

Vergaderjaar 2017–2018

34 991

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)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Op 11 december 2008 is door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties 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) (hierna: het Verdrag) aangenomen. Sinds 23 september 2009 staat het Verdrag open voor ondertekening, hetgeen inmiddels door 25 landen is gebeurd. Nederland is, samen met onder andere Denemarken, Frankrijk, Noorwegen, Polen en de Verenigde Staten van Amerika, een van de landen die het Verdrag op 23 september 2009 tijdens een ondertekeningsceremonie in Rotterdam heeft ondertekend. Het Verdrag treedt in werking een jaar nadat het door 20 landen is geratificeerd. Thans is het Verdrag door Spanje (op 19 januari 2011), Togo (op 17 juli 2012), de Republiek Congo (op 28 januari 2014) en Kameroen (op 11 oktober 2017) geratificeerd. Dit wetsvoorstel, aangeboden mede namens mijn ambtgenoot van Infrastructuur en Waterstaat, voert het Verdrag uit.

Doel van het Verdrag

Het voornaamste doel van het Verdrag is het moderniseren en uniformeren van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee, zoals het Verdrag van 25 augustus 1924 ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (Trb. 1953, 109) (hierna: Hague Rules), zoals gewijzigd bij het te Brussel op 23 februari 1968 ondertekende Protocol (Trb. 1979, 26) en het te Brussel op 21 december 1979 ondertekende Protocol (Trb. 1985, 122) (hierna: Hague Visby Rules) en het op 31 maart 1978 te Hamburg gesloten Verdrag van de Verenigde Naties inzake vervoer van goederen over zee (hierna: Hamburg Rules). De modernisering zorgt 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 interna-

tionale zeevervoer. 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. Het Verdrag zorgt dus voor voordelen voor Nederland en in het bijzonder de Nederlandse havens. Het Verdrag vervangt de Hague Rules, de Hague Visby Rules en de Hamburg Rules. Voor Nederland betekent dit dat de Hague Visby Rules worden opgezegd. Voor een nadere toelichting op het Verdrag verwijs ik naar de goedkeuringswet bij het Verdrag.

Totstandkoming van het Verdrag

Het Verdrag is tot stand gekomen na ruim tien jaar aan ontwikkeling en onderhandelingen. Al in 1996 is door de Commissie voor Internationaal Handelsrecht van de Verenigde Naties (hierna: UNCITRAL) een oproep gedaan om met voorstellen te komen tot uniformering van het recht inzake de overeenkomst van goederenvervoer over zee. Het Comité Maritime International (een internationale vereniging voor zeerecht) gaf hier gehoor aan en presenteerde in december 2001 een voorontwerp voor een verdrag. Vervolgens begonnen in april 2002 de besprekingen in de transportrechtwerkgroep van UNCITRAL. Dit leidde tot dertien zittingen van elk twee weken tussen april 2002 en januari 2008, waarna het ontwerp uiteindelijk werd doorgestuurd naar de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties ter goedkeuring. De Algemene Vergadering aanvaardde de tekst vervolgens op 11 december 2008. In de goedkeuringsstukken wordt aanbevolen het Verdrag ook wel aan te duiden als de «Rotterdam Rules».

Belangrijkste verschillen tussen het Verdrag en bestaande verdragen

Het Verdrag verschilt op een aantal punten van de Hague Rules en de Hague Visby Rules. Hierna worden de belangrijkste verschillen genoemd. Een eerste verschil is dat de Hague Rules en de Hague Visby Rules, kort gezegd, van toepassing zijn op vervoerovereenkomsten die zijn neergelegd in een cognossement. In het Verdrag wordt aangeknoopt bij de overeenkomst zelf (zie 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 «cognossement», maar van «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 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 artikel 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, lid 3 van het Verdrag). Ten derde bevat het Verdrag een andere aansprakelijkheidsregeling 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 laatste verschil dat aandacht verdient, is dat het Verdrag ervoor zorgt dat bepaalde leemtes in de bestaande regelgeving worden opgevuld. Dit wil zeggen dat het Verdrag regels bevat die niet zijn opgenomen in de Hague Rules, Hague Visby Rules of Hamburg Rules, 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.

Wijze van uitvoering van het Verdrag in de nationale regelgeving

Het Verdrag dient ter vervanging van onder andere de Hague Visby Rules. De Hague Visby Rules zijn voor Nederland op 18 mei 1986 in werking is getreden. Destijds is er voor gekozen de Hague Visby Rules te incorporeren in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW). Deze manier van uitvoering van internationale regels was destijds gebruikelijk. Het nadeel is dat deze manier van uitvoering tot verwarring kan leiden. Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW inzake de overeenkomst van goederenvervoer over zee bevat thans zowel nationale regels als regels ter uitvoering van de Hague Visby Rules. De rechter dient zich bij de uitleg van de wet telkens bewust te zijn van de herkomst van de bepaling. Bij de uitleg van internationale regels zal hij zich moeten richten naar de interpretatie van het verdrag. Bij de uitleg van nationale regels is de nationale interpretatie bepalend. Het onderscheid tussen nationale en internationale regels die in dezelfde afdeling zijn opgenomen, is echter moeilijk te bepalen. Daar komt bij dat het vervoerrecht steeds meer Europese en internationale regels kent die rechtstreeks werken en niet in wetgeving worden omgezet. Het kan hierdoor onduidelijk zijn welke regels van toepassing zijn. Om deze reden is er al vaker voor gekozen om verdragen niet over te nemen in Boek 8 BW. Voorbeelden zijn de uitvoering van het op 9 mei 1956 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) (Trb. 1957, 84) en het op 22 juni 2001 te Boedapest tot stand gekomen Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) (Trb. 2001, 124). Bij de uitvoering van het Verdrag is er voor gekozen het Verdrag niet te incorporeren in Boek 8 BW. Het Verdrag werkt hierdoor rechtstreeks. Om duidelijk te laten zijn of de Verdrag van toepassing is of het BW, worden door dit wetsvoorstel de artikelen in het BW geschrapt of aangepast die materie bestrijken die het Verdrag al regelt. De artikelen die in het BW worden gehandhaafd, regelen materie die niet door het Verdrag wordt bestreken of die expliciet aan het nationale recht wordt overgelaten.

Toepassingsgebied van het Verdrag en het Burgerlijk Wetboek

Het Verdrag is op grond van artikel 5 van het Verdrag van toepassing op vervoerovereenkomsten waarbij zowel de plaats van inontvangstneming en 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. Onder een vervoerovereenkomst wordt op grond van artikel 1, lid 1, van het Verdrag verstaan een overeenkomst waarbij een vervoerder zich, tegen betaling van vracht, verplicht goederen van de ene plaats naar een andere te vervoeren. Verder moet de overeenkomst voorzien in vervoer over zee en kan deze voorzien in vervoer op andere wijze dat in aanvulling op het zeevervoer plaatsvindt. Partijen moeten hiervoor zijn overeengekomen dat ook dit aanvullend vervoer onder de overeenkomst valt die voor het zeevervoer geldt. Het toepassingsgebied van Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW inzake overeen-

komsten van goederenvervoer over zee is anders. Onder overeenkomst van goederenvervoer over zee wordt op grond van het huidige artikel 8:370, lid 1, BW verstaan de overeenkomst van goederenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over zee te vervoeren.

Het Verdrag heeft enerzijds een ruimer en anderzijds een beperkter toepassingsgebied. Het toepassingsgebied van het Verdrag is ruimer, doordat het Verdrag ook kan zien op aanvullend vervoer in aanvulling op het vervoer over zee. Het wetsvoorstel zorgt ervoor dat het toepassingsgebied van het Verdrag en Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW op dit punt overeenkomen. Dit gebeurt door de definitie van overeenkomst van goederenvervoer in artikel 8:370, lid 1, BW uit te breiden met vervoer op andere wijze in aanvulling op het vervoer over zee (zie artikel I, onderdeel G).

Op een aantal punten is het toepassingsgebied van het Verdrag juist beperkter dan dat van het BW. Een eerste verschil tussen het Verdrag en Boek 8 BW is dat artikel 6 van het Verdrag bevrachtingsovereenkomsten uitsluit. Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW is wel van toepassing op bevrachtingsovereenkomsten. Een bevrachtingsovereenkomst is een overeenkomst van goederenvervoer waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip dat hij ter beschikking stelt aan de afzender. Een tweede verschil is dat een overeenkomst «om niet» niet onder het Verdrag valt omdat het moet gaan om betaling van vracht. Boek 8 BW kent deze beperking niet. Om ervoor te zorgen dat er uniforme regels gelden voor het goederenvervoer over zee, is ervoor gekozen het Verdrag van overeenkomstige toepassing te verklaren op de overeenkomst van goederenvervoer over zee als bedoeld in Boek 8 BW (zie artikel I, onderdeel H). Voor de overeenkomsten die op grond van artikel 6 van het Verdrag niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag vallen, maar die wel onder de definitie van overeenkomst van goederenvervoer als bedoeld in artikel 8:370, lid 1, BW vallen, is het Verdrag regelend recht. Dit wil zeggen dat partijen kunnen overeenkomen dat het Verdrag gedeeltelijk of geheel niet van toepassing is. Dit geldt ook voor overeenkomsten inzake vervoer tussen twee staten die geen partij zijn bij het Verdrag, maar die in de vervoerovereenkomst wel een rechtskeuze hebben gemaakt voor Nederlands recht (zie artikel I, onderdeel H).

Aanvullend vervoer

Op grond van het Verdrag voorziet een vervoerovereenkomst in vervoer over zee en kan deze ook voorzien in vervoer op andere wijze dat in aanvulling op het zeevervoer plaatsvindt. Dit is het zogenoemde «aanvullend vervoer». Sluiten partijen één overeenkomst die geldt voor zowel het zeevervoer als het aanvullend vervoer, dan geldt het Verdrag ook voor het aanvullend vervoer. Als partijen niet wensen dat het Verdrag geldt voor het aanvullend vervoer, dan kunnen partijen ervoor kiezen om gebruik te maken van twee losse overeenkomsten (één voor het vervoer over zee en één voor het aanvullend vervoer).

Daarnaast is in het Verdrag een tweetal artikelen opgenomen om conflicten te voorkomen met andere internationale verdragen die zien op aanvullend vervoer, bijvoorbeeld het CMR dat ziet op het internationaal wegvervoer en het CMNI dat ziet op vervoer over binnenwateren. De eerste regel is opgenomen in artikel 26 van het Verdrag. Dit artikel beperkt de werking van het Verdrag voor aanvullend vervoer. Het Verdrag geldt niet voor de andere vervoersmodaliteit, als – kort gezegd – schade optreedt vóór of na het zeevervoer, bijvoorbeeld als er een botsing op de weg plaatsvindt, waardoor goederen verloren gaan. Bepaalde bepalingen uit andere vervoersverdragen gaan dan voor op het Verdrag. Het gaat hierbij om de bepalingen in een verdrag die volgens de regels van dit

verdrag van toepassing zouden zijn geweest op de werkzaamheden van de vervoerder als de afzender een afzonderlijke overeenkomst met de vervoerder zou hebben gesloten voor het vervoertraject waar het verlies, de schade of de vertraging is opgetreden. Deze bepalingen moeten ten eerste specifiek voorzien in de aansprakelijkheid van de vervoerder, de beperking van zijn aansprakelijkheid of de termijn waarbinnen de vordering moet zijn ingesteld. Ten tweede moeten de bepalingen niet toestaan dat er bij overeenkomst van kan worden afgeweken of dat er ten nadele van de afzender kan worden afgeweken. Is aan deze voorwaarden voldaan, dan gaan de genoemde bepalingen uit het andere vervoersverdrag voor. Zo niet, dan gelden de bepalingen uit het Verdrag. Naast artikel 26 is artikel 82 van het Verdrag van belang. Het doel van dit artikel is om strijd met (bepaalde bepalingen in) andere verdragen te voorkomen in het geval er overlap is met het toepassingsgebied van het Verdrag. De verdragen die worden genoemd, zijn deze inzake het vervoer van goederen door de lucht (sub a), over de weg (sub b), per spoor (sub c) en over binnenwateren (sub d). Sub b ziet bijvoorbeeld op artikel 2 van het CMR. Artikel 2 CMR bepaalt dat wanneer het voertuig, waarin de goederen zich bevinden, over een gedeelte van het traject wordt vervoerd over zee, per spoor, over de binnenwateren of door de lucht, zonder dat de goederen (behoudens artikel 14 CMR) uit dat voertuig worden uitgeladen (het zogenaamde «roll on-roll off-vervoer»), het CMR van toepassing blijft op het gehele vervoer. Het CMR kan dus tevens zien op zeevervoer, bijvoorbeeld als een vrachtwagen op een zeeschip wordt geladen. Artikel 82 bepaalt dat het andere verdrag dan voorrang heeft boven het Verdrag. Voorwaarde is dat het verdrag al in werking is getreden en dat het regels bevat inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder voor het verlies of de schade aan goederen. In casu zal aan artikel 2 van het CMR dus voorrang worden verleend. Uit het voorgaande volgt dat het Verdrag niet in alle gevallen van toepassing is op het aanvullend vervoer. Regels uit andere verdragen, zoals die gelden voor vervoer over de weg of over binnenwateren, kunnen voorgaan op het Verdrag. Ontstaat er schade binnen het internationale wegvervoer- of binnenvaarttraject en is een ander verdrag ook van toepassing, dan gelden de aansprakelijkheidslimieten op grond van dat verdrag (bijvoorbeeld het CMR of CMNI) en niet de (hogere) limieten van het Verdrag. Toepassing van de hogere aansprakelijkheidslimieten voor schade ontstaan tijdens het internationale wegvervoer of vervoer over binnenwateren is dan niet aan de orde. Is geen ander vervoersverdrag van toepassing, dan geldt het Verdrag. Tot slot wil ik erop wijzen dat er in artikel 19 van het Verdrag voor is gekozen om de verplichtingen en aansprakelijkheden die op de vervoerder rusten tevens van toepassing te laten zijn op de maritieme uitvoerende partij (zie artikel 1, lid 7, van het Verdrag) en niet op de uitvoerende partij (zie artikel 1, lid 6, van het Verdrag). Omdat de vervoerder over de weg of over binnenwateren wordt uitgesloten van de definitie van maritieme uitvoerende partij (behalve als het vervoer binnen één havengebied plaatsvindt), betekent dit dat deze vervoerder niet op grond van het Verdrag kan worden aangesproken.

