

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Bij het internationale vervoer van goederen over zee wordt, net als op tal van andere terreinen, in de praktijk steeds meer gebruik gemaakt van elektronische bestanden in plaats van papieren stukken. Het is belangrijk dat alle betrokkenen erop kunnen vertrouwen dat deze elektronische stukken dezelfde waarde en betekenis hebben als het papieren equivalent daarvan. Dit wetsvoorstel bevat daarom een regeling voor elektronische vrachtbrieven en cognossementen. Een cognossement is een (al dan niet verhandelbaar) waardepapier dat wordt afgegeven door de vervoerder. De vervoerder verklaart daarin dat hij bepaalde goederen in ontvangst heeft genomen, dat hij die zal vervoeren naar een bepaalde plaats en daar zal afleveren aan een aangewezen persoon, en onder welke voorwaarden het vervoer plaatsvindt. Het cognossement geeft degene die het document in handen heeft het recht aflevering van de zaken van de vervoerder te vorderen. Een vrachtbrief is geen waardepapier; wel wordt in het document de vervoerovereenkomst vastgelegd en aangegeven wie de ontvanger is van de lading. De opkomst van het elektronisch cognossement en de elektronische vrachtbrief ondersteunt een papierloze internationale handel. Dit wetsvoorstel, aangeboden mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, beoogt hieraan bij te dragen door een regeling te geven voor het elektronisch vervoerbestand in het Burgerlijk Wetboek. Onder het elektronisch vervoerbestand wordt zowel de elektronische vrachtbrief als het elektronisch cognossement verstaan.

2. Hoofdpijnen van het voorstel

2.1 Algemene ontwikkelingen t.a.v. elektronische cognossementen

De laatste decennia zijn er verschillende initiatieven vanuit de praktijk geweest om te komen tot een elektronisch vervoerbestand. Voorbeelden daarvan zijn Bolero¹ en essDOCS.² Bij deze initiatieven werd aanvankelijk veelal gebruik gemaakt van een *Trusted Third Party* (TTP), een neutrale en onafhankelijke derde die het proces van data-uitwisseling hielp faciliteren. Inmiddels zijn er ook initiatieven opgekomen die voortbouwen op technologische ontwikkelingen. Met behulp van bijvoorbeeld blockchain is het technisch mogelijk om steeds één persoon als houder van het elektronisch cognossement aan te wijzen, zonder dat daarvoor de tussenkomst van een neutrale derde nodig is. Bij blockchain vervangt technologie dus de functie van de *Trusted Third Party*. Een voorbeeld van een elektronisch cognossement dat gebruik maakt van blockchain is de TradeLens eBL.³

Deze ontwikkelingen hebben geleid tot het maken van nieuwe internationale regelgeving omtrent elektronische cognossementen. Door het Comité Maritime International (CMI) zijn in 1990 de

¹ Zie <https://www.bolero.net>.

² Zie <https://www.essdocs.com>.

³ Zie <https://www.tradelens.com/marketplace/tradelens-ubl>.

Rules for Electronic Bills of Lading⁴ aangenomen en door de United Nations Commission on International Trade Law (hierna: UNCITRAL) is in 2017 een Model Law on Electronic Transferable Records⁵ vastgesteld die ook relevant is voor elektronische cognossementen.

Daarnaast is op 11 december 2008 het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (hierna: Rotterdam Rules)⁶ tot stand gekomen. De Rotterdam Rules moderniseren en uniformeren de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee. De modernisering ziet o.a. op de mogelijkheid om gebruik te maken van een elektronisch vervoerbestand. De Rotterdam Rules treden in werking een jaar nadat het door 20 landen is geratificeerd. Thans is dit nog niet het geval. Voor Nederland is de Goedkeuringswet Rotterdam Rules⁷ in werking getreden. De inwerkingtreding van de Uitvoeringswet Rotterdam Rules⁸ zal worden afgestemd op de ratificatie door de ons omringende landen en belangrijkste handelsstaten van de Rotterdam Rules. Op dit moment hebben slechts vijf landen de Rotterdam Rules geratificeerd.

