er in Nederland nog ratificatie- en/of uitvoeringswetgeving is benodigd. Zelfs als dat het geval is, moet ratificatie van en toetreding tot het Haags Forumkeuzeverdrag voor 1 januari 2016 in principe tot de mogelijkheden behoren.' (Kamerstukken II 2013/14, 33676, 5, p. 3-4).

54. Art. 26 lid 6 HFV luidt als volgt: 'This Convention shall not affect the application of the rules of a Regional Economic Integration Organisation that is a Party to this Convention, whether adopted before or after this Convention – a) where none of the parties is resident in a Contracting State that is not a Member State of the Regional Economic Integration Organisation; [...]'. De EU is een 'Regional Economic Integration Organisation'.

55. Kramer 2006b, p. 169.

56. Kramer 2006b, p. 169; Hartley & Dogauchi 2013, p. 35, nr. 26.

57. Baatz 2011, p. 10; Egler 2011, p. 86; Aikens, Lord & Bools 2006, p. 370, nr. 14.40.

In verband met het voorgaande rijst nog de vraag of het Haags Forumkeuzeverdrag op grond van art. 2 lid 2 HFV voor alle hier relevante zeerechtelijke situaties buiten beschouwing blijft. Het antwoord op deze vraag is volgens mij afhankelijk van de uitleg van het in dat artikel gebezigde begrip ‘*carriage of [...] goods*’. Hoe zit het bijvoorbeeld met een forumkeuze in een bevrachtingsovereenkomst? Naar Nederlandse opvatting wordt ook een overeenkomst van tijd- of reisbevrachting aangemerkt als een vervoerovereenkomst.⁵⁸ Ook dergelijke overeenkomsten vallen dus, als men uitgaat van een Nederlandse inkleurung van het begrip vervoerovereenkomst, binnen de in art. 2 lid 2 HFV genoemde uitzondering. Dit is in ieder geval ten aanzien van reisbevrachtingsovereenkomsten ook naar heersende Engelse en Duitse opvatting het geval.⁵⁹ In andere rechtsstelsels, bijvoorbeeld Frans recht, wordt daarentegen een onderscheid gemaakt tussen vervoerovereenkomsten en bevrachtingsovereenkomsten.⁶⁰ Verder maken de meeste rechtsstelsels bij bevrachtingsovereenkomsten een onderscheid tussen reis- en tijdbevrachtingsovereenkomsten.⁶¹ Bij tijdbevrachtingsovereenkomsten staat het ter beschikking stellen van een specifiek schip voor een bepaalde tijd en niet het specifieke vervoer van goederen van A naar B voorop. Uit de summiere toelichting op het HFV kan mijns inziens worden afgeleid dat men heeft beoogd dat de in art. 2 lid 2 onder f) HFV genoemde uitzondering alleen ziet op vervoerovereenkomsten in de enge zin, dus overeenkomsten waarbij het verplaatsen van goederen van A naar B centraal staat.⁶² Een forumkeuze in een tijdbevrachtingsovereenkomst zou dan ook, afhankelijk van de rechtsnatuur die het toepasselijke nationale recht hieraan toekent, vaak niet onder de uitzondering vallen en dus aan de hand van dit verdrag moeten worden beoordeeld. De uitzondering is zeker niet van toepassing bij een forumkeuze in een rompbefrachtingsovereenkomst, die immers niet kan worden aangemerkt als een vervoerovereenkomst.⁶³ Verder is hier nogmaals vermeldenswaard dat ook een aantal andere maritieme onderwerpen volgens art. 2 lid 2 onder g) HFV uitgezonderd zijn.⁶⁴

58. Haak & Zwitser 2010, p. 146; Oostwouder 2001, p. 38; Seck 2011, p. 90; zie ook art. 8:373 BW.

59. Zie omtrent de Engelse opvatting Wilson 2008, p. 7 (bij de afbakening tussen tijd-/reisbevrachting en rompbefrachtung schrijft hij: ‘[...] the demise or bareboat charter which must be distinguished from the types of charter already discussed in that it operates as a lease of the vessel and not as a contract of carriage’); ten aanzien van de Duitse opvatting zie bijv. Herber 1999, p. 239 en het commentaar bij de nieuwe § 527 HGB (‘Wie beim Stückgutfrachtvertrag (§ 481 HGB-E) handelt es sich also auch beim Reisefrachtvertrag um einen Vertrag, nach dem ein Beförderungserfolg geschuldet wird’, Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, TranspR 2012, p. 235).

60. Boonk 2010, p. 40; Seck 2011, p. 91 ten aanzien van het Franse recht, dat een onderscheid maakt tussen vervoerovereenkomsten en (reis)bevrachtingen.

61. In het nieuwe Duitse HGB (zie § 557 e.v. HGB) is een aparte regeling met betrekking tot tijdbevrachtingsovereenkomsten opgenomen. De tijdbevrachtingsovereenkomst wordt gezien als overeenkomst sui generis en dus niet als vervoerovereenkomst in de klassieke zin (Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, TranspR 2012, p. 248). Zie omtrent de afbakening tussen vervoerovereenkomst en tijdbevrachting ook Claringbould 2009, p. 431.

62. In het rapport van T. Hartley en M. Dogauchi is omtrent de in art. 2 lid 2 onder f) HFV genoemde uitzondering o.a. het volgende bepaald: ‘Sub-paragraph f) excludes contracts for the national and international carriage of passengers and goods. This includes carriage by sea, land and air, or any combination of the three.’ (Hartley & Dogauchi 2013, p. 43, nr. 58).

63. Oostwouder 2001, p. 38; Claringbould 1992, p. 561.

64. Volgens art. 2 lid 2 onder g) HFV zijn de volgende onderwerpen uitgezonderd van het toepassingsgebied van het verdrag: ‘marine pollution, limitation of liability for maritime claims, general average, and emergency towage and salvage’. Forumkeuzen die samenhangen met deze onderwerpen worden dus niet bestreken door het verdrag.

Gezien het voorgaande moet ervan worden uitgegaan dat de twee hiervoor aangestipte verdragen ook na hun inwerkingtreding vanuit Nederlands/Europees perspectief naar verwachting geen grote invloed zullen hebben op forumkeuzen die zijn opgenomen in vervoerovereenkomsten met betrekking tot vervoer over zee. Van belang is naar verwachting vooral art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw), dat in hoofdstuk 2 en 3 wordt besproken, en de regeling die vanuit Nederlands perspectief van toepassing is op forumkeuzen buiten het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw). Dit wordt nader besproken in hoofdstuk 4. De afbakening tussen deze twee regelingen moet geschieden aan de hand van het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw), dat in paragraaf 2.1.3 wordt toegelicht.

1.4 De invloed van het op de vervoerovereenkomst toepasselijke materieel verdragenrecht op de forumkeuze

1.4.1 Schets van het probleem

Naast de hiervoor aangestipte mogelijke relevantie van verdragen die een regeling met betrekking tot forumkeuzen dan wel de rechterlijke bevoegdheid in het algemeen bevatten, zouden ook materieel rechtelijke verdragen, die geen bepalingen ten aanzien van de bevoegdheid bevatten, van invloed kunnen zijn op de forumkeuze. Via de keuze voor een bepaalde rechter zou immers invloed kunnen worden uitgeoefend op het op de vervoerovereenkomst toepasselijke (verdragen)recht.⁶⁵ Dit is vooral bij forumkeuzen in cognossementen het geval. Het land van de geadieerde rechter, alsmede het land van de in de forumkeuze aangewezen rechter, zou immers volkenrechtelijk aan verschillende verdragen, zoals bijvoorbeeld de Hague Rules, Hague Visby Rules, Hamburg Rules en (in de toekomst) de Rotterdam Rules, gebonden kunnen zijn. Een verdragsluitende staat en dus ook een rechter in deze staat is volkenrechtelijk verplicht een verdrag toe te passen waarbij zijn land partij is.⁶⁶ Een verdrag waarbij zijn land geen partij is zal hij daarentegen niet zonder meer toepassen.⁶⁷ Deze volkenrechtelijke problematiek zou uitwerking op de forumkeuze kunnen hebben.

Een voorbeeld ter illustratie van deze problematiek is makkelijk verzinnen. Stel dat er sprake is van vervoer onder cognossement vanuit een haven gelegen in een land dat partij is bij de Hague Visby Rules (HVR) naar een haven gelegen in een land dat partij is bij de Rotterdam Rules (RR; en dit verdrag reeds in werking is getreden). Welk van deze twee verdragen is nu van toepassing op de vervoerovereenkomst? Het antwoord op deze vraag zal afhankelijk zijn van de rechter die deze vraag moet beantwoorden. Immers, op grond van art. X sub b) HVR zijn de Hague Visby Rules van toepassing en op grond van art. 5 lid 1 onder d) RR zijn de Rotter-

65. Zie hieromtrent uitvoerig Sparka 2009, p. 153 e.v.; Boonk 2009, p. 116.

66. Zie bijv. Hof Den Haag 25 januari 2000, ECLI:NL:GHSGR:2000:AK4239, S&S 2000/109 (*Vishva Apurva*) omtrent de toepasselijkheid van de Hague Visby Rules: 'De – rechtstreeks toepasselijke – Hague-Visby Rules leggen op Nederland als Verdragsluitende Staat de verplichting de bepalingen van dit verdrag toe te passen op vorderingen betreffende de in artikel 10 van het Gewijzigde Verdrag bedoelde cognossementen.' Zie in dit verband ook art. 10 HVR, waarin o.a. is bepaald dat 'Iedere Verdragsluitende Staat [...] de bepalingen van dit Verdrag [moet] toepassen op cognossementen als hiervoor genoemd'.

67. Zie bijv. Rb. Rotterdam 30 mei 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AK4707, S&S 2003/15 (*Maipo*).

dam Rules van toepassing. Uiteindelijk zou de geadieerde rechter het verdrag moeten toepassen, waarbij zijn land partij is.

En nu het dilemma voor de geadieerde rechter. Stel nu dat het cognossement een exclusieve forumkeuze ten gunste van een forum bevat dat is gelegen in een land dat partij is bij de Hague Visby Rules. Indien een geschil ten aanzien van het onderhavige vervoer wordt voorgelegd aan de rechter van het land van de loshaven (wiens land — zoals gezegd — partij is bij de Rotterdam Rules) doet zich het volgende probleem voor. Ervan uitgaande dat deze rechter in principe objectief bevoegd is om van het geschil kennis te nemen (omdat de loshaven in zijn land ligt) rijst voor deze rechter, nadat zijn bevoegdheid vanwege de derogerende forumkeuze werd betwist, de vraag of hij de derogerende werking van de forumkeuze moet eerbiedigen en zich uiteindelijk onbevoegd moet verklaren. Indien hij de forumkeuze eerbiedigt zullen de Rotterdam Rules niet worden toegepast. Het land van de in de forumkeuze aangewezen rechter is immers partij bij de Hague Visby Rules. De Rotterdam Rules maken dus geen deel uit van de rechtsorde van de aangewezen rechter en zullen door deze rechter niet worden toegepast. Dit betekent dat de Rotterdam Rules niet zullen worden toegepast indien de rechter van het land van de loshaven zich onbevoegd verklaart. Het antwoord op de vraag welk verdrag uiteindelijk wordt toegepast is dus afhankelijk van de vraag of de geadieerde rechter de derogerende forumkeuze eerbiedigt of niet.

Een vergelijkbare situatie doet zich voor indien het cognossement bijvoorbeeld een Paramount-clausule ten gunste van de US COGSA bevat.⁶⁸ Indien er sprake is van vervoer vanuit een land dat partij is bij de Hague Visby Rules, is dit verdrag volgens art. X sub b) HVR van toepassing. Maar indien het cognossement nu een forumkeuze bevat ten gunste van een rechter wiens land geen partij is bij de Hague Visby Rules bestaat de kans dat de aangewezen rechter de keuze ten gunste van de US COGSA respecteert. Stel nu dat er sprake is van vervoer naar een land dat ook partij is bij de Hague Visby Rules. Indien een geschil omtrent een tijdens de reis opgetreden ladingschade wordt voorgelegd aan de rechter in het land van de loshaven (en deze rechter objectief bevoegd is), zal deze rechter waarschijnlijk alleen acht slaan op de Hague Visby Rules en zal hij de keuze ten gunste van de US COGSA negeren.⁶⁹ Indien hij daarentegen de forumkeuze eerbiedigt en zich onbevoegd verklaart en de zaak alsnog aan de in de forumkeuze genoemde rechter wordt voorgelegd, zullen naar verwachting de US COGSA en niet de Hague Visby Rules worden toegepast.

Ten slotte zou de keuze voor een bepaald forum ook nog van belang kunnen zijn in verband met de vraag of een verdrag vanwege het uitgegeven vervoerdocument in kwestie überhaupt van toepassing is. Ik denk hier aan de discussie omtrent de vraag of een zeevrachtbrief ('sea waybill') kan worden aangemerkt als '*enig dergelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee*' ('*any similar document of title*') in de

68. Een keuze ten gunste van de US COGSA is vooral ingegeven door de voor de vervoerder gunstige limiet van \$ 500 'per package' (zie § 1304 lid 5 US COGSA). Soms is er sprake van een keuze ten gunste van de Hague (Visby) Rules en ten gunste van de US COGSA voor wat betreft de limiet.