Terminologie

Het wetsvoorstel zorgt ervoor dat de terminologie die in de nationale regelgeving wordt gebruikt, aansluit bij de terminologie in het Verdrag. Een term in Boek 8 BW die aanpassing behoeft, is de term «cognosement». Het Verdrag gebruikt de termen «vervoerdokument» en «elektronisch vervoerbestand». Onder een «vervoerdokument» wordt op grond van artikel 1, lid 14, van het Verdrag verstaan een document dat uit hoofde van een vervoerovereenkomst door de vervoerder wordt afgegeven en dat de ontvangst van goederen uit hoofde van een

vervoerovereenkomst door de vervoerder aantoont en dat het bestaan van een vervoerovereenkomst aantoont of waarin een vervoerovereenkomst is opgenomen. Een cognossement valt onder deze definitie. Een afzonderlijke begripsbepaling is hierdoor niet meer nodig. Een andere term die door het Verdrag wordt geïntroduceerd, is de term «maritieme uitvoerende partij». Het Verdrag verstaat hier op grond van artikel 1, lid 7, onder: een uitvoerende partij voor zover zij één van de verplichtingen van de vervoerder uitvoert of zich tot uitvoering ervan verbindt gedurende het tijdvak tussen de aankomst van de goederen in de haven van inlading van een schip en het vertrek ervan uit de haven van lossing van een schip. Het Verdrag bevat een aantal bepalingen die gelden voor de maritieme uitvoerende partij. Zo bepaalt artikel 19 van het Verdrag welke verplichtingen en aansprakelijkheden op maritieme uitvoerende partijen rusten en bepaalt artikel 20 van het Verdrag dat er sprake is van hoofdelijke aansprakelijkheid in bepaalde gevallen. De term «maritieme uitvoerende partij» wordt daarom ook ingevoegd in Boek 8 BW (zie artikel I, onderdelen, F, N en U).

Een term die niet uit het Verdrag wordt overgenomen, is de term «goederen». Het Verdrag hanteert de term «goederen», terwijl in Boek 8 BW wordt gesproken over «zaken». Artikel 1, lid 24, van het Verdrag bepaalt dat onder «goederen» wordt verstaan de koopwaar, handelswaar en zaken van welke aard dan ook, tot het vervoer waarvan een vervoerder zich uit hoofde van een vervoerovereenkomst verbindt, met inbegrip van de verpakking en van de uitrusting en containers die niet door of namens de vervoerder ter beschikking worden gesteld. Op grond van artikel 3:2 BW zijn «zaken» alle voor de menselijk beheersing vatbare stoffelijke objecten. «Goederen» zijn op grond van artikel 3:1 BW alle zaken en alle vermogensrechten. De definitie van «goederen» in het Verdrag sluit beter aan bij de definitie van «zaken» dan bij die van «goederen» in het BW. De definitie van «zaken» in het BW omvat alle «goederen» als bedoeld in het Verdrag. Het heeft daarom de voorkeur om in Boek 8 BW uit te gaan van dezelfde uitleg van de begrippen «zaken» en «goederen» als in de overige Boeken van het BW. Op deze wijze wordt ook de eenheid van het begrip in het BW gehandhaafd.

Consultatie

Over een voorontwerp van het wetsvoorstel is geconsulteerd door middel van internetconsultatie. Hierop zijn reacties ontvangen van de Nederlandse Vereniging voor Vervoerrecht (hierna: NVV), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (hierna: KVNR), het Havenbedrijf Rotterdam N.V., FENEX (Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek), Transport en Logistiek Nederland (hierna: TLN), 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 (hierna: IVR) en het Verbond van Verzekeraars¹.

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de NVV bevestigen het belang van wetgeving tot uitvoering van het Verdrag en hebben geen opmerkingen bij de inhoud van het voorontwerp. De overige reacties zijn als volgt verwerkt.

De KVNR, het Verbond van Verzekeraars, FENEX, TLN en de IVR wensen dat slechts tot ratificatie door Nederland wordt overgegaan, als dit ook is gebeurd door de ons omringende landen en de belangrijkste handelspartners van Nederland. Artikel VI van het wetsvoorstel voorziet reeds in deze mogelijkheid, omdat hierin is bepaald dat de inwerkingtreding van het wetsvoorstel geschiedt bij koninklijk besluit. Om te benadrukken dat

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de inwerkingtreding niet direct plaatsvindt nadat het voorstel wet is geworden, is de toelichting bij artikel VI aangepast.

De KVNR ziet graag dat de regeling inzake het vorderingsrecht in artikel 8:441 BW in stand wordt gehouden omdat er een onduidelijke situatie voor de vervoerder kan ontstaan bij wijziging. De Hoge Raad heeft op basis van 8:441, lid 1, BW beslist dat alleen de regelmatig cognossementhouder jegens de vervoerder tot het vorderen van schadevergoeding gerechtigd is (Hoge Raad 8 november 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0404, Brouwersgracht). In de praktijk blijkt echter dat niet altijd duidelijk is wie de regelmatig cognossementshouder is. Het wetsvoorstel verduidelijkt dit. Daarnaast wordt aan de kring van personen die schadevergoeding kunnen vorderen toegevoegd degene aan wie de zaken zijn afgeleverd door de vervoerder op grond van artikel 47, lid 2, onder b, van het Verdrag. Naar aanleiding van de reactie van de KVNR is de artikelsgewijze toelichting bij de wijziging van artikel 8:441 BW uitgebreid (zie artikel I, onderdeel U).

FENEX en TLN pleiten ervoor om het toepassingsgebied van het Verdrag voor multimodale vervoerders te beperken. Dit wil zeggen dat het Verdrag niet van (overeenkomstige) toepassing is op het deel van de overeenkomst dat voorziet in vervoer op andere wijze dan in aanvulling op het zeevervoer plaatsvindt. Het Verdrag biedt deze ruimte echter niet (zie ook hiervoor in de paragraaf «Aanvullend vervoer»). Indien een overeenkomst onder de definitie van vervoerovereenkomst valt van artikel 1, lid 1, van het Verdrag, dan is het Verdrag dwingendrechtelijk van toepassing. Het wetsvoorstel breidt door middel van het voorgestelde artikel 8:371, lid 1, BW (zie artikel I, onderdeel H) het toepassingsgebied van het Verdrag uit tot bepaalde overeenkomsten die niet onder het Verdrag vallen, zoals bevrachtingsovereenkomsten. Voor deze overeenkomsten is het Verdrag van regeland recht. Dit wil zeggen dat partijen anders kunnen overeenkomen als zij dit willen. Hebben zij hier niet voor gekozen, dan fungeren de regels van het Verdrag als vangnet. Overigens is het in de praktijk zo dat bij overeenkomsten die zien op twee vervoersmodaliteiten geldt dat er veelal gebruik wordt gemaakt van twee losse overeenkomsten; één voor het vervoer over zee en één voor het vervoer op ander wijze. Door deze werkwijze valt het vervoer op andere wijze niet onder het Verdrag, aangezien er geen sprake is van een vervoerovereenkomst als bedoeld in het Verdrag. Aanpassing van het voorgestelde artikel 8:371, lid 1, BW is niet nodig. Wel is naar aanleiding van de reacties inzake het toepassingsgebied een derde lid toegevoegd aan het voorgestelde artikel 8:391 BW. Dit derde lid regelt dat bij vervoer tussen twee staten die geen partij zijn bij het Verdrag, maar die in de vervoerovereenkomst wel een rechtskeuze hebben gemaakt voor Nederlands recht, het Verdrag van regeland recht is. Zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 8:371 BW voor een nadere toelichting (zie artikel I, onderdeel H).

TLN pleit voor een wettelijk regresrecht in artikel 8:363 BW. Dit regresrecht moet ervoor zorgen dat de uitvoerende partij regres kan nemen op de vervoerder voor hetgeen hij meer heeft moeten vergoeden aan een derde dan hij zelf verschuldigd zou zijn geweest. Het regresrecht zou nodig zijn, omdat de limiet van 875 rekeneenheden (bijzondere trekkingsrechten zoals omschreven door het Internationale Monetair Fonds) per collo in het Verdrag hoger is dan de limiet die thans geldt voor het wegvervoer. De huidige limiet voor goederenvervoer over zee is 666,67 rekeneenheden per collo (zie artikel 8:388 BW). Een dergelijk regresrecht is bij de invoering van Titel 5 in Boek 8 BW niet opgenomen. Als reden is gegeven dat het regelen van een dergelijk regresrecht beter aan partijen zelf kan worden overgelaten (zie Parlementaire Geschiedenis Burgerlijk Wetboek Boek 8 1992, blz. 333). Deze reden geldt thans nog steeds. De verhoging van de limiet doet hier niet aan af, temeer omdat de limiet in de praktijk zelden wordt bereikt. Wijziging van artikel 8:363 BW is daarom niet gewenst.

Financiële gevolgen

Het wetsvoorstel zorgt niet voor een vermeerdering van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven en heeft geen financiële gevolgen voor het Rijk. Ook is er geen sprake van een verhoging van de nalevingskosten, omdat het Verdrag zorgt voor een modernisering en uniformering van de bestaande regels. Die uniformiteit zorgt ervoor dat partijen niet telkens een andere vervoerovereenkomst hoeven te sluiten en zij van tevoren weten welke regels van toepassing zijn. Partijen kunnen hierdoor efficiënter goederen vervoeren. Dit zal leiden tot lagere vervoerskosten. De mogelijkheid die het Verdrag introduceert om gebruik te maken van een elektronisch vervoerbestand, zal daarnaast ook leiden tot efficiënter vervoer. Het gebruik van een elektronisch vervoerbestand is niet verplicht is voor partijen. Dit zal dan ook niet leiden tot regeldrukkosten.

Artikelen

Artikel I

Onderdeel A

Dit onderdeel voegt een nieuw artikel toe aan het eind van Afdeling 2 van Titel 2 van Boek 8 BW inzake de overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer. Een voorbeeld is een overeenkomst inzake vervoer van goederen per schip en aanvullend vervoer over de weg. Het voorgestelde artikel 53 regelt de verhouding tussen het Verdrag en het BW. Het bepaalt dat de afdeling inzake de overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer niet van toepassing is op een overeenkomst van goederenvervoer waarop het Verdrag van (overeenkomstige) toepassing is.

Onderdeel B

Artikel 8:217 BW verleent een voorrecht aan bedrijfsvorderingen. Hieronder vallen op grond van het eerste lid, onder a, onder meer vorderingen die voortvloeien uit rechtshandelingen strekkende tot het in bedrijf brengen of houden van het schip en vorderingen wegens ladingschade van de cognossementhouder tegen een uit hoofde van artikel 8:461 en 8:462 BW als vervoerder aangemerkt persoon. Dit onderdeel wijzigt de verwijzing naar de artikelen 8:461 en 8:462 BW. Artikel 8:461 BW komt te vervallen door dit wetsvoorstel. Artikel 8:462 BW wordt zodanig aangepast dat de desbetreffende verwijzing in artikel 8:217 BW moet worden aangepast in een verwijzing naar het Verdrag, dat een eigen regeling kent waarin is bepaald wie er als vervoerder wordt aangemerkt (zie artikel I, onderdelen I en W). Met de aanpassing wordt geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Onderdeel C

Artikel 8:227 BW regelt het tenietgaan van voorrechten op zaken aan boord van zeeschepen. In dit artikel wordt verwezen naar het opslaan van zaken op grond van artikel 8:490 BW. Dit wetsvoorstel laat artikel 8:490 BW vervallen, omdat artikel 48 van het Verdrag een soortgelijke regeling bevat (zie artikel I, onderdeel I). Om deze reden wordt de verwijzing naar artikel 8:490 BW vervangen door een verwijzing naar artikel 48 van het Verdrag. Het betreft een technische wijziging.

Onderdeel D

Dit onderdeel wijzigt de term «cognossementen» in artikel 8:260 BW in «vervoerdocumenten of elektronische vervoerbestanden». Artikel 8:260

BW bepaalt dat de kapitein bevoegd is om cognossementen af te geven. Het Verdrag kent de term «vervoerovereenkomst onder cognossement» niet, maar gebruikt de term «vervoerdocument» en «elektronisch vervoerbestand». Daarom wordt de term «cognossement» in artikel 8:260 BW vervangen.

