

Vergaderjaar 2017–2018

34 992 (R2106)

Goedkeuring van het op 11 december 2008 te New York tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Trb. 2011, 222 en Trb. 2013, 42)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. Inleiding

Dit voorstel van rijkswet strekt tot goedkeuring van het op 11 december 2008 te New York tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Trb. 2011, 222 en Trb. 2013, 42) (hierna te noemen: het Verdrag). Ingevolge artikel 1 van het wetsvoorstel wordt het Verdrag voor het gehele Koninkrijk goedgekeurd.

Het Verdrag werd op 11 december 2008 door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties aangenomen. Gelet op artikel 88 van het Verdrag werd de ondertekening opengesteld op 23 september 2009. Op die datum werd het Verdrag ondertekend voor het Koninkrijk der Nederlanden. Aangezien de ondertekeningsceremonie in Rotterdam plaats vond en in de voorbereidingsstukken van de Verenigde Naties met betrekking tot het opstellen van het Verdrag wordt aanbevolen om de naam van deze plaats te gebruiken, wordt het Verdrag ook wel genoemd de «Rotterdam Rules».

Op grond van artikel 94 treedt het Verdrag in werking een jaar nadat het door 20 staten is geratificeerd. Het Verdrag is inmiddels geratificeerd door Spanje (op 19 januari 2011), Togo (op 17 juli 2012), de Republiek Congo (op 28 januari 2014) en Kameroen (op 11 oktober 2017).

Thans zijn meerdere staten de ratificatie aan het voorbereiden, waardoor de voor de inwerkingtreding benodigde ratificaties kunnen worden behaald. Gelet hierop wordt het Verdrag ter goedkeuring aan het parlement voorgelegd, zodat het Koninkrijk der Nederlanden ook zijn akte van aanvaarding kan nederleggen, nadat ook andere staten, waaronder belangrijke handelspartners, hun akte van ratificatie hebben nedergelegd en daardoor het Verdrag in werking zal treden.

Het Verdrag voorziet in een regeling met betrekking tot overeenkomsten tussen de vervoerder en de afzender waarbij de vervoerder zich verplicht om goederen van de ene naar de andere plaats te vervoeren over zee en, indien dit aanvullend plaatsvindt, op andere wijze zoals per spoor, weg of binnenwateren.

Het voornaamste doel van het Verdrag is het moderniseren en uniformeren van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee. Met verwijzing naar artikel 89 van het Verdrag gaat het om:

1. het op 25 augustus 1924 te Brussel tot stand gekomen Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (Trb. 1953, 109; hierna: de «Hague Rules»);
2. het op 23 februari 1968 te Brussel tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924 (Trb. 1979, 26) en het op 21 december 1979 te Brussel tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, zoals gewijzigd bij het Protocol van 23 februari 1968 (Trb. 1985, 122). Beide Protocollen worden hierna genoemd de «Hague Visby Rules»;
3. het op 31 maart 1978 te Hamburg gesloten Verdrag van de Verenigde Naties inzake vervoer van goederen over zee (hierna: de «Hamburg Rules»).

De «Hague Rules» hebben uitsluitend voor het Europese deel van Nederland gegolden en zijn op 26 april 1983 voor dat deel buiten werking getreden (zie Trb. 1982, 66). Ten aanzien van de «Hague Visby Rules» gelden beide Protocollen voor het Europese deel van Nederland en Curaçao, terwijl Aruba alleen medegelding heeft bij het Protocol van 1968. Het Koninkrijk der Nederlanden is geen partij bij de «Hamburg Rules».

II. Uitvoering

Naar het oordeel van de regering zijn de materiële bepalingen van het Verdrag een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, die aan rechtssubjecten rechtstreeks rechten toekennen of plichten opleggen. Het verdrag noopt daarnaast tot een aanpassing van de Nederlandse wetgeving, aangezien deze wetgeving op enkele punt in strijd is met de bepalingen van het verdrag. Ten aanzien van het Europese deel van Nederland wordt daarom tegelijk met dit voorstel van rijkswet een voorstel van wet tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en het Wetboek van Strafrecht in verband met de uitvoering van het Verdrag bij het parlement ingediend. Deze uitvoeringswet zal ervoor zorgen dat de BW-artikelen die in strijd zijn met het Verdrag of die materie bestrijken die het Verdrag regelt, worden geschrapt.