69. Naar Nederlandse opvatting mag een dergelijke Paramount-clausule niet in strijd zijn met Nederlands IPR, zoals art. 8:371 BW, waarin dwingendrechtelijk is neergelegd wanneer de Hague Visby Rules van toepassing zijn. Art. 8:371 BW bepaalt in overeenstemming met art. X HVR wanneer de HVR dwingend van toepassing zijn omdat de HVR naar Nederlandse opvatting niet rechtstreeks van toepassing zijn (zie hieromtrent Margetson & Margetson 2004a, p. 25 e.v.).

zin van art. I onder b) Hague (Visby) Rules (of § 1301 onder b) US COGSA).⁷⁰ Zo ja, dan zou van de dwingende toepasselijkheid van deze regeling moeten worden uitgegaan en verdwijnen hiervan afwijkende contractuele bedingen op de achtergrond.⁷¹ De zienswijze hieromtrent van de geadieerde rechter althans de in de forumkeuze aangewezen rechter is dus van belang. Immers, het antwoord op de vraag of bijvoorbeeld de Hague (Visby) Rules dwingend van toepassing zijn hangt hiervan af.

Vaststaat dat een forumkeuze, indien die wordt geëerbiedigd, van invloed kan zijn op het (dwingend) toepasselijke materiële verdragenrecht. De vraag rijst derhalve in hoeverre dit gegeven invloed kan hebben op de geldigheid van een forumkeuze. Anders gezegd: kan een geadieerde en objectief bevoegde rechter, die niet is aangewezen in de forumkeuze, de forumkeuze buiten beschouwing laten omdat het eerbiedigen van de derogerende werking van de forumkeuze ertoe leidt dat een vanuit zijn volkenrechtelijke optiek dwingend van toepassing zijnd verdrag niet wordt toegepast indien de zaak wordt behandeld door de in de forumkeuze genoemde rechter?

1.4.2 De invloed van het toepasselijke verdragenrecht

Uit de schaarse Nederlandse rechtspraak ten aanzien van het hiervoor geschetste probleem volgt in eerste instantie dat de Nederlandse rechter ervan uitgaat dat Nederland als verdragsluitende staat bij de Hague Visby Rules (en dus ook de Nederlandse rechter) verplicht is dit verdrag (op grond van art. X HVR althans art. 8:371 BW) toe te passen.⁷² Verder wordt geredeneerd dat dit met zich brengt dat acht dient te worden geslagen op art. III lid 8 HVR, dat — samengevat — ieder beding in een vervoerovereenkomst onder cognossement, waarbij de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies of beschadiging van de vervoerde goederen wordt opgeheven of verder wordt beperkt dan in de Hague Visby Rules voorzien, nietig en zonder gevolg verklaart.⁷³ Een volgens art. III lid 8 HVR nietige beperking van aansprakelijkheid wordt bijvoorbeeld aangenomen indien vanuit Nederlands perspectief de Hague Visby Rules dwingend van toepassing zijn maar de vervoerder zijn aansprakelijkheid overeenkomstig de in de Hague Rules bepaalde (vaak) lagere limiet kan beperken indien het geschil door de in de forumkeuze aangewezen rechter, wiens land geen partij is bij de Hague Visby Rules, wordt beoordeeld.⁷⁴

70. Zie hieromtrent bijv. Claringbould 1996, p. 34 e.v.; Smeele 1998, p. 90 e.v.; Margetson & Margetson 2004a, p. 29 e.v.; Tetley 2008, p. 17 e.v.; Boonk 1993, p. 43 e.v.

71. In de VS worden zeevrachtbrieven op één lijn gesteld met naamcognossementen (Sparka 2008, p. 51).

72. Rb. Rotterdam 19 oktober 1995, ECLI:NL:RBROT:1995:AK3556, S&S 1996/72 (*Vishva Apurva*); Hof Den Haag 28 oktober 1997, ECLI:NL:GHSGR:2000:AK4239, S&S 2000/109 (*Vishva Apurva*); Rb. Rotterdam 31 januari 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AJ3200, S&S 2002/83 (*Abby Wonz*).

73. Art. III lid 8, eerste zin HVR luidt als volgt: *'Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voorvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen, in dit artikel voorzien, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit verdrag voorzien, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg.'*

74. Art. IV lid 5 Hague Rules gaat anders dan art. IV lid 5 onder a) HVR uit van een limiet van '£ 100 per stuk of eenheid' en niet van '666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, dan wel 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht'.

Volgens de beperkte Nederlandse rechtspraak op dit punt moet de Nederlandse rechter in een dergelijk geval vanwege de volkenrechtelijke gebondenheid van Nederland de Hague Visby Rules en in het bijzonder art. III lid 8 HVR toepassen (zie echter de opmerking hieronder omtrent de forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw)). Dit noopte het Hof Den Haag in de zaak *Vishva Apurva* een forumkeuze ten gunste van de Indiase rechter 'die tot hetzelfde resultaat als het overeenkomen van een verdere beperking van aansprakelijkheid van de cognossements-vervoerder voor verlies of beschadiging van de vervoerder goederen zou[den] leiden, nietig te oordelen'.⁷⁵ Zoals hieronder wordt uiteengezet werd de soep uiteindelijk echter niet zo heet gegeten als ze werd opgediend. Mocht Nederland in de toekomst ooit overstappen naar de Rotterdam Rules en mocht de Nederlandse rechter dan volkenrechtelijk verplicht zijn de Rotterdam Rules toe te passen, dan zou in principe hetzelfde moeten gelden. Ook de Rotterdam Rules kennen een met art. III lid 8 HVR te vergelijken bepaling, te weten art. 79 RR.⁷⁶ Dit geldt overigens niet indien er sprake is van een forumkeuze ten gunste van een land dat partij is bij de Rotterdam Rules en de geadieerde Nederlandse rechter op dat moment nog de Hague Visby Rules moet toepassen.⁷⁷

Een met het voorgaande vergelijkbare op art. III lid 8 HVR gebaseerde opvatting werd door het Engelse House of Lords in de zaak *The Hollandia* gebezigd.⁷⁸ In deze zaak werd ondanks een forumkeuze ten gunste van de Rechtbank Amsterdam de bevoegdheid van de Engelse rechter aangenomen omdat destijds in Nederland nog (de limieten van) de Hague Rules golden terwijl men in het Verenigd Koninkrijk reeds de Hague Visby Rules toepaste. Of de Engelse rechter thans nog vergelijkbaar zou kunnen oordelen is echter de vraag (zie in dit verband wederom de opmerkingen hieronder omtrent de forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw)).

75. Hof Den Haag 28 oktober 1997, ECLI:NL:GHSGR:2000:AK4239, S&S 2000/109 (*Vishva Apurva*) en met vergelijkbare woorden Rb. Rotterdam 31 januari 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AJ3200, S&S 2002/83 (*Abby Wonz*).
76. Art. 79 RR luidt als volgt: '1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention; b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18. 2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.'
77. Indien Nederland de Rotterdam Rules nog niet toepast en een Nederlandse rechter wordt geconfronteerd met een forumkeuze ten gunste van een rechter die de Rotterdam Rules wel toepast geldt het volgende. Bij de Rotterdam Rules wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder verzwaard ten opzichte van het aansprakelijkheidsregime van de Hague (Visby) Rules. Zo is bijv. de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder langer dan bij de HVR (zie art. 12 RR), is schade als gevolg van vertraging binnen het dwingende aansprakelijkheidsregime gebracht (zie art. 17 lid 1 RR), is de door de HVR toegestane beperking of uitsluiting van aansprakelijkheid met betrekking tot deklading verdwenen (zie art. 25 RR) en zijn de in art. 59 en 60 RR genoemde limieten hoger. Een toepassing van de Rotterdam Rules is dus strikt genomen niet in strijd met art. III lid 8 HVR. Het buiten beschouwing laten van een forumkeuze ten gunste van een rechter die de Rotterdam Rules toepast kan naar mijn mening dan ook niet worden gerechtvaardigd met een beroep op art. III lid 8 HVR.
78. Van belang is de uitspraak inzake *Owners of Cargo on Board the Morviken v. Owners of the Hollandia (The Hollandia)*; sub nom *The Morviken* [1983] 1 Lloyd's Rep 1, [1983] 1 AC 565 (HL); zie hieromtrent bijv. Girvin 2007, p. 204 e.v., nr. 18.10 (met verwijzing naar andere uitspraken); Aikens, Lord & Bools 2006, p. 370, nr. 14.43.

Bij het voorgaande moet echter een aantal kanttekeningen worden gemaakt. In eerste instantie moet worden benadrukt dat een rechter een voor hem derogerende forumkeuze alleen buiten beschouwing zou kunnen laten (en zich dus bevoegd kan verklaren)⁷⁹ indien hij zijn bevoegdheid op een objectieve bevoegdheidsgrondslag kan baseren.⁸⁰ Verder geldt dat algemeen ervan wordt uitgegaan dat het hiervoor genoemde buiten beschouwing laten van een derogerende forumkeuze slechts kan worden gerechtvaardigd met een beroep op volkenrechtelijk dwingend verdragenrecht.⁸⁰ In de hiervoor genoemde situaties komt de forumkeuze, vanuit het perspectief van de geadieerde rechter, in de knel met de op hem rustende volkenrechtelijke verplichting de Hague Visby Rules toe te passen. Het buiten beschouwing laten van een forumkeuze kan door de geadieerde (en objectief bevoegde rechter) echter niet worden gerechtvaardigd met een beroep op zijn nationale recht (dat geen geïncorporeerd verdragenrecht is).⁸¹

Verder blijkt uit het eindarrest van het Hof Den Haag in de zaak *Vishva Apurva* dat het hof uiteindelijk toch niet bereid was de (in het eerste arrest genoemde) volkenrechtelijke verplichting onverkort toe te passen en dus de forumkeuze ten gunste van de rechter in India, dat geen partij was bij de Hague Visby Rules, buiten beschouwing te laten. Het hof komt na een beoordeling van de tussen partijen gemaakte afspraken tot de conclusie dat *'op het geschil in de hoofdzaak het aansprakelijkheidsregime van de HVR van toepassing is en kan worden aangenomen dat de Indiase rechter met toepassing van dat contractueel overeengekomen aansprakelijkheidsregime de daaruit voortvloeiende limiet zal toepassen'*.⁸² Volgens het Hof Den Haag was gewaarborgd dat de Indiase rechter het geschil in die vorm zou beoordelen dat de Hague Visby Rules, en met name de limiet, zouden worden toegepast en was het dus niet nodig om de forumkeuze buiten beschouwing te laten vanwege de op de Nederlandse rechter rustende volkenrechtelijke verplichting de Hague Visby Rules toe te passen.⁸³ Vol-

79. Anders zou het nietig verklaren/buiten beschouwing laten van de forumkeuze nergens toe leiden omdat de rechter zich uiteindelijk alsnog vanwege het ontbreken van een bevoegdheidsgrondslag onbevoegd moet verklaren. Verschillende objectieve bevoegdheidsgrondslagen zijn denkbaar. Er zou bijvoorbeeld sprake kunnen zijn geweest van vervoer naar een Nederlandse haven, hetgeen bijvoorbeeld tot bevoegdheid op grond van art. 5 (sub 1 of sub 3) EEX-Voart. 7 (sub 1 of sub 3) EEX-Vo (nieuw) althans art. 629 lid 1 Rv zou kunnen leiden. Of er is beslag gelegd op het schip, hetgeen bevoegdheid in de zin van art. 10 jo. 767 Rv kan leiden (zie ook Rb. Rotterdam 19 oktober 1995, ECLI:NL:RBROT:1995:AK3556, S&S 1996/72 (*Vishva Aspurva*)).

80. Sparka 2008, p. 165; Mankowski 1995, p. 290 e.v.; Mankowski 2004, p. 1134, nr. 1531. Dit verdragenrecht kan ook zijn geïncorporeerd in het desbetreffende nationale recht (Mankowski 1995, p. 290 e.v.).

81. Van belang is dus of een staat een bepaald verdrag daadwerkelijk heeft geratificeerd. Indien het land van de geadieerde rechter bijvoorbeeld slechts de Hague Rules heeft geratificeerd en daarnaast de nationale wetgeving heeft conform de in de Hague Visby Rules gehanteerde aansprakelijkheidslimieten, maken de Hague Visby Rules, dus het desbetreffende volkenrechtelijke verdrag, geen deel uit van de rechtsorde van deze rechter. Voor de geadieerde rechter bestaat dus niet de in art. X en III lid 8 HVR genoemde verplichting. Volkenrechtelijk bestaat voor deze rechter slechts de verplichting om acht te slaan op de Hague Rules. Dit betekent dat hij een forumkeuze ten gunste van een rechter die slechts de Hague Rules toepast moet eerbiedigen ondanks het feit dat zijn nationale recht een met de Hague Visby Rules overeenstemmend aansprakelijkheidsregime kent. Zie hieromtrent Mankowski 1995, p. 290 e.v.; Mankowski 2004, p. 1134, nr. 1531.