Onderdeel E

Afdeling 1 van Titel 5 van Boek 8 BW bevat de algemene bepalingen inzake exploitatie van zeeschepen. Het regelt onder meer de aansprakelijkheid buiten overeenkomst van een partij bij een exploitatie-overeenkomst jegens een wederpartij of een andere partij. De artikelen 8:361 tot en met 8:366 BW van deze afdeling bevatten een algemene regeling inzake «parallel- en paardensprongen». Op grond van de parallelsprong is een partij bij een exploitatie-overeenkomst die door haar wederpartij buiten overeenkomst wordt aangesproken voor schade die bij de exploitatie van het schip is ontstaan, niet verder aansprakelijk dan wanneer zij aansprakelijk zou zijn op grond van de overeenkomst (zie artikel 8:362 BW). De paardensprong houdt in dat een partij bij een exploitatie-overeenkomst die door een andere partij bij die overeenkomst buiten overeenkomst wordt aangesproken, niet verder aansprakelijk is dan wanneer zij wederpartij zou zijn geweest bij de overeenkomst die door die andere partij is gesloten (zie artikel 8:363 BW). Ook het Verdrag kent een regeling inzake parallel- en paardensprongen. Artikel 4 van het Verdrag biedt, kort gezegd, bescherming aan de vervoerder, de maritieme uitvoerende partij, ondergeschikten hiervan, de kapitein, de bemanning of enig ander persoon die diensten aan boord van het schip verricht, tegen vorderingen buiten overeenkomst. Deze bescherming houdt in dat deze personen alle verweermiddelen die de vervoerder op grond van het Verdrag heeft kunnen tegenwerpen aan de persoon die hem aanspreekt. Daarnaast bepaalt artikel 19 van het Verdrag welke aansprakelijkheden en verplichten gelden voor de maritieme uitvoerende partij en bepaalt artikel 20 van het Verdrag dat de vervoerder en de maritieme uitvoerende partij(en) hoofdelijk aansprakelijk zijn voor verlies van, schade aan of vertraging in de aflevering van de goederen. Om de verhouding tussen het Verdrag en de regels in het BW duidelijk te maken, wordt een nieuw artikel 8:367 BW toegevoegd. Hierin is bepaald dat indien de artikelen 4, 19 en 20 van het Verdrag van toepassing zijn, de artikelen 8:361 tot en met 8:366 BW buiten toepassing blijven. Zo kan er geen misverstand bestaan over welke regeling geldt in het geval dat iemand buiten overeenkomst wordt aangesproken.

Onderdeel F

Dit onderdeel voegt een nieuw artikel toe aan het begin van Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 inzake de overeenkomst van goederenvervoer over zee. In het nieuwe artikel 369 wordt een aantal definities opgenomen die alleen gelden voor Afdeling 2. Onder sub a is de definitie van «Verdrag» opgenomen, waarbij wordt verwezen naar het Verdrag. Onder sub b zijn meerdere definities opgenomen, zoals de definitie van «vervoerder», «maritieme uitvoerende partij» en «vervoerdocument». Wordt een begrip in een van de bepalingen in Afdeling 2 gebruikt, dan moet hieronder worden verstaan hetgeen in het Verdrag is bepaald. Onder sub c is hetzelfde geregeld voor de begrippen «verhandelbaar vervoerdocument» en «verhandelbaar elektronisch vervoerbestand». Wel is hieraan toegevoegd dat deze begrippen in een aantal artikelen een ruimere betekenis hebben. In de artikelen 8:417, 8:441, 8:462, 8:481, 8:482 en 8:488 BW moet onder een «verhandelbaar vervoerdocument» en «verhandelbaar elektronisch vervoerbestand» ook worden begrepen een niet-verhandelbaar vervoerdocument, dat aangeeft dat het dient te

worden overhandigd teneinde aflevering van de goederen te verkrijgen. Deze uitbreiding is nodig om ervoor te zorgen dat de genoemde artikelen blijven gelden voor het naamcognossement. Hiermee wordt bedoeld een cognossement dat op naam van de uiteindelijke rechthebbende is gesteld.

Onderdeel G

Dit onderdeel wijzigt lid 1 van artikel 8:370 BW. Lid 1 bepaalt wat in Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW moet worden verstaan onder de overeenkomst van goederenvervoer over zee. Dit onderdeel laat de definitie van overeenkomst van goederenvervoer over zee aansluiten bij het Verdrag. De eerste wijziging daartoe is het vervallen van de zinsnede «aan boord van een schip». De tweede wijziging is de aanpassing van de zinsnede «aansluitend over zee» in «over zee of op andere wijze in aanvulling op het vervoer over zee». Beide wijzigingen zorgen ervoor dat onder de overeenkomst van goederenvervoer ook de overeenkomst waarin wordt voorzien in vervoer op andere wijze dan over zee kan vallen. Dit vervoer moet dan wel plaatsvinden in aanvulling op het vervoer over zee. Gedacht kan worden aan vervoer van goederen over zee, waarbij de goederen vervolgens worden vervoerd over de weg, per spoor of binnenwateren. Partijen kunnen dan afspreken dat beide vervoersmodaliteiten onder dezelfde overeenkomst van goederenvervoer over zee vallen, waardoor het Verdrag en Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW ook gelden voor het aanvullend vervoer. Door de wijziging sluit Afdeling 2 aan bij het toepassingsgebied van het Verdrag (zie artikel 1, lid 1 Verdrag). Het Verdrag bevat overigens ook een tweetal artikelen dat de verhouding regelt tussen het Verdrag en de regels die gelden voor andere vervoersmodaliteiten. Artikel 26 en 82 van het Verdrag bepalen welke regels voorrang hebben. Bepalingen in andere verdragen die zien op aansprakelijkheid bij andere vervoersmodaliteiten en die eerder dan het Verdrag in werking zijn getreden, genieten op grond van de artikelen 26 en 82 voorrang boven het Verdrag.

Onderdeel H

Het huidige artikel 8:371 BW regelt de toepassing van de Hague Visby Rules. Het wetsvoorstel zorgt ervoor dat de Hague Visby Rules worden vervangen door het Verdrag. Hieruit volgt dat artikel 8:371 BW moet worden gewijzigd, zodat het de toepassing van het Verdrag regelt. De materiële bepalingen van het Verdrag hebben rechtstreekse werking. Het toepassingsgebied van het Verdrag wijkt echter af van het toepassingsgebied van Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW (zie ook de algemene toelichting). Artikel 371 lid 1 (nieuw) bepaalt daarom dat het Verdrag van overeenkomstige toepassing is op overeenkomsten van goederenvervoer als bedoeld in artikel 8:370 BW, die niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag vallen.

Niet alle artikelen van het Verdrag zijn echter van overeenkomstige toepassing op grond van lid 1. De artikelen 1, lid 1, 4 tot en met 7, 19, 20, 66 tot en met 78 en 87 tot en met 96 van het Verdrag worden uitgesloten van de overeenkomstige toepassing. De artikelen 1, lid 1, en 5 tot en met 7 worden uitgesloten, omdat zij zien op het toepassingsgebied van het Verdrag en dit wetsvoorstel het toepassingsgebied juist uitbreidt. De artikelen 4, 19 en 20 worden uitgesloten, omdat deze materie regelen inzake de bescherming van partijen bij een exploitatie-overeenkomst waarin Afdeling 1 van Titel 5 van Boek 8 BW reeds voorziet (zie ook artikel I, onderdeel E). De huidige regeling in het BW is te prefereren boven de regeling in het Verdrag, omdat de regeling in het Verdrag niet toegespitst is op bevrachtingsovereenkomsten (omdat deze worden uitgesloten van het toepassingsgebied) en bij de regeling in het BW wel rekening wordt gehouden met dergelijke overeenkomsten. Daarnaast

geldt de regeling in het BW voor vrijwel alle vervoerovereenkomsten (behalve voor vervoer per spoor) en is er geen reden om de regeling te wijzigen. Verder zijn de artikelen 66 tot en met 78 van het Verdrag inzake rechtsmacht en arbitrage niet van overeenkomstige toepassing. Deze artikelen zijn slechts verbindend voor een verdragsstaat, indien dit is verklaard op het moment van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding tot het Verdrag (zie artikel 74 en 78 juncto artikel 91 van het Verdrag). Nederland zal een dergelijke verklaring niet afleggen, omdat Nederland al een regeling inzake rechtsmacht en arbitrage kent (zie ook de goedkeuringswet bij het Verdrag). Artikelen 87 tot en met 96 behelzen ten slotte de slotbepalingen van het Verdrag en behoeven evenmin van overeenkomstige toepassing te worden verklaard. Artikel 371, lid 2, bevat een uitzondering op de in lid 1 dwingend voorgescreven uitbreiding van het toepassingsgebied van het Verdrag. Lid 2 bepaalt dat de bepalingen van het Verdrag als regelend recht gelden voor overeenkomsten die buiten het toepassingsgebied van het Verdrag vallen op grond van artikel 6 van het Verdrag. Dit wil zeggen dat partijen bij dergelijke overeenkomsten kunnen overeenkomen, dat het Verdrag (gedeeltelijk) niet van toepassing is. Lid 2 geldt alleen voor overeenkomsten van goederenvervoer over zee die buiten het materiële toepassingsgebied van het Verdrag vallen op grond van artikel 6 van het Verdrag. Voor overeenkomsten die buiten het geografische toepassingsgebied van het Verdrag vallen op grond van artikel 5 van het Verdrag, geldt lid 2 niet. Een voorbeeld hiervan is een overeenkomst die uitsluitend nationaal vervoer betreft. Hierop is het Verdrag dwingendrechtelijk van toepassing. Voor nationaal en internationaal vervoer gelden zo dezelfde regels.

Lid 3 bevat tevens een uitzondering op de dwingende toepassing van het Verdrag van lid 1. Lid 3 bepaalt dat bij vervoer tussen twee staten die geen partij zijn bij het Verdrag, maar die in de vervoerovereenkomst wel een rechtskeuze hebben gemaakt voor Nederlands recht, het Verdrag van regelend recht is. Partijen kunnen op deze manier kiezen voor het Nederlandse recht en overeenkomen dat het Verdrag – of bepaalde bepalingen hiervan – van toepassing is. Zo kunnen Nederlandse vervoerders die goederen vervoeren tussen twee staten die geen partij zijn bij het Verdrag kiezen of zij willen dat het Verdrag van toepassing is.

Onderdeel I

Dit onderdeel laat een aantal artikelen vervallen. Voor de meeste artikelen die vervallen, geldt dat de materie die deze artikelen behelzen al wordt geregeld in het Verdrag. Door het schrappen van deze artikelen wordt duidelijk gemaakt welke regeling van toepassing is. Andere artikelen vervallen juist, omdat zij in strijd zijn met het Verdrag. Hierna wordt per artikel aangegeven waarom wordt voorgesteld het betreffende artikel te laten vervallen.

Artikel 372

Artikel 8:372 BW vervalt omdat het Verdrag een dergelijke regeling ook kent. Artikel 8:372 BW bepaalt dat Titel 7 en 12 inzake beperking van aansprakelijkheid van maritieme vorderingen respectievelijk binnenschepen onverlet worden gelaten. Deze bepaling is overbodig door artikel 83 van het Verdrag. Artikel 83 van het Verdrag bepaalt dat het Verdrag geen afbreuk doet aan de toepassing van nationaal recht inzake de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaren.

Artikel 377

Artikel 8:377 BW regelt wat er wordt verstaan onder een vervoerovereenkomst onder cognossement. Hiervoor is vereist dat de vervoerovereenkomst is neergelegd in een cognossement of een ander soortgelijk document. In het Verdrag wordt het begrip «cognossement» niet gebruikt. Voor het toepassingsgebied van het Verdrag is niet van belang of er een vervoerdocument is afgegeven of niet, tenzij er sprake is van niet-lijnvaart (zie artikel 6, lid 2, van het Verdrag). Het opnemen van een definitie van «vervoerovereenkomst onder cognossement» is hierdoor niet meer nodig.

Artikel 378

Artikel 8:378 BW bevat de hoofdverplichting voor de vervoerder, namelijk de ten vervoer ontvangen zaken af te leveren op de bestemming in dezelfde staat als waarin hij hen heeft ontvangen. Deze hoofdverplichting is in het Verdrag opgenomen in artikel 11. Artikel 11 bepaalt dat de vervoerder de goederen naar de plaats van bestemming vervoert en ze aflevert aan de geadresseerde, in overeenstemming met de voorwaarden van de vervoerovereenkomst. Het enige verschil tussen beide bepalingen is, dat artikel 378 expliciet bepaalt dat de zaken moeten worden afgeleverd «in de staat waarin hij hen heeft ontvangen». Deze toevoeging is niet opgenomen in artikel 11 van het Verdrag. Hier is vanaf gezien omdat uit de aard van de goederen (denk aan goederen die tijdens hun transport verder rijpen) of de bedoeling van partijen kan volgen dat de goederen niet in dezelfde staat kunnen of moeten worden afgeleverd. Bovendien bepaalt het Verdrag daarnaast in artikel 17, lid 1, dat de vervoerder aansprakelijk is voor verlies van of schade aan de zaken. Beide artikelen vervangen de regeling in artikel 8:378 BW.

Artikel 379

Artikel 8:379 BW komt eveneens te vervallen. Dit artikel bevat de verplichting voor de vervoerder om zaken zonder vertraging te vervoeren. Deze verplichting vloeit tevens voort uit het Verdrag, namelijk uit de artikelen 11 en 17, lid 1, van het Verdrag. Artikel 11 van het Verdrag bepaalt dat de vervoerder de goederen naar de plaats van bestemming moet vervoeren en de goederen daar ook moet afleveren aan de geadresseerde. Artikel 17, lid 1, van het Verdrag bepaalt vervolgens dat de vervoerder aansprakelijk is voor vertraging in de aflevering van de goederen.

Artikel 381

Artikel 8:381 BW bevat een zorgplicht voor de vervoerder onder een vervoerovereenkomst onder cognossement. Hieruit volgt dat de vervoerder verplicht is vóór en bij de aanvang van de reis redelijke zorg aan te wenden voor onder andere het zeewaardig maken van het schip en het bevoorraden hiervan. Deze zorgplicht is ook opgenomen in het Verdrag. Artikel 14 van het Verdrag bevat een soortgelijke verplichting van de vervoerder. Daarnaast bevat artikel 13, lid 1, van het Verdrag de verplichting voor de vervoerder om de goederen behoorlijk en zorgvuldig te ontvangen, laden, behandelen, stuwen, vervoeren, bewaren, verzorgen, lossen en af te leveren. Lid 2 van artikel 13 bepaalt vervolgens dat de vervoerder en de afzender ook kunnen overeenkomen dat deze verplichtingen worden opgelegd aan de afzender, de documentaire afzender of de geadresseerde. Bij een bevrachtingsovereenkomst kan hierdoor bijvoorbeeld worden bepaald dat deze zorgplicht voor de afzender geldt. Handhaving van artikel 8:381 BW is door de artikelen 13 en 14 van het Verdrag niet nodig.