2.2 Aansluiting bij de Rotterdam Rules

Omdat de Rotterdam Rules en de daarbij horende uitvoeringswet niet in werking zijn getreden, heeft Nederland nog geen regeling voor een elektronisch vervoerbestand. In de praktijk bestaat er wel behoefte aan een dergelijke regeling. Dit wetsvoorstel kan dus worden gezien als een noodverband, dat geldt zolang de Rotterdam Rules nog niet in werking zijn getreden. Als de Rotterdam Rules voor Nederland in werking treden, zullen de regels in dit voorstel worden vervangen door de regels in de Rotterdam Rules (zie ook de artikelsgewijze toelichting bij artikel III). Inhoudelijk is er daarom voor gekozen om dit wetsvoorstel aan te laten sluiten bij de regeling van het elektronisch vervoersbestand in de Rotterdam Rules.

Het voorstel moet de praktijk met name een antwoord geven op de vraag of en onder welke omstandigheden het elektronisch cognossement kan worden aangemerkt als een internationaal aanvaard en functioneel equivalent van het 'gewone' papieren cognossement. Een elektronisch cognossement kan immers niet feitelijk worden afgegeven door de vervoerder aan de afzender en vervolgens in een handelsketen worden doorgegeven aan de verschillende houders. Daarnaast doet zich naar Nederlands recht het probleem voor op welke wijze een elektronisch cognossement kan worden geleverd of verpand. Deze goederenrechtelijke problemen komen in de paragraaf 3.1 aan de orde.

⁴ Zie <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading/>

⁵ Zie https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook_e.pdf.

⁶ Trb. 2011, 222 en 2013, 42.

⁷ Rijkswet van 10 juli 2019 tot goedkeuring van het op 11 december 2008 te New York tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Trb. 2011, 222 en Trb. 2013, 42), Stb. 2019, 290.

⁸ Wet van 3 juli 2019 tot 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), Stb. 2019, 289.

Het wetsvoorstel voegt een nieuwe afdeling (afdeling 2A) toe aan Titel 5 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) om het elektronisch vervoerbestand te regelen in het Nederlandse recht. De voorgestelde regeling in Boek 8 BW streeft twee doelen na. In de eerste plaats is bedoeld te waarborgen dat het elektronisch vervoerbestand functioneel equivalent is aan het daarmee corresponderende papieren document. In de tweede plaats is gekozen voor een regeling die technologieneutraal is. Dat betekent dat een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand waarbij gebruik wordt gemaakt van een *Trusted Third Party* of andere technologie (zoals blockchain), mogelijk is. Als gevolg van deze technologieneutrale benadering kunnen ook toekomstige technologieën onder de regeling vallen.

2.3 Inhoud van de voorgestelde regeling

In het voorstel zijn de artikelen uit de Rotterdam Rules die betrekking hebben op het elektronisch vervoerbestand één-op-één opgenomen in een nieuwe afdeling in Boek 8 BW. Dit zorgt voor een integrale en daarmee duidelijke regeling. In de nieuwe afdeling zijn, naast artikel 1 Rotterdam Rules (waarin de definities zijn opgenomen), de artikelen 8-10 van de Rotterdam Rules die betrekking hebben op elektronische vervoerbestanden overgenomen en de artikelen die hierop voortbouwen. Denk hierbij onder meer aan artikel 38 over de elektronische handtekening, de artikelen 45 en 47 over de aflevering van de zaken, artikel 50 over de zeggenschap en artikel 57 over de overdracht van rechten uit een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Het voorgaande betekent dat de regeling omtrent het elektronisch vervoerbestand er op hoofdlijnen als volgt komt uit te zien. Een elektronisch vervoerbestand wordt afgegeven indien de vervoerder en de afzender (dat is de contractuele wederpartij van de vervoerder; dus de partij waarmee de vervoerder de vervoerovereenkomst afsluit) hiermee instemmen. Partijen kunnen kiezen voor een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand of een niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand. Het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand kan worden gezien als een elektronisch cognossement aan order of to order. Een niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand valt gelijk te stellen met een elektronisch cognossement op naam of een elektronische vrachtbrief. De vervoerder dient het elektronisch vervoerbestand te voorzien van een elektronische handtekening.