82. Hof Den Haag 28 oktober 1997, ECLI:NL:GHSGR:2000:AK4239, S&S 2000/109 (*Vishva Apurva*).

83. Hof Den Haag 28 oktober 1997, ECLI:NL:GHSGR:2000:AK4239, S&S 2000/109 (*Vishva Apurva*). Met een vergelijkbare redenering werd door de Rb. Rotterdam in een andere kwestie geoordeeld dat de forumkeuze toch geldig was omdat niet was komen vast te staan dat de aangewezen rechter van een ander aansprakelijkheidsregime-limiet zou toepassen (Rb. Rotterdam 31 januari 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AJ3200, S&S 2002/83 (*Abby Wonz*)). Een schending van art. III lid 8 HVR werd niet aangenomen. Zie ook Treitel & Reynolds 2005, p. 534, nr. 9-077.

gens mij kan worden bekritiseerd dat het Hof Den Haag het eerder ingenomen duidelijke standpunt omtrent de op de Nederlandse rechter rustende volkenrechtelijke verplichting in het eindarrest weer heeft afgezwakt. Of de Hague Visby Rules door de Indiase rechter daadwerkelijk zouden worden toegepast kon het hof immers niet garanderen. Laat staan dat de partijen na meer dan tien jaar in Nederland te hebben geprocedeerd inderdaad nog naar de Indiase rechter zouden willen stappen. Naast het feit dat rechters soms geneigd zijn de hiervoor genoemde volkenrechtelijke verplichtingen af te zwakken, is van belang dat het voorgaande in principe niet geldt ten aanzien van een forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw). De verschillende EU-lidstaten zijn immers gebonden aan de in de EEX-Vo neergelegde bevoegdheidsregels. De EEX-Vo is uitgevaardigd op basis van art. 81 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).⁸⁴ Op grond van dit verdrag is het volkenrechtelijke zelfbeschikkingsrecht van de EU-lidstaten ten aanzien van de in art. 81 VWEU genoemde onderwerpen (waaronder de bevoegdheid in burgerlijke en handelszaken) ingeperkt.⁸⁵ De beoogde voorrang van de EEX-Vo blijkt volgens mij ook uit art. 71 EEX-Vo (oud en nieuw). In dit artikel is bepaald dat de EEX-Vo slechts verdragen onverlet laat, *'die, voor bijzondere onderwerpen, de rechterlijke bevoegdheid [...] regelen'*. Zoals hierboven opgemerkt kennen de Hague (Visby) Rules geen regeling ten aanzien van de bevoegdheid. Hetzelfde geldt ten aanzien van de Rotterdam Rules indien hoofdstuk 14 van dit verdrag buiten toepassing blijft.⁸⁶ Mocht een verdrag niets regelen omtrent de rechterlijke bevoegdheid dan komt de EEX-Vo in beeld.⁸⁷ Het buiten beschouwing laten van een forumkeuze in de zin van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) vanwege de hiervoor geschetste problematiek strandt dus naar verwachting op het feit dat aan dergelijke materieelrechtelijke verdragen geen voorrang mag worden verleend boven de EEX-Vo.⁸⁸ Uitgangspunt is dat art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) zo veel mogelijk zelf regelt of een forumkeuze toelaatbaar en geldig is.⁸⁹ Ook uit de jurisprudentie van het Hof van Justitie lijkt dit te volgen.⁹⁰ Het hiervoor genoemde buiten beschouwing laten van een forumkeuze is naar verwachting dan ook slechts van belang

84. Zie bijv. inleidende opmerking op pagina 1 van Verordening (EU) 1215/2012 (EEX-Vo (nieuw)) alsmede nummer (5) van de considerans; Staudinger 2011, p. 13; Egler 2011, p. 10.

85. Egler 2011, p. 10.

86. Zoals reeds opgemerkt in paragraaf 1.3 moet op dit moment ervan worden uitgegaan dat de EU-lidstaten althans de EU geen gebruik zullen/zal maken van de in art. 74 RR genoemde 'opt-in'-mogelijkheid ten aanzien van hoofdstuk 14 van de Rotterdam Rules.

87. Egler 2011, p. 11.

88. Weliswaar is in art. 71 EEX-Vo (oud en nieuw) sprake van *'verdragen [...] die, voor bijzondere onderwerpen, de rechterlijke bevoegdheid [...] regelen'*, hetgeen bij de Hague (Visby) Rules eigenlijk niet het geval is, maar volgens Mankowski is toereikend dat een verdrag de forumkeuze beïnvloedt (Mankowski 2004, p. 1134, nr. 1531). Anders daarentegen Stöve 1993, p. 166, die omtrent art. 57 EEX-Verdrag opmerkt dat regelingen met betrekking tot de aansprakelijkheid (zoals de Hague Visby Rules) geen invloed kunnen hebben op regelingen met betrekking tot de bevoegdheid. Ook in vergelijkbare zin Aikens, Lord & Bools 2006, p. 370, nr. 14.41.

89. Mankowski 2011, p. 540, nr. 10. Zie echter bij art. 25 EEX-Vo (nieuw) geïntroduceerde verwijzing naar het nationale recht ten aanzien van de 'materieële geldigheid' (zie hieromtrent paragraaf 2.3.2).

90. Zie omtrent art. 71 EEX-Vo (toen nog art. 57 EEX-Verdrag) ook HvJ EG 6 december 1994, C-406/92, NJ 1995/659, m.nt. T.M. de Boer (Tutry). Verder overwoog het Hof van Justitie in het arrest HvJ EG 16 maart 1999 (C-159/97, NJ 2001/116, m.nt. P. Vlas (Castelletti/Trumpy)) onder andere: *'Om dezelfde redenen dient in een situatie als die in het hoofdgeding, een aanvullende controle van de geldigheid van het beding en het oogmerk waarmee de desbetreffende partij het heeft opgenomen, te worden uitgesloten en kunnen de voor het gekozen gerecht geldende materieële bepalingen inzake aansprakelijkheid niet van invloed zijn op de geldigheid van dit beding'* (zie r.o. 51). Onduidelijk is echter of met *'materieële bepalingen inzake aansprakelijkheid'* slechts nationale regelingen zijn bedoeld en geen volkenrechtelijke verdragen.

bij een forumkeuze buiten het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw).

Tot slot verdient nog opmerking dat de hiervoor besproken volkenrechtelijke invloed van het dwingende materiële verdragenrecht op de forumkeuze enigszins botst met de in paragraaf 1.2 omschreven scheiding tussen forumkeuze en hoofdovereenkomst.⁹¹ De nietigheid van de forumkeuze is uiteindelijk immers terug te voeren op het feit dat de aangewezen rechter waarschijnlijk een ander aansprakelijkheidsregime toepast dan de geadieerde rechter. Deze kwestie speelt zich echter af in de sfeer van de hoofdovereenkomst en heeft strikt genomen niets te maken met de van de hoofdovereenkomst gescheiden te beoordelen procesrechtelijke forumkeuzeovereenkomst.⁹² Toch valt volgens mij te verdedigen dat de op de geadieerde rechter rustende volkenrechtelijke verplichtingen zwaarder wegen, zodat het buiten beschouwing laten van een forumkeuze (buiten het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw)) vanwege een verdragsbepaling van materieelrechtelijk karakter gerechtvaardigd is.

1.5 De formulering van de forumkeuze

1.5.1 Forumkeuze dan wel arbitraal beding?

Een vraag die rijst in verband met de formulering van de forumkeuze is de vraag of het beding überhaupt kan worden aangemerkt als forumkeuze. Misschien moet het beding bij nader inzien worden gekwalificeerd als arbitraal beding. Het beding in kwestie zou ook dermate onduidelijk kunnen zijn geformuleerd dat niet duidelijk is of partijen een keuze hebben gedaan ten gunste van een overheidsrechter dan wel ten gunste van een scheidsgerecht. Dit is bijvoorbeeld bij de volgende formulering het geval: *'Any dispute arising under this Charter Party shall be referred in London as per British Law'*.⁹³ Bij een dergelijke formulering is onvoldoende duidelijk welke wijze van geschillenbeslechting (overheidsrechter, arbitrage of anderszins) door partijen is overeengekomen.⁹⁴ Op grond van deze onduidelijkheid kan er geen sprake zijn van een forumkeuze.

Ook ten aanzien van de volgende clause kwam de Rechtbank Rotterdam tot het oordeel dat niet duidelijk was of er sprake was van een forumkeuze dan wel arbitraal beding: *'JURISDICTION All disputes arising under and in connection with this Bill of Lading shall be settled in the flag-state of the ship, or otherwise in a place mutually agreed between the Carrier and the Merchant.'*⁹⁵ Hiertegen zou nog kunnen worden betoogd dat het woord 'jurisdiction' meestal wordt gebruikt in verband met een keuze ten gunste van een overheidsrechter, maar dit begrip wordt soms ook vertaald als 'rechtsmacht' (hetgeen wederom ook arbitrage omvat). De rechtbank negeerde echter het beding en verklaarde zich op grond van art. 767 Rv (forum arresti) dan wel art. 629 lid 1 Rv objectief bevoegd.

91. Sparka 2008, p. 165.

92. Zie in dit verband ook Hof Arnhem 13 juli 2004, ECLI:NL:GHARN:2004:AR4645, r.o. 4.6, *S&S* 2004/118 (*Fortunia*).

93. Rb. Rotterdam 4 juni 2003, ECLI:NL:RBROT:2003:AO7214, *S&S* 2004/32 (*Coral*).

94. Rb. Rotterdam 4 juni 2003, ECLI:NL:RBROT:2003:AO7214, *S&S* 2004/32 (*Coral*).

95. Rb. Rotterdam 8 maart 2001, ECLI:NL:RBROT:2001:AK4475, *S&S* 2002/49 (*Grand Orient*).

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat indien op grond van de formulering geheel onduidelijk is of een beding moet worden aangemerkt als forumkeuze of arbitraal beding dan wel een andere manier van geschilbeslechting is gekozen, een dergelijk beding vanwege een gebrek aan bepaalbaarheid/duidelijkheid buiten beschouwing dient te blijven. Een geschil zou dan aan de objectief bevoegde rechter moeten worden voorgelegd.

1.5.2 De formulering van de forumkeuze in het algemeen

Indien vaststaat dat er sprake is van een keuze ten gunste van een overheidsrechter, een forumkeuze dus, zijn er verschillende vragen die in eerste instantie aan de hand van de formulering van de forumkeuze kunnen worden beantwoord. Uit de formulering van de forumkeuze blijkt in de regel bijvoorbeeld ten aanzien van welke geschillen partijen hebben beoogd een forumkeuze overeen te komen. Het is mogelijk dat de forumkeuze bijvoorbeeld alleen ziet op geschillen die direct voortvloeien uit de tussen partijen gesloten hoofdovereenkomst, dus directe contractuele vorderingen (dus bijvoorbeeld een vordering tot nakoming van de overeenkomst of schadevergoeding vanwege wanprestatie onder de overeenkomst). In veel gevallen is de forumkeuze echter bewust dusdanig ruim geformuleerd dat ook op buitencontractuele vorderingen, die slechts indirect met de overeenkomst samenhangen, nog door de forumkeuze worden bestreken. De forumkeuze zou bijvoorbeeld kunnen luiden: *'Any dispute or difference which may arise out of or in connection with this Agreement or services to be performed hereunder shall be referred to the High Court of Justice in London.'*⁹⁶ Of de forumkeuze zou kunnen gelden *'für sämtliche gegenwärtigen und zukünftigen Ansprüche'*.⁹⁷ Dergelijke forumkeuzen zien dus niet alleen op contractuele geschillen, maar kunnen tevens ook zien op hieraan gerelateerde geschillen, die strikt genomen niet zijn gebaseerd op de hoofdovereenkomst, maar bijvoorbeeld voortvloeien uit een onrechtmatige daad.⁹⁸ Dat de forumkeuze, die deel uitmaakt van de hoofdovereenkomst, ook kan zien op geschillen die slechts indirect samenhangen met de hoofdovereenkomst sluit overigens weer aan bij de in paragraaf 1.2 besproken scheiding tussen hoofdovereenkomst en forumkeuze als aparte procesrechtelijke overeenkomst.

Verder kan uit de formulering blijken dat de forumkeuze alleen een van de partijen dwingt om naar een bepaalde rechter te stappen. Een forumkeuze hoeft immers niet dezelfde werking te hebben ten aanzien van alle partijen bij de rechtsverhouding, waarvan de forumkeuze deel uitmaakt. De forumkeuze zou bijvoorbeeld dusdanig kunnen zijn geformuleerd dat de forumkeuze alleen ziet op vorderingen van of tegen een van de betrokken partijen. Het komt regelmatig voor dat de forumkeuze alleen ziet op vorderingen jegens de vervoerder en niet ook op vorderingen van de vervoerder op de ladingbelanghebbende(n). De forumkeuze zou bijvoorbeeld kunnen luiden: *'[...] any action against the Carrier shall be brought before the*

96. Rb. Rotterdam 16 november 2011, ECLI:NL:RBROT:2011:BX0831, S&S 2012/83.

97. Hof Den Haag 11 december 2012, ECLI:NL:GHSGR:2012:BY6012.

98. Rb. Rotterdam 16 november 2011, ECLI:NL:RBROT:2011:BX0831, S&S 2012/83; Hof Den Haag 11 december 2012, ECLI:NL:GHSGR:2012:BY6012.

Shanghai Maritime Court [...].⁹⁹ Deze forumkeuze belemmert de vervoerder dus niet om bijvoorbeeld een procedure aan te spannen jegens een ladingbelanghebbende bij de Rechtbank Rotterdam. Dergelijke eenzijdige forumkeuzen beogen een van de partijen, hier de vervoerder, een procesueel voordeel te verschaffen.¹⁰⁰ Dat de forumkeuze beoogt een van de partijen een voordeel te verschaffen brengt niet met zich dat dergelijke forumkeuzen niet zijn toegestaan.¹⁰¹

Verder komt men in vervoerovereenkomst regelmatig forumkeuzen tegen die de vervoerder de mogelijkheid bieden om eenzijdig af te wijken van een exclusieve forumkeuze. Dergelijke forumkeuzen luiden bijvoorbeeld als volgt: '[...] *all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country. Alternatively and at the Carrier's sole option, the Carrier may commence proceedings against the Merchant at a competent court of a place of business of the Merchant*'. Een dergelijke forumkeuze werkt dus niet exclusief voor een van de partijen, hier de vervoerder (zie omtrent de exclusiviteit van de forumkeuze paragraaf 1.5.3). Deze formulering doet in principe niet af aan de geldigheid van de forumkeuze.¹⁰²

Wat de formulering van de forumkeuze betreft verdient nog opmerking dat de forumkeuze niet altijd een uitvoerig geformuleerde clauseule (in de trant van '[...] *all claims should be brought before the Court of Rotterdam [...]*' hoeft te zijn. Een forumkeuze kan soms bestaan uit twee woorden. In Duitsland is het bijvoorbeeld gebruikelijk om het woord '*Gerichtsstand* [samen met een plaatsnaam]' als forumkeuze op te nemen.¹⁰³

Het is overigens niet nodig om een (plaats)naam van het forum uitdrukkelijk in de forumkeuze te noemen. Het is algemeen aanvaard dat het in de forumkeuze bedoelde forum nader kan worden geconcretiseerd aan de hand omstandigheden van het geval zodat het ontbreken van een concrete (plaats)naam geen reden is om uit te gaan van de ongeldigheid van de forumkeuze.¹⁰⁴ Dit is vooral van belang in verband met een formulering van de forumkeuze die men in het zeevervoer regelmatig tegenkomt, te weten een forumkeuze waarin naar het forum van de 'principal place of business' van de 'Carrier' wordt verwezen. Bij forumkeuzen waarin naar

99. Zie bijv. Rb. Rotterdam 20 april 2011, ECLI:NL:RBROT:2011:BQ5038, S&S 2012/14. De hier van belang zijnde forumkeuze luidde o.a.: '[...] *any action against the Carrier shall be brought before the Shanghai Maritime Court [...]*'. Deze forumkeuze belemmerde de vervoerder niet een procedure bij de Rb. Rotterdam aan te spannen jegens een ladingbelanghebbende.