Artikel 382

Artikel 8:382 BW komt ook te vervallen. Dit artikel bepaalt dat bepaalde artikelen van dwingend recht zijn bij een vervoerovereenkomst onder cognossement. Ook het Verdrag kent een regeling inzake het dwingend-rechtelijke karakter van de regels in het Verdrag. Deze regels zijn opgenomen in hoofdstuk 16 van het Verdrag. De artikelen 79 tot en met 81 regelen de geldigheid van contractuele bepalingen en bepalen wanneer een bepaling in een vervoerovereenkomst nietig is. De regeling in het Verdrag is uitgebreider dan de regeling in artikel 8:382 BW. Artikel 8:382 BW kan daarom worden geschrapt.

Artikel 383

Artikel 8:383 BW bepaalt wanneer de vervoerder, het schip of de afzender niet aansprakelijk is voor verlies of schade. De leden 1 en 3 van artikel 8:383 BW gelden voor vervoerovereenkomsten onder cognossement, terwijl de overige leden voor alle vervoerovereenkomsten gelden. Artikel 17, lid 1 van het Verdrag bepaalt wanneer de vervoerder aansprakelijk is voor verlies of schade aan goederen of vertraging bij de aflevering ervan. De leden 2 en 3 van artikel 17 van het Verdrag bepalen vervolgens wanneer de vervoerder van zijn aansprakelijkheid wordt ontheven. Dit is onder meer het geval wanneer de vervoerder bewijst dat het verlies, de schade of de vertraging niet door zijn schuld is ontstaan of wanneer deze is ontstaan door natuurgebeuren, piraterij of redding van mensenlevens op zee. Deze ontheffingsgronden komen (grotendeels) overeen met die in artikel 8:383 BW. Voor de aansprakelijkheid van de afzender kent het Verdrag een regeling in artikel 30 van het Verdrag. Ook hiervoor geldt dat de afzender in bepaalde gevallen van zijn aansprakelijkheid kan worden ontheven. Artikel 8:383 BW is hiermee overbodig geworden.

Artikel 384

Artikel 8:384 BW biedt de vervoerder de mogelijkheid geheel of gedeeltelijk afstand te doen van bepaalde rechten en ontheffingen van aansprakelijkheid op grond van de artikelen 8:382, lid 1 (en de daarin genoemde artikelen), 8:383, 8:388, 8:414, lid 4, en 8:423 BW. De vervoerder kan zichzelf dus meer verplichtingen opleggen dan op grond van de wet vereist is. Het Verdrag biedt deze mogelijkheid ook. Om deze reden is artikel 8:384 BW niet langer nodig.

Artikel 385

Artikel 8:385 BW kan komen te vervallen. Artikel 8:385 BW bepaalt dat aansprakelijkheid mag worden uitgesloten als het gaat om het vervoer van zaken die een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen. Van bijzonder vervoer is sprake als er een onverhandelbaar document is afgegeven en het niet gaat om gewone handelslading. Een voorbeeld is het vervoer van voedsel en materiaal naar Antarctica. De vervoerder kan in een dergelijk geval mogelijk niet garanderen dat de zaken in een goede conditie aankomen op de Zuidpool. De bijzondere omstandigheden van het vervoer rechtvaardigen in dat geval een afwijking van de hoofdregel. Het Verdrag kent een dergelijke regeling ook in artikel 81, sub b. Artikel 8:385 BW kan daarom komen te vervallen.

Artikel 386

Een ander artikel dat vervalt, is artikel 8:386 BW. Artikel 8:386 BW bepaalt dat het de vervoerder en de afzender vrij staat in een vervoerovereenkomst enig beding, enige voorwaarde, enig voorbehoud of enige

onthefving op te nemen met betrekking tot de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip voor het verlies of de schade opgekomen aan de zaken of betreffende hun bewaring, verzorging of behandeling vóór het laden in en na het lossen uit het over zee vervoerende schip. Hieruit volgt dat de vervoerder en de afzender hun verantwoordelijkheid kunnen beperken voor de periode vóór het inladen en na het lossen. Het Verdrag bepaalt in artikel 12, lid 1, dat de vervoerder aansprakelijk is voor de goederen vanaf het moment waarop de goederen worden ontvangen en de aansprakelijkheid eindigt op het moment waarop de goederen worden afgeleverd. Een beperking voor de aansprakelijkheid vóór het inladen en na het lossen is op grond van het Verdrag niet mogelijk wanneer een dergelijke periode onder de vervoerovereenkomst valt. Artikel 8:386 BW is daarom in strijd met het Verdrag en wordt geschrapt.

Artikel 387

Artikel 8:387 BW regelt de rechten van de afzender bij wanprestatie van de vervoerder. De vervoerder moet op grond van dit artikel, indien hij aansprakelijk is wegens niet nakoming van de verplichting de goederen zonder vertraging en in de staat van ontvangst af te leveren, de afzender een schadevergoeding betalen die op grond van artikel 8:388 BW beperkt is (tenzij er op grond van artikel 8:384 BW een hogere vergoeding is overeengekomen). De verplichting voor de vervoerder om een schadevergoeding te betalen die, net als in artikel 8:387 BW beperkt is tot een bepaald bedrag, is in het Verdrag opgenomen in hoofdstuk 12 (bestaande uit de artikelen 59 tot en met 61). De genoemde artikelen regelen hoe het bedrag van de schadevergoeding moet worden berekend. De artikelen 11, 13 en 17, lid 1 van het Verdrag regelen de verplichting voor de vervoerder om de goederen zonder vertraging af te leveren en zorgvuldig te behandelen. Houdt de vervoerder zich hier niet aan, dan wordt de verschuldigde schadevergoeding in geval van vertraging berekend op grond van artikel 60 van het Verdrag. Artikel 8:387 BW is hierdoor overbodig.

Artikel 388

Daarnaast wordt voorgesteld artikel 8:388 BW te laten vervallen. Artikel 8:388 BW regelt de beperking van aansprakelijkheid van de vervoerder en het schip. Het artikel bepaalt onder andere hoe de aansprakelijkheidslimiet moet worden berekend en wanneer er geen beroep kan worden gedaan op beperking van aansprakelijkheid. In het Verdrag is deze materie geregeld in hoofdstuk 12 (artikel 59 tot en met 61 van het Verdrag). Het Verdrag bevat een uitgebreide regeling die op een aantal punten afwijkt van de regeling in het BW (zie de goedkeuringswet). Artikel 8:388 BW is hierdoor op bepaalde punten overbodig en op andere punten in strijd met het Verdrag. Om deze reden schrapte dit wetsvoorstel artikel 8:388 BW.

Artikel 391

Er wordt voorgesteld artikel 8:391 BW te laten vervallen. Artikel 8:391 BW bepaalt dat de afzender verplicht is de schade te vergoeden die de vervoerder lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd tot zijn beschikking zijn. Dit artikel gaat verder dan het Verdrag. In artikel 27, lid 1, van het Verdrag is bepaald dat de afzender de goederen gereed voor vervoer aanlevert, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is overeengekomen. Over een overeengekomen tijd of plaats is niets bepaald. Ook verschilt de aansprakelijkheidsregel in het Verdrag van de regel die voortvloeit uit

artikel 8:391 BW. Op grond van artikel 30, lid 2, van het Verdrag is de afzender ontheven van zijn aansprakelijkheid als de oorzaak van de schade niet toe te rekenen is aan zijn schuld. Artikel 8:391 BW legt echter een verplichting op aan de afzender. Of er sprake is van schuld hoeft niet te worden bewezen. Om duidelijk te maken welke regel geldt, wordt artikel 8:391 BW geschrapt.

Artikel 397

Artikel 8:397 BW regelt de aansprakelijkheid van de afzender voor schade die is veroorzaakt door materiaal of lading. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die het materiaal of de lading heeft veroorzaakt, tenzij de schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig afzender niet had kunnen vermijden of verhinderen. Een soortgelijke verplichting voor de afzender is opgenomen in artikel 27 van het Verdrag. Lid 1 van artikel 27 bepaalt dat de afzender verplicht is de goederen in een zodanige toestand af te leveren, dat zij bestand zijn tegen het vervoer en geen schade berokkenen aan personen of zaken. Lid 3 bepaalt vervolgens dat de afzender als hij een container of voertuig belaaft, de inhoud behoorlijk en zorgvuldig dient te stuwen, te sjoeren en vast te zetten. Ook hierbij moet ervoor worden gezorgd dat de goederen geen schade berokkenen aan personen en zaken. Het doel van beide artikelen is hetzelfde, namelijk de verplichting opleggen aan de afzender om zijn lading en eventueel materiaal goed vast te zetten, zodat deze geen schade veroorzaakt. In beide gevallen is de afzender aansprakelijk als zijn lading of materiaal schade veroorzaakt. Bij artikel 27, lid 1 en 3, van het Verdrag vloeit de aansprakelijkheid voort uit artikel 30 van het Verdrag. Om te voorkomen dat er twee overlappende verplichtingen aan de afzender worden opgelegd, wordt artikel 8:397 BW geschrapt.

Artikel 399

In artikel 8:399 BW is de afgifte van een cognossement geregeld. Lid 1 van het artikel bepaalt wat er allemaal moet worden opgenomen in een cognossement, zoals merken die nodig zijn voor de identificatie van de zaken, het aantal colli en de toestand waarin de zaak verkeert. Lid 2 bepaalt vervolgens dat het cognossement ook nog de vermelding «geladen» kan bevatten als de afzender dit verlangt. Het Verdrag bevat een apart hoofdstuk 8 over vervoerdocumenten en elektronische vervoerbestanden. Deze afdeling bestaat uit de artikelen 35 tot en met 42 van het Verdrag. Artikel 35 regelt onder meer wanneer er een vervoerdocument moet worden afgegeven en wat voor soort document het kan zijn, terwijl artikel 36 regelt welke informatie het vervoerdocument moet bevatten. Hieronder valt ook de vermelding «geladen» indien partijen dit overeenkomen. Daarnaast wordt in hoofdstuk 8 van het Verdrag geregeld wie het vervoerdocument moet ondertekenen (zie artikel 38) en wanneer de vervoerder een voorbehoud kan maken bij informatie die is opgenomen in het vervoerdocument (zie artikel 40). Deze uitgebreide regeling in het Verdrag maakt artikel 8:399 BW overbodig.

Artikel 411

Een ander artikel dat kan komen te vervallen, is artikel 8:411 BW. Artikel 8:411 BW bepaalt dat de afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid van de opgegeven informatie, zoals de opgegeven merken en het gewicht. Als er sprake is van onjuistheden zal de afzender de vervoerder schadeloos stellen voor de geleden schade. Het recht van de vervoerder op deze schadevergoeding beperkt de aansprakelijkheid van de vervoerder tegenover andere personen dan de afzender niet. Een soortgelijke regeling is in het Verdrag opgenomen in

artikel 31. Artikel 31 van het Verdrag bevat een garantieplicht voor de afzender met betrekking tot de juistheid van de opgegeven informatie die nodig is voor het vastleggen van de overeenkomstgegevens en de afgifte van een vervoerdocument. Lid 2 van artikel 31 van het Verdrag regelt daarnaast dat de afzender de vervoerder schadeloos stelt voor schade die voortvloeit uit de onjuistheid van de informatie. Hieruit volgt, in combinatie met artikel 41 van het Verdrag, dat de aansprakelijkheid van de vervoerder tegenover andere personen niet wordt beperkt. Artikel 8:411 BW is hierdoor overbodig.

Artikel 412

Artikel 8:412 BW regelt welke eisen worden gesteld aan een cognossement. Zo moet een cognossement wordt gedateerd en door de vervoerder worden ondertekend. Ook moet het de voorwaarden voor het vervoer bevatten en de plaats van aflevering (zie lid 1). Het Verdrag stelt in artikel 36 en artikel 38 dezelfde eisen aan een vervoerdocument. Artikel 36 van het Verdrag bepaalt welke gegevens in het vervoerdocument moeten worden opgenomen, zoals gegevens over de goederen die worden vervoerd (zie lid 1), de datum waarop de vervoerder de goederen heeft ontvangen (zie lid 2) en de plaats van aflevering (zie lid 3). Dat het vervoerdocument moet worden ondertekend, is geregeld in artikel 38 van het Verdrag. In artikel 8:412, lid 2, BW is daarnaast bepaald dat een cognossement aan order, waarbij niet wordt aangegeven of er sprake is van een order van de afzender of van een ander, wordt gezien als een order van de afzender. Omdat het Verdrag een specifieke regeling kent voor het vervoerdocument, kan ook deze bepaling komen te vervallen. Dit onderdeel laat daarom het gehele artikel 8:412 BW vervallen.

Artikel 413

Dat er van een cognossement, tenzij het op naam is gesteld, meerdere exemplaren kunnen worden afgegeven, is geregeld in artikel 8:413 BW. Daarnaast bepaalt dit artikel dat voor de verhandelbare exemplaren het principe «alle voor één en één voor alle» geldt. Dit wil zeggen dat op elk exemplaar van het cognossement aflevering van de lading kan worden gevorderd, en door deze aflevering het recht uit andere exemplaren vervalft. Dit principe geldt ook op grond van het Verdrag en is opgenomen in artikel 46, sub a, en artikel 47, lid 1, sub c. Daarnaast bepaalt artikel 8:413 BW dat in het vervoerdocument moet worden vermeld hoeveel exemplaren er zijn afgegeven. Ook dit is geregeld in het Verdrag en wel in artikel 36, lid 2, sub d. Artikel 8:413 BW kan hierdoor komen te vervallen.