Vooralsnog wordt er niet voorzien in een uitvoering van het Verdrag op het Caribische deel van Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba). De uitvoering op dat deel vergt namelijk nader onderzoek met betrekking tot de mogelijke gevolgen voor de handelspositie van de eilanden. In dat kader wordt vermeld dat de «Hague Visby Rules» thans ook niet van toepassing zijn op het Caribische deel van Nederland. Zodra bekend is wanneer het Verdrag in werking zal treden, zal in overleg met de bestuurscolleges van Bonaire, Sint Eustatius en Saba een besluit worden genomen over de behoefte van een toepassing van het Verdrag op deze eilanden en over het opstellen van een wetsvoorstel tot uitvoering van het Verdrag op de eilanden. Wanneer deze uitvoeringswetgeving door het parlement is aangenomen en voor het Caribische deel van Nederland in werking treedt, wordt het Verdrag eveneens voor dat deel van Nederland aanvaard.

Gelet op het voorgaande zal het Verdrag vooralsnog alleen op het Europese deel van Nederland toegepast worden en voor dat deel worden aanvaard. Daar waar hieronder wordt gesproken van Nederland wordt dan ook bedoeld op het Europese deel van Nederland.

III. Koninkrijkspositie

Om het mogelijk te maken dat het Verdrag aanvaard zal kunnen worden voor elk van de landen van het Koninkrijk der Nederlanden, wordt thans de goedkeuring gevraagd voor het gehele Koninkrijk. Zoals hierboven reeds is aangegeven, zal het Verdrag vooralsnog echter alleen voor het Europese deel van Nederland worden aanvaard. De regering van Sint Maarten heeft aangegeven voor het moment geen medegelding te wensen, de regeringen van Aruba en Curaçao hebben de medegelding van het Verdrag nog in beraad. Door het verdrag nu reeds voor het gehele Koninkrijk goed te keuren, wordt het voor deze landen mogelijk om in de toekomst de medegelding direct tot stand te brengen, wanneer hun regeringen aangeven dat zij dit wenselijk achten en de daartoe vereiste uitvoeringswetgeving gereed is.

IV. Inhoud van het Verdrag

1. Algemeen

Het Verdrag zorgt voor het moderniseren en uniformeren van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee. Het uniformeren van deze verdragen zorgt ervoor dat er slechts één verdrag nodig is in plaats van de thans geldende drie verdragen, te weten de «Hague Rules», de «Hague Visby Rules» en de «Hamburg Rules».

Uniformiteit zorgt ervoor dat er minder risico's verbonden zijn aan het sluiten van internationale vervoerovereenkomsten, omdat voor elke staat, die partij is bij het Verdrag, dezelfde regels gelden en deze op voorhand bekend zijn. Ook leidt uniformiteit tot efficiënter goederenvervoer over zee doordat iedereen dezelfde regels toepast, hetgeen zal leiden tot een verlaging van de vervoerskosten. Daarnaast zorgt de modernisering ervoor dat de regels voor goederenvervoer over zee aansluiten bij de huidige tijd. Zo houdt het Verdrag rekening met containervervoer en is het mogelijk om gebruik te maken van een elektronisch vervoerbestand. Dit alles bevordert het internationale zeevervoer. Met het oog op de positie van met name de Rotterdamse haven is het voornemen om het Verdrag voor Nederland te aanvaarden. Hierbij wordt volledigheidshalve vermeld dat de meeste voordelen pas opgaan als het Verdrag eveneens in werking is voor de belangrijkste handelspartners van Nederland. Pas in dat geval zullen meerdere staten het Verdrag toepassen, waardoor uniformiteit optreedt. De inwerkingtreding van de uitvoeringswet wordt daarom afgestemd op de toetreding van belangrijke handelspartners tot het Verdrag (zie de toelichting bij artikel VI van de uitvoeringswet).