100. Kuypers 2008, p. 220.

101. Kuypers 2008, p. 231 (ten aanzien van art. 23 EEX-Vo) en p. 233 (ten aanzien van art. 8 Rv).

102. Kuypers 2008, p. 231 (ten aanzien van art. 23 EEX-Vo) en p. 233 (ten aanzien van art. 8 Rv); Bertrams 2002, p. 64.

103. Zie bijv. Hof 's-Hertogenbosch 24 december 2013, ECLI:NL:GHSHE:2013:6299; Rb. Rotterdam 8 februari 2012, ECLI:NL:RBROT:2012:BV3617, S&S 2012/116; Rb. Rotterdam 5 oktober 2011, ECLI:NL:RBROT:2011:BT6862, S&S 2012/65; Rb. Amsterdam 3 juni 2009, S&S 2011/36; Rb. Arnhem 19 mei 2010, ECLI:NL:RBARN:2010:BM7494; Rb. Rotterdam 8 juni 2000, ECLI:NL:RBROT:2000:AK4307, S&S 2000/121.

104. Zie bijv. HvJ EG 9 november 2000, C-387/98, NJ 2001/599, m.nt. P. Vlas (*Coreck/Handelsveem*); HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*); Rb. Rotterdam 17 januari 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AJ3198, S&S 2002/73 (*Mascot*). Een forumkeuze waarin wordt verwezen naar een forum dat moet worden geconcretiseerd aan de hand van de overige bedingen (van de vervoerovereenkomst) althans de omstandigheden van het geval is dus niet bij voorbaat ongeldig.

het forum van de ‘principal place of business’ van de vervoerder wordt verwezen rijzen echter tal van problemen die hieronder in paragraaf 1.5.4 uitgebreid onder de loep worden genomen. Het voorgaande betekent overigens ook dat het mogelijk is om in de forumkeuze naar bijvoorbeeld de rechter van de vestigingsplaats van de ‘opdrachtgever’ te verwijzen. In een dergelijk geval moet echter uit de omstandigheden duidelijk naar voren komen welke partij kan worden aangemerkt als ‘opdrachtgever’.¹⁰⁵ Kan dit niet uit de omstandigheden worden afgeleid dan is de forumkeuze onvoldoende nauwkeurig.¹⁰⁶

Daarnaast moet hier nog worden opgemerkt dat de aan de formulering van de forumkeuze te stellen vereisten ook in het licht van de op de forumkeuze toepasselijke regelingen, zoals de hier van belang zijnde art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw), art. 8 en 629 Rv, moeten worden beoordeeld. Hierop wordt hieronder bij de behandeling van deze artikelen nog nader ingegaan.¹⁰⁷

1.5.3 Is de forumkeuze exclusief?

Een ander belangrijk vraagstuk dat samenhangt met de formulering van de forumkeuze is de vraag of de forumkeuze exclusief is. Er kan slechts sprake zijn van een derogerende forumkeuze indien de forumkeuze zodanig is geformuleerd dat partijen uitsluitend de in de forumkeuze aangewezen rechter mogen aanzoeken.¹⁰⁸ Indien er geen sprake is van een exclusieve forumkeuze en de forumkeuze dus slechts aanvullend rechtsmacht toekent aan een bepaalde rechter kunnen partijen de forumkeuze ook negeren en naar een objectief bevoegde rechter stappen.¹⁰⁹ De forumkeuze heeft in dat geval immers geen derogerende werking en doet geen afbreuk aan de objectieve rechtsmacht van de geadieerde rechter. Stel dat er sprake is van zeevervoer naar Rotterdam en ladingbelanghebbenden vervolgens een procedure tegen de vervoerder aanhangig maken bij de Rechtbank Rotterdam vanwege tijdens de zeereis opgetreden ladingschade. In een dergelijk geval kan de Nederlandse rechter zijn rechtsmacht baseren op een objectieve bevoegdheidsgrondslag en kan de vervoerder de rechtsmacht niet met een beroep op de niet-exclusieve forumkeuze betwisten.¹¹⁰

Bij het beantwoorden van de vraag of een forumkeuze exclusief is moet vooral acht worden geslagen op de formulering van de forumkeuze. Als er ‘moeten’ staat is de clause in principe exclusief bedoeld terwijl dit anders is indien er ‘mogen’ staat.¹¹¹ Discussie omtrent de vraag of er sprake is van een exclusieve forumkeuze komt in de hier relevante situaties niet vaak voor. De meeste forumkeuzen zijn wat de ex-

105. Hof Den Haag 15 mei 2012, ECLI:NL:GHSGR:2012: BW5483, NIPR 2012/362.

106. Hof Den Haag 15 mei 2012, ECLI:NL:GHSGR:2012: BW5483, NIPR 2012/362.

107. Zie bijv. ten aanzien van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) paragraaf 2.1.3, ten aanzien van art. 8 Rv paragraaf 4.3.3 en ten aanzien van 629 lid 2 onder a Rv paragraaf 4.4.3.2.

108. Koppenol-Laforce 2004, p. 19.

109. A-G P. Vlas in zijn conclusie bij HR 9 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX0331 (conclusie A-G P. Vlas), NJ 2012/638, S&S 2013/107 (*Baltic Shipping/Ingosstrakh Insurance*); Kuypers 2008, p. 153.

110. Wat de mogelijke objectieve bevoegdheidsgrondslagen betreft moet o.a. worden gedacht, afhankelijk van de vraag of de gedaagde vervoerder is gevestigd in of buiten de EU, aan art. 5 sub 1 of sub 3 EEX-Vo/art. 7 sub 1 of sub 2 EEX-Vo (nieuw) dan wel art. 6 Rv of art. 629 lid 1 Rv dan wel art. 10 jo. 767 Rv (indien beslag is gelegd op het schip).

111. Koppenol-Laforce 2004, p. 19.

clusiviteit betreft duidelijk geformuleerd. Een veelvoorkomende forumkeuze luidt bijvoorbeeld: *'Any dispute arising under or in connection with this Bill of Lading shall be subject to the exclusive jurisdiction of the High Court of Justice, London [...].'* Deze forumkeuze is duidelijk exclusief geformuleerd en heeft exclusieve werking ten opzichte van alle partijen. Zoals opgemerkt in de voorafgaande paragraaf komt het echter ook voor dat forumkeuzen eenzijdig niet-exclusief althans exclusief kunnen zijn.¹¹² Dergelijke formuleringen kunnen soms tot gevolg hebben dat ter discussie wordt gesteld of de forumkeuze daadwerkelijk exclusief is en derhalve derogerende werking heeft.¹¹³

Ook indien de formulering van de forumkeuze niet eenduidig is wordt vaak van een exclusieve forumkeuze uitgegaan. Op grond van de bewoording van art. 23 lid 1 tweede zin EEX-Vo/art. 25 lid 1 tweede zin EEX-Vo (nieuw) moet er in de regel van worden uitgegaan dat een forumkeuze die binnen het toepassingsgebied van dit artikel valt exclusief is. De zin luidt als volgt: *'Deze bevoegdheid is exclusief, tenzij partijen anders zijn overeengekomen'*. Er wordt dus verondersteld dat partijen hebben beoogd dat de forumkeuze exclusief is tenzij partijen dit uitdrukkelijk anders zijn overeengekomen.¹¹⁴ Het is dus niet noodzakelijk dat in de forumkeuze onder andere is bepaald dat er sprake is van *'exclusive jurisdiction'* of dat een bepaald forum is aangewezen *'to the exclusion of the jurisdiction of another country'*. Verder is het ook mogelijk een forumkeuze overeen te komen die slechts voor een van de partijen bij de forumkeuze exclusief is.¹¹⁵ Het komt regelmatig voor dat de forumkeuze niet exclusief is voor de vervoerder althans de vervoerder de mogelijkheid biedt om ergens anders een procedure aanhangig te maken. Een dergelijke forumkeuze luidt bijvoorbeeld als volgt: *'[...] this bill of lading shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country. Alternatively and at the Carrier's sole option, the Carrier may commence proceedings against the Merchant at a competent court of a place of business of the Merchant.'*

Voor zover art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) niet van toepassing is en naar art. 8 of 629 Rv moet worden gekeken geldt het volgende. In beide artikelen zijn

112. De forumkeuze zou bijvoorbeeld kunnen luiden: *'[...] all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country. Alternatively and at the Carrier's sole option, the Carrier may commence proceedings against the Merchant at a competent court of a place of business of the Merchant'*.

113. Zie bijv. Rb. Rotterdam 18 december 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:10607. De rechtbank moest de volgende forumkeuze beoordelen in het licht van art. 8 lid 2 Rv: *'Van geschillen over of in verband met de overeenkomst ook voor wat betreft het tot stand komen daarvan, neemt bij uitsluiting kennis de bevoegde rechter binnen het Arrondissement waarin Leverancier is gevestigd. Leverancier is bevoegd het geschil aan een andere bevoegde Nederlandse of buitenlandse rechter voor te leggen'*. Omtrent de exclusiviteit van deze forumkeuze oordeelde de rechtbank uiteindelijk als volgt: *'[...] is de rechtbank [...] van oordeel dat dit niet kan leiden tot onbevoegdheid van de rechtbank om de reden dat het [...] forumkeuzebeding niet voldoet aan genoemd exclusiviteitsvereiste van artikel 8 lid 2 Rv. Immers, weliswaar is in de eerste volzin van artikel 11.3 met zoveel woorden bepaald dat de forumkeuze voor de rechter van het arrondissement waar de leverancier is gevestigd leidt tot bevoegdheid van deze rechter "bij uitsluiting" van andere rechters, daar staat tegenover dat het de leverancier altijd vrijstaat zich tot andere rechters te wenden. Zie namelijk de tweede volzin [...].'*

114. Het gebruik van het woord 'kunnen' of 'may' althans 'non-exclusief' is volgens Kuypers een duidelijke indicatie voor een niet-exclusieve forumkeuze (Kuypers 2008, p. 152). Zie ook art. 3 sub b) Haags Forumkeuzeverdrag, waarin is bepaald dat een forumkeuze geacht wordt exclusief te zijn tenzij partijen dit uitdrukkelijk anders hebben bepaald.

115. Vlas 2008, p. 501.

voorwaarden geformuleerd waaraan een derogerende forumkeuze dient te voldoen, wil er sprake zijn van een geldige derogerende forumkeuze. Dat hierbij wederom sprake moet zijn van een exclusieve forumkeuze volgt in eerste instantie uit de jurisprudentie¹¹⁶ en – wat art. 8 lid 2 Rv betreft – uit de wettekst ('bij uitsluiting aangewezen'). Omdat bij art. 629 lid 2 en art. 8 lid 2 Rv een vermoeden, zoals verwoord in art. 23 lid 1 EEX-Vo/art. 25 lid 1 EEX-Vo (nieuw), ontbreekt, moet per geval worden onderzocht of partijen beoogden een exclusieve forumkeuze overeen te komen. Het antwoord op deze vraag is dan ook afhankelijk van de in de forumkeuze tot uitdrukking komende wil van de partijen althans de uitleg van dit beding door de rechter.¹¹⁷ Dit punt dient tevens in het licht van het op de overeenkomst toepasselijke recht te worden beoordeeld.¹¹⁸ Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 4.3.3.2.

1.5.4 Een specifiek geval: de forumkeuze ten gunste van de 'principal place of business'

1.5.4.1 Inleidende opmerkingen

In het zeevervoer treft men vaak forumkeuzen aan die verwijzen naar het gerecht van de 'principal place of business' van de 'Carrier', zonder dat de (plaats)naam van het forum in de forumkeuze wordt genoemd. Een goed voorbeeld van een dergelijke forumkeuze vindt men in het standaardlijnvvaartcognossement van de Baltic and International Maritime Council (kortweg BIMCO), de 'Conlinebill 2000', en in de bijpassende Booking Note, de 'Conlinebooking 2000'. Hier staat: '*Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the laws of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein*'.¹¹⁹ Een ander voorbeeld vindt men in de Combiconbill (versie 1995) van de BIMCO, waarin staat '*Disputes arising under this Bill of Lading shall be determined by the courts and in accordance with the law at the place where the Carrier has his principal place of business*', waarbij de 'Carrier' degene is '*on whose behalf this Bill of Lading has been signed*'.¹²⁰

Het gebruik van dusdanig geformuleerde forumkeuzen is onder andere terug te voeren op het feit dat vervoerdocumenten, zoals cognossementen, soms worden opgesteld door overkoepelende organisaties, zoals bijvoorbeeld de BIMCO. Omdat de door deze organisaties opgestelde standaarddocumenten door verschillende vervoerders (moeten kunnen) worden gebruikt die allemaal op verschillende plaatsen hun bedrijf uitoefenen is ervoor gekozen om in de forumkeuze naar een door de omstandigheden te bepalen forum te verwijzen. De identiteit van de vervoerder ('Carrier'), wiens 'principal place of business' van belang is, wordt dan idealiter nader geconcretiseerd door een eenduidige vermelding in de vervoerdocu-

116. Ten aanzien van art. 629 lid 2 Rv zie o.a. Rb. Rotterdam 11 april 2007, ECLI:NL:RBROT:2007:BA6185, NIPR 2007/232; Rb. Rotterdam 5 april 2005, ECLI:NL:RBROT:2006:AV9820, S&S 2007/51 (*Hanjin Pennsylvania*); HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*). Ten aanzien van art. 8 lid 2 Rv zie o.a. Hof Amsterdam 22 december 2005, NIPR 2006/42; Hof Arnhem 13 juli 2004, ECLI:NL:GHARN:2004:AR4645, S&S 2004/118 (*Fortunia*).

117. Zie hieromtrent uitgebreid Kuypers 2008, p. 154-157.

118. Hof Amsterdam 22 december 2005, NIPR 2006/42.

119. Zie clause 4 van de Conlinebill 2000 en de Conlinebooking 2000.

120. Zie clause 5 en 2 van de Combiconbill (versie 1995).

menten. Een dergelijke clause komt vooral tegemoet aan de behoefte van (kleine) vervoerders om gebruik te kunnen maken van standaardvervoerdocumenten (en dus geen eigen vervoerdocumenten te moeten ontwerpen), maar toch verzekerd te zijn van een forumkeuze ten gunste van de rechter van de plaats van waaruit zij hun bedrijf voeren.

In het verleden werd het gebruik van de hiervoor genoemde forumkeuzen, waarin naar een niet met (plaats)naam genoemd forum wordt verwezen, vaak bekritiseerd.¹²¹ Uiteraard is een dergelijke forumkeuze minder duidelijk omdat de naam van het forum niet expliciet wordt genoemd, maar zoals hiervoor reeds opgemerkt is het niet nodig om per se een concrete (plaats)naam in de forumkeuze te noemen.¹²² Voor ladingbelanghebbenden — hier moet met name worden gedacht aan derde-cognossementhouders — is het echter vaak moeilijk en soms zelf onmogelijk om te achterhalen bij welke rechter zij een vordering tegen de vervoerder moeten instellen. Na het aanhangig maken van een procedure bij bijvoorbeeld de rechter van de loshaven zullen zij vaak worden geconfronteerd met een door de vervoerder opgeworpen exceptie van onbevoegdheid. De vervoerder zal betogen dat men een procedure bij een andere rechter, te weten de rechter van zijn ‘principal place of business’ aanhangig had moeten maken en dat de geadieerde rechter onbevoegd is. Door de wederpartij van de vervoerder zal dan worden betoogd dat gezien de formulering van de forumkeuze en de omstandigheden geen sprake is van een geldige derogerende forumkeuze.

Hieronder zal nader aandacht worden besteed aan de specifieke problemen en onduidelijkheden die zich hier kunnen voordoen en die bij een discussie omtrent de geldigheid van dergelijke forumkeuzen een rol spelen.

1.5.4.2 Het begrip ‘principal place of business’

In eerste instantie is van belang te bepalen wat precies onder het begrip ‘principal place of business’ moet worden verstaan. In de Nederlandse rechtspraak wordt het Engelse begrip ‘principal place of business’ bijvoorbeeld vertaald als ‘de plaats waar de vervoerder het centrum van zijn activiteiten heeft’¹²³ of ‘de voornaamste plaats van bedrijfsvoering’.¹²⁴

Verder kunnen aanknopingspunten worden gevonden in verdragen of EU-verordeningen waarin dit begrip (in de Engelse versie(s)) wordt gebezigd. Hier moet bijvoorbeeld worden gedacht aan art. 60 lid 1 onder c) EEX-Vo/art. 63 lid 1 onder c) EEX-Vo (nieuw), waarin sprake is van de ‘principal place of business’, hetgeen in de Nederlandse versie wordt vertaald met hoofdvestiging. Dat hiermee niet de statu-

121. Wildeboer 1980, p. 218 e.v.

122. Zie bijv. HvJ EG 9 november 2000, C-387/98, NJ 2001/599, m.nt. P. Vlas (*Coreck/Handelsveem*) en Rb. Rotterdam 17 januari 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AJ3198, S&S 2002/73 (*Mascot*) ten aanzien van art. 23 EEX-Vo. Dat dit ook voor een forumkeuze die binnen het toepassingsgebied van art. 629 lid 2 Rv valt het geval is volgt uit de jurisprudentie: HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*) ten aanzien van art. 629 lid 2 onder a Rv. De door de Hoge Raad gegeven verduidelijking was nodig omdat de wetgever met het invoeren van art. 629 Rv oorspronkelijk beoogde de rechtsgevolgen te ontnemen aan een forumkeuze met een verwijzing naar een ‘principal place of business’ (zie hieromtrent Smele 1997, p. 159).

123. Hof Den Haag 19 november 1991, ECLI:NL:GHSGR:1991:AL6967, S&S 1992/95 (*Melpo K*).

124. Hof Amsterdam 7 juni 2001, ECLI:NL:GHAMS:2001:AK4523, S&S 2001/135 (*Copiapo*).

taire vestigingsplaats is bedoeld volgt duidelijk uit het feit dat de statutaire zetel als apart punt in art. 60 lid 1 onder a) EEX-Vo/art. 63 lid 1 onder a) EEX-Vo (nieuw) is genoemd.¹²⁵ Uit de literatuur en rechtspraak met betrekking tot art. 60 (lid 1 onder c) EEX-Vo kan men een nadere invulling van het begrip ‘principal place of business’ destilleren. Hier is bijvoorbeeld sprake van ‘het centrum van de voornaamste belangen van de onderneming’,¹²⁶ ‘das relative Zentrum der nach außen gerichteten unternehmensexternen Aktivitäten im operativen Geschäft’¹²⁷ of de plaats, van waaruit ‘die Gesellschaft mit dem Markt in Kontakt tritt’.¹²⁸ In de literatuur wordt hier nog aangevoerd dat het bestaan van een ‘centrum’ mede vereist dat er sprake is van een concentratie van personeel en (financiële) middelen.¹²⁹ Daarnaast wordt het begrip ‘principal place of business’ ook in (de Engelse versie van) art. 31 lid 1 onder a) CMR gebezigd. In de Engelse rechtspraak wordt dit begrip onder ander uitgelegd als ‘the centre from which instructions are given, and from which control is exercised, and the centre from which the company is managed’.¹³⁰

De hiervoor opgesomde vertalingen en invullingen van het begrip ‘principal place of business’ zouden mijns inziens in die zin moeten worden samengevat dat bij een forumkeuze, waarin naar de ‘principal place of business’ wordt verwezen, in beginsel wordt verwezen naar het forum waar zich feitelijk het centrum van de ondernemingsactiviteiten (van de vervoerder) bevindt. De feitelijke omstandigheden spelen hier dus een cruciale rol.

1.5.4.3 De problemen en onduidelijkheden

Weliswaar is nu duidelijk wat onder ‘principal place of business’ moet worden verstaan, maar het zal vaak niet makkelijk zijn het centrum van de ondernemingsactiviteiten van een vervoerder te achterhalen. Een statutaire zetel van een vennootschap zou eventueel nog via Lloyd’s Register of een handelsregister kunnen worden achterhaald, maar zoals gezegd is de ‘principal place of business’ niet noodzakelijkerwijs de statutaire zetel. Uiteraard is het vaak zo dat de ‘principal place of business’ tevens de statutaire zetel is. De meeste bedrijven hebben immers hun statutaire zetel op de plek waar zij ook hun activiteiten hebben. Maar bij maritieme bedrijven, zoals scheepvaartbedrijven, is dit niet altijd het geval. Het achterhalen van het centrum van de ondernemersactiviteiten van een vervoerder zal dan ook vaak niet makkelijk zijn.

Een concreet voorbeeld ter illustratie is snel verzonnen. Een derde-cognossementhouder krijgt een kapiteinscognossement met een forumkeuze, waarin naar de ‘principal place of business’ van de ‘Carrier’ wordt verwezen. Daarnaast is in het cognossement bepaald dat de ‘contract evidenced by this Bill of Lading is between the

125. Had men naar de statutaire zetel (van de vervoerder) willen verwijzen dan had de forumkeuze anders moeten zijn verwoord. Men had bijvoorbeeld moeten verwijzen naar de ‘statutaire zetel’, de ‘registered seat’, de ‘registered office’ of de ‘place of incorporation’ (van de vervoerder).

126. Conclusie van A-G S. Alber, onder 34 bij HvJ EG 9 november 2000, C-387/98 (conclusie A-G S. Alber), NJ 2001/599, m.nt. P. Vlas (*Coreck/Handelsveem*).

127. Mankowski 2004, p. 1123, nr. 1515.

128. Bundesarbeitsgericht 24 september 2009, HmbSchRZ 2010, 74.

129. Staudinger 2011, p. 908, nr. 1.

130. *Owners of the Cargo Lately Laden on board of the Rewia v. Caribbeans (Caribtainer) Ltd.* (*The Rewia*) [1991] 2 Lloyd’s Rep. 325 (CA).

Merchant and the Owner of the vessel'.¹³¹ Het *cognossement* vermeldt echter niet wie de reder is. Stel nu dat via Lloyd's Register kan worden achterhaald dat het desbetreffende schip in eigendom is van een vennootschap met statutaire zetel op Cyprus. Dit blijkt echter alleen een 'brievenbus' bij een trustkantoor op Cyprus te zijn. De daadwerkelijke exploitatie van het schip wordt namelijk geheel vanuit Hamburg geregeld.¹³² De derde-cognossementhouder moet dus kiezen of hij een procedure in Cyprus of in Duitsland aanhangig maakt.

Zoals reeds opgemerkt komt de statutaire vestigingsplaats pas als 'principal place of business' in aanmerking indien er ook daadwerkelijk een groot deel van de ondernemingsactiviteiten worden verricht. Indien er slechts sprake is van een 'brievenbus' die wordt beheerd door een trustkantoor is dit mijns inziens in principe niet de 'principal place of business', waarnaar in de forumkeuze wordt verwezen. De derde-cognossementhouder zou dan ook naar de rechter te Hamburg moeten stappen. Indien echter duidelijk is dat de statutaire zetel slechts een 'brievenbus' is, maar niet duidelijk is van waaruit het schip door de vervoerder, hier de reder, wordt geëxploiteerd zou dit weer anders kunnen zijn. Kan nu van een derde-cognossementhouder worden verwacht/gevergd dat hij diepgaand onderzoek verricht naar de plaats, van waaruit de reder daadwerkelijk zijn ondernemingsactiviteiten verricht? Of is er misschien sprake van een ongeldige forumkeuze vanwege een gebrek aan bepaalbaarheid van het in de forumkeuze bedoelde forum?

Naast problemen bij het lokaliseren van het centrum van de ondernemingsactiviteiten van een bepaalde vervoerder doet zich bij dergelijke forumkeuzen het volgende probleem voor. Doorgaans zijn verschillende partijen bij de exploitatie van een bepaald schip althans bij het vervoer van bepaalde lading betrokken. Vaak is er sprake van verschillende partijen, die mogelijkwerwijs als 'Carrier' kunnen worden aangemerkt. In een dergelijke situatie is — vooral voor de ontvanger — onduidelijk naar wiens 'principal place of business' in de forumkeuze wordt verwezen. Of anders gezegd: wie is de in de forumkeuze bedoelde 'Carrier'? Indien bijvoorbeeld het hiervoor genoemde kapiteinscognossement, waarin is bepaald dat er sprake is van een overeenkomst met de reder, is opgemaakt op het formulier van de tijdbvrachter van het schip en deze tijdbvrachter op de voorkant van het *cognossement* wordt aangeduid als 'Carrier', moet men zich afvragen wie hier nu moet worden aangemerkt als 'Carrier'. De tijdbvrachter of de reder?

De hiervoor omschreven onduidelijkheden zullen met name voor een derde-cognossementhouder, die meestal over minder achtergrondinformatie beschikt dan de oorspronkelijke contractuele wederpartij van de vervoerder, een rol spelen. Een bevrachter of afzender weet daarentegen eerder wie zijn contractuele wederpartij is en waar zich diens 'principal place of business' bevindt. Echter, zodra een broker, cargadoor of expeditie bij het sluiten van de vervoerovereenkomst betrokken is, kan het beeld ook voor de bevrachter of de afzender onduidelijk zijn.

131. Op dit soort bepalingen, vaak 'Identity of Carrier-clause' of 'Demise-clause' genoemd, wordt nader ingegaan in paragraaf 1.5.4.6.

132. Hier is overigens wel van belang of dit bijv. wordt gedaan door een nauw gelieerde vennootschap of door een onafhankelijke professionele scheepsmanager, die op contractbasis meerdere schepen beheert in opdracht van verschillende rederijen, die niet aan elkaar gelieerd zijn.

Hieronder zullen de zojuist geschetste vragen nader worden besproken en zal worden gekeken hoe een rechter deze problemen kan oplossen althans welke consequenties deze onduidelijkheden voor de geldigheid van een dergelijke forumkeuze kunnen hebben.