Artikel 414

Dit onderdeel stelt voor om artikel 8:414 BW te laten vervallen. Artikel 8:414, lid 1, BW bevat een regeling inzake tegenbewijs tegen een cognossement. Lid 2 regelt dat een onbekendheidsclausule de vervoerder niet bindt, tenzij kan worden bewezen dat deze de inhoud en hoedanigheid van zaken kende of had behoren te kennen. Vervolgens regelt lid 3 het vermoeden van ontvangst in goede uiterlijke staat, terwijl lid 4 bepaalt dat de opgegeven aard en waarde van de zaak door de vervoerder kan worden betwist. Al deze regels zijn ook opgenomen in het Verdrag. Artikel 41 regelt de bewijskracht van de gegevens in een vervoerdocument, artikel 40 regelt dat de vervoerder een voorbehoud kan maken bij bepaalde informatie en artikel 39 regelt wat de gevolgen zijn van het ontbreken of de onjuistheid van gegevens.

Artikel 415

Artikel 8:415, lid 1, BW regelt dat verwijzingen in een cognossement slechts worden geacht die bedingen daarin in te voegen die voor degene die er een beroep op doet duidelijk kenbaar zijn. Dit wil zeggen dat verwijzingen slechts bindend zijn, indien de bepalingen waarnaar wordt verwezen duidelijk kenbaar zijn voor degene aan wie zij worden tegengehouden. Lid 2 bepaalt dat een beroep slechts mogelijk is voor hem, die op schriftelijk verlangen van degene jegens wie het beroep kan worden gedaan of wordt gedaan, onverwijld die bedingen heeft doen toekomen. Lid 3 bepaalt vervolgens dat een beding waarin van lid 2 wordt afgeweken nietig is. Deze materie is in het Verdrag geregeld in artikel 58, lid 2. Dit lid bepaalt dat een derde-houder de verplichtingen verkrijgt die hem worden opgelegd uit hoofde van de vervoerovereenkomst, voor zover de verplichtingen zijn opgenomen in of kunnen worden afgeleid uit het verhandelbare vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand. De bepaling in het Verdrag verschilt op een paar punten van artikel 8:415 BW. Ten eerste spreekt artikel 58, lid 2, van het Verdrag over «verplichtingen», terwijl in artikel 8:415 BW wordt gesproken over «bedingen». Daarnaast is de norm in het Verdrag dat de verplichtingen «zijn opgenomen in of kunnen worden afgeleid uit», terwijl in de nationale wet de bedingen «duidelijk kenbaar» moeten zijn. Artikel 8:415 BW bevat dus een strengere norm dan artikel 58, lid 2, van het Verdrag. Dit kan ertoe leiden dat artikel 8:415 BW zou worden gezien als een uitleg van artikel 58, lid 2, hetgeen niet toegestaan is door de rechtstreekse werking van het Verdrag. Daarom wordt voorgesteld artikel 8:415 BW te laten vervallen.

Artikel 416

Artikel 8:416 BW bepaalt dat een cognossement aan order wordt geleverd op de wijze als aangegeven in afdeling 2 van Titel 4 van Boek 3. Hieruit volgt dat de levering van een cognossement aan order geschiedt door bezitsverschaffing en endossement. Het Verdrag kent in artikel 57 een eigen regeling inzake de wijze van overdracht van een verhandelbaar vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand. Hierin wordt ook de eis van endossement gesteld voor een orderpapier (zie lid 1, sub a). Een aparte regeling inzake deze materie opnemen in Afdeling 2 van Titel 5 is daarom niet nodig.

Artikel 421

Artikel 8:421 BW bepaalt dat, behalve in geval van bevrachting, de vervoerder verplicht is de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen. Artikel 13, lid 1, van het Verdrag bepaalt dat de vervoerder de goederen behoorlijk en zorgvuldig dient te ontvangen, laden, behandelen, stuwen, vervoeren, bewaren, verzorgen, lossen en af te leveren. Omdat in artikel I, onderdeel H, wordt voorgesteld dat het Verdrag ook van toepassing wordt op bevrachtingsovereenkomsten (zie het voorgestelde artikel 371, lid 1, in dit onderdeel), zal de verplichting tot onder meer laden en stuwen ook gaan gelden voor bevrachting. Dit is onder het huidige recht niet zo. Bevrachting is uitgesloten van de toepassing van artikel 8:421 BW. Deze wijziging van de verplichting voor de vervoerder bij bevrachting is echter niet bezwaarlijk, omdat wordt voorgesteld dat het Verdrag van regeland recht is voor bevrachtingsovereenkomsten (zie het voorgestelde artikel 371, lid 2, in artikel I, onderdeel H). In de praktijk kunnen partijen in de bevrachtingsovereenkomst een eigen regeling opnemen omtrent het laden en stuwen van de zaken. Deze regeling zal dan gelden in plaats van het Verdrag. Is er geen regeling opgenomen in de overeenkomst, dan zal de bepaling in het Verdrag gelden als vangnet. Artikel 8:421 BW is hierdoor overbodig geworden.

Artikel 423

In artikel 8:423 BW is het vervoer van gevaarlijke zaken bij een vervoerovereenkomst onder cognossement geregeld. Dit artikel geldt als een *lex specialis* van artikel 8:397 en 8:398 BW, welke artikelen voor het vervoer van goederen over zee gelden. Zowel artikel 8:397 BW (zie hiervoor in dit onderdeel) als de vergelijkbare leden van artikel 8:398 BW (zie artikel I, onderdeel N) komen door dit wetsvoorstel te vervallen. In dit onderdeel wordt voorgesteld om artikel 8:423 BW ook te laten vervallen. Artikel 15 van het Verdrag bevat al een soortgelijke regeling voor het vervoer van zaken die gevaar opleveren. Zowel artikel 15 van het Verdrag als artikel 8:423 BW bepalen dat de vervoerder gevaarlijke zaken in bepaalde gevallen mag lossen, vernietigen of onschadelijk mag maken. Voor de toepassing van artikel 15 van het Verdrag maakt het niet uit of er sprake is van een vervoerovereenkomst onder cognossement of niet, waardoor de regeling ook geldt bij vervoer onder cognossement. Artikel 8:423 BW regelt daarnaast nog dat de afzender aansprakelijk is voor de schade die ontstaat uit het inladen van de gevaarlijke zaken. In het Verdrag is dit geregeld in artikel 30 en 32. Verder is in artikel 8:423, lid 2, BW bepaald dat de vervoerder niet aansprakelijk is als de vervoerder gevaarlijke zaken lost, vernietigt of onschadelijk maakt die een gevaar worden voor het schip of de lading, ook al zijn deze zaken met voorkennis en toestemming van de vervoerder ingeladen. Dit is ook zo op grond van het Verdrag, zie artikel 17, lid 3, sub o. Artikel 8:423 BW is hierdoor overbodig geworden.

Artikel 440

Artikel 8:440 BW geeft, kort gezegd, het recht aan de afzender om de aflevering van de ten vervoer ontvangen zaken te verlangen voor de aankomst ter bestemmingsplaats, mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige lading schadeloos stelt. Dit instructierecht voor de afzender is uitvoerig geregeld in de artikelen 50 tot en met 53 van het Verdrag. Om strijd tussen deze artikelen en artikel 8:440 BW te voorkomen, wordt voorgesteld artikel 8:440 BW te schrappen.

Artikel 442 en 461

Artikel 8:442 BW bepaalt dat indien op grond van artikel 8:461 BW meerdere personen als vervoerder moeten worden aangemerkt, ieder van deze personen hoofdelijk verbonden is jegens de cognossementhouder. Dit betekent dat de cognossementhouder jegens ieder van hen recht op aflevering (zie artikel 8:441 BW) en schadevergoeding (zie artikel 8:387 BW) heeft. Artikel 8:442 BW en artikel 8:461 BW zijn nauw met elkaar verbonden. Artikel 8:461 BW bepaalt wie er als vervoerder onder cognossement wordt aangemerkt. Dit zijn onder andere de ondertekenaar van het cognossement en degene wiens formulier is gebruikt. In het Verdrag wordt het begrip «cognossement» niet gebruikt. Het Verdrag gaat uit van het begrip «vervoerder». Op grond van artikel 1, lid 5, van het Verdrag wordt onder vervoerder verstaan een persoon die een vervoerovereenkomst met een afzender aangaat. Artikel 36, lid 2, sub b, van het Verdrag bepaalt dat het vervoerdocument de naam en het adres van de vervoerder moet bevatten. Degene die met naam is vermeld in de overeenkomstgegevens wordt op grond van artikel 37, lid 1, van het Verdrag als vervoerder aangemerkt. Lid 2 van artikel 37 van het Verdrag geeft vervolgens nog een vermoeden voor het geval er geen naam is genoemd in het vervoerdocument, terwijl artikel 37, lid 3, van het Verdrag de rechthebbende de mogelijkheid biedt om te bewijzen dat een andere persoon de vervoerder is. Daarnaast kent het Verdrag de «maritieme uitvoerende partij», op wie op grond van artikel 19, lid 1, van het Verdrag dezelfde verplichtingen en aansprakelijkheden rusten als op de

vervoerder. Hierdoor is er altijd een persoon jegens wie een vordering kan worden ingesteld. Door deze regeling in het Verdrag zijn de artikelen 8:442 en 8:461 BW overbodig geworden.

Artikel 483

Artikel 8:483, lid 1, BW bepaalt dat, behalve bij bevrachting, de vervoerder verplicht is de zaken uit het schip te lossen. Zoals reeds toegelicht bij het laten vervallen van artikel 8:421 BW, regelt artikel 13, lid 1, van het Verdrag dat de vervoerder de goederen behoorlijk en zorgvuldig dient te ontvangen, laden, behandelen, stuwen, vervoeren, bewaren, verzorgen, lossen en af te leveren. Ook de verplichting tot lossen is dus geregeld in het Verdrag. Artikel 8:483 BW regelt deze verplichting niet voor bevrachting, maar ook hiervoor geldt dat partijen in de praktijk in de bevrachtingsovereenkomst een regeling zullen opnemen omtrent het lossen van de zaken door de afzender (zie ook hiervoor bij het laten vervallen van artikel 8:421 BW). Doen partijen dit niet, dan geldt artikel 13, lid 1, van het Verdrag. Daarnaast regelt lid 2 van artikel 8:483 BW dat op de lossing artikel 8:422 BW van overeenkomstige toepassing is. Artikel 8:422 BW geeft een regeling inzake de laadtijd, het overliggeld en de overligtijd. Zowel artikel 8:422 BW als artikel 8:483, lid 2, BW kunnen worden gehandhaafd, omdat het Verdrag deze materie niet regelt. Wel wordt voorgesteld artikel 8:483, lid 2, BW te verplaatsen naar artikel 8:422 BW. Zo is direct duidelijk dat de regeling ook voor lossing geldt (zie artikel I, onderdeel Q). Hierdoor kan het gehele artikel 8:483 BW vervallen.

Artikel 490

Artikel 8:490, lid 1, BW geeft de vervoerder het recht om zaken voor rekening van de rechthebbende bij een derde op te slaan als de rechthebbende niet opkomt, de zaken weigert of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt. Op grond van lid 2 van dit artikel kan de derdebewaarnemer de bedingen (zoals een beding inzake beperking van aansprakelijkheid) die hij met de vervoerder overeenkwam, ook aan de ontvanger tegenwerpen. De regel die in artikel 8:490, lid 1, BW is opgenomen, wordt in het Verdrag geregeld in hoofdstuk 9 inzake de aflevering van goederen. De artikelen 45 tot en met 47 van het Verdrag bepalen wat er moet gebeuren als afgifte niet mogelijk is. Artikel 45 regelt het geval dat er geen verhandelbaar vervoerdocument is (hetgeen het geval is bij een bevrachtingsovereenkomst), artikel 46 gaat over de situatie waarin er een niet-verhandelbaar vervoerdocument is dat overhandigd dient te worden en artikel 47 regelt het geval waarin er een verhandelbaar vervoerdocument is. In deze artikelen is geregeld dat de vervoerder, wanneer afgifte van de goederen niet mogelijk is, instructies moet vragen aan de partij met zeggenschap, de afzender of de documentaire afzender. Indien de vervoerder de goederen aflevert volgens deze instructies is hij ontheven van zijn verplichting op grond van de vervoerovereenkomst om de goederen af te leveren. Is het ondanks de regeling in deze artikelen toch niet mogelijk om de goederen af te leveren, dan bepaalt artikel 48 van het Verdrag vervolgens dat de vervoerder voor rekening en risico van de rechthebbende de goederen onder meer kan opslaan, (doen) verkopen of vernietigen. Deze uitgebreide regeling in het Verdrag maakt artikel 8:490, lid 1, BW overbodig. Voor artikel 8:490, lid 2, BW geldt dat dit lid niet als zelfstandig artikel hoeft te worden gehandhaafd, omdat artikel 7:608, lid 2, BW al regelt dat er sprake is van derdenwerking. Artikel 8:490 BW kan daarom geheel komen te vervallen.

Artikel 492

De kennisgeving van verlies of schade aan zaken is geregeld in artikel 8:492 BW. Dit artikel bepaalt onder andere dat de ontvanger aan de vervoerder of zijn agent vóór of op het moment van het weghalen van de zaken kennis moet geven van verlies of schade. Doet de ontvanger dit niet, dan wordt vermoed dat de zaken door de vervoerder zijn afgeleverd in de staat als omschreven in de vervoerovereenkomst. Ook het Verdrag kent een dergelijke regeling in artikel 23. Dit artikel komt grotendeels overeen met artikel 8:492 BW, maar bevat een iets uitgebreidere regeling. Verschil is onder meer dat artikel 23 ook schade door vertraging regelt en het een uitgebreidere regeling inzake medewerking bij onderzoek bevat (zie ook hierna bij het vervallen van artikel 8:493 BW). Omdat beide regelingen niet naast elkaar kunnen bestaan, zal artikel 8:492 BW komen te vervallen.