2. Belangrijkste verschillen tussen het Verdrag en de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee

Het Verdrag verschilt op een aantal punten van de «Hague Rules», de «Hague Visby Rules» en de «Hamburg Rules». Een eerste verschil is dat deze bestaande verdragen, kort gezegd, van toepassing zijn op vervoerovereenkomsten die zijn neergelegd in een cognossement (een eigendomsdocument dat de vervoerder afgeeft). In het Verdrag daarentegen wordt aangeknoopt bij de vervoerovereenkomst zelf (zie artikel 1, onderdeel 1, juncto artikel 5 van het Verdrag). De contractuele relatie tussen partijen is van belang en niet de benaming van het document. Het

Verdrag spreekt hierdoor niet meer van een «cognossement», maar van een «vervoerdocument».

Een tweede verschil is dat het Verdrag bepalingen bevat die beter aansluiten bij de huidige tijd. Deze bepalingen waren logischerwijs niet opgenomen in de bestaande verdragen, omdat de techniek toen nog niet zo ver was, of omdat de vervoermethode nog niet werd gebruikt. Een voorbeeld is de mogelijkheid om gebruik te maken van elektronische vervoerdocumenten. Deze elektronische documenten worden gelijkgesteld met de papieren variant (zie de artikelen 8 tot en met 10 van het Verdrag). Een ander voorbeeld is dat het Verdrag rekening houdt met het vervoer van goederen per container. Deze vorm van vervoer komt tegenwoordig veel voor. Denk aan de verplichting van de afzender jegens de vervoerder om als hij een container belaaft, de inhoud hiervan behoorlijk en zorgvuldig vast te zetten in of op de container (zie artikel 27, derde lid, van het Verdrag).

Het derde verschil betreft dat het Verdrag een andere aansprakelijkheidsregeling bevat dan de bestaande verdragen. De aansprakelijkheidslimieten zijn verhoogd (zie artikel 59 van het Verdrag) en de mogelijkheid is opgenomen om een rechtstreekse actie in te stellen tegen de maritieme uitvoerende partij (zie artikel 20 van het Verdrag). Ook kent het Verdrag, in tegenstelling tot de «Hague Visby Rules», geen uitsluiting van aansprakelijkheid meer voor navigatiefouten.

Een vierde verschil is dat het Verdrag tevens van toepassing kan zijn op aanvullend vervoer. De definitie van vervoerovereenkomst in artikel 1, lid 1, van het Verdrag bepaalt namelijk dat onder een vervoerovereenkomst wordt verstaan: «een overeenkomst waarbij een vervoerder zich, tegen betaling van vracht, verplicht goederen van de ene plaats naar een andere te vervoeren. De overeenkomst voorziet in vervoer over zee en kan voorzien in vervoer op andere wijze dat in aanvulling op het zeevervoer plaatsvindt.» Hieruit volgt dat als partijen zijn overeengekomen dat het aanvullend vervoer tevens onder de overeenkomst valt die voor het zeevervoer geldt, het Verdrag ook van toepassing is voor het aanvullend vervoer. Willen partijen dit niet, dan kan gebruik worden gemaakt van twee losse overeenkomsten: één voor het vervoer over zee en één voor het vervoer op andere wijze. De keuze in het Verdrag voor toepassing op aanvullend vervoer is ingegeven door de huidige tijd waarin vervoer vaak plaatsvindt per container en de goederen zich dus de gehele reis in de container bevinden. Vanuit een juridisch oogpunt is het logischer en efficiënter dat op het gehele vervoerstraject (van deur-tot-deur) dezelfde regels van toepassing zijn. Het gevolg van het ruime toepassingsgebied is dat het Verdrag ook kan gelden voor bijvoorbeeld vervoer over de weg of vervoer over binnenwateren. Voor dergelijke vervoersmodaliteiten gelden thans al bestaande verdragen. Om hier rekening mee te houden, zijn er in het Verdrag een tweetal regels opgenomen om conflicten met bestaande verdragen te voorkomen (zie artikel 26 en 82 van het Verdrag, alsmede de algemene toelichting bij de uitvoeringswet). Bepalingen uit andere verdragen, zoals de verdragen die gelden voor vervoer over de weg of over binnenwateren, kunnen op grond van deze regels voorgaan op het Verdrag. Daarnaast is in artikel VI van de uitvoeringswet bepaald dat het tijdstip van inwerkingtreding zal worden afgestemd op de inwerkingtreding van het Verdrag en de ratificatie door de ons omringende landen en belangrijkste handelsstaten tot het Verdrag. Hierdoor wordt rekening gehouden met de concurrentiepositie van de Nederlandse havens en de (aanvullend) vervoerders.