1.5.4.4 *Hoe moet de geldigheid van dergelijke forumkeuzen worden beoordeeld?*

Het bepalen van de ligging van de in de forumkeuze bedoelde ‘principal place of business’ is cruciaal voor het bepalen van de toepasselijke regeling ter beoordeling van de geldigheid van de forumkeuze en/of de derogerende werking ervan. Art. 23 EEX-Vo is bijvoorbeeld slechts van toepassing indien de partijen, waarvan er een in een EU-lidstaat zijn ‘woonplaats’ moet hebben, een gerecht of de gerechten van een EU-lidstaat hebben aangewezen.¹³³ Het vereiste dat ten minste een van de partijen haar ‘woonplaats’ moet hebben in een EU-lidstaat vindt men niet meer terug art. 25 EEX-Vo (nieuw).¹³⁴ Indien echter onduidelijk is of de forumkeuze verwijst naar een ‘principal place of business’ in een EU-lidstaat en zodoende in ieder geval onduidelijk is of een gerecht van een EU-lidstaat is aangewezen, is ook onduidelijk of de geldigheid van de forumkeuze in het licht van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) dient te worden beoordeeld. In het hiervoor genoemde voorbeeld zou de tijdbevrachter bijvoorbeeld in Rotterdam kunnen zijn gevestigd terwijl de reder zijn statutaire zetel, waarbij onduidelijk is of dit tevens zijn ‘principal place of business is’, op de Marshalleilanden heeft. De forumkeuze zou in dat geval niet zonder meer in het licht van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) mogen worden beoordeeld. Eerst moet immers worden vastgesteld of de in de forumkeuze genoemde ‘principal place of business’ zich in een EU-lidstaat bevindt (en – voor zover art. 23 EEX-Vo van toepassing is – ten minste een van de partijen zijn woonplaats in een EU-lidstaat heeft).¹³⁵ Pas dan speelt art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) een rol. Komt vast te staan dat de ‘principal place of business’ en dus het aangewezen forum buiten de EU ligt, dan is art. 629 Rv (bij inkomend zeevervoer in Nederland) of art. 8 Rv van belang.

Omdat de ligging van de in de forumkeuze genoemde ‘principal place of business’ bepalend is voor de regeling, aan de hand waarvan de geldigheid van de forumkeuze en/of de derogerende werking van de forumkeuze uiteindelijk dient te worden beoordeeld, moet de ligging van de relevante ‘principal place of business’ dus noodzakelijkerwijs voorafgaand aan een uiteindelijke beoordeling van de forumkeuze worden vastgesteld. Hier verdient nog opmerking dat dergelijke forumkeuzen regelmatig gepaard gaan met rechtskeuzen ten gunste van het recht van de ‘principal place of business’.¹³⁶ Dus ook het toepasselijke recht, dat bij de beoordeling van de forumkeuze een rol kan spelen, is veelal afhankelijk van het lokaliseren van de in de forumkeuze bedoelde ‘principal place of business’.¹³⁷ Het is derhalve

133. Zie omtrent het ‘woonplaatsvereiste’ paragraaf 2.1.3.4.

134. Zie paragraaf 2.1.2.

135. Het vereiste dat een van de partijen haar woonplaats op het grondgebied van een EU-lidstaat moet hebben, zoals thans verwoord in de eerste zinsnede van art. 23 EEX-Vo, vindt men niet terug in het nieuwe art. 25 EEX-Vo (nieuw).

136. Zie bijv. art. 4 Conlinebill 2000 of art. 5 Combiconbill. Deze clausules hebben dan ook vaak het kopje ‘Law and Jurisdiction clause’.

137. Dit kan bijvoorbeeld bij een forumkeuze binnen het toepassingsgebied van art. 8 Rv het geval zijn.

noodzakelijk dat de geadieerde rechter, nog voordat hij de geldigheid en/of de derogerende werking van de forumkeuze aan de hand van een bepaalde regeling beoordeelt, de formulering van de forumkeuze althans de geldigheid van de verwijzing naar de 'principal place of business' beoordeelt. Hier moet dus een 'eerste' beoordeling plaatsvinden die voorafgaat aan de uiteindelijke beoordeling van de forumkeuze in het licht van een bepaalde regeling. Deze 'eerste' beoordeling is vooral van belang indien de in de forumkeuze bedoelde 'principal place of business' niet eenduidig kan worden gelokaliseerd.

Maar aan de hand van welke criteria moet een rechter deze 'eerste' beoordeling doorvoeren? Omdat naar een regeling, zoals art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) of art. 629 lid 2 Rv, eerst mag worden gekeken nadat de ligging van de 'principal place of business' vaststaat, kunnen dergelijke regelingen bij deze 'eerste' beoordeling niet worden betrokken. De enige oplossing is mijns inziens dat de geadieerde rechter de forumkeuze althans de geldigheid van de verwijzing naar de 'principal place of business' in eerste instantie beoordeelt aan de hand van algemene beginselen.¹³⁸ Voor zover nodig is hier mijns inziens tevens een aanvullende rol weggelegd voor de *lex fori*. Indien de rechter in het kader van de 'eerste' beoordeling tot de conclusie komt dat de forumkeuze voldoet aan deze beginselen en de ligging van de in de forumkeuze bedoelde 'principal place of business' in principe zou moeten kunnen worden bepaald, zou de forumkeuze uiteindelijk nog aan de hand van bijvoorbeeld art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) of art. 629 lid 2 Rv moeten worden beoordeeld.

1.5.4.5 De algemene beginselen bij de beoordeling

Vooropstaat dat in het algemeen geldt dat bij een forumkeuze op eenvoudige wijze duidelijkheid moet kunnen worden verkregen omtrent de vraag welke rechter bevoegd is.¹³⁹ Dit sluit aan bij het algemene vereiste van voldoende bepaalbaarheid. Ten aanzien van overeenkomsten — de forumkeuze moet immers als een aparte zelfstandige overeenkomst worden aangemerkt¹⁴⁰ — geldt immers dat de inhoud ervan voldoende bepaalbaar moet zijn.¹⁴¹ Of er sprake is van voldoende bepaalbaarheid kan de geadieerde rechter volgens mij naar eigen inzicht bepalen. Hij moet objectief en algemeen feitelijk bepalen of de forumkeuze voldoende bepaalbaar is. Hierbij moet bijvoorbeeld acht worden geslagen op de uit de vervoerdocumenten voortvloeiende informatie. Van belang zijn hier ook de uit *lex fori* en de nationale jurisprudentie voortvloeiende uitleg- en interpretatiebeginselen. Bij onduidelijkheid omtrent de uitleg en de interpretatie van door de vervoerder gebezigde begrippen en woorden moet mijns inziens tevens het 'contra-proferentem-beginsel' worden toegepast. Deze onduidelijkheid dient in beginsel voor rekening van de vervoerder

138. Hier moet worden gedacht aan algemene uitleg- en interpretatieregels alsmede aan het algemene principe dat op partijen een onderzoeks- en mededelingsverplichting rust.

139. Zie bijv. Hof Den Haag 30 mei 1989, ECLI:NL:GHSGR:1989:AL6888, S&S 1990/39 (*Kate NL*) en Hof Den Haag 2 maart 1993, ECLI:NL:GHSGR:1993:AL7031, S&S 1994/1 (*Melpo K*).

140. Kuypers 2008, p. 237 e.v. en p. 274 e.v.; Strikwerda 2004, p. 23.

141. Zie bijv. art. 2:103 lid 1 onder a) van de Principles of European Contract Law, dat als volgt luidt: '(1) There is sufficient agreement if the terms: (a) have been sufficiently defined by the parties so that the contract can be enforced, [...]'. Zie ook Asser/Hartkamp & Sieburgh 6-III 2010, nr. 283 e.v.

te komen.¹⁴² Hij heeft immers ervoor gekozen naar het forum van zijn ‘principal place of business’ te verwijzen en geen concrete (plaats)naam in de forumkeuze te noemen. Indien moet worden geconcludeerd dat het in de forumkeuze aangewezen forum onvoldoende bepaalbaar is kan de rechter hieraan de consequentie verbinden dat de forumkeuze vanwege een gebrek aan voldoende bepaalbaarheid buiten beschouwing dient te blijven.¹⁴³

Bij het voorgaande past dat uit de rechtspraak volgt dat op de vervoerder die een beroep op een dergelijke forumkeuze wenst te doen een bepaalde mededelingsplicht rust. De vervoerder is in principe verplicht zijn ‘principal place of business’ tijdig te concretiseren.¹⁴⁴ De door hem eerder zelf gecreëerde onduidelijkheid zou zodoende weer enigszins kunnen worden weggenomen. Laat hij dit na dan kan dit in zijn nadeel worden uitgelegd. Relevant zijn overigens alleen mededelingen die de wederpartij van de vervoerder in staat zouden moeten stellen om tijdig een procedure bij de in de forumkeuze bedoelde rechter aanhangig te maken. Het spreekt voor zich dat mededelingen in het kader van een erop volgende procedure niet hieronder vallen. De keuze ten gunste van een bepaalde rechter is op dat moment immers al gemaakt.

Verder rust op de wederpartij van de vervoerder een onderzoeksplicht. Dit betekent dat de wederpartij van de vervoerder niet lijdzaam mag afwachten hoe een rechter (de bepaalbaarheid van) de forumkeuze uiteindelijk beoordeelt. Van de ladingbelanghebbenden zou bijvoorbeeld kunnen worden gevergd om Lloyd’s Register te raadplegen om de identiteit van een reder en diens mogelijke ‘principal place of business’ te achterhalen.¹⁴⁵ Lastig is echter dat de concrete omvang van de onderzoeksplicht grotendeels (achteraf) wordt ingekleurd door de op de forumkeuze toepasselijke regeling, bijvoorbeeld art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) of art. 629 lid 2 Rv, hetgeen hieronder nog zal worden besproken.¹⁴⁶ De op de wederpartij van de vervoerder rustende onderzoeksplicht kan dus in het kader van een ‘eerste’ beoordeling nog geen doorslaggevende rol spelen.

1.5.4.6 Naar wiens ‘principal place of business’ wordt verwezen?

De geadieerde rechter zal bij de beoordeling van de bepaalbaarheid van de forumkeuze vaak te maken krijgen met de vraag of duidelijk is naar wiens ‘principal

142. Zie bijv. Hof Den Haag 2 maart 1993, ECLI:NL:GHSGR:1993:AL7031, S&S 1994/1 (*Melpo K*). Dit lijkt ook redelijk. De forumkeuze werd immers normaliter door althans namens de vervoerder in de vervoerovereenkomst opgenomen. Zie omtrent de onduidelijkheid ten aanzien van de vraag of het cognossement al dan niet door de kapitein werd ondertekend: Hof Den Haag 8 januari 1988, ECLI:NL:GHSGR:1988:AJ2282, S&S 1988/123 (*Stolt Rhino*) en Hof Den Haag 8 juni 1993, ECLI:NL:GHSGR:1993:AL7083, S&S 1994/102 (*Kapitan Anistratzenko*).

143. Zie bijv. Rb. Rotterdam 23 november 1984, ECLI:NL:RBROT:1984:AJ1967, S&S 1985/97 (*Andra*); Rb. Rotterdam 24 februari 1995, ECLI:NL:RBROT:1995:AJ2970, S&S 1996/111 (*Karl Liebknecht*).

144. Zie bijv. Hof Den Haag 30 mei 1989, ECLI:NL:GHSGR:1989:AL6888, S&S 1990/39 (*Kate NL*) en Hof Den Haag 2 maart 1993, ECLI:NL:GHSGR:1993:AL7031, S&S 1994/1 (*Melpo K*).

145. Rb. Middelburg 1 februari 1995, NIPR 1996/128.

146. Hier verdient reeds opmerking dat art. 629 lid 2 Rv de wederpartij van de vervoerder een minder ver strekkende onderzoeksverplichting oplegt dan art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw). Dit blijkt uit een vergelijking tussen het arrest *Handelsveem/Coreck* van het HvJ EG (9 november 2000, C-387/98, NJ 2001/599, m.nt. P. Vlas) en het *Copiapo*-arrest van de HR (14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73).

place of business' in de forumkeuze wordt verwezen. Of anders gezegd: wie is de in de forumkeuze bedoelde 'Carrier'?

Voorafgaand verdient opmerking dat het idee dat een dergelijke forumkeuze als een meervoudige forumkeuze geldt, dus een meervoudige keuze ten gunste van de verschillende 'principal places of business' van bijvoorbeeld verschillende passief gelegitimeerde vervoerders, dient te worden verworpen.¹⁴⁷ Van een ladingbelanghebbende kan niet worden geëist dat hij procedures in verschillende fora tegen verschillende vervoerders aanhangig maakt. Alleen al om proceseconomische redenen moet het mogelijk zijn om procedures bij één forum te kunnen concentreren. Bovendien moeten parallel lopende procedures, hetgeen tot tegenstrijdige beslissingen ten aanzien van hetzelfde voorval kan leiden, zo veel mogelijk worden vermeden.¹⁴⁸ Daarnaast is het onlogisch om in verschillende fora (weliswaar van verschillende gedaagden) vergoeding van dezelfde schade te eisen. Kortom, er moet dus één 'Carrier' zijn naar wiens 'principal place of business' in de forumkeuze wordt verwezen. Gezocht wordt hier dan ook 'de contractuele vervoerder'.¹⁴⁹ Deze zoektocht zal in sommige gevallen vooral voor derde-cognossementhouders veel voeten in de aarde hebben.

Uiteraard is duidelijk naar wiens 'principal place of business' wordt verwezen indien er slechts sprake is van één vervoerder wiens identiteit eenduidig vaststaat. Dit is bijvoorbeeld het geval indien een cognossement is uitgegeven dat is opgemaakt op het formulier van deze vervoerder met vermelding van de relevante adresgegevens en dat door of namens deze vervoerder is ondertekend. Ervan uitgaande dat het cognossement bovendien geen verwijzing bevat naar andere mogelijke vervoerders en er geen sprake is van andere partijen die op grond van wetsduiding kunnen worden aangemerkt als vervoerder onder cognossement, staat voor iedereen vast naar wiens 'principal place of business' in de forumkeuze wordt verwezen. De verwijzing in de forumkeuze is in dat geval voldoende bepaalbaar. Indien bovendien duidelijk is dat zich bij het vermelde adres het centrum van de ondernemingsactiviteiten van de vervoerder bevindt, weet men bij welk forum een procedure aanhangig moet worden gemaakt.