Artikel 493

Het laatste artikel van Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW dat kan komen te vervallen, is artikel 8:493 BW. Dit artikel gaat over de medewerking bij een onderzoek naar schade. Op grond van artikel 8:493 BW moeten de vervoerder en de ontvanger elkaar alle middelen verschaffen om het onderzoeken van de zaak en het natellen van de colli mogelijk te maken. In het Verdrag is dit geregeld in artikel 23, lid 6. Op grond van dit artikel moeten partijen in geval van verlies of schade elkaar alle redelijke faciliteiten verschaffen om de goederen te inspecteren en te tellen. Daarnaast moeten zij elkaar toegang bieden tot de bestanden en documenten die betrekking hebben op het vervoer van de goederen. Deze laatste verplichting gaat waarschijnlijk verder dan artikel 8:493 BW, al zou het delen van bestanden en documenten ook onder het verschaffen van alle middel voor het onderzoek kunnen vallen. Artikel 8:493 BW kan hiermee komen te vervallen.

Onderdeel J

Dit onderdeel laat de eerste twee leden van artikel 8:380 BW vervallen en het derde lid bestaan. Artikel 8:380 BW geldt in geval van tijdbevrachting. Lid 1 bepaalt dat de vervoerder er zorg voor moet dragen dat de kapitein de orders die de bevrachter hem geeft, opvolgt. Lid 2 bepaalt dat de bevrachter ervoor in moet staan dat het schip uitsluitend veilige plaatsen aandoet, terwijl lid 3 regelt dat een rechtshandeling die de kapitein ingevolge orders van de bevrachter verricht mede de bevrachter bindt en deze er ook rechten aan kan ontleen. De materie die is geregeld in de eerste twee leden, is tevens opgenomen in artikel 50 en 51 van het Verdrag. Deze bepalingen regelen wie er zeggenschap heeft en wat deze zeggenschap inhoudt. Om te voorkomen dat er strijd ontstaat tussen het Verdrag en het BW, zullen de leden 1 en 2 komen te vervallen. Het derde lid kan als zelfstandig artikel blijven bestaan, omdat het Verdrag niet regelt wie er gebonden is aan bepaalde rechtshandelingen. Wel wordt de verwijzing naar artikel 8:461 BW geschrapt, omdat dit artikel komt te vervallen door dit wetsvoorstel (zie artikel I, onderdeel I).

Onderdeel K

Dit onderdeel stelt drie wijzigingen van artikel 8:392 BW voor. Artikel 8:392 BW bevat de bevoegdheid voor de afzender en de vervoerder om de vervoerovereenkomst op te zeggen. De eerste wijziging is dat in lid 1 na «ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld» wordt ingevoegd «als bedoeld in artikel 27 van het Verdrag». Hiermee wordt verduidelijkt dat onder het ter beschikking stellen van de vervoerder wordt verstaan

hetgeen het Verdrag hieronder verstaat. Artikel 27 van het Verdrag bepaalt dat dit inhoudt dat de goederen gereed voor vervoer worden aangeleverd. Door te verwijzen naar het Verdrag, kan er geen misverstand bestaan over de betekenis van lid 1.

Daarnaast wordt in het huidige artikel 8:392, lid 5, BW een voorbehoud gemaakt voor artikel 8:383, lid 3, BW. Artikel 8:392, lid 5, BW legt de afzender de verplichting op om bepaalde schade te vergoeden aan de vervoerder die deze lijdt door opzegging of aanvaarding van de reis. Artikel 8:383, lid 3, BW bepaalt dat de afzender bij een vervoerovereenkomst onder cognossement niet aansprakelijk is als er geen sprake is van schuld. Dit laatste artikel komt te vervallen door dit wetsvoorstel (zie artikel I, onderdeel I). Om deze reden moet de verwijzing worden aangepast. Dit gebeurt door te verwijzen naar artikel 30, lid 2, van het Verdrag waarin een soortgelijke aansprakelijkheidsregel als in artikel 8:383 BW is opgenomen.

Verder wordt onder het derde punt een nieuw lid toegevoegd aan artikel 8:392 BW. Dit lid bepaalt dat de leden 2 tot en met 4 van artikel 8:392 BW van overeenkomstige toepassing zijn als niet binnen de termijn, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld als bedoeld in artikel 27 van het Verdrag, is voldaan aan de in artikel 29 van het Verdrag genoemde verplichting van de afzender om informatie, aanwijzingen en documenten te verstrekken. Het nieuwe lid bevat geen nieuwe regeling, maar betreft slechts het verplaatsen van lid 3 van artikel 8:394 BW naar artikel 8:392, lid 6, BW. Hierbij is bepaald dat de mededelingsplicht uit het Verdrag de plicht op grond van Afdeling 2, Titel 5, vervangt.

Onderdeel L

Artikel 8:394, lid 1, BW legt de verplichting op aan de afzender om aan de vervoerder mededeling te doen van zaken die voor de vervoerder van belang zijn. Als er bijvoorbeeld sprake is van vervoer van gevaarlijke stoffen dient de vervoerder op de hoogte te zijn van belangrijke informatie omtrent de lading die hij vervoert. Een dergelijke mededelingsplicht voor de afzender is in het Verdrag te vinden in artikel 28 en 29. Ook bevat artikel 55 van het Verdrag een regeling op grond waarvan de vervoerder aanvullende informatie kan vragen aan de partij met zeggenschap en, als deze niet te vinden is, aan de afzender of documentaire afzender. De verplichting op grond van het Verdrag gaat dus verder dan de verplichting op grond van artikel 8:394, lid 1, BW. Artikel 8:394, lid 1, BW kan daarom worden geschrapt. Dit geldt ook voor lid 3 van artikel 8:394 BW. Dit lid bepaalt welke sanctie geldt in geval er niet is voldaan aan lid 1. Omdat de verplichting voor de afzender niet meer in lid 1 maar in het Verdrag is opgenomen, kan het derde lid niet ongewijzigd blijven bestaan. Er is voor gekozen om lid 3 te verplaatsen naar artikel 392 (zie artikel I, onderdeel K). Door het schrappen van lid 1 en lid 3 blijft alleen lid 2 van artikel 8:394 BW gehandhaafd. Lid 2 bepaalt dat de vervoerder het recht heeft om te onderzoeken of de mededelingen die aan hem zijn gedaan juist en volledig zijn. Het Verdrag regelt niets op dit punt. Het recht van de vervoerder kan daarom worden gehandhaafd. Dit onderdeel zorgt ervoor dat lid 2, dat door het vervallen van lid 1 en 3 het enige lid is, zelfstandig kan blijven bestaan. Daarnaast wordt voorgesteld te verduidelijken dat het moet gaan om de hem gedane opgaven als bedoeld in artikel 29 van het Verdrag. Net zoals in artikel I, onderdeel K, is deze verwijzing naar het Verdrag toegevoegd om te verduidelijken welke mededelingsplicht geldt voor de afzender.

Onderdeel M

Artikel 8:395, lid 1, BW verplicht de afzender om de vervoerder bepaalde documenten en inlichtingen te verschaffen die benodigd zijn voor het vervoer en voor formaliteiten zoals die van de douane. Doet de afzender dit niet, dan is hij verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze hierdoor lijdt. Deze verplichting voor de afzender is in het Verdrag opgenomen in artikel 29, lid 1. In dit artikel is een verplichting voor de afzender opgenomen om de vervoerder tijdig van informatie, aanwijzingen en documenten te voorzien. Sub b van artikel 29, lid 1, verduidelijkt dat het hierbij gaat om informatie, aanwijzingen en documenten die de vervoerder in staat stellen om wet- en regelgeving en andere vereisten van openbaar gezag na te leven. Douane- en andere formaliteiten op grond van regelgeving vallen hier ook onder. Het verschil met artikel 8:395 BW is dat er bij artikel 29, lid 1, op grond van artikel 30, lid 2, sprake is van schuldaansprakelijkheid. Dit wil zeggen dat de afzender van zijn aansprakelijkheid wordt ontheven, als de oorzaak van de schade die wordt geleden door het niet nakomen van de verplichting niet aan hem is te wijten. Omdat het Verdrag niet de mogelijkheid biedt hiervan af te wijken (zie artikel 79, lid 2, sub b), kan artikel 8:395, lid 1, BW niet worden gehandhaafd. Voor lid 2 van artikel 8:395 BW geldt dat de materie die daarin is geregeld, niet wordt bestreken door het Verdrag. Lid 2 van artikel 8:395 BW regelt dat de vervoerder redelijke zorg moet aanwenden om ervoor te zorgen dat de ontvangen document niet verloren gaan. Hij is voor de documenten niet tot een hoger bedrag aansprakelijk dan hij dit voor de zaken zelf zou zijn. Voor de maximale schadevergoeding wordt verwezen naar de artikelen 8:387, 8:388 en 8:389 BW. De artikelen 387 en 388 komen te vervallen door dit wetsvoorstel (zie artikel I, onderdeel I). Omdat alleen een verwijzing naar artikel 389 niet voldoende is, wordt de gehele verwijzing geschrapt. Door het van toepassing verklaren van het Verdrag op de overeenkomst van goederenvervoer over zee, geldt hierdoor de regeling voor het verlies van zaken in het Verdrag. Lid 3 en 4 komen daarnaast ook te vervallen door dit wetsvoorstel. Lid 3 (oud) bepaalt dat de vervoerder het recht heeft om te onderzoeken of de opgaven die aan hem zijn gedaan juist en volledig zijn. Dit is al geregeld in artikel 8:394 (nieuw) BW door de voorgestelde verwijzing naar artikel 29 van het Verdrag (zie artikel I, onderdeel L). Lid 4 is door de toevoeging van een nieuw zesde lid aan artikel 8:392 BW (zie artikel I, onderdeel K) tevens overbodig geworden. Het voorgestelde zesde lid regelt, net zoals het huidige artikel 8:395, lid 4, dat de vervoerder de bevoegdheid heeft de vervoerovereenkomst op te zeggen, behalve als er sprake is van tijdsbevrachting.

Onderdeel N

Artikel 8:398, lid 1, BW heeft tot doel de vervoerder de mogelijkheid te bieden zich te ontdoen van gevaarlijke zaken. Indien de vervoerder zaken heeft ontvangen, die hij, als hij wist dat deze zaken gevaar zouden kunnen opleveren, niet zou hebben ontvangen, dan mag hij deze zaken op grond van artikel 8:398 BW lossen, vernietigen of een andere maatregel nemen. Wist de vervoerder wel van de gevaarlijke aard van de zaken, dan mag hij dergelijke maatregelen alleen nemen als zij een acuut dreigend gevaar opleveren. De afzender is aansprakelijk voor alle kosten en schade voor de vervoerder, die voortvloeien uit het aanbieden ter vervoer, uit het vervoer of uit de maatregelen. Het Verdrag kent eenzelfde regeling in artikel 15. Artikel 15 van het Verdrag geeft de vervoerder de bevoegdheid om maatregelen te treffen, zoals het lossen, vernietigen of onschadelijk maken van goederen, indien deze goederen daadwerkelijk gevaar opleveren of kan worden aangenomen dat zij gevaar op gaan leveren voor personen, zaken of het milieu. Op grond van deze bepaling kan de

vervoerder zich, net als op grond van artikel 8:398, lid 1, BW ontdoen van gevaarlijke stoffen. Om deze reden wordt voorgesteld lid 1 te laten vervallen. Gevolg hiervan is dat onder punt 2 van dit onderdeel wordt geregeld dat de overige leden worden vernummerd.

Naast lid 1 wordt voorgesteld lid 6 te laten vervallen. Lid 6 bepaalt dat artikel 8:423 BW en de bepalingen inzake avarij-grosse onverlet worden gelaten. Artikel 8:423 BW komt te vervallen door dit wetsvoorstel, waardoor de verwijzing naar dit artikel niet meer relevant is. Dit geldt ook voor de verwijzing naar avarij-grosse die verbonden is met lid 1.

De leden 2 tot en met 5 (oud) geven regels die niet zijn opgenomen in het Verdrag. Deze leden kunnen hierdoor, behoudens vernummering, blijven bestaan. De verwijzingen in de genoemde leden dienen wel te worden aangepast, omdat dit wetsvoorstel een aantal artikelen waarnaar wordt verwezen, schrapt. De eerste verwijzing die aangepast wordt (zie onder 3), is de verwijzing naar lid 1 die in lid 2 van het artikel is opgenomen. Lid 2 van artikel 8:398 BW geeft regels inzake de beëindiging van de vervoer-overeenkomst als er een maatregel als bedoeld in lid 1 is getroffen. Een dergelijke regeling kent het Verdrag niet, waardoor dit lid kan worden gehandhaafd. Wel wordt de verwijzing naar lid 1 aangepast in een verwijzing naar artikel 15 van het Verdrag. In artikel 15 van het Verdrag wordt bepaald welke maatregelen allemaal kunnen worden genomen. Zowel artikel 15 als artikel 8:398, lid 1, BW regelen dat gevaarlijke zaken in bepaalde gevallen kunnen worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt. Een inhoudelijke wijziging van het huidige tweede lid is niet beoogd. Daarnaast wordt door dit onderdeel de «uitvoerende partij» toegevoegd aan het nieuwe lid 1. Hiermee sluit het lid beter aan bij de regeling in artikel 15 van het Verdrag. In artikel 15 van het Verdrag heeft zowel de vervoerder als de uitvoerende partij de bevoegdheid om maatregelen te nemen in geval van vervoer van gevaarlijke zaken. Om deze reden moet de uitvoerende partij ook de bevoegdheden hebben die in lid 2 zijn opgenomen. Verder wordt het woord «cognossement» gewijzigd in «vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand».

De tweede wijziging (zie onder 4) wordt aangebracht in lid 4 (oud) van artikel 8:398 BW. Lid 4 regelt, net zoals de leden 2 en 3, de situatie na beëindiging van de vervoerovereenkomst en moet worden gehandhaafd. De zinsnede die moet worden gewijzigd, regelt hoe de waardevermindering van een zaak moet worden berekend. Hiervoor wordt thans verwezen naar artikel 8:388, lid 2, tweede volzin, BW. Dit artikel wordt vervangen door een verwijzing naar artikel 22, lid 2, van het Verdrag. Artikel 22, lid 2, regelt dat de waarde van de goederen wordt vastgesteld volgende de koers op de goederenbeurs. Is dit niet mogelijk, dan wordt de marktwaarde gebruikt, en als dit ook niet mogelijk is, de normale waarde van gelijksoortige goederen.

Het vijfde punt van dit onderdeel wijzigt lid 5 (oud) van artikel 8:398 BW. Ook voor dit lid geldt dat de verwijzingen moeten worden gewijzigd. In lid 5 wordt namelijk verwezen naar het eerste lid van artikel 8:398 BW en naar artikel 8:490 BW. Deze artikel(liden) komen door het wetsvoorstel te vervallen (zie artikel I, onderdeel I). De verwijzing naar het eerste lid is door artikel 15 van het Verdrag niet meer nodig. De verwijzing naar 8:490 BW wordt vervangen door een verwijzing naar artikel 48 van het Verdrag. Artikel 48 van het Verdrag regelt welke maatregelen kunnen worden genomen als er sprake is van niet-afgeleverde goederen. Dit artikel komt grotendeels overeen met artikel 8:490 BW.

Het zesde punt bevat eveneens de aanpassing van een verwijzing. In lid 7 (oud) is bepaald dat ieder beding waarin van het eerste lid van artikel 8:398 BW wordt afgeweken, nietig is. Het eerste lid komt door dit onderdeel te vervallen. De verwijzing wordt daarom aangepast in een verwijzing naar artikel 15 van het Verdrag (zie ook de andere wijzigingen in dit onderdeel).

Onderdeel O

Artikel 8:410 BW bepaalt dat bij aanwezigheid van zowel een cognossement als een vervoerovereenkomst deze laatste prevaleert in de verhouding tussen de vervoerder en de afzender. Het Verdrag bepaalt in artikel 7 dat, ook al valt een bepaalde overeenkomst niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag, het Verdrag toch van toepassing is op de verhouding tussen de vervoerder en de geadresseerde, de partij met zeggenschap of de houder die niet een oorspronkelijke partij is bij een bevrachtingsovereenkomst of een vervoerovereenkomst. De vraag of de vervoerovereenkomst of het cognossement van toepassing is op de verhouding tussen de vervoerder en de afzender wordt door het Verdrag niet expliciet geregeld. Te verwachten is dat de vervoerovereenkomst zal prevaleren als het Verdrag van toepassing is, maar dit is niet expliciet in het Verdrag opgenomen. Om te voorkomen dat er strijd ontstaat tussen het Verdrag en het BW wordt artikel 8:410 BW aangepast. Er is toegevoegd dat het artikel alleen geldt voor overeenkomsten van goederenvervoer die niet, of voor zover die niet, onder het toepassingsgebied van het Verdrag vallen. Voor deze overeenkomsten zal het Verdrag als regelend recht van toepassing zijn (zie artikel I, onderdeel H). De rangregeling in het nieuwe artikel 8:410 BW is van toepassing is als partijen niet anders zijn overeengekomen. Verder is het woord «cognossement» vervangen door «verhandelbaar vervoerdocument of verhandelbaar elektronisch vervoerbestand». Als laatste is de tweede zin van artikel 8:410 BW geschrapt. De zin vloeit voort uit de Hague Visby Rules en regelt de functie van het cognossement in het geval de vervoerovereenkomst prevaleert. Deze zin is overbodig door het Verdrag.

Onderdeel P

Dit onderdeel zorgt voor een technische wijziging van artikel 8:417 BW. Het woord «cognossement» wordt vervangen door «verhandelbaar vervoerdocument of verhandelbaar elektronisch vervoerbestand». De terminologie sluit zo aan bij het Verdrag.

Onderdeel Q

Dit onderdeel voegt lid 2 van artikel 8:483 BW toe aan artikel 8:422 BW. Artikel 8:483, lid 2, BW bepaalt dat op de lossing van zaken artikel 8:422 BW van overeenkomstige toepassing is. Omdat lid 1 van artikel 8:483 BW kan komen te vervallen (zie artikel I, onderdeel I), wordt voorgesteld lid 2 over te hevelen naar artikel 8:422 BW. Een inhoudelijke wijziging is niet beoogd.

Onderdeel R

Dit onderdeel wijzigt de leden 3 en 4 van artikel 8:424 BW. Artikel 8:424, lid 3, BW regelt dat de vervoerder, zo mogelijk, de afzender, degene aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degene aan wie op grond van het cognossement bericht van aankomst van het schip moet worden gezonden, verwittigt van de beëindiging van de overeenkomst na tenietgaan of beschadiging van het schip. De eerste voorgestelde wijziging is dat aan de lijst van ladingbelanghebbenden die geïnformeerd moet worden de documentaire afzender en de partij met zeggenschap worden toegevoegd. Ook deze partijen hebben belang bij een bericht dat onder meer de lading aangaat. De documentaire afzender is op grond van artikel 1, lid 9, van het Verdrag «een persoon, niet zijnde de afzender, die accepteert als «afzender» genoemd te worden in het vervoerdocument of het elektronische vervoerbestand». De partij met zeggenschap is op grond van artikel 1, lid 13, van het Verdrag «de persoon die ingevolge artikel 51

het recht heeft de zeggenschap over de goederen uit te oefenen». De tweede wijziging in lid 3 is de vervanging van het woord «cognossement» in «vervoerdokument of elektronisch vervoerbestand». De terminologie in artikel 8:424 BW wordt zo aangepast aan het Verdrag. De laatste wijziging die wordt voorgesteld, is de aanpassing van de verwijzing naar artikel 8:398 BW. De aanpassing is nodig door de vernummering van de leden 3, 4 en 5 naar de leden 2, 3 en 4 door het vervallen van lid 1. Inhoudelijk vindt er geen wijziging plaats.

Onderdelen S en T

De onderdelen S en T bevatten slechts een technische wijziging van de artikelen 8:425 en 8:426 BW. In de artikelen 8:425, lid 5, en 8:426, lid 5, BW wordt verwezen naar de leden 3, 4 en 5 van artikel 8:398 BW. Omdat artikel 8:398, lid 1, BW komt te vervallen, worden deze leden vernummerd tot de leden 2, 3 en 4 (zie artikel I, onderdeel N). Met de voorgestelde wijziging wordt de verwijzing aangepast aan de vernummering.

Onderdeel U

Met dit onderdeel wordt artikel 8:441 BW gewijzigd. Ten eerste komt het tweede lid te vervallen. Hierdoor wordt het eerste lid het enige lid. Dit enige lid wordt op een drietal punten aangepast: één deel komt te vervallen en in het resterende deel worden twee wijzigingen aangebracht. Deze wijzigingen worden hierna toegelicht.

Artikel 8:441, lid 1, BW bepaalt thans dat de regelmatig houder van een cognossement recht heeft op aflevering van de zaken. Het Verdrag sluit echter aan bij het vervoerdokument en niet bij het cognossement. De artikelen 45 tot en met 47 van het Verdrag regelen de aflevering van zaken voor het geval er geen verhandelbaar vervoerdokument is afgegeven, een niet-verhandelbaar vervoerdokument dat overhandigd dient te worden, respectievelijk een verhandelbaar vervoerdokument is afgegeven.

Artikel 8: 441, lid 1, BW is hiermee overbodig geworden, voor zover het het recht op aflevering van zaken regelt. Dit deel van het eerste lid komt daarom te vervallen.

Daarnaast wordt de rechtspraak van de Hoge Raad inzake het huidige artikel 8:441, lid 1, BW gecodificeerd. De Hoge Raad heeft beslist dat alleen de regelmatig cognossementhouder jegens de vervoerder tot het vorderen van schadevergoeding gerechtigd is (Hoge Raad 8 november 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0404, Brouwersgracht). Het Verdrag kent een dergelijke regeling niet. Naast codificatie, zorgt het wetsvoorstel tevens voor verduidelijking van de kring van personen die schadevergoeding kan vorderen. De Hoge Raad heeft in het voornoemd arrest bepaald dat alleen de regelmatig cognossementshouder schadevergoeding kan vorderen. Dit betekent dat men moet vaststellen wie de regelmatig cognossementshouder is. Dit is in de praktijk niet in alle gevallen eenvoudig te achterhalen. Verhandelbare cognossementen zijn vrijwel altijd stukken aan toonder, waardoor het in geval van volmacht of lastgeving niet eenvoudig is om binnen de vervaltermijn van één jaar vast te stellen wie de regelmatig cognossementshouder is. Indien de gevolmachtigde of de lasthebber op eigen naam het cognossement presenteert aan de vervoerder om de goederen in ontvangst te nemen, is hij de regelmatig houder van het vervoerdokument of vervoerbestand. Maar als de gevolmachtigde of lasthebber heeft verklaard dat hij optreedt namens zijn volmachtgever of lastgever, dan wordt de volmachtgever of lastgever als regelmatig houder aangemerkt op grond van voornoemd arrest van de Hoge Raad. Als de gevolmachtigde of lasthebber als regelmatig houder wordt aangemerkt, is het echter nog steeds de volmachtgever of lastgever die de schade lijdt. Deze kan echter geen vordering tot schadevergoeding instellen zonder de medewerking van de gevolmachtigde of lasthebber.

Het wetsvoorstel zorgt er voor dat de volmachtgever of de lastgever, ook als deze geen houder van het vervoerdocument of vervoerbestand is, een vordering kan instellen zonder de medewerking van de gevolmachtigde of lasthebber. Dit vereenvoudigt de huidige praktijk waarin met akten van cessie en subrogatie wordt gewerkt.

De tweede voorgestelde wijziging brengt artikel 8:441 BW in overeenstemming met het Verdrag. Hieruit volgt dat de begrippen uit het Verdrag, namelijk «verhandelbaar vervoerdocument» en «verhandelbaar elektronisch vervoerbestand», worden gebruikt in plaats van «cognossement». Verder wordt de kring van personen uitgebreid met degene aan wie de zaken zijn afgeleverd door de vervoerder op grond van artikel 47, lid 2, onder b, van het Verdrag. Artikel 47, lid 2, onder b, van het Verdrag bepaalt – kort gezegd – dat de vervoerder die de goederen aan een derde aflevert op instructies van de afzender of documentaire afzender ingevolge lid 2, onderdeel a, van dit artikel, wordt ontheven van zijn verplichting de goederen uit hoofde van de vervoerovereenkomst aan de houder van het vervoerdocument af te leveren. Uit deze bepaling volgt dat de vervoerder de goederen ook kan afleveren aan een andere partij dan de houder van het document. Het is niet wenselijk dat deze partij, aan wie is afgeleverd, geen schadevergoeding kan vorderen van de vervoerder indien hij schade lijdt. Deze partij vervangt namelijk de regelmatig houder van het vervoerdocument of vervoerbestand. Het vorderingsrecht is daarom uitgebreid met de partij die in de plaats komt van de regelmatig houder.

Lid 2 komt door het wetsvoorstel te vervallen. Artikel 8:441, lid 2, BW regelt de rechtsverhouding tussen de vervoerder en de cognossementhouder. Het lid bepaalt onder meer dat de vervoerder onder cognossement zich jegens de cognossementhouder, die niet tevens de afzender is, moet houden aan de bedingen in het cognossement en dat hij hier een beroep op kan doen. In het Verdrag is in artikel 58 geregeld welke verplichtingen de houder, die niet tevens de afzender is, heeft jegens de vervoerder. Artikel 8:441, lid 2, BW is daarom niet meer nodig.

Onderdeel V

Dit onderdeel wijzigt het woord «cognossement» in artikel 8:460 BW in «vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand». De terminologie sluit hierdoor aan bij het Verdrag.

Onderdeel W

Artikel 8:462 BW geeft regels inzake de onbevoegde ondertekening van het cognossement en het onbevoegde gebruik van het cognossementformulier. In het Verdrag is een dergelijke regeling niet opgenomen. Wel bepaalt artikel 1, lid 5 van het Verdrag dat onder «vervoerder» wordt verstaan een persoon die een vervoerovereenkomst met een afzender aangaat. Verder bepaalt artikel 38, lid 1, van het Verdrag dat een vervoerdocument wordt ondertekend door een vervoerder of een persoon die namens hem optreedt. Lid 2 van artikel 38 regelt hetzelfde voor het elektronisch vervoerbestand, waarbij een elektronische handtekening wordt gebruikt. Artikel 37, lid 2, van het Verdrag bepaalt daarnaast dat als er geen vervoerder wordt genoemd in de overeenkomstgegevens, maar er wel wordt aangegeven dat de goederen zijn geladen aan boord van een met naam genoemd schip, de geregistreerde eigenaar van het schip wordt vermoed de vervoerder te zijn. Kan de geregistreerde eigenaar echter bewijzen dat het schip in rompbevrachting voer en verstrekt hij de naam en adres van de rompbevrachter, dan wordt de rompbevrachter vermoed de vervoerder te zijn. Ook kan de geregistreerde eigenaar het vermoeden weerleggen door de naam en het adres van de vervoerder te verstrekken. Dit geldt ook voor de rompbevrachter die wordt vermoed

vervoerder te zijn. Dergelijke regels staan een regeling inzake de bevoegde ondertekening niet in de weg. De onbevoegde ondertekening van een cognossement kan daarom nationaal worden geregeld. Artikel 8:462 BW wordt om deze reden gehandhaafd. De wijzigingen ten opzichte van het huidige artikel 462 zijn nodig om het artikel aan te passen aan het Verdrag en de terminologie die hierin wordt gebruikt. In het Verdrag wordt uitgegaan van het vervoerdocument of het elektronisch vervoerbestand in plaats van het cognossement of formulier. Om deze reden is artikel 8:462 BW uitgebreid met de onbevoegde ondertekening van het vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand. Daarnaast wordt de verwijzing in artikel 8:462 BW naar artikel 8:461 BW geschrapt. Artikel 8:461 BW komt te vervallen door dit wetsvoorstel (zie artikel I, onderdeel I).

Onderdeel X

Artikel 8:480 BW bevat een verhaalsrecht voor de vervoerder die tevens vervoerder is jegens de bevrachter. De vervoerder heeft recht op verhaal als hij aan een cognossementhouder meer heeft moeten betalen dan waartoe hij op grond van de bevrachting verplicht was. Ook in het geval dat hij minder heeft ontvangen dan waartoe hij uit hoofde van de bevrachtingsovereenkomst gerechtigd was, kan hij zich verhalen op de bevrachter. Omdat het Verdrag niet is geschreven met de bevrachtingsovereenkomst in het achterhoofd, komt een dergelijke regel niet voor in het Verdrag. Artikel 8:480 BW wordt daarom gehandhaafd, en in overeenstemming gebracht met het Verdrag. De verwijzing naar artikel 8:461 BW wordt vervangen door een verwijzing naar het begrip vervoerder uit het Verdrag. Verder worden de begrippen «cognossement» en «formulier» vervangen door «vervoerdocument» en «elektronisch vervoerbestand».

Onderdeel Y

In artikel 8:481, lid 1, BW is geregeld dat de houder van een cognossement verplicht is het cognossement van kwijting te voorzien, waarna het cognossement ingeruild kan worden en de lading kan worden verkregen. Dit lid komt te vervallen, omdat artikel 44 van het Verdrag een regeling geeft inzake kwijting. In 8:481, lid 2, BW is de afgifte van het cognossement aan een derde geregeld in het geval er een geschil is gerezen over de afgifte. De inhoud van lid 2 wordt gehandhaafd en aangepast aan de terminologie van het Verdrag. Voorts wordt verduidelijkt wie wordt bedoeld met «hij». «Hij» verwijst namelijk terug naar lid 1 dat vervalt. Verduidelijkt wordt dat het gaat om een recht van de houder van het verhandelbaar vervoerdocument of verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Onderdeel Z

Dit onderdeel brengt twee wijzigingen aan in artikel 8:482 BW. Ten eerste wordt de terminologie aangepast aan die in het Verdrag. De term «cognossement» wordt vervangen door «verhandelbaar vervoerdocument of verhandelbaar elektronisch vervoerbestand». Ten tweede wordt voorgesteld de laatste zin van lid 1 te laten vervallen. Deze zin regelt dat degene die het document (dat recht geeft op aflevering van bepaalde zaken) ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende, noch hij wiens formulier werd gebruikt, door het blote feit van ondertekening of het gebruik als vervoerder onder het cognossement wordt aangemerkt. Zoals eerder opgemerkt bij het schrappen van artikel 8:461 BW (zie artikel I, onderdeel I), bepaalt het Verdrag wie als vervoerder wordt aangemerkt. De laatste zin van lid 1 is daarmee overbodig geworden.

Onderdeel AA

Met dit onderdeel wordt een technische wijziging aangebracht in artikel 8:484 BW. Artikel 8:484 BW bepaalt wanneer er vracht verschuldigd is. Dit artikel kan worden gehandhaafd, omdat het Verdrag geen soortgelijke regeling kent. Wel moet de verwijzing naar artikel 8:440 BW worden aangepast omdat dit wetsvoorstel artikel 8:440 BW laat vervallen. Dit gebeurt door de verwijzing te veranderen in een verwijzing naar artikel 50, lid 1, sub b, van het Verdrag. Artikel 50, lid 1, sub b bevat het instructie-recht van de afzender (zie ook artikel I, onderdeel I).

Onderdeel BB

Artikel 8:488 BW gaat over de «kosten onderweg». Het artikel regelt wie hoofdelijk verbonden is om schade en kosten te vergoeden die zijn ontstaan ter behartiging van de belangen van de ladingbelanghebbenden buiten het kader van de verplichtingen die krachtens de vervoerovereenkomst op de vervoerder rusten. Hierbij moet worden gedacht aan kosten van opslag of verkoop in een noodhaven. Het Verdrag kent een soortgelijke regeling niet. Artikel 8:488 BW wordt daarom gehandhaafd. Wel is aanpassing van dit artikel nodig, om te voorkomen dat er strijd ontstaat met artikel 58 van het Verdrag. Artikel 58 van het Verdrag bepaalt dat de houder van een verhandelbaar vervoerdocument of elektronisch vervoerbestand, die geen afzender is en geen recht uitoefent uit hoofde van de vervoerovereenkomst, geen verplichtingen kan verkrijgen uitsluitend vanwege het feit dat hij houder is. Het huidige artikel 8:488 BW legt de houder van een cognossement echter de verplichting op om bepaalde kosten te vergoeden aan de vervoerder. Omdat het Verdrag de ruimte niet biedt om een dergelijke verplichting op te leggen aan de houder die geen afzender is en die geen recht uitoefent uit hoofde van de vervoerovereenkomst, moet artikel 8:488 BW worden beperkt tot de gevallen waarin de houder niet de afzender is, maar die wel een recht uitoefent uit hoofde van de vervoerovereenkomst. Zo kunnen beide artikelen naast elkaar bestaan.

Onderdeel CC

Artikel 8:491 BW bepaalt wanneer en hoe de verkoop verloopt van opgeslagen zaken. Het gaat hierbij om zaken die zijn opgeslagen omdat ze niet afgeleverd konden worden. De vervoerder heeft op grond van artikel 48, lid 2, van het Verdrag het recht om deze goederen voor rekening en risico van de rechthebbende te doen verkopen of vernietigen. Hoe deze verkoop moet geschieden, wordt op grond van artikel 48, lid 2, onder c, overgelaten aan de praktijk of de wet- of regelgeving van de plaats waar de goederen zich op dat tijdstip bevinden. Artikel 8:491 BW kan daarom worden gehandhaafd. De enige wijzigingen die benodigd zijn, zijn de aanpassing van de verwijzing naar artikel 8:490 BW in een verwijzing naar artikel 48 van het Verdrag, omdat artikel 8:490 BW komt te vervallen door dit wetsvoorstel (zie artikel I, onderdeel I). Daarnaast wordt de term «cognossement» aangepast aan de terminologie in het Verdrag.

Onderdeel DD

Artikel 8:496 BW geeft een regeling inzake de kosten van gerechtelijk onderzoek. Hoofdwetregel in lid 1 is dat de kosten van het gerechtelijk onderzoek moeten worden voldaan door de aanvrager, maar de rechter kan op grond van lid 2 de kosten ten laste van de wederpartij van de aanvrager brengen. Het Verdrag kent een dergelijke regeling niet. De bepaling kan daarom, behoudens een technische wijziging, gehandhaafd worden. De technische wijziging bestaat uit de wijziging van de verwijzing

naar artikel 8:388 BW in een verwijzing naar de artikelen 59 en 60 van het Verdrag. Artikel 8:388 BW komt te vervallen door dit wetsvoorstel (zie artikel I, onderdeel I).

Onderdeel EE

Artikel 8:510 BW verklaart een aantal bepalingen uit de afdeling inzake de overeenkomst van goederenvervoer over zee van toepassing op het vervoer van bagage. Dit wetsvoorstel laat een aantal van de bepalingen waarnaar wordt verwezen, namelijk de artikelen 378, 397, 388, lid 2, 490 en 493 van Boek 8 BW, vervallen. Het artikel wijzigt de verwijzing naar de te vervallen artikelen in een verwijzing naar de toepasselijke artikelen in het Verdrag. Een inhoudelijk wijziging is niet beoogd.

Onderdeel FF

Artikel 8:827 BW verleent een voorrecht aan zogenaamde bedrijfsvoordelingen. Dit artikel bevat een verwijzing naar artikel 8:461 BW, welk artikel door dit wetsvoorstel komt te vervallen. Om deze reden wordt de verwijzing aangepast in een verwijzing naar het Verdrag. Uit meerdere bepalingen in het Verdrag volgt namelijk wie er als vervoerder wordt aangemerkt. Zie ook de toelichting bij het schrappen van artikel 8:461 BW (zie artikel I, onderdeel I).

Onderdeel GG

Artikel 8:837 BW bepaalt wanneer bepaalde voorrechten tenietgaan. In lid 2 wordt verwezen naar de artikelen 490, 955 en 574 van Boek 8 BW inzake de opslag van zaken. De verwijzing naar artikel 8:490 BW wordt vervangen door een verwijzing naar artikel 48 van het Verdrag (zie artikel I, onderdeel I).

Onderdeel HH

Voor vervoer onder cognossement geldt op grond van artikel 8:1712 BW in beginsel een vervaltermijn van één jaar. Het Verdrag bevat in hoofdstuk 13 (de artikelen 62 tot en met 65) een eigen regeling inzake het instellen van rechtsvorderingen. Deze regeling komt niet geheel overeen met de regeling in het BW. Het Verdrag bevat bijvoorbeeld een termijn van twee jaar. Om deze reden is besloten in artikel 8:1712 BW te verwijzen naar het Verdrag. Daarnaast is in het voorgestelde artikel 8:1712 BW geregeld dat partijen een andere regeling inzake verjaring of verval overeen kunnen komen. Dit kan alleen als het Verdrag van regelend recht is. Partijen kunnen in dit geval in hun overeenkomst van goederenvervoer over zee bijvoorbeeld een eigen regeling opnemen of het Verdrag uitsluiten.

Artikel II

Dit artikel wijzigt artikel 10:162 BW. De eerste wijziging is de toevoeging van het «verhandelbaar vervoerdocument» en het «verhandelbaar elektronisch vervoerbestand» aan artikel 10:162 BW, zodat wordt aangesloten bij de terminologie die wordt gebruikt in het Verdrag. Het woord «cognossement» blijft staan, omdat in de regeling voor de binnenvaart de term «cognossement» wordt gehandhaafd en de bepaling tevens geldt voor de binnenvaart. Ten tweede wordt de bepaling aangepast aan de voorgestelde schrapping van artikel 8:461 BW. Artikel 10:162 BW sluit door deze wijziging aan bij de regeling in het Verdrag.

Artikel III

In artikel 8:481, lid 2, BW is de afgifte van het cognossement aan een derde geregeld in het geval er een geschil is gerezen over de afgifte (zie ook artikel I, onderdeel Y). De rechter zal dan op verzoek van de meest gereede partij een derde aanwijzen. Artikel 627 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (hierna: Rv) schrijft voor dat deze derde wordt benoemd door de voorzieningenrechter van de rechtbank van de plaats, waar het cognossement aan de vervoerder moet worden afgegeven. Om duidelijk te maken dat het om een derde gaat als bedoeld in artikel 8:481, lid 2, BW, wordt naar deze bepaling verwezen. Dit wetsvoorstel schrapt lid 1 van artikel 8:481 BW (zie artikel I, onderdeel Y), waardoor het tweede lid het enige lid wordt. Een verwijzing naar artikel 8:481 BW is daarom voldoende. Verder worden het «verhandelbaar vervoerdocument» en het «verhandelbaar elektronisch vervoerbestand» toegevoegd aan artikel 627 Rv. De terminologie in het artikel sluit zo aan bij het Verdrag. De term «cognossement» blijft wel gehandhaafd in artikel 627, omdat er in het artikel ook wordt verwezen naar het aanwijzen van een derde bij het goederenvervoer over binnenwateren.

Artikel IV

Artikel 329bis van het Wetboek van Strafrecht regelt dat de houder van een cognossement die opzettelijk over verschillende exemplaren daarvan onder bezwarende titel beschikt ten behoeve van verschillende verkrijgers, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of geldboete van de vijfde categorie. Omdat het Verdrag spreekt over «verhandelbaar vervoerdocument» en «verhandelbaar elektronisch vervoerbestand» worden deze termen toegevoegd aan artikel 329bis. Omdat artikel 329bis niet beperkt is tot het goederenvervoer over zee, wordt de term «cognossement» gehandhaafd.

Artikel V

Artikel V bevat het overgangsrecht. In dit artikel is bepaald dat de voorgestelde regeling alleen van toepassing is op overeenkomsten die zijn gesloten nadat dit wetsvoorstel tot wet is verheven en in werking is getreden. Deze bepaling sluit aan bij artikel 94, lid 3, van het Verdrag.

Artikel VI

Op grond van artikel VI treedt dit wetsvoorstel, nadat het tot wet is verheven, in werking op een tijdstip dat bij koninklijk besluit wordt bepaald. Door de inwerkingtreding bij koninklijk besluit te laten plaatsvinden, is er ruimte om te kiezen voor een gewenste inwerkingtredingsdatum. Het tijdstip van inwerkingtreding kan aldus worden afgestemd op de inwerkingtreding van het Verdrag en de ratificatie door de ons omringende landen en belangrijkste handelsstaten tot het Verdrag, zoals Duitsland, Frankrijk, China en de Verenigde Staten.

Artikel VII

Vanwege de lange naam van het Verdrag is gekozen voor een citeertitel. Er is gekozen voor de citeertitel «Uitvoeringswet Rotterdam Rules». Deze naam sluit aan bij de naam voor het Verdrag die wordt aanbevolen in de goedkeuringsstukken van het Verdrag.

De Minister voor Rechtsbescherming,
S. Dekker