



Directie Wetgeving en Juridische Zaken
t.a.v. de minister van Veiligheid en Justitie
Turfmarkt 147
2500 EH DEN HAAG

Rotterdam, 13 september 2016
LS/LK
33/div/16/078
Contactpersoon:

Geachte minister van Veiligheid en Justitie

Wetsvoorstel ter uitvoering van de Rotterdam Rules

Het wetsvoorstel tot wijziging van Boek 8 en Boek 10 van het Burgerlijk Wetboek, het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en het Wetboek van Strafrecht in verband met de uitvoering van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Trb. 2011,222 en 2013,42) (Uitvoeringswet Rotterdam Rules), hierna kortweg te noemen "het wetsvoorstel", hebben wij in goede orde ontvangen.

Het wetsvoorstel is opgesteld naar aanleiding van de brief die u heeft ontvangen namens de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht, VNO-NCW, Havenbedrijf Rotterdam N.V., Havenbedrijf Amsterdam N.V., de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, EVO en Fenedex, waarin u werd opgeroepen tot spoedige ratificatie van de Rotterdam Rules. De brief is uitdrukkelijk niet namens FENEX aan u verzonden. FENEX is dan ook uitdrukkelijk niet van mening dat tot spoedige ratificatie van de Rotterdam Rules moet worden overgegaan.

1. Samenvatting bezwaren en opmerkingen

FENEX staat in haar algemeenheid neutraal tegenover het verdrag. Echter, FENEX heeft wel een aantal bezwaren en opmerkingen ten aanzien van het wetsvoorstel.

Primair roept FENEX u vriendelijk doch dringend op artikel VI van het wetsvoorstel zodanig te wijzigen dat niet eerder tot ratificatie van de Rotterdam Rules over wordt gegaan, dan nadat de Rotterdam Rules zijn geratificeerd door de ons omliggende landen, met name België en Duitsland, en de voor Nederland belangrijke handelspartners, zoals China, India en de Verenigde Staten.

Indien en voor zover bovengenoemde landen zijn toegetreden, begrijpt FENEX dat ratificering van het verdrag wenselijk is in verband met het internationale handelsverkeer. Zij heeft alsdan bezwaar tegen onderdeel H (artikel 8:371 BW) van het wetsvoorstel. Door het zogenaamde maritime+ karakter van de Rotterdam Rules kan de expediteur, als multimodaal vervoerder, namelijk met een 'gat' in de aansprakelijkheid worden geconfronteerd. Om de risico's hierop te verminderen, is het wenselijk dat onderdeel H wordt beperkt tot het zeetraject.

2. Uitstel moment ratificatie (Artikel VI)

Wij roepen u dringend op niet eerder tot ratificatie van de Rotterdam Rules over te gaan, dan nadat de Rotterdam Rules zijn geratificeerd door de ons omliggende landen, met name België en Duitsland, en de voor Nederland belangrijke handelspartners, zoals China, India en de Verenigde Staten.

U heeft terecht in uw brief aan de Voorzitter van de Tweede kamer der Staten-Generaal van 29 mei 2013 aangegeven dat het voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens en Nederlandse vervoerders en verladers van belang is dat Nederland niet in een uitzonderingspositie komt. Om die reden heeft u aangegeven dat het een voorwaarde voor ratificatie is dat de ons omringende landen ook ratificeren.

Wij verzoeken u dringend dit standpunt te behouden en daaraan toe te voegen dat ook de voor Nederland belangrijke handelspartners, zoals China, India en de Verenigde Staten ratificeren. Dit omdat het uiterst onwenselijk is dat Nederland vooruitloopt op de grote handelspartners, waardoor Nederlandse vervoerders en verladers afhankelijk van de overeenkomst te maken hebben met een ander zeerecht of zeevervoercontract, wat tot een administratieve lastenverzwaring en verwarring leidt.

Wij stellen dan ook ten eerste voor artikel VI van het wetsvoorstel als volgt te wijzigen:
Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, welk tijdstip niet eerder plaatsvindt dan na inwerkingtreding van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomst voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Trb. 2011, 222 en 2013, 42) en na ratificatie van voornoemd verdrag door de Nederland omringende landen en de belangrijkste handelspartners van Nederland.

De tekst van de memorie van toelichting bij artikel VI dient dan als volgt te wijzigen:
Op grond van artikel III treedt dit wetsvoorstel, nadat het tot wet is verheven, in werking op een tijdstip dat bij koninklijk besluit wordt bepaald. Dit tijdstip van inwerkingtreding zal worden afgestemd op de inwerkingtreding van het Verdrag en de toetreding van bepaalde andere Staten tot het Verdrag, zoals grote handelsstaten en de ons omringende landen. Daarnaast kan ervoor worden gekozen aan te sluiten bij de vaste verandermomenten. Door de inwerkingtreding bij koninklijk besluit te laten plaatsvinden, is er ruimte om te kiezen voor een gewenste inwerkingtredingsdatum.

3. Bezwaren maritime+ karakter; 'gat' in aansprakelijkheid voor de expediteur / multimodaal vervoerder

Het bezwaar tegen het maritime+ karakter van de Rotterdam Rules voor de (expediteur als) multimodaal vervoerder is dat dit maritime+ gedeelte tot een aanzienlijke verhoging van haar aansprakelijkheid kan leiden. Dit omdat er een gat kan ontstaan tussen dat deel wat betaald moet worden aan de afzender en dat deel dat de expediteur op de door haar ingeschakelde vervoerder kan verhalen.

Expediteurs die als multimodaal vervoerder optreden, terwijl een deel van dat multimodale vervoer voorziet in vervoer over zee, zullen als vervoerder onder de Rotterdam Rules worden aangemerkt, zonder zelf feitelijk vervoerder te zijn. Dit betekent dat de multimodaal vervoerder als vervoerder aansprakelijk is op grond van de Rotterdam Rules. De papieren multimodaal vervoerder zal voor de uitvoering van de overeenkomst gebruik maken van verschillende vervoerders.

Voor wat het zeevervoer betreft zal de door de papieren multimodaal vervoerder een zeevervoerovereenkomst worden gesloten waarop de Rotterdam Rules van toepassing zijn. Als de multimodaal vervoerder dan op grond van de Rotterdam Rules aansprakelijk wordt gehouden voor schade ontstaan tijdens het zeetraject, zal de multimodaal vervoerder geen nadeel ondervinden omdat hij hetgeen hij aan zijn afzender moet betalen op grond van de Rotterdam Rules, kan verhalen op de zeevervoerder. Hetzelfde rechtsregime is immers van toepassing.

Dit is anders als het gaat om schade die de multimodaal vervoerder op grond van de Rotterdam Rules moet betalen, terwijl de door haar ingeschakelde hulppersoon (bijvoorbeeld de feitelijke vervoerder), onder wiens verantwoordelijkheid de schade is ontstaan, niet op grond van de Rotterdam Rules jegens de multimodaal vervoerder aansprakelijk is. Het probleem speelt voornamelijk als de limitering waarop de multimodaal vervoerder zich kan beroepen op grond van de Rotterdam Rules de collolimiet is, en niet de kilolimiet. De collolimiet kan immers, afhankelijk van het aantal colli X 875 SDR, zeer hoog oplopen. Als het voor- of natransport bijvoorbeeld een Nederlands binnenvaarttraject betreft, en gedurende het Nederlands binnenvaarttraject schade ontstaat, dan is de binnenvaartvervoerder jegens de multimodaal vervoerder slechts aansprakelijk voor € 2,70 per kilo (art. 8:905 BW jo. art. 1 Besluit ex art. 905 boek 8 BW). Dit laat de multimodaal vervoerder dus met een gat zitten, aangezien de multimodaal vervoerder op grond van de Rotterdam Rules 3 SDR (= +/- € 3,75) per kilo of 875 SDR (= +/- € 1090,-) per collo moet betalen.

Papieren multimodaal vervoerders kunnen hierdoor dus hoge schade lijden, waar zij geen enkele invloed op kunnen uitoefenen. Dit leidt tot een onredelijke verhoging van de risico's voor, en de aansprakelijkheid van, de (papieren) multimodaal vervoerder. Op dit punt is ratificatie en invoering van de Rotterdam Rules derhalve ongewenst.

Verzoek FENEX

FENEX is zich ervan bewust dat het niet mogelijk is de Rotterdam Rules te ratificeren onder het voorbehoud dat deze alleen van port-to-port gelden (art. 90 RR). Ook begrijpen wij dat gezien de huidige technische ontwikkelingen een update van een verdrag voor goederenvervoer over zee nuttig kan zijn. FENEX is echter van mening dat modernisering van het zeevervoerrecht geen nadelige

effecten mag hebben op het gehele multimodale vervoerrecht waarvan slechts een deel een zeetraject betreft.

Wij verzoeken u derhalve primair om niet over te gaan tot ratificatie van de Rotterdam Rules. Echter, voor zover voldaan wordt aan ons verzoek onder onderdeel 2 van deze brief, verzoeken wij u om de financiële gevolgen van de Rotterdam Rules voor multimodale vervoerders goed in ogenschouw te nemen en in de Nederlandse wetgeving de werking van de Rotterdam Rules als regelend recht te beperken tot het zeetraject.

Wij stellen dan ook voor dat onderdeel H (artikel 8:371 BW) als volgt komt te luiden:

1. Op de overeenkomst van goederenvervoer als bedoeld in artikel 370, eerste lid, die niet of voor zover deze niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag valt, is het Verdrag, met uitzondering van de artikelen 1, eerste lid, 4 tot en met 7, 19, 20, 26, 66 tot en met 78, 82 en 87 tot en met 96 van het Verdrag, van overeenkomstige toepassing.
2. In afwijking van het eerste lid kunnen partijen de toepassing van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uitsluiten indien er sprake is van een overeenkomst van goederenvervoer als bedoeld in artikel 370, eerste lid, die op grond van artikel 6 van het Verdrag niet of voor zover deze niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag valt.
3. In afwijking van het eerste lid is het Verdrag niet van overeenkomstige toepassing op dat deel van de overeenkomst van goederenvervoer als bedoeld in artikel 370, eerste lid, die niet of voor zover deze niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag valt, voor zover dat deel van de overeenkomst voorziet in vervoer op andere wijze dan in aanvulling op het zeevervoer plaatsvindt.

Wij hopen dat wij onze opmerkingen voldoende hebben toegelicht. Voor een verdere toelichting zijn wij uiteraard te allen tijde bereid.

Hoogachtend,

FENEX



Secretaris