De hiervoor geschetste situatie doet zich echter niet altijd voor. Regelmatig is niet duidelijk wie de in de forumkeuze bedoelde 'Carrier' is. Deze onduidelijkheid is soms terug te voeren op het gebruik van (verwarring scheppende) clausules waarmee de identiteit van de contractuele vervoerder nader zou moeten worden geconcretiseerd. Deze clausules worden vaak aangeduid met de term 'Identity of Carrier-clause' of 'Demise-clause'.¹⁵⁰ In een dergelijke clause is bijvoorbeeld bepaald dat

147. HR 23 oktober 1998, r.o. 3.4, ECLI:NL:HR:1998:ZC2752, S&S 1999/47 (*Karl Liebknecht*); HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.11, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

148. Zie bijv. HvJ EU 4 mei 2010, C-533/08, r.o. 53, NJ 2010/482, m.nt. K.F. Haak, S&S 2010/95 (*TNT/AXA*).

149. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.11, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*); Landgericht Stralsund 12 december 2008, 7 O 250/07, *Hamburger Seerechts-Report* 2008, 275-281.

150. Zie ten aanzien van de 'Identity of carrier-clause' bijv. Smeele 1998, 148 e.v.; Treitel & Reynolds 2005, nr. 9-104; Pejovic 2005, p. 297 e.v. Een typische clause met het kopje 'Identity of Carrier' luidt als volgt: 'The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's sea worthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the

'the Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss [...]'.¹⁵¹ Hoe moet nu de situatie worden beoordeeld waarin sprake is van een cognossement dat is opgemaakt op het formulier van een tijdbvrachter (met vermelding van diens naam en adres) en dat ook namens hem is ondertekend, terwijl het cognossement verder een 'Identity of Carrier-clause' of 'Demise-clause' bevat die bepaalt dat de vervoerovereenkomst is gesloten met de reder, wiens identiteit niet uit het cognossement blijkt? Wordt in de forumkeuze nu verwezen naar de 'principal place of business' van de tijdbvrachter of van de reder? Anders gezegd: is nu de tijdbvrachter of de reder de in de forumkeuze genoemde 'Carrier'? Volgens mij zijn er drie denkbare oplossingen. Ten eerste zou ervoor kunnen worden gekozen de individuele vermelding van de tijdbvrachter op de voorkant (van het cognossement) te laten prevaleren boven de tegenstrijdige 'Identity of Carrier-clause'. Ten tweede zou de 'Identity of Carrier-clause' kunnen prevaleren. En ten derde zou in een dergelijke situatie ervoor kunnen worden gekozen de forumkeuze vanwege een gemis aan bepaalbaarheid geheel buiten beschouwing te laten.¹⁵²

De eerste oplossing vindt men terug in arrest *The Starsin* van het Engelse House of Lords.¹⁵³ Ook het Duitse Bundesgerichtshof volgt deze lijn.¹⁵⁴ In beide gevallen kwamen de hoogste gerechten tot de conclusie dat naar Engels en respectievelijk Duits recht ervan moet worden uitgegaan dat individuele contractuele afspraken/vermeldingen prevaleren boven voorgedrukte gestandaardiseerde bepalingen (hier de 'Identity of Carrier-clause'). De uitkomst van deze beslissingen sluit overigens aan bij art. 37 lid 1 Rotterdam Rules (RR), waarin is bepaald dat ingeval er sprake is van een met name genoemde vervoerder tegenstrijdige vermeldingen in de overige documentatie geen effect zullen hebben.¹⁵⁵ Een tegenstrijdige 'Identity of Carrier-clause' kan dus volgens art. 37 lid 1 RR worden genegeerd. Alleen de 'principal place of business' van de overeenkomstig art. 36 lid 2 onder b) RR met naam en adres genoemde vervoerder is van belang.

Een aanknopingspunt voor de tweede oplossing, waarin de 'Identity of Carrier-clause' prevaleert boven de individuele aanduiding bijvoorbeeld op de voorkant van een cognossement, zou men — indien hier Nederlands recht van toepassing is — in art. 8:461 lid 3 BW kunnen vinden. In dat artikel is bepaald dat 'uitsluitend [...] de reder, als vervoerder onder het cognossement [wordt] aangemerkt indien het cognossement

Carrier and/or bailee of the goods shipped here under, all limitations of, and exonerations from, liability provided by law or by this Bill of Lading shall be available to such other. It is further understood and agreed that as the Line, Company or Agents who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage, nor as Carrier nor as bailee of the goods.'

151. Zie bijv. Rb. Rotterdam 17 januari 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AJ3198, S&S 2002/73 (Mascot).

152. Zie bijv. Rb. Rotterdam 24 februari 1995, ECLI:NL:RBROT:1995:AJ2970, S&S 1996/111 (Karl Liebknecht); Rb. Rotterdam van 18 juli 1996, ECLI:NL:RBROT:1996:AK3650, S&S 1996/113 (Musa Dzahli); Hof Den Haag 22 april 1997, ECLI:NL:GHSGR:1997:AK3744, S&S 1997/83 (Karl Liebknecht); Rb. Rotterdam 17 januari 2002, ECLI:NL:RBROT:2002:AJ319, S&S 2002/73 (Mascot).

153. *Homburg Houtimport v. Agrosin Private Ltd.* (The Starsin) [2003] 1 Lloyd's Rep 571 (HL).

154. Bundesgerichtshof 15 februari 2007, I ZR 40/04, TranspR 2007, p. 119 e.v.; Bundesgerichtshof 4 februari 1991, II ZR 52/90, TranspR 1991, p. 243 (Happy Chance); Bundesgerichtshof 22 januari 1990, II ZR 15/89, TranspR 1990, p. 163 (Planet I).

155. Art. 37 lid 1 RR luidt als volgt: 'If the carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.'

uitsluitend [...] de reder, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst'. Onduidelijk is echter of dit artikel ook de onderhavige situatie bestrijkt. Of er bij een 'Identity of Carrier-clause' sprake is van de in art. 8:461 lid 3 BW bedoelde 'uitdrukkelijke aanwijzing' dient volgens de memorie van toelichting ter beantwoording aan de rechter worden overgelaten.¹⁵⁶ In het licht van het onderhavige probleem waarin het juist gaat om het vinden van de juiste rechter acht ik het geen werkbare oplossing indien de geadieerde rechter pas achteraf bepaalt of er wel of niet sprake is van een 'uitdrukkelijke aanwijzing'. Aan ladingbelanghebbenden moet bij het vinden van de in de forumkeuze bedoelde 'principal place of business' immers een eenvoudige en duidelijke oplossing worden geboden.

Mijns inziens zou dan ook een keuze moeten worden gemaakt tussen de eerste en de derde oplossing. Bij een keuze tussen deze twee opties zou wellicht nog van belang kunnen zijn dat het problematisch kan zijn indien eerst aan de hand van het toepasselijke recht onderzoek moet worden verricht naar de geldigheid van de 'Identity of Carrier-clause' (zoals het House of Lords en het Bundesgerichtshof dit hebben gedaan).¹⁵⁷ Eenvoudiger en duidelijker is het wellicht indien de forumkeuze vanwege het gebrek aan bepaalbaarheid (die wordt gecreëerd door de tegenstrijdige vermeldingen) geheel buiten beschouwing blijft.¹⁵⁸ Dit zou weer anders zijn indien het prevaleren van de individuele vermelding boven de 'Identity of Carrier-clause' kan worden gezien als een algemeen aanvaard beginsel dat losstaat van het toepasselijke recht althans dat volgt uit een op de vervoerovereenkomst toepasselijk verdrag (zoals de Rotterdam Rules).

Naast de situatie waarin tussen een individueel genoemde vervoerder en een via een 'Identity of Carrier-clause' aangewezen vervoerder moet worden gekozen doet zich bij cognossemmentsvervoer regelmatig de situatie voor dat er sprake is van verschillende passief gelegitimeerde vervoerders onder cognossement. Naar Nederlandse opvatting zou bijvoorbeeld (bij vervoer naar Nederland) onder bepaalde omstandigheden op grond van wetsduiding sprake kunnen zijn van verschillende passief gelegitimeerde vervoerders onder cognossement.¹⁵⁹ Hoe moet een derde-cognossementhouder in een dergelijke situatie bepalen wie de contractuele vervoerder is, wiens 'principal place of business' van belang is?

Door de Hoge Raad werd deze problematiek (in het licht van art. 629 lid 2 Rv) nader behandeld in het arrest *Copiapo*.¹⁶⁰ Uit dit arrest kan in ieder geval worden afgeleid hoe het geval moet worden beoordeeld waarin weliswaar sprake is van verschillende passief gelegitimeerde vervoerders, maar op grond van de omstandigheden duidelijk is naar wiens 'principal place of business' in de forumkeuze wordt verwezen, dus

156. Claringbould 1992, p. 489.

157. Het toepasselijke recht zou immers ook afhankelijk kunnen zijn van de ligging van de 'principal place of business'. Regelmatig is er sprake van een rechtskeuze ten gunste van het recht van de 'principal place of business'. Zie bijv. art. 4 Conlinebill 2000 of art. 5 Combiconbill.

158. Mankowski 2004, nr. 1529.

159. Naar Nederlands recht, dat op grond art. 10:162 BW van toepassing is op het vraagstuk van de passieve legitimatie indien de overeengekomen loshaven in Nederland ligt, kan er volgens art. 8:461 BW sprake zijn van meerdere passief gelegitimeerde vervoerders onder cognossement indien het cognossement door de kapitein werd ondertekend (bijvoorbeeld degene die het cognossement heeft ondertekend, de tijd- of reisbevrachter die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten van exploitatieovereenkomsten, de reder of rompbefrachter). Wat het onderwerp passieve legitimatie betreft wordt verwezen naar Smeele 1998; Boonk 1998, p. 136 e.v.

160. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

indien duidelijk is wie moet worden aangemerkt als contractuele vervoerder. In de aan het arrest ten grondslag liggend geval was er sprake van een kapiteinscognossement (hetgeen naar Nederlands recht met zich kan brengen dat er sprake is van verschillende passief gelegitimeerde vervoerders¹⁶¹) met de volgende forumkeuze: *'All legal proceedings arising from this contract of carriage evidenced by this bill of lading shall be brought before the Courts of the city where the Carrier has his principal place of business, as indicated below that Carrier's name on the face of this Bill of Lading, to the exclusion of the jurisdiction of the Courts of any other place, unless the Carrier appeals to such other jurisdiction or voluntarily submits himself thereto.'*¹⁶² Verder werd bij de definities benadrukt dat de 'Carrier' de op de voorkant van het cognossement genoemde partij was. Voor het cognossement werd het formulier van een bepaalde vervoerder gebezigd, wiens naam en adres onder andere op de voorkant werden vermeld. Door de Hoge Raad werd geoordeeld dat er weliswaar sprake was van een aantal personen die als vervoerder kunnen worden aangemerkt, maar dat slechts één vervoerder op de voorkant was vermeld en dat derhalve op grond van de hiervoor genoemde clausules duidelijk was dat slechts de 'principal place of business' van deze ene vervoerder was bedoeld.¹⁶³ Het arrest van de Hoge Raad in de zaak *Copiapo* wordt ook uitgebreid besproken in paragraaf 4.4.3.4 in het kader van de bespreking van art. 629 Rv. In deze paragraaf wordt ook nader uitgelegd hoe moet worden omgegaan met situaties waarbij sprake is van meerdere passief gelegitimeerde vervoerders.

Ten slotte nog die situatie waarin geheel onduidelijk is naar wiens 'principal place of business' wordt verwezen althans wie de in de forumkeuze bedoelde 'Carrier' is omdat er sprake is van verschillende (rechts)personen die mogelijk als passief gelegitimeerde vervoerder(s) kunnen worden aangemerkt zonder dat er aanwijzingen zijn wie precies de in de forumkeuze bedoelde 'Carrier' is. Het recht dat op het vraagstuk van de passieve legitimatie van toepassing is speelt hier een belangrijke rol. Indien op grond van dat recht verschillende partijen als passief gelegitimeerde vervoerders worden aangewezen en daarnaast geheel onduidelijk is naar wiens 'principal place of business' in de forumkeuze wordt verwezen, dient de forumkeuze mijns inziens vanwege een gebrek aan bepaalbaarheid buiten beschouwing te blijven.¹⁶⁴

Lastig is overigens dat het antwoord op de vraag wie moet worden aangemerkt als passief gelegitimeerd vervoerder onder cognossement van land tot land kan verschillen.¹⁶⁵ Bij de toepassing van Nederlands recht zou zich de hiervoor aangestipte onduidelijke situatie bijvoorbeeld kunnen voordoen indien er sprake is van een kapiteinscognossement opgemaakt op een 'Conlinebill 2000'-formulier zonder dat

161. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.6 e.v., NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

162. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.4, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

163. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.8, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

164. Zie bijv. Hof Den Haag 30 mei 1989, ECLI:NL:GHSGR:1989:AL6888, S&S 1990/39 (*Kate NL*) en Hof Den Haag 2 maart 1993, ECLI:NL:GHSGR:1993:AL7031, S&S 1994/1 (*Melpo K*).