Een laatste verschil dat aandacht verdient, is dat het Verdrag ervoor zorgt dat bepaalde leemtes in de bestaande internationale regelgeving worden opgevuld. Dit wil zeggen dat het Verdrag regels bevat die niet zijn opgenomen in de bestaande verdragen, maar waaraan in de praktijk wel behoefte bleek te zijn. Een voorbeeld is de regel dat de vervoerder de goederen moet vervoeren naar de plaats van bestemming en deze daar moet afleveren aan de geadresseerde (zie artikel 11 van het Verdrag). Ook het zeggenschapsrecht over goederen is nieuw (zie artikel 50 tot en met 56 van het Verdrag). De eigenaar van een goed kan hierdoor tijdens de gehele reis instructies geven aan de vervoerder.

3. Hoofdstukgewijze toelichting

Het Verdrag moderniseert en uniformeert de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee. Het Verdrag bestaat uit 18 hoofdstukken. Hieronder wordt elk hoofdstuk toegelicht.

Hoofdstuk 1 (artikelen 1 tot en met 4)

Hoofdstuk 1 van het Verdrag bevat de algemene bepalingen. Deze bestaan onder meer uit een artikel met begripsomschrijvingen (zie artikel 1) en een artikel dat regelt aan welke vormvereisten bepaalde communicatie moet voldoen (zie artikel 3). Daarnaast bevat het hoofdstuk een artikel 4 inzake de toepasselijkheid van verweermiddelen en de beperking van aansprakelijkheid door de vervoerder. Dat artikel bepaalt dat elke bepaling in het Verdrag waaraan een vervoerder een verweermiddel kan ontlenuen of op grond waarvan hij zijn aansprakelijkheid kan beperken, van toepassing is in elke gerechtelijke procedure of arbitrageprocedure die aanhangig wordt gemaakt op grond van het Verdrag.

Hoofdstuk 2 (artikelen 5 tot en met 7)

In hoofdstuk 2 wordt de werkings sfeer van het Verdrag bepaald. Zo regelt artikel 5 de algemene reikwijdte en geeft artikel 6 specifieke uitsluitingen op deze reikwijdte. Uit deze artikelen volgt dat het Verdrag van toepassing is op vervoerovereenkomsten waarbij zowel de plaats van inontvangstneming en de plaats van aflevering als de haven van inlading en de haven van lossing in verschillende staten zijn gelegen en één van deze plaatsen in een staat ligt die partij is bij het Verdrag. Uitgesloten van het toepassingsgebied zijn in geval van lijnvaart: a) bevrachtingsovereenkomsten en b) overige overeenkomsten inzake het gebruik van een schip of een ruimte daarvan. Voor de niet-lijnvaart is het Verdrag niet van toepassing als er een bevrachtingsovereenkomst is en er een vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand is afgegeven.

Hoofdstuk 3 (artikelen 8 tot en met 10)

Hoofdstuk 3 bevat regels inzake elektronische vervoerbestanden. Artikel 8 bepaalt dat elektronische vervoerbestanden kunnen worden gebruikt als de vervoerder en de afzender hiermee instemmen. Artikel 9 regelt dat het gebruik van verhandelbare elektronische vervoerbestanden is onderworpen aan procedures die voorzien in onder meer de methode voor het afgeven en overdragen van het document en de wijze waarop de houder kan aantonen dat hij de houder is. Het laatste artikel van dit hoofdstuk, artikel 10, geeft regels inzake de vervanging van verhandelbare vervoerdocumenten en verhandelbare elektronische vervoerbestanden.