De voorgestelde bepalingen hebben voor een belangrijk gedeelte betrekking op het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand. Ten aanzien van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is vereist dat in de praktijk een aantal procedures (zoals bepaalde systemen) wordt ontwikkeld dat het gebruik van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand nader invult. Het gaat dan onder meer om een methode voor het afgeven en overdragen van het elektronisch vervoerbestand aan een houder. Omdat de regeling technologieneutraal is opgezet, wordt het aan de praktijk overgelaten hier nader invulling aan te geven.

Indien de vervoerder, de afzender en de opvolgende houders van het elektronisch vervoerbestand in overeenstemming met de bepalingen uit de voorgestelde nieuwe afdeling 2A van Titel 5 van Boek 8 BW handelen, heeft de afgifte, houderschap of overdracht van het elektronisch

vervoerbekend dezelfde werking als de afgifte, houderschap of overdracht van een (papieren) cognossement. Naast het elektronisch vervoerbekend blijft overigens het papieren cognossement als alternatief bestaan. Het is aan partijen om te kiezen voor de papieren - of de elektronische variant. In de nieuwe afdeling 2A zijn verder enkele specifieke regels opgenomen die betrekking hebben op de houder van het elektronisch vervoerbekend. De houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbekend is in de praktijk veelal ook de partij met zeggenschap. Als zodanig heeft hij zeggenschap over de vervoerde zaken en kan hij bijvoorbeeld met de vervoerder een wijziging van de vervoerovereenkomst overeenkomen. Daarnaast kan de houder van het elektronisch vervoerbekend zijn rechten overdragen aan een volgende houder, waardoor deze aflevering van de zaken in de loshaven verlangen van de vervoerder.

De nieuwe regeling in afdeling 8.5.2A richt zich op het goederenvervoer over zee na afgifte van een elektronisch vervoerbekend; in de daaraan voorafgaande afdeling 8.5.2 wordt het goederenvervoer over zee in het algemeen geregeld. De nieuwe afdeling 8.5.2A is daarmee beperkter dan de regeling in afdeling 8.5.2. Voor zover in afdeling 8.5.2A niet wordt afgeweken van de algemene regels uit afdeling 8.5.2, gelden deze laatste regels ook in het geval een elektronisch vervoerbekend is afgegeven. Tegelijkertijd moet worden bedacht dat de regeling in de nieuwe afdeling 8.5.2A op een enkel punt ruimer is dan de regeling van het goederenvervoer over zee in afdeling 8.5.2. De nieuwe afdeling 8.5.2A is namelijk niet alleen van toepassing in gevallen waarin goederenvervoer over zee plaatsvindt, maar ook in gevallen waarin sprake is van zeevervoer en vervoer dat in aanvulling op dat zeevervoer plaatsvindt, bijvoorbeeld over binnenwateren, weg of spoor. In deze gevallen is dus sprake van gecombineerd vervoer. In zoverre kan het elektronisch vervoerbekend een alternatief vormen voor het (papieren) CT-document⁹ uit afdeling 8.2.2 (artikel 8:44 BW).

3. De verhouding met andere regelgeving

3.1 Nationaal recht

Een elektronisch vervoerbekend kan niet worden aangemerkt als een waardepapier of roerende zaak. Er bestaan daarmee goederenrechtelijke verschillen tussen (de overdracht, levering, verpanding en houderschap van) het papieren cognossement en het elektronisch vervoerbekend. In de praktijk zullen de rechtsgevolgen echter niet noemenswaardig uiteen hoeven te lopen om de volgende vier redenen.

In de eerste plaats is het technisch mogelijk dat slechts één persoon op het verhandelbaar elektronisch vervoerbekend wordt aangewezen als 'houder' van het elektronisch vervoerbekend. Deze 'houder' heeft daarmee het uitsluitende recht op aflevering van de zaken van de vervoerder, op dezelfde wijze als dat in artikel 8:441 BW wordt geregeld voor het (papieren) cognossement (vergelijk artikel 497g). Deze persoon heeft tevens recht op vervangende schadevergoeding indien

⁹ CT staat voor *combined transport* of gecombineerd vervoer. Afdeling 8.2.2 bevat een regeling van de overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer.

de vervoerder de zaken niet aflevert overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen (zie artikel 497m, lid 2).