165. Dit probleem wordt vooral veroorzaakt door het ontbreken van een gezamenlijke (Europese) verwijzingsregel ten aanzien van dit punt. De verordeningen Rome I en Rome II zijn hier immers niet van toepassing. (zie bijv. Eckoldt & Ten Bruggencate 2010, p. 597 e.v.; Claringbould 2010, p. 214 e.v.).

op de voorkant iets omtrent de identiteit van de ‘Carrier’ wordt vermeld.¹⁶⁶ De toepasselijkheid van bijvoorbeeld Engels recht daarentegen zou tot meer duidelijkheid kunnen leiden. Naar Engelse opvatting wordt in een dergelijk geval vaak prima facie vermoed dat de kapitein de reder (indien het schip niet in rompbefrachtiging is gegeven) heeft vertegenwoordigd.¹⁶⁷

1.5.4.7 De invloed van art. 629 lid 2 Rv en art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw)

Indien in het kader van een ‘eerste’ beoordeling wordt geconcludeerd dat voor de wederpartij van de vervoerder duidelijk had moeten zijn naar wiens ‘principal place of business’ in de forumkeuze wordt verwezen en bovendien duidelijk had moeten zijn waar deze ‘principal place of business’ zich bevindt, moet de geldigheid althans de overige aan de forumkeuze te stellen vereisten in het licht van de toepasselijke regeling nader worden beoordeeld. Indien de relevante ‘principal place of business’ bijvoorbeeld in Hamburg ligt (en een van de partijen haar woonplaats in een EU-lidstaat heeft) dient de forumkeuze uiteindelijk aan de maatstaf van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) te worden getoetst. Of art. 629 lid 2 Rv komt in beeld indien er sprake is van vervoer naar een in Nederland gelegen plaats van eindbestemming en de forumkeuze de ontvanger van de goederen (niet zijnde de oorspronkelijke afzender) verwijst naar een buiten de EU (en de EFTA) gelegen ‘principal place of business’. Van belang is dat de forumkeuze – ook al heeft de forumkeuze de horde van de ‘eerste’ beoordeling genomen – alsnog kan stranden op de vereisten van de toepasselijke regeling.

Ten aanzien van art. 629 lid 2 Rv, dat uitgebreid wordt besproken vanaf paragraaf 4.4.1, moet in eerste instantie worden opgemerkt dat dit artikel uitsluitend geldt tussen de vervoerder en een derde-ontvanger (dus bijvoorbeeld een derde-cognossementhouder).¹⁶⁸ Art. 629 Rv bepaalt dus niets omtrent de werking van dergelijke forumkeuzen in de relatie tussen de vervoerder en de afzender.¹⁶⁹ In het algemeen geldt dat het artikel beoogt de derogerende werking van forumkeuzen te beperken.¹⁷⁰ In het bijzonder heeft de wetgever beoogd door middel van dit artikel rechtsgevolgen te ontnemen aan forumkeuzen met een verwijzing naar een ‘principal place of business’ bij inkomend zeevervoer.¹⁷¹ Vooral art. 629 lid 2 onder a Rv, waarin is bepaald dat van de in art. 629 lid 1 Rv bepaalde objectieve bevoegdheid van de Nederlandse rechter alleen mag worden afgeweken door middel van een beding dat *‘bevoegd verklaart een rechter van een met name genoemde plaats’*, is hier

166. Zie art. 8:461 lid 2 BW.

167. Wilson 2008, p. 237; Smeele 1998, p. 203. Op grond van verschillende omstandigheden kan dit echter anders zijn (Treitel & Reynolds 2005, p. 413, nr. 4-034). Verder is van belang dat naar Engelse opvatting alleen één partij kan worden aangemerkt als vervoerder onder cognossement (Smeele 1998, p. 212; Wilson 2008, p. 237).

168. Zie hieromtrent paragraaf 4.4.1.2.

169. Voor zover de forumkeuze buiten het toepassingsgebied van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) valt, worden dergelijk vragen – naar Nederlandse opvatting – grotendeels aan de hand van de lex causae beoordeeld (zie hieromtrent de conclusie van A-G L. Strikwerda bij HR 28 september 2007, ECLI:NL:HR:2007:BA4911 (conclusie A-G L. Strikwerda), NJ 2008/413, m.nt. P. Vlas (bij NJ 2008/412), S&S 2008/68 (Akin)). De lex fori, hier art. 8 Rv, speelt slechts een aanvullende rol.

170. Zie *Kamerstukken II* 1986/87, 19979, 3, p. 123 (MvT); verder hieromtrent bijv. Margetson & Margetson 2004b, p. 305 e.v.; Smeele 1996, p. 41 e.v.

171. Smeele 1997, p. 159.

van belang.¹⁷² Onduidelijk was in eerste instantie hoe streng dit criterium zou worden uitgelegd. Vereist art. 629 lid 2 onder a Rv dat de plaatsnaam expliciet in de forumkeuze moet worden genoemd (hetgeen een dergelijke forumkeuze geheel zou uitsluiten) of is voldoende dat de plaatsnaam bijvoorbeeld elders in het cognossement wordt genoemd? De Hoge Raad heeft in de zaak *Copiapo* voor het laatste gekozen. De Hoge Raad is van mening dat de wetgever dergelijke forumkeuzen niet geheel onmogelijk heeft willen maken.¹⁷³ Volgens de Hoge Raad is *'vereist maar ook voldoende [...] dat uit het cognossement duidelijk kenbaar is welke rechter [...] als de exclusief bevoegde rechter wordt aangewezen'*.¹⁷⁴ Door de Hoge Raad werd hier nog aan toegevoegd dat een derde-cognossementhouder geen acht hoeft te slaan op omstandigheden die voor hem niet uit het cognossement kenbaar zijn.¹⁷⁵ Hetzelfde heeft mijns inziens te gelden ten aanzien van een zeevrachtbrief.¹⁷⁶ Dit betekent dat art. 629 lid 2 onder a Rv vereist dat de in de forumkeuze bedoelde 'principal place of business' voor de derde-ontvanger duidelijk uit het vervoerdocument moet blijken. Indien bijvoorbeeld de reder moet worden aangemerkt als 'Carrier' en dus naar diens 'principal place of business' wordt verwezen, zou voor de ontvanger uit het cognossement of zeevrachtbrief moeten blijken waar het centrum van de ondernemingsactiviteiten van de reder ligt. Een enkele verwijzing naar een statutaire vestigingsplaats, waar verder geen ondernemingsactiviteiten plaatsvinden, is onvoldoende. De 'principal place of business' blijkt in dat geval immers niet uit het vervoerdocument, zodat de forumkeuze niet voldoet aan de vereisten van art. 629 lid 2 onder a Rv (laat staan is voldaan aan het onder b genoemde criterium). Van de in art. 629 lid 1 Rv bepaalde objectieve bevoegdheid van de Nederlandse rechter kan dan niet worden afgeweken.

Uit het voorgaande volgt dat art. 629 lid 2 onder a Rv (althans de door de Hoge Raad gegeven uitleg van dit artikel) de op de wederpartij van de vervoerder rustende onderzoeksplicht aanzienlijk beperkt. Indien bijvoorbeeld het cognossement geen aanwijzingen bevat waar de 'principal place of business' van de vervoerder ligt, hoeft de ontvanger verder geen onderzoek te verrichten of de vervoerder om opheldering te vragen.¹⁷⁷ Dit geldt ook indien voor de wederpartij eigenlijk duidelijk is waar de vervoerder zijn 'principal place of business' heeft omdat zij een dagvaarding bij dit adres heeft betekend.¹⁷⁸ Iets anders zou kunnen gelden indien de vervoerder direct voldoende informatie aan zijn wederpartij verschaft omtrent de in de forumkeuze bedoelde 'principal place of business'.¹⁷⁹ Dit zou mijns inziens hooguit

172. Het in art. 629 lid 2 onder b Rv genoemde geval, waarin sprake is van forumkeuze *'neergelegd in een afzonderlijk, niet naar algemene voorwaarden verwijzend geschrift'*, speelt hier eigenlijk geen rol. Hier gaat het immers om een separate overeengekomen forumkeuze (d.i. afzonderlijk geschrift — dus geen forumkeuze in een cognossement), waarmee partijen uitdrukkelijk hebben ingestemd (zie hieromtrent bijv. Smeele 1996, p. 42).

173. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.4, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

174. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.4, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

175. HR 14 februari 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF1306, r.o. 3.4, NJ 2008/412, m.nt. P. Vlas, S&S 2003/73 (*Copiapo*).

176. Art. 629 Rv ziet immers niet alleen op het vervoer onder cognossement.

177. Rb. Middelburg 19 augustus 2009, ECLI:NL:RBMID:2009:BK8414, NIPR 2010/354 (*Go Pride*).

178. Rb. Middelburg 19 augustus 2009, ECLI:NL:RBMID:2009:BK8414, NIPR 2010/354 (*Go Pride*).

179. Kuypers 2008, p. 108 (met verwijzing naar rechtspraak in voetnoot 121).

kunnen gelden voor het geval dat reeds bij lossing duidelijk is dat er sprake is van schade en dat bij de presentatie van het cognossement althans bij het verzoek om aflevering van de lading aan (de ontvangstexpediteur van) de ontvanger — zonder een expliciet verzoek hieromtrent te hebben ontvangen — duidelijke en ondubbelzinnige schriftelijke informatie wordt verstrekt omtrent de ‘principal place of business’ van de vervoerder.

Ten aanzien van de beperkingen die art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) stelt aan dergelijke forumkeuzen kan het volgende worden opgemerkt. Volgens het Hof van Justitie is het blijkbaar niet noodzakelijk dat de ‘principal place of business’ expliciet in de vervoerdocumenten is genoemd. Het Hof is immers van mening dat voldoende is dat de forumkeuze ‘*de objectieve elementen bevat*’ en dat deze elementen ‘*die voldoende nauwkeurig moeten zijn om de geadieerde rechter in staat te stellen te bepalen of hij bevoegd is*’ eventueel kunnen worden geconcretiseerd ‘*door de omstandigheden van het geval*’.¹⁸⁰

Dit kan in die zin worden uitgelegd dat de in de forumkeuze bedoelde ‘principal place of business’ bijvoorbeeld niet hoeft te zijn vermeld in het cognossement, de booking note of de zeevrachtbrief. Voor zover de forumkeuze dus valt binnen het art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) is de op de wederpartij van de vervoerder rustende onderzoeksplicht in verband met het lokaliseren van de ‘principal place of business’ dus ruimer dan de hiervoor omschreven onderzoeksplicht in het kader van art. 629 Rv. De zienswijze van het Hof van Justitie is minder streng dan de hiervoor genoemde zienswijze van de Hoge Raad (ten aanzien van art. 629 lid 2 onder a Rv). Dit leidt ertoe dat een forumkeuze geldig kan zijn indien deze forumkeuze in het licht van art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) wordt beoordeeld, terwijl dit niet het geval hoeft te zijn indien dezelfde forumkeuze in het licht van art. 629 lid 2 onder a Rv wordt beoordeeld. De hiervoor genoemde versoepeling althans verruiming van de onderzoeksplicht van de wederpartij van de vervoerder wordt in de literatuur ook bekritiseerd.¹⁸¹ Hoe dan ook kan een derde-cognossementhouder niet zonder meer uitgaan van de ongeldigheid van de forumkeuze alleen vanwege het ontbreken van de informatie omtrent het centrum van de ondernemingsactiviteiten van de ‘Carrier’ in de vervoerdocumenten.

Echter, ook de volgens art. 23 EEX-Vo/art. 25 EEX-Vo (nieuw) op de wederpartij van de vervoerder rustende onderzoeksplicht kent mijns inziens bepaalde grenzen. Weliswaar is het niet voldoende om alleen de vervoerdocumenten te bekijken, maar indien niet op eenvoudige wijze, hier moet worden gedacht aan onderzoek via internet (‘even googelen’) en/of het raadplegen van scheepsregisters of handelsregisters, kan worden achterhaald waar zich de ‘principal place of business’ van de ‘Carrier’ bevindt, dient de forumkeuze, zoals hierboven reeds uiteengezet, mijns inziens vanwege een gebrek aan bepaalbaarheid buiten beschouwing te blijven. De door de vervoerder zelf gecreëerde onduidelijkheid dient immers uiteindelijk voor zijn rekening te komen. Bij grote vervoerders, ik denk hier vooral aan de grote containervervoerders, zal het naar verwachting meestal wel mogelijk zijn om eenvoudig via internet te achterhalen waar zij hun ‘principal place of business’ hebben.

180. HvJ EG 9 november 2000, C-387/98, r.o. 15, NJ 2001/599, m.nt. P. Vlas (*Coreck/Handelsveem*).

181. Van Huizen 2001, p. 119.

1.5.4.8 *Afsluitende opmerkingen*

Het is duidelijk dat forumkeuzen die verwijzen naar het gerecht van de ‘principal place of business’ van de ‘Carrier’ problemen en onduidelijkheden voor de wederpartij van de vervoerder met zich brengen. De precieze ligging van de ‘principal place of business’ zal — ook nadat onderzoek is verricht — nooit helemaal duidelijk zijn. Het risico is derhalve reëel dat de wederpartij van de vervoerder na het aanhangig maken van een procedure (en dus vaak na het verstrijken van de van belang zijnde verval- of verjaringstermijn(en)) wordt geconfronteerd met het argument dat de procedure niet aanhangig is gemaakt bij de in de forumkeuze bedoelde ‘principal place of business’ van de ‘Carrier’.¹⁸² Dit argument zou door de rechter aan de hand van de hiervoor uiteengezette criteria kritisch moeten worden beoordeeld. De vervoerder heeft er immers zelf voor gekozen om in de forumkeuze naar de ‘principal place of business’ van de ‘Carrier’ te verwijzen. De door deze verwijzing gecreëerde problemen en onduidelijkheden mogen in ieder geval niet in het voordeel van de vervoerder uitpakken.

182. Door het aanhangig maken van een procedure bij een onbevoegde rechter zou het vervallen althans verjaren van de vordering niet kunnen worden voorkomen (zie bijv. Rb. Rotterdam 24 november 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BO7873, S&S 2011/72 (UAL Lobito)).