Hoofdstuk 4 (artikelen 11 tot en met 16)

Hoofdstuk 4 regelt de verplichtingen van de vervoerder. Een van deze verplichtingen is het vervoer van de goederen naar de plaats van bestemming en het afleveren ervan aan de geadresseerde (zie artikel 11). De verantwoordelijkheid van de vervoerder geldt voor de periode die begint op het tijdstip waarop de vervoerder of een uitvoerende partij de goederen voor vervoer ontvangt en eindigt op het tijdstip waarop de goederen worden afgeleverd (zie artikel 12). Daarnaast kennen de artikelen 13 en 14 nog specifieke verplichtingen voor de vervoerder inzake de goederen en inzake het schip, zoals het behoorlijk en zorgvuldig behandelen van de goederen en het zeewaardig maken en houden van het schip. De artikelen 15 en 16 geven vervolgens regels inzake goederen die gevaar kunnen opleveren en het opofferen op zee van goederen indien dit, kortgezegd, nodig is met het oog op de veiligheid.

Hoofdstuk 5 (artikelen 17 tot en met 23)

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies, schade of vertraging is geregeld in hoofdstuk 5 van het Verdrag. Artikel 17 bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor verlies van of schade aan de goederen, alsmede voor vertraging in de aflevering daarvan, indien de rechthabende bewijst dat het verlies, de schade of vertraging plaatsvond in het tijdvak dat de vervoerder verantwoordelijk was. Ook bevat dit artikel uitzonderingen op deze grondslag van aansprakelijkheid, zoals ingeval van oorlogshandelingen of redding van mensenlevens op zee. Hoofdstuk 5 bevat daarnaast nog bepalingen inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder voor andere personen, zoals de kapitein of de bemanning van het schip (zie artikel 18) en de aansprakelijkheid van maritieme uitvoerende partijen (zie artikel 19). Op grond van artikel 20 is de aansprakelijkheid van de vervoerder en de maritieme uitvoerende partij(en) een hoofdelijke aansprakelijkheid. Artikel 22 bepaalt vervolgens nog dat de schadevergoeding wordt berekend op basis van de waarde van de goederen en het tijdstip van aflevering. Artikel 23 regelt de verplichting om kennis te geven van geval van verlies, schade of vertraging.

Hoofdstuk 6 (artikelen 24 tot en met 26)

Hoofdstuk 6 bevat aanvullende bepalingen inzake bepaalde trajecten van het vervoer. Hierbij gaat het in artikel 25 om vereisten voor het vervoer van goederen aan dek van een schip. Artikel 26 bevat regels inzake voorrang voor vervoer voorafgaand aan of volgend op het vervoer over zee.

Hoofdstuk 7 (artikelen 27 tot en met 34)

Hoofdstuk 7 regelt de verplichtingen van de afzender jegens de vervoerder. De verplichtingen van de afzender bestaan onder meer uit het gereed aanleveren van de goederen voor vervoer (zie artikel 27), het beantwoorden van verzoeken om informatie en aanwijzingen van de vervoerder (hetgeen ook geldt voor de vervoerder jegens de afzender, zie artikel 28), het tijdig verstrekken van informatie, aanwijzingen en documenten (zie artikel 29), het verstrekken van de juiste informatie aan de vervoerder die nodig is voor het vastleggen van de overeenkomstgegevens (zie artikel 31) en het in kennis stellen van de vervoerder van de gevaarlijke aard van goederen (zie artikel 32). Daarnaast bevat hoofdstuk 7 nog een tweetal bepalingen inzake de aansprakelijkheid van de afzender jegens de vervoerder (zie artikel 30) en de aansprakelijkheid van de afzender voor andere personen (zie artikel 34). Als laatste is er nog een bepaling inzake de verkrijging van de rechten en verplichtingen van de

afzender door de documentaire afzender. Gelet op artikel 1, onderdeel 9, van het Verdrag betreft dit een persoon, niet zijnde de afzender, die accepteert als afzender genoemd te worden in het vervoerdocument of elektronische vervoerbestand. De documentaire afzender is op grond van artikel 33 onderworpen aan de verplichtingen en aansprakelijkheden die aan de afzender zijn opgelegd. Ook kan hij zich beroepen op dezelfde rechten en verweermiddelen.

