

Vergaderjaar 2018–2019

34 992 (R2106)

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 20 mei 2019

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de fracties van de VVD en het CDA. Ik zal de vragen, mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, beantwoorden in de volgorde waarin zij zijn gesteld.

1. Nota van wijziging

Deze nota naar aanleiding van het verslag gaat vergezeld van een nota van wijziging die verband houdt met de intrekking van de Wet raadgevend referendum. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar deze nota van wijziging.

2. Uitvoering

De leden van de VVD-fractie hebben met waardering gelezen dat naar het oordeel van de regering de materiële bepalingen van het Verdrag een ieder verbindende bepalingen zijn in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, die aan rechtssubjecten rechtstreeks rechten toekennen of plichten opleggen. Deze leden vragen of de regering deze zin heeft opgenomen ter uitvoering van het tweede lid van artikel 2 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen. Het doel van de genoemde bepaling uit de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, die tot stand is gekomen dankzij een initiatiefwet van een VVD-Kamerlid, is dat de Staten-Generaal goed inzicht krijgt in welke bepalingen uit internationale verdragen naar het oordeel van de regering een ieder verbindend zijn in de zin van de Grondwet. Als dat duidelijk wordt uitgesproken, vergroot dat de democratische legitimiteit van de verdragen en worden rechters geholpen bij de interpretatie van het verdrag. Vanuit die achtergrond willen voornoemde leden graag aan de regering vragen of zij preciezer kunnen aangeven welke bepalingen uit het verdrag naar haar oordeel een ieder kunnen verbinden.

Ik heb ter uitvoering van het gestelde in artikel 2, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel aangegeven dat de materiële bepalingen van het verdrag naar haar oordeel kunnen worden aangemerkt als een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet. Ik heb daarmee te kennen willen geven dat alle bepalingen van het verdrag naar haar oordeel als zodanige bepalingen kunnen worden aangemerkt, met uitzondering van de formele bepalingen van het verdrag. De formele bepalingen hebben betrekking op het verdrag zelf. Bij deze formele bepalingen gaat het naast de slotbepalingen in hoofdstuk 18 om de bepalingen in respectievelijk de artikelen 74 en 78 (verbindendheid van respectievelijk de hoofdstukken 14 en 15) en de bepalingen in hoofdstuk 17 (verhouding tot andere verdragen en aangelegenheden waarop het verdrag niet van toepassing is). In de overige bepalingen van het verdrag – de materiële of inhoudelijke bepalingen – worden algemene regels geformuleerd die betrekking hebben op de rechtspositie van de natuurlijke personen en de rechtspersonen die betrokken zijn bij de door het verdrag genormeerde overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee. Naar mijn oordeel kunnen deze inhoudelijke bepalingen worden aangemerkt als een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, die binnen de Nederlandse rechtsorde aan andere rechtssubjecten dan de verdragsluitende partijen rechtstreeks rechten of bevoegdheden toekennen of plichten opleggen.

3. Inhoud van het Verdrag

De leden van de VVD-fractie vragen wat de laatste stand van zaken is wat betreft de ratificaties. Hebben na Kameroen op 11 oktober 2017 meerdere landen geratificeerd? Zo ja, welke?

Er zijn na de ratificatie van het verdrag door Kameroen op 11 oktober 2017 geen nieuwe ratificaties meer geweest. Naast Kameroen, hebben op dit moment de Republiek Congo, Spanje en Togo het verdrag geratificeerd. Voor de inwerkingtreding van het verdrag zijn ingevolge het eerste lid van artikel 94 van het verdrag ten minste twintig ratificaties nodig.

Ten aanzien van de ratificatie lezen de leden van de CDA-fractie dat de ons omringende landen ook stappen aan het zetten zijn om het verdrag te ratificeren. Kan de regering aangeven in welk stadium de ons omringende landen en grote handelspartners als de Verenigde Staten en China zitten ten aanzien van ratificatie? Deze leden constateren dat de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVN), het Verbond van Verzekeraars, FENEX, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en 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 (IVR) willen 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. Kan de regering uitleggen wat in dit opzicht de actuele stand van zaken is en welke beleidslijn de regering hanteert bij het wel/niet per koninklijk besluit in werking laten treden van de Nederlandse betrokkenheid bij dit Verdrag?

Over de status van ratificaties van de ons omringende landen en de Verenigde Staten en China is op dit moment nog geen duidelijkheid. Voor de ons omringende landen geldt dat zij, net als Nederland, wachten op hun grote handelspartners, zoals de Verenigde Staten. Om deze reden zal

ook de Nederlandse regering wachten met ratificeren, totdat het verdrag in werking is getreden en de ons omringende landen en onze grote handelspartners hebben geratificeerd of totdat het zeker is dat een groot aantal daarvan daartoe zal overgaan. Hierover wordt contact gehouden met de ons omringende landen. Voor Nederland is de keuze om tot ratificatie over te gaan onder meer afhankelijk van de gevolgen voor de concurrentiepositie van onze havens en de betrokken organisaties. De inwerkingtreding van de goedkeuringswet, de dag na publicatie van de wet in het Staatsblad, staat los van het deponeren van de akte van ratificatie bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties (conform artikel 88, vierde lid, van het verdrag).

De aan het woord zijnde leden stellen dat de huidige verdragen, de Hague Visby Rules en Hamburg Rules vooral de belangen van de vervoerders dienen. Is dit ook het uitgangspunt bij de Rotterdam Rules? Verder vragen deze leden of het Verdrag in internationaal verband bijdraagt aan een eerlijk speelveld.

Het voornaamste doel van het Verdrag is het moderniseren en uniformeren van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee, zoals de Hague Visby Rules en de Hamburg Rules. Het Verdrag houdt rekening met containervervoer en maakt het mogelijk voor partijen om gebruik te maken van een elektronisch vervoerbestand (een elektronisch document dat wordt gelijkgesteld met een papieren vervoerovereenkomst). Dit is niet alleen voor de vervoerder van belang, maar ook voor bijvoorbeeld de afzender. Verder leidt het Verdrag, door de uniformering, onder meer tot lagere vervoerskosten, omdat iedereen die partij is bij het Verdrag dezelfde regels toepast. De toepassing van dezelfde regels zorgt daarnaast ook voor een eerlijk speelveld in het zeevervoer, omdat de regels die van toepassing zijn op voorhand bekend zijn. Dit is voordelig voor de betrokken partijen en ook voor de Nederlandse havens. Het Verdrag dient dus niet alleen de belangen van de vervoerder, maar ook die van andere betrokken partijen.

De Minister voor Rechtsbescherming,
S. Dekker