

University of Groningen

## The meaning of a good safe port and berth in a modern shipping world

Kharchanka, Andrei

**IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.**

*Document Version*

Publisher's PDF, also known as Version of record

*Publication date:*

2014

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*

Kharchanka, A. (2014). *The meaning of a good safe port and berth in a modern shipping world*. s.n.  
<https://tinyurl.com/go4p34n>

### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

### Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.*

### SAMENVATTING

Het varen van de ene naar de andere haven om goederen af te leveren is een van de hoofddoelen van elk commercieel avontuur op zee. Alhoewel de meeste havens van de wereld wel een vorm van zeevaartgeschiedenis hebben, en gedetailleerd zijn beschreven op kaarten, lopen schepen nog steeds aan de grond, hebben ze vertraging, of vinden er andere ongelukken plaats. Met de steeds groter wordende complexiteit van vaartuigen en de steeds hoger wordende operationele kosten, kan vertraging door reparatie of drukte een belangrijke schadepost zijn. Het schip is van de eigenaars, maar dat betekent nog niet dat zij ook naar goederen zoeken om hem werkzaam te houden. De hedendaagse scheepvaart is een zeer gespecialiseerd vakgebied waar bemanningszaken, navigatiezaken en onderhoudszaken door de eigenaars worden verzorgd, terwijl het commercieel gebruik door de bevrachter geregeld wordt. Eigenaars en bevrachters willen beide winst maken met het schip, maar de middelen die ze daarvoor gebruiken zijn verschillend. De eigenaars zijn vooral gericht op het behoud van het schip, terwijl de bevrachters zich vooral bezig houden met de route van het schip langs verschillende havens om het schip optimaal te benutten.

De kwestie van veilige havens en veilige ankerplaatsen vloeit voort uit de werkzaamheden van het schip. Dit proefschrift begint met het schetsen van de betekenis van veilige havens en veilige ankerplaatsen binnen de Engelse en Amerikaanse wetgeving, behandelt een aansprakelijkheidsnorm voor de betrokken partijen, en stelt maatstaven voor fysieke, politieke, administratieve en ecologische veiligheid.

Hoofdstuk twee van het proefschrift stelt een aansprakelijkheidsnorm vast voor de partijen die verantwoordelijk zijn voor het bepalen van de bestemmingshaven. Het legt gedetailleerd de verschillen tussen haar toepassing op tijdsbevrachting en reisbevrachting uit, en stelt de verantwoordelijkheden van de partijen tijdens verschillende fasen van de reis vast, inclusief het moment waarop het schip gecharterd werd, het moment waarop de haven werd bepaald, en het moment waarop de haven onveilig werd na de bepaling daarvan. In het hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de norm die wordt aangelegd bij het vaststellen of er sprake is van een veilige haven en een veilige ankerplaats volgens Engels recht en volgens Amerikaans recht.

Onder Engels recht omvat een garantie van de bevrachters de risicoaansprakelijkheid voor het aanwijzen van een onveilige haven. Het Amerikaanse recht kent daarentegen twee benaderingen, afhankelijk van het *US Circuit Court* waar de zaak over een schending van de verplichting tot het aanwijzen van een veilige haven wordt behandeld. De meeste *Circuit Courts* volgen het standpunt van het Second Circuit,

dat het aanwijzen van een haven als een garantie beschouwt, gegeven door de bevrachters. Het Fifth Circuit (de staten Louisiana en Texas) en het Third Circuit (de staten Virginia en Pennsylvania) houden een andere norm aan, die een plicht tot gepaste zorgvuldigheid (due diligence) oplegt aan de bevrachters wanneer zij een haven aanwijzen. Allerlei omstandigheden, zoals goede stuurmanskunst en goed zeemanschap, nalatigheid van betrokken derden, en het voorkomen van andere ongelukken in de betreffende haven, worden betrokken in het oordeel of de bevrachters hebben voldaan aan hun zorgvuldigheidsplicht bij het bepalen van een veilige haven.

