

Gezamenlijke reactie van evofenedex, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en DBC op het wetsvoorstel elektronisch cognossement en elektronisch CT-document ten behoeve van de tweede internetconsultatie

Tot ons genoegen zien wij dat het Wetsvoorstel betreffende de invoering van het elektronisch cognossement en het elektronisch CT-document sterk is vereenvoudigd ten opzichte van het eerste Wetsvoorstel betreffende de invoering van het elektronisch vervoerbestand.

Het vernieuwde wetsvoorstel handhaaft wel de basisprincipes betreffende elektronische vervoerbestanden afkomstig uit de MLETR en de Rotterdam Rules (zie MvT par. 3.1).

Daarnaast regelt het wetsvoorstel nu ook het elektronisch CT-document welk document veelvuldig wordt gebruikt voor het multimodale containervervoer.

Wij willen nog enkele opmerkingen maken en vragen stellen over zowel het wetsvoorstel als de bijbehorende memorie van toelichting.

Art. 46 lid 1 Wetsvoorstel

Voor het deel van het vervoer over zee staat in de eerste zin van art. 46 lid 1 Wetsvoorstel dat het elektronisch CT-document als elektronisch cognossement wordt aangemerkt. Dat elektronisch cognossement wordt in de artikelen 400-402 Wetsvoorstel nauwkeurig geregeld.

In de tweede zin van art. 46 lid 1 Wetsvoorstel staat dat voor het deel van het vervoer over de binnenwateren het elektronisch CT-document als cognossement wordt aangemerkt.

Met andere woorden, in dat geval wordt het elektronisch CT-document als het papieren binnenvaartcognossement aangemerkt. Wij vragen ons af of dat zomaar kan nu voor de binnenvaart het elektronisch cognossement niet is geregeld.

Betekent dat dan ook dat voor het binnenvaarttraject van het multimodale vervoer bijvoorbeeld art. 8:940 BW (uitsluitend de recht- en regelmatig cognossementhouder kan aflevering van de goederen en vervangende schadevergoeding vorderen) van toepassing is? En is dan bij internationaal vervoer over de binnenwateren art. 13 CMNI (slechts aflevering van de goederen tegen overhandiging van het eerste overlegde originele exemplaar van het cognossement) van toepassing op het elektronisch CT-document?

En tenslotte, is dan ook art. 10:162 BW van toepassing op het elektronisch CT-document voor zover het betreft het deel van het vervoer over de binnenwateren?

Art. 8:400 lid 2 BW

In het tweede Lid van art. 8:400 Wetsvoorstel wordt bepaald dat het elektronisch cognossement een elektronisch bestand is dat dezelfde gegevens bevat die op grond van afdeling 8.5.2 zijn vereist voor een papieren cognossement.

In art. 8:412 BW staat dat het papieren cognossement wordt gedateerd. Dat betekent dus ook dat in een elektronisch cognossement de datum van afgifte moet worden vermeld. Wordt een elektronisch cognossement omgewisseld voor een papieren cognossement dan wordt diezelfde datum van afgifte in het papieren cognossement vermeld en omgekeerd geldt dat ook.

Gelet op het belang van de vermelding van die datum van afgifte in het elektronische dan wel papieren cognossement zouden wij graag zien dat dat wordt toegelicht in de memorie van toelichting.

Onderdeel D - art. 8:377 BW

Met instemming zien wij dat aan art. 8:377 BW wordt toegevoegd dat onder 'vervoerovereenkomst onder cognossement' nu ook wordt verstaan de 'vervoerovereenkomst neergelegd in een elektronisch cognossement'.

Dat betekent dat, mits Nederlands recht van toepassing is verklaard op de vervoerovereenkomst neergelegd in een elektronisch cognossement, het aansprakelijkheidsregime van de Hague-Visby Rules, zoals geregeld in de artikelen 8:381 tot en met 8:383 en art. 8:423 BW, van toepassing is op een elektronisch cognossement (zie ook MvT bij art. 8:377 BW).

Het is echter onzeker of de Hague-Visby Rules op grond van art. 8:371 BW rechtstreeks van toepassing zijn op een elektronisch cognossement omdat het Brusselse Cognossementsverdrag, dat oorspronkelijk stamt uit 1924, alleen papieren cognossementen kent en geen elektronische cognossementen (zie ook MvT par. 3.2 HVR).

Dit neemt niet weg dat partijen bij een vervoerovereenkomst neergelegd in een elektronisch cognossement dat verdrag, de Hague-Visby Rules, als conflictrechtelijke rechtskeuze in het elektronisch cognossement van toepassing kunnen verklaren.

Wij zouden graag zien dat dat in de memorie van toelichting aan deze ipr-kwestie nog nader aandacht wordt besteed.

Boek 10 BW

In par. 3.5 MvT en ook bij artikel II (Boek 10 BW) van de MvT staat dat art. 10:162 BW bepaalt welk recht van toepassing is op cognossementen (par.3.5) en wijst art. 10:162 BW het toepasselijk recht aan bij vervoer van zaken onder cognossement (artikel II Boek 10 BW).

Dit lijkt ons te ruim geformuleerd.

Art. 10:162 BW wijst het toepasselijk recht aan met betrekking tot de actieve en passieve legitimatie bij vervoer onder cognossement, namelijk het recht van de loshaven "(...) ongeacht een door de partijen bij de vervoerovereenkomst gedane rechtskeuze".

Deze ipr-regel wordt nu ook van toepassing verklaard op een elektronisch cognossement. Dat betekent dat bijvoorbeeld bij vervoer onder elektronisch cognossement van Singapore naar Rotterdam, waarbij in het elektronisch cognossement een rechtskeuze voor Engels recht is gedaan, de vraag wie recht- en regelmatig houder is van het elektronisch cognossement toch het Nederlandse recht van toepassing is. En dan gaat het met name om art. 8:441 BW dat bepaalt dat uitsluitend de recht- en regelmatig houder van het elektronisch cognossement jegens de vervoerder onder elektronisch cognossement het recht op aflevering van de goederen en eventueel vervangende schadevergoeding heeft.

Hetzelfde geldt voor de passieve legitimatie voor de vraag wie als vervoerder onder elektronisch cognossement kan worden aangemerkt. In het gegeven voorbeeld wordt dat Nederlands recht (art. 8:461-462 BW).

Wij zouden graag zien dat dit nader wordt toegelicht in de memorie van toelichting. Met name de eerste zin van par. 3.5 MvT en voetnoot 18 lijken niet consistent of in ieder geval niet duidelijk.

Een andere ipr-kwestie

Een andere ipr-kwestie is de vraag naar welk recht moet worden beoordeeld dat een elektronisch cognossement functioneel equivalent is aan een papieren cognossement. Wij denken dat dat het recht is dat toepasselijk is op de vervoerovereenkomst onder elektronisch cognossement.

Dus als Engels recht van toepassing is op het elektronisch cognossement, zal dat elektronisch cognossement juridisch erkend worden als een papieren cognossement, nu de Engelse wet het elektronische cognossement heeft geregeld in de Electronic Trade Documents Act 2023 (zie voetnoot 13 in de MvT). Wordt echter Japans recht van toepassing verklaard dan zal naar Japans recht moeten worden bepaald of het elektronisch cognossement functioneel equivalent is aan het papieren cognossement. Wij zouden graag zien dat dit nader wordt toegelicht in de memorie van toelichting.

Maar dit alles neemt niet weg dat op grond van art. 10:162 Wetsvoorstel Nederlands recht wordt toegepast op de actieve en passieve legitimatie indien de overeengekomen loshaven in Nederland is gelegen "(...) ongeacht een door de partijen bij de vervoerovereenkomst gedane rechtskeuze". Dus ook indien bijvoorbeeld het gekozen Japanse recht het elektronisch cognossement niet als functioneel equivalent aan het papieren cognossement zou erkennen, dan nog wordt bij vervoer onder elektronisch cognossement naar een Nederlandse loshaven de belangrijke vraag van actieve legitimatie (het uitsluitende recht op aflevering) en de passieve legitimatie beoordeeld naar Nederlands recht ongeacht die door de partijen bij de vervoerovereenkomst gedane rechtskeuze. Met betrekking tot die actieve en passieve legitimatie is daarmee ook voldaan aan art. 19 lid 1 MLETR.¹

Ook hier zouden wij graag zien dat een en ander nader wordt toegelicht in de memorie van toelichting.

¹ Art. 19 lid 1 MLETR luidt: "An electronic transferable record shall not be denied legal effect, validity or enforceability on the sole ground that it was issued or used abroad."