In de tweede plaats kan de 'houder' van het elektronisch vervoerbestand (die tevens de koper is van de lading) de zaken die bij de vervoerder liggen in eigendom hebben of daar een vuistpandrecht op vestigen.¹⁰ De afgifte van een elektronisch vervoerbestand staat dus niet in de weg aan het verkrijgen van de eigendom van de zaken of het hierop vestigen van een pandrecht.¹¹ De afgifte van een elektronisch vervoerbestand staat dus niet in de weg aan het verkrijgen van de eigendom van de zaken of het hierop vestigen van een pandrecht. De vervoerder houdt in dat geval de zaken voor de eigenaar of pandhouder.

In de derde plaats kan de vervoerder de vervoerovereenkomst opnemen in het elektronisch vervoerbestand.¹² De vervoerder kan deze bepalingen vervolgens tegenwerpen aan degene die aflevering van de zaken van de vervoerder eist, indien diegene partij is geworden bij de vervoerovereenkomst.¹³ De vervreemder van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand kan daarnaast in de contractuele relatie met de verkrijger regelen onder welke titel de verkrijger het elektronisch vervoerbestand krijgt.

In de vierde plaats is een oplossing bereikt voor de vertrouwensbescherming die aan een waardepapier ten grondslag ligt. Een derde te goeder trouw die houder van een waardepapier wordt, mag namelijk afgaan op de inhoud van het papier (artikel 6:146 BW). Dat betekent dat de vervoerder niet aan een derde-houder van het cognossement zijn persoonlijke verweermiddelen mag tegenwerpen die hij kan uitoefenen jegens zijn contractuele wederpartij, de afzender, tenzij dat uit het cognossement zelf blijkt (vergelijk artikel 8:414 BW). Voor het verhandelbare elektronisch vervoerbestand is daarvoor een regeling te vinden in artikel 497l. De derde-houder mag op grond van dit artikel alleen met die verplichtingen worden geconfronteerd die zijn opgenomen in of kunnen worden afgeleid uit het verhandelbare elektronische vervoerbestand.

3.2 Internationaal privaatrecht

Het elektronisch vervoerbestand kan worden gebruikt in het (internationale) goederenvervoer over zee indien Nederlands recht van toepassing is. Of dit zo is, wordt bepaald door de regels van internationaal privaatrecht. Daarbij moet worden bedacht dat het elektronisch vervoerbestand geen waardepapier (en dus ook geen order- of toonderpapier) is en dat het recht op aflevering ook niet wordt belichaamd in het elektronisch vervoerbestand. Bij de Nederlandse regels van internationaal privaatrecht die hierop betrekking hebben (artikel 10:134-136 BW) kan derhalve niet worden aangesloten. Dat geldt ook voor de internationaal privaatrechtelijke regels die zien op

¹⁰ Eigendom is een recht dat een persoon op een (roerende) zaak heeft (art. 5:1 BW), terwijl vuistpandrecht ook op zaken betrekking heeft (art. 3:236 BW).

¹¹ Het bezit of de macht over de vervoerde zaken kan worden verkregen door middel van een tweezijdige verklaring en erkenning of mededeling van de overdracht (zie artikel 3:115, onderdeel c, BW). Dit wordt ook wel de 'traditio longa manu' genoemd.

¹² Waaronder eventuele *merchant clauses*.

¹³ De toetreding tot de vervoerovereenkomst kan worden verklaard met een derdenbeding (vergelijk het voorgestelde artikel 497j). Het derdenbeding is geregeld in artikel 6:253 e.v. BW.

het cognossement (artikel 10:162 BW). Het elektronisch vervoerbestand is immers geen cognossement.

Wel kan worden aangesloten bij het recht dat op de vervoerovereenkomst betrekking heeft. De afzender en de vervoerder dienen het immers eens te zijn met de afgifte en het gebruik van het elektronisch vervoerbestand. Van belang is daarvoor de Rome I-verordening¹⁴ die de mogelijkheid van een rechtskeuze vooropstelt (vergelijk artikel 10:155 BW en artikel 3 Rome I-verordening). Dit betekent dat Nederlands recht van toepassing is indien de vervoerder en de afzender hiervoor een rechtskeuze hebben gemaakt. Bij gebreke van een rechtskeuze bepaalt Rome I dat de overeenkomst wordt beheerst door het recht van het land waar de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van ontvangst of de plaats van aflevering of de gewone verblijfplaats van de verzender ook in dat land is gelegen. Indien niet aan