Hoofdstuk drie bespreekt de historische ontwikkeling van de veilige-havenplicht en de trends met betrekking tot haar toekomstige interpretatie. Verder kan de veilige-havenplicht niet volledig begrepen worden zonder de voorwaarden waaruit zij bestaat te definiëren, bijv. “one good safe port, one good safe berth.” Uitsluiting of veranderingen in de volgorde van de voorwaarden heeft een juridische betekenis en kan leiden tot verschillende uitkomsten bij het bepalen van de verantwoordelijkheden van eigenaars en bevrachters. Onder bepaalde omstandigheden zullen rechtbanken een veilige-havengarantie veronderstellen, maar slechts onder zeer specifieke voorwaarden.

In hoofdstuk vier wordt ingegaan op de fysieke, politieke, administratieve en ecologische veiligheid van de haven. Incidenten hangen meestal samen met de fysieke conditie van de haven, zoals bijvoorbeeld ijs, diepgang, wind, stroming, en verzanding. Afhankelijk van de haven kan de ongeschiktheid van de fysieke conditie zich ook uitstrekken tot buiten de haven, inclusief de doorvaart van het schip.

Ook politieke onveiligheid, kan de aangewezen haven onveilig kan maken. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar categorieën als sancties en embargo's in het kader van de recente samenwerking van de wereldgemeenschap in de strijd tegen onderdrukkende regimes. Piraterij wordt eveneens besproken, gezien de recente escalatie van aanvallen in de Golf van Aden. Het handhaven van veilige-havengaranties is steeds belangrijker geworden voor eigenaren van schepen en heeft tot het opstellen van nieuwe clausules voor reis- en tijdsbevrachters geleid, zoals een piraterijclausule, een sanctieclausule en een stralingsclausule. Onder omstandigheden geven deze clausules de scheepseigenaren het recht om te bepalen of zij de door de bevrachters aangewezen haven zullen aandoen.

Administratieve veiligheid heeft betrekking op de infrastructuur van de haven. De scheepvaartwereld zou wegens de toenemende grootte en complexiteit van schepen graag wereldwijde normen voor havenonderhoud zien. Ten onrechte verleggen deze normen soms de verantwoordelijkheid hiervoor naar de bevrachters.

Ten slotte wordt een opkomende categorie, de ecologische veiligheid, steeds belangrijker, vooral gezien de wereldwijd steeds strenger wordende regelgeving tegen vervuiling. Aangezien de aansprakelijkheidslimiet voor het overtreden van deze regelgeving de waarde van het schip kan overstijgen, zoeken eigenaren naar schadeloosstellingen van bevrachters wanneer er sprake is van olievervuiling als gevolg van beschadigingen aan het schip.

De mate van schadevergoeding die een eigenaar bij het breken van veilige-havengaranties kan terugvorderen van bevrachters, en de schadevergoeding die bevrachters bij het niet aandoen van een veilige haven van eigenaars kunnen terugvorderen, worden besproken in hoofdstuk vijf. Specifieke aandacht wordt besteed aan de aansprakelijkheid van de eigenaren tegenover ladingbelanghebbenden voor verkeerde aflevering van de lading wegens onrechtmatige koersafwijking. Schadevergoedingszaken van ladingbelanghebbenden tegen de eigenaren zijn extracontractueel en worden geregeld in de Hague en Hague-Visby Conventions. Economische en niet-economische (bestraffende) schadevergoedingen worden hier besproken gelet op de verschillende wijzen waarop dezeworden opgelegddoor Engelse en Amerikaanse rechtbanken.

Het laatste hoofdstuk richt zich op het gegeven dat rechters bij het interpreteren van clausules over veilige havens en ankerplaatsen, de intenties van de contractpartijen zullen trachten te achterhalen. De veilige-haven garantie heeft een groot bereik. Behalve laad- en loshavens geldt deze ook voor bunkerhavens, schuilhavens, en de route van het schip. Ondanks het feit dat de meeste standaard charterovereenkomsten een veilige-haven/ankerplaatsgarantie bieden, kunnen partijen bepalingen opnemen die de aansprakelijkheid van bevrachters veranderen van risicoaansprakelijkheid naar een nalatigheidsnorm voor het aanwijzen van onveilige havens. Daarbij kan voorafgaand onderzoek naar de haven en havenomstandigheden eigenaren en bevrachters een beroep op een inbreuk van de veilige-havengarantie voorkomen, tenzij er een onverwacht en ongebruikelijk voorval heeft plaatsgevonden. Het proefschrift besluit met de conclusiedat een aanpak van gepaste zorgvuldigheid het beste past bij de realiteit van de hedendaagse scheepvaart.