Hoofdstuk 8 (artikelen 35 tot en met 42)

Nadere regels inzake vervoerdocumenten en elektronische vervoerbestanden zijn opgenomen in hoofdstuk 8 van het Verdrag. Zo bepaalt artikel 35 wanneer er een vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand moet worden afgegeven en bepaalt artikel 36 welke gegevens de vervoervereenkomst onder meer moet bevatten. Het gaat hierbij onder andere om een omschrijving van de goederen, het aantal colli of stuks, het gewicht en de naam en het adres van de vervoerder. Indien geen persoon als vervoerder wordt genoemd in de overeenkomstgegevens, bevat artikel 37 een regeling voor een vermoeden van de identiteit van de vervoerder. In artikel 37 is bepaald dat in dat geval de geregistreerde eigenaar van het schip aan boord waarvan de goederen zijn geladen wordt vermoed de vervoerder te zijn, tenzij deze het vermoeden weerlegt door de rompvrachter of vervoerder te noemen. Artikel 38 regelt vervolgens dat de vervoerder of een persoon die namens hem optreedt het vervoerdocument moet ondertekenen. De artikelen 39 tot en met 41 geven regels inzake de overeenkomstgegevens, bijvoorbeeld voor het geval er sprake is van onvolkomenheden (zoals een onduidelijke datum), het geval er voorbehouden zijn gemaakt bij de door de afzender verstrekte informatie en de bewijskracht van de overeenkomstgegevens. Het laatste artikel van hoofdstuk 8, artikel 42, bepaalt dat als in de overeenkomstgegevens is vermeld dat er sprake is van vooruitbetaalde vracht de vervoerder zich jegens de houder of geadresseerde niet kan beroepen op het feit dat de vracht niet is betaald.

Hoofdstuk 9 (artikel 43 tot en met 49)

De aflevering van goederen is geregeld in hoofdstuk 9. Artikel 43 bevat de verplichting voor de geadresseerde tot inontvangstneming van de goederen. Ook moet de geadresseerde op grond van artikel 44 de ontvangst bevestigen. De artikelen 45 tot en met 47 regelen hoe de aflevering van goederen moet geschieden in een drietal gevallen, namelijk als er:

- 1) geen verhandelbaar vervoerdocument of verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is afgegeven;
- 2) een niet-verhandelbaar vervoerdocument is afgegeven dat overhandigd dient te worden; en
- 3) een verhandelbaar vervoerdocument of verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is afgegeven.

Artikel 48 regelt vervolgens wanneer er sprake is van niet-afgeleverde goederen. Dit is onder meer zo als de geadresseerde de goederen niet in ontvangst neemt of de goederen anderszins niet door de vervoerder kunnen worden afgeleverd. Artikel 49 regelt verder nog dat het Verdrag geen afbreuk doet aan een retentierecht op de goederen.

Hoofdstuk 10 (artikelen 50 tot en met 56)

Hoofdstuk 10 bevat regels inzake de rechten van de partij met zeggenschap. Deze regels zijn vastgelegd in de artikelen 50 tot en met 56. Zo is in artikel 50 bepaald dat de partij met zeggenschap zijn zeggenschap mag uitoefenen en van welke omvang deze zeggenschap is. De zeggenschap is

beperkt tot onder meer het recht instructies met betrekking tot de goederen te geven en het recht aflevering van goederen te verkrijgen. Artikel 51 regelt vervolgens wie de partij met zeggenschap is en aan wie deze zijn zeggenschap kan overdragen. In beginsel is de partij met zeggenschap de afzender, tenzij bij het sluiten van de vervoerovereenkomst een andere persoon is aangewezen (zoals de geadresseerde of de documentaire afzender). Als er sprake is van een verhandelbaar vervoerdocument, dan is de houder van dit vervoerdocument in beginsel de partij met zeggenschap. Artikel 52 bepaalt wanneer de vervoeder de instructies van de partij met zeggenschap moet opvolgen en artikel 53 regelt dat goederen die zijn afgeleverd volgens een instructie als afgeleverd op de plaats van bestemming worden beschouwd. Artikel 54 bepaalt vervolgens dat de partij met zeggenschap met de vervoeder wijzigingen van de vervoerovereenkomst kan overeenkomen, terwijl artikel 55 een regeling geeft voor het verstrekken van aanvullende informatie, instructies of documenten aan de vervoeder. Als laatste bepaalt artikel 56 dat partijen bij de vervoerovereenkomst van bepaalde bepalingen van het hoofdstuk kunnen afwijken. Ook kan de overdraagbaarheid van de zeggenschap worden beperkt of uitgesloten.

Hoofdstuk 11 (artikelen 57 en 58)

Hoofdstuk 11 regelt de overdracht van rechten wanneer er een verhandelbaar vervoerdocument of verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is afgegeven. Artikel 57 bepaalt hoe de houder de rechten kan overdragen door het document aan een andere persoon over te dragen. Artikel 58 bepaalt vervolgens welke verplichtingen de houder verkrijgt in het geval de houder niet de afzender is.

Hoofdstuk 12 (artikelen 59 tot en met 61)

De beperking van aansprakelijkheid is geregeld in hoofdstuk 12. Dit hoofdstuk regelt, kort gezegd, tot welk bedrag de vervoeder zijn aansprakelijkheid kan beperken voor tekortkomingen in de nakoming van zijn verplichtingen op grond van het Verdrag. De aansprakelijkheid is op grond van artikel 59 beperkt tot 875 rekeneenheden per collo of andere laadeenheid of 3 rekeneenheden per kilogram van het brutogewicht van de goederen, naar gelang welk bedrag hoger is, tenzij de waarde van de goederen door de afzender is aangegeven en in de overeenkomstgegevens is vastgelegd, of wanneer een hoger bedrag tussen de vervoeder en de afzender is overeengekomen. De rekeneenheid die wordt bedoeld is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationale Monetair Fonds (www.imf.org). Dit trekkingsrecht kan door middel van de dagwaarde worden omgerekend in een nationale munteenheid, zoals de euro. Daarnaast bevat artikel 60 een specifieke regeling voor beperking van aansprakelijkheid voor verlies als gevolg van vertraging. De schadevergoeding wordt in geval van verlies of schade berekend overeenkomstig de waarde van de goederen (berekend overeenkomstig artikel 22) en in geval van vermogensschade als gevolg van vertraging wordt de schadevergoeding beperkt tot een bedrag gelijk aan 2,5 maal de vracht voor de vertraagde goederen. Artikel 61 bepaalt vervolgens dat beperking van aansprakelijkheid niet mogelijk is als de schade is toe te rekenen aan een persoonlijk handelen of nalaten van degene die zich beroept op de beperking, of geschiedt met opzet die schade te veroorzaken, of roekeloos en met de wetenschap dat de schade zou ontstaan.

Hoofdstuk 13 (artikelen 62 tot en met 65)

Hoofdstuk 13 regelt de termijn voor het instellen van rechtsvorderingen. De artikelen 62 en 63 bepalen dat na het verstrijken van een termijn van twee jaar geen gerechtelijke procedures of arbitrageprocedures op grond van het Verdrag aanhangig kunnen worden gemaakt. Deze termijn kan niet worden geschorst of gestuit, maar kan wel worden verlengd tijdens de loop van de termijn door middel van een aan de rechthebbende gerichte verklaring. Voor rechtsvorderingen tot verhaal en rechtsvorderingen tegen de persoon die als vervoerder is geïdentificeerd kennen de artikelen 64 en 65 een specifieke regeling waarbij de rechtsvordering ook na het verstrijken van de genoemde termijn kan worden ingesteld.

Hoofdstuk 14 en 15 (artikelen 66 tot en met 78)

Hoofdstuk 14 regelt de rechtsmacht inzake rechtsvorderingen op grond van het Verdrag. Hoofdstuk 15 geeft regels inzake arbitrage op grond van het Verdrag. Voor beide hoofdstukken geldt dat de staten bij het Verdrag met een verklaring kunnen aangeven gebonden te worden aan de bepalingen van deze hoofdstukken (zie de artikelen 74 en 78). Wanneer het Verdrag wordt aanvaard voor Nederland, zal er worden afgezien van het afleggen van een dergelijke verklaring. Hier is voor gekozen, omdat er voor Nederland thans al Europese, internationale en nationale regels gelden die de rechtsmacht bepalen en regels geven inzake arbitrage. Zo geldt voor het Europese deel van Nederland wat betreft de rechtsmacht Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking) (PbEU 2012, L 351). Daarnaast is, op grond van artikel 81 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, de bevoegdheid om de justitiële samenwerking in burgerlijke zaken te regelen voorbehouden aan de Europese Unie. Voor wat arbitrage betreft, is het Koninkrijk der Nederlanden partij bij het Verdrag over de erkenning en tenuitvoerlegging van buitenlandse scheidsrechterlijke uitspraken (New York, 10 juni 1958; Trb. 1959, 58, Nederlandse vertaling) dat de erkenning en tenuitvoerlegging van arbitrale vonnissen regelt. Tevens kent Nederland een uitgebreide regeling inzake arbitrage in het Vierde Boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.

Hoofdstuk 16 (artikelen 79 tot en met 81)

De geldigheid van contractuele bepalingen is geregeld in hoofdstuk 16. Artikel 79 bepaalt wanneer een bepaling in een vervoerovereenkomst nietig is. Dit is onder meer zo als de verplichtingen van de vervoerder of de maritieme uitvoerende partij uit hoofde van het Verdrag worden uitgesloten of beperkt in een vervoerovereenkomst. De artikelen 80 en 81 bevatten bijzondere regels voor volumeovereenkomsten respectievelijk voor levende dieren en bepaalde andere goederen met een bijzondere aard of gesteldheid. Voor deze overeenkomsten geldt dat in bepaalde gevallen de verplichtingen of de aansprakelijkheid van de vervoerder, de maritieme uitvoerende partij of de afzender wel kan worden uitgesloten of beperkt.

Hoofdstuk 17 (artikelen 82 tot en met 86)

In hoofdstuk 17 wordt in artikel 82 een opsomming gegeven van de categorie verdragen waaraan de toepassing van dit Verdrag geen afbreuk doet. Artikel 83 bepaalt daarnaast dat het Verdrag geen afbreuk doet aan de toepassing van een verdrag of nationaal recht inzake de globale beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaren. Het Verdrag

laat tevens onverlet bepalingen over averij-grosse in vervoerovereenkomsten of in nationaal recht (artikel 84) en strekt zich ook niet uit tot overeenkomsten van vervoer van passagiers en hun bagage (artikel 85). In artikel 86 is geregeld dat er geen aansprakelijkheid uit hoofde van het Verdrag ontstaat wanneer er schade is die veroorzaakt wordt door een kernongeval en de exploitant van een installatie aansprakelijk is voor deze schade krachtens de onder a genoemde verdragen en onder b genoemde nationaal regels.

Hoofdstuk 18 (artikelen 87 tot en met 96)

Hoofdstuk 18 bevat de gebruikelijke slotbepalingen in een multilateraal verdrag. De artikelen hebben onder meer betrekking op ondertekening, ratificatie en toetreding, inwerkingtreding, wijzigingen en opzegging. Een relevante bepaling is artikel 89. Dit artikel bepaalt dat bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot het Verdrag de «Hague Rules», de «Hague Visby Rules» en de «Hamburg Rules» moeten worden opgezegd, voor zover een staat hierbij partij is. De opzegging gaat in op het moment dat het Verdrag voor die staat in werking treedt.

V. De goedkeuringswet/artikelsgewijze toelichting

Artikelen 2 en 3

Deze artikelen voorzien in het voornemen om de «Hague Visby Rules» op te zeggen (zie hierboven de toelichting op artikel 89 van het Verdrag). Voor (het Europese deel van) Nederland en Curaçao gaat het om twee Protocollen, terwijl het voor Aruba alleen gaat om het Protocol vermeld in artikel 2. Wanneer voor één van deze landen van het Koninkrijk het Verdrag wordt aanvaard, dan zullen tegelijk de betreffende «Hague Visby Rules» voor dat land opgezegd worden. De opzegging gaat vervolgens in op de datum dat het Verdrag voor het betreffende land in werking treedt.

De Minister voor Rechtsbescherming,
S. Dekker

De Minister van Buitenlandse Zaken,
S.A. Blok

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga