

Aan de heer mr. G.A. van der Steur  
Minister van Veiligheid en Justitie  
Turfmarkt 147  
2500 EH Den Haag

26.09.2016

**WIJZIGING VAN BOEK 8 EN BOEK 10 VAN HET BW 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 (TR. 2011, 222 EN 2013, 42)  
(UITVOERINGSWET ROTTERDAM RULES)**

Geachte Minister,

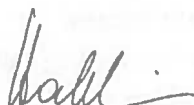
Uw heeft recentelijk een wijzigingsvoorstel van Boek 8 en Boek 10 van het BW in verband met de uitvoering van de Rotterdam Rules gepubliceerd en via een internetconsultatie opgeroepen tot het verkrijgen van reacties op uw voorstel.

De IVR, de Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa, stelt het op prijs om aan deze consultatie deel te kunnen nemen en u hiermede de reactie op het voorstel aan te kunnen bieden.

Ofschoon er begrip bestaat voor het voornaamste doel van het Verdrag, het moderniseren en uniformeren van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee, bestaat er bezwaar tegen ratificatie en inwerkingtreding van dit verdrag in Nederland vanwege inbreuk op andere modaliteiten, in casu binnenvaartvervoer, en daaruit resulterende negatieve effecten. Bovendien kan eenzijdige ratificatie van het Verdrag door Nederland zonder gemeenschappelijk optreden met omliggende Europese landen tot concurrentievervalsing voor Nederlandse vervoerders leiden.

Graag lichten we onze bezwaren in bijgevoegd commentaar nader toe en danken u bij voorbaat voor het in overweging nemen van onze opmerkingen.

Hoogachtend,  
IVR



Algemeen Secretaris

**COMMENTAAR VAN DE IVR OP DE WIJZIGING VAN BOEK 8 EN BOEK 10 VAN HET BW 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 (TR. 2011, 222 EN 2013, 42) (UITVOERINGSWET ROTTERDAM RULES)**

De IVR, de Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa, stelt het op prijs om aan de consultatie inzake het wijzigingsvoorstel van Boek 8 ivm de uitvoering van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Rotterdam Rules RR) deel te kunnen nemen.

Een van de taken van de IVR is de bevordering van de juridische harmonisatie en unificatie van het binnenvaart- en aansprakelijkheidsrecht. In dit verband heeft de IVR zich in de afgelopen decennia ingezet voor de totstandkoming en inwerkingtreding van de internationale verdragen in de binnenvaart, CMNI en CLNI, waarmee in deze sector unificatie tot stand kwam.

Ofschoon er begrip bestaat voor het voornaamste doel van het Verdrag, het moderniseren en uniformeren van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee, bestaat er bezwaar tegen ratificatie en inwerkingtreding van dit verdrag in Nederland vanwege inbreuk op andere modaliteiten, in casu binnenvaartvervoer, en daaruit resulterende negatieve effecten. Bovendien kan eenzijdige ratificatie van het Verdrag door Nederland zonder gemeenschappelijk optreden met omringende Europese landen tot concurrentievervalsing leiden. Graag lichten we onze bezwaren onderstaand nader toe.

**Observaties en bezwaren**

In de Memorie van Toelichting worden de belangrijkste verschillen tussen het Verdrag en bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee, de Hague Rules en de Hague Visby Rules. Daarin ontbreekt o.i. een belangrijk verschil, zijnde de scope van het Verdrag, die zich uitstrekt over vervoer in aansluiting aan het zeevervoer.

Daarmee strekt het verdrag zich uit naar andere modaliteiten, waarop eigen internationale instrumenten van toepassing zijn. Vervoer over binnenwateren kan gezien de doelstellingen, definities en bepalingen van de Rotterdam Rules onder het toepassingsgebied van het verdrag vallen. Dit kan leiden tot een botsing van regimes en roept onder meer de volgende vragen op:

1. Kan een binnenvaartvervoerder ongewild worden geconfronteerd met de Rotterdam Rules?
2. Wie draagt de (nadelige) gevolgen voor de botsing van regimes tussen de Rotterdam Rules en CMNI, waarmee één partij in de keten, bij voorbeeld de bevrachter, geconfronteerd kan worden en bij regres met de verschillen geconfronteerd zal worden?

3. Hoe verhoudt zich het Nederlandse initiatief tot de omringende landen in Europa en leidt een eenzijdige ratificatie van de Rotterdam Rules niet tot een verstoring van de concurrentiepositie van de landvervoerders in Nederland ten opzichte van vervoerders in andere landen?

**Ad 1. Kan een binnenvaartvervoerder ongewild worden geconfronteerd met de Rotterdam Rules?**

Op grond van artikel 5 is het Verdrag van toepassing op vervoerovereenkomsten waarbij zowel de plaats van inontvangstneming en de plaats van aflevering als de haven van inlading van een vervoer over zee en de haven van lossing van dat vervoer in verschillende Staten zijn gelegen, indien, volgens de vervoerovereenkomst, één van de onderstaande plaatsen in een Verdragsluitende Staat is gelegen:

- o a. de plaats van inontvangstneming;
- o b. de haven van inlading;
- o c. de plaats van aflevering; of
- o d. de haven van lossing.

ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de uitvoerende partijen, de afzender, de geadresseerde of enige andere belanghebbende partij. Daardoor kan vervoer over binnenwateren onder het toepassingsgebied van de RR vallen. Artikel 26 bepaalt vervolgens dat dit verdrag geen voorrang boven de bepalingen van een ander internationaal instrument – bij voorbeeld het CMNI verdrag, dat wat Nederland betreft op internationaal, grensoverschrijdend vervoer van toepassing is - heeft in geval van schade aan de goederen, of vertraging bij de aflevering daarvan.

Op grond van Art. 1.6. RR is de binnenvaartvervoerder *uitvoerende partij (UP)* in de zin van deze regels, als hij opvolgend of voorafgaand aan het zeetraject goederen in het binnenland vervoert. Ofschoon hij niet direct op grond van de RR aansprakelijk is, kunnen ingevolge Art. 20 lid 4 CMNI door partijen hogere aansprakelijkheidsgrenzen worden overeengekomen, waardoor de binnenvaartvervoerder geconfronteerd kan worden met de hogere aansprakelijkheid van de RR, hem opgelegd door de vervoerder onder de RR.

Verder rijst de vraag wat er van toepassing is op nationaal vervoer, waarop CMNI niet van rechtswege van toepassing is.

Art. 1.7 RR definieert de *maritieme uitvoerende partij*, waaronder volgens de 2e volzin ook een *vervoerder over binnenwateren* valt die exclusief binnen een *havengebied* vervoert. De vraag rijst of nationaal vervoer van de ene haven (b.v. Rotterdam) naar een andere (Venlo) als vervoer binnen het havengebied in de zin van deze bepaling wordt beschouwd, aangezien havengebied niet is gedefinieerd.

Op grond van art. 19 is een *maritieme uitvoerende partij* onder de RR aansprakelijk voor schade aan de goederen. De binnenvaartvervoerder die in opdracht van een bevrachter containers binnen het Rotterdamse havengebied vervoert kwalificeert dan als *maritieme uitvoerende partij*, wiens aansprakelijkheid niet door de nationale bepalingen van boek 8, maar door de RR geregeld wordt. Die binnenvaartvervoerder hoeft niet noodzakelijkerwijs te weten dat hij binnen het raamwerk van een zeevervoer wordt ingeschakeld, maar kan in casu ongewild en onwetend onder de RR vallen.

**De IVR vindt het ongewenst dat partijen in Europa, niet zijnde zeevervoerders, met hogere aansprakelijkheidsgrenzen kunnen worden geconfronteerd en onder het toepassingsgebied van de RR kunnen vallen terwijl zij geen partij zijn bij de overkoepelende vervoerovereenkomst.**

Ad 2.

In geval van opeenvolgend vervoer in het binnenland na of voor het zeetransport kan in geval van regres een discrepantie ontstaan tussen de aansprakelijkheden en limieten. Eén partij in de keten zal vervolgens in geval van regres stuiten op afwijkende bepalingen ten aanzien van aansprakelijkheden en limieten en deze niet kunnen verhalen.

Een ongewenst gevolg hiervan kan de onduidelijkheid ten aanzien van het toepasselijke regime en in aansluiting daarop de verzekerbaarheid ervan zijn. Hoe verhoudt zich dit tot de beoogde rechtszekerheid van de partijen in de internationale handel?

**De IVR vindt het ongewenst dat partijen in Europa, niet zijnde zeevervoerders, geconfronteerd worden met rechtsonzekerheid en daaraan gerelateerde hogere kosten voor de dekking van de aansprakelijkheden.**

Ad 3.

Een eenzijdige inwerkingtreding van het Verdrag in Nederland zonder afstemming en gezamenlijke actie met omringende Europese landen zou de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerders aantasten.

Artikel VI van de Wijziging van Boek 8 en Boek 10 BW ivm de uitvoering van het Verdrag bepaalt dat deze wet in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Volgens de Memorie van Toelichting kan hiermee het tijdstip van inwerkingtreding worden afgestemd op de inwerkingtreding van het Verdrag en de toetreding van bepaalde andere Staten tot het Verdrag. In een brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 29 mei 2013 heeft de Minister van Veiligheid en Justitie reeds onderkend dat het voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens en vervoerders en verladers van belang is dat Nederland niet in een uitzonderingspositie

komt. Er was destijds al onderzoek gedaan bij de omliggende landen waaruit bleek dat deze nog ver weg zijn van ratificatie van de RR.

Voor zover ons bekend is deze situatie tussentijds niet veranderd en heeft Duitsland recentelijk door invoering van een nieuwe Zeewet gekozen voor een eigen regeling die geen rekening houdt met de RR. België is voornemens om zijn Zeerecht aan te passen en gaat daarbij evenmin uit van de bepalingen van het Verdrag. Het Nederlandse initiatief zou het gelijke speelveld negatief kunnen beïnvloeden en leiden tot een verhoging van kosten voor de betrokkenen in de vervoersketen ten opzichte van de concurrenten in omliggende landen.

De IVR heeft begrip voor een beoogde modernisering en uniformeren van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee. Deze modernisering mag echter geen nadelig effect hebben op het vervoer over binnenwateren, dat door de scope onder het toepassingsgebied van het Verdrag kan vallen. Tevens achten wij het onwenselijk dat het Verdrag wordt geratificeerd en in Nederland in werking treedt alvorens belangrijke transportlanden in Europa dit Verdrag eveneens hebben geratificeerd aangezien dit tot aantasting van de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerder kan leiden. Een mogelijke ratificatie en inwerkingtreding door Nederland mag in geen geval tot verhoging van de kosten van de binnenvaartvervoerder leiden.

Rotterdam, 26.09.2016

