



DATUM 31 januari 2024

BETREFT **Consultatie Wetsvoorstel elektronisch cognossement**

Gezamenlijke reactie TLN/Fenex en de Digital Container Shipping Association (DCSA) op het Wetsvoorstel elektronisch cognossement

TLN/Fenex en DCSA verwelkomen het Wetsvoorstel betreffende de invoering van het elektronisch cognossement en de mogelijkheid om op het aangepaste wetsvoorstel te reageren. Wij juichen de wijzigingen ten aanzien van het eerder geconsulteerde conceptwetsvoorstel toe doordat er meer aansluiting wordt gezocht bij de MLETR en er ook een overeenkomende regeling voor het CT-document wordt getroffen. Wij hopen dat de voorgestelde regelingen zo snel mogelijk in de wet verankerd kunnen gaan worden om de praktijk de gewenste zekerheid te bieden.

Wij willen nog een enkele opmerking bij het wetsvoorstel maken en er reesteren nog een aantal onduidelijkheden die wij graag opgehelderd zouden zien worden.

Functioneel-equivalent

Zoals onder punt 2.2 van de memorie van toelichting ook staat aangegeven vormen technologische neutraliteit en functionele equivalentie twee belangrijke speerpunten van een regeling ten aanzien van het elektronisch cognossement.

Wat dat laatste betreft biedt de memorie van toelichting niet voldoende duidelijkheid of de functionele equivalentie voldoende wordt gewaarborgd. In onderdeel 3.4 op pagina 7 van de memorie van toelichting staat aangegeven dat er goederenrechtelijke verschillen tussen het papieren document en het elektronische bestand bestaan, maar dat de rechtsgevolgen niet noemenswaardig uiteen hoeven te lopen. Hierbij wordt verwezen naar de regeling van het derdenbeding (artikel 6:253-254 BW) en het vierde lid van het voorgestelde artikel 8:400 BW.

Vanwege de bewoording 'geen noemenswaardige gevolgen' wordt marktpartijen geen garantie geboden dat het elektronische equivalent altijd als waardepapier zal functioneren en dat er op dat vlak geen – al dan niet noemenswaardige - gevolgen zullen zijn. Wij zouden daarom graag nader toegelicht zien wat mogelijke gevolgen kunnen zijn. Een nadere toelichting is van belang omdat alleen met voldoende duidelijkheid, voorspelbaarheid en zekerheid digitalisering een vlucht zal kunnen nemen.

Verder wordt onder punt 3.4 van de memorie van toelichting opgemerkt dat in verbintenrechtelijk opzicht de gevolgen bij een papieren document of een elektronisch bestand grotendeels gelijk zijn. Ook hier is een nadere toelichting gewenst, aangezien niet duidelijk is in welke gevallen de gevolgen niet gelijk zijn.

Uiteindelijk gaat het om het inpassen van het elektronisch cognossement in het Nederlands recht zodat het dezelfde functies kan vervullen als het papieren cognossement.

IPR

In punt 3.5 van de memorie van toelichting over boek 10 BW staat dat het elektronisch cognossement kan worden gebruikt als het Nederlands recht van toepassing. In voetnoot 18 staat vervolgens dat het hierbij niet uitmaakt of er sprake is van een Nederlands elektronisch cognossement of CT-document. Wordt hiermee bedoeld dat het elektronisch cognossement ook gebruikt kan worden als de vervoerovereenkomst - waar het cognossement bewijs van is - wordt beheerst door het recht van een ander land maar waarbij bepaalde vragen volgens het IPR naar Nederlands recht dienen te worden beantwoord?

In punt 3.5 van de memorie van toelichting wordt verder overwogen dat artikel 10:162 BW bepaalt welk recht van toepassing is op cognossementen. Art 10:162 BW bepaalt echter niet welk recht van toepassing is op de vervoerovereenkomst. Artikel 10:162 BW wijst alleen het toepasselijk recht aan met betrekking tot bepaalde vragen, namelijk de vraag wie actief en passief gelegitimeerd zijn onder het cognossement. In het wetsvoorstel is een wijziging van artikel 10:162 BW opgenomen zodat het ook van toepassing is op elektronische cognossementen. Wij gaan ervan uit dat enkel de reikwijdte van het artikel wordt vergroot om elektronische cognossement te betrekken, maar dat de werking van artikel 10:162 BW niet verruimd wordt. Dat betekent dat artikel 10:162 BW onverkort enkel blijft gelden voor het bepalen van de actieve en passieve legitimatie bij vervoer onder (e-)cognossement. Graag vernemen wij of wij dit zo goed zien.

Samenloopbepaling Rotterdam Rules

Wij vinden het positief dat er meer aansluiting bij de MLETR wordt gezocht. Het wetsvoorstel bevat echter een samenloopbepaling op basis waarvan de artikelen die het elektronisch cognossement en elektronisch CT-document regelen komen te vervallen op het moment dat de Uitvoeringswet Rotterdam Rules in werking treedt. De Rotterdam Rules zijn niet volledig op het gebied van het gebruik van elektronische cognossementen en daarom zou de wet zoals nu wordt geconsulteerd kunnen blijven gelden in aanvulling op de Uitvoeringswet Rotterdam Rules. Te zijner tijd kunnen bepalingen die overlappen/strijdig zijn worden aangepast. Het is voor de praktijk van belang dat de oplossing die nu wordt geboden voldoende zekerheid geeft dat dit is hoe een en ander ingepast gaat worden en dat dit niet op een later moment op een geheel andere wijze zal plaatsvinden waarbij ook nog het risico bestaat dat er lacunes ontstaan. Al helemaal omdat niet duidelijk is of en wanneer de Rotterdam Rules in werking gaan treden. Bovendien, ook met de eventuele inwerkingtreding van de Rotterdam Rules blijft deze wet noodzakelijk omdat er sprake kan zijn van het gebruik van elektronische cognossementen onder andere verdragen en/of regelgeving.

Over TLN – Transport en Logistiek Nederland

TLN is een ondernemersorganisatie voor in Nederland gevestigde bedrijven in de sector logistiek en transport. TLN ondersteunt en verbindt ondernemers in de transport- en logistieke sector. TLN staat onder andere voor optimalisatie van goederenstromen en logistieke ketens en gaat voor een sterke, duurzame economie, nu en in de toekomst.

Over FENEX – Federatie Nederlandse Expediteurs

FENEX is een vereniging die als deelmarkt binnen TLN de belangen behartigt voor de expediteurs/logistiek dienstverleners. Een expediteur is een dienstverlener die logistieke activiteiten organiseert voor derden. FENEX schept een klimaat waarin leden en hun medewerkers hun werkzaamheden deskundig, doelmatig en onder de meest gunstige omstandigheden kunnen verrichten.

Over DCSA – Digital Container Shipping Association

DCSA is een neutrale, non-profit organisatie die in 2019 is opgericht door de grootste containerrederijen die samen meer dan 70% van het wereldwijde containervervoer vertegenwoordigen. Het doel van DCSA is om klantbeleving, efficiëntie en duurzaamheid in het containervervoer te verbeteren doormiddel van digitalisering. Een van de speerpunten van DCSA is het bereiken van [100% gebruik van het elektronisch cognossement \(electronic Bill of Lading/eBL\)](#) in 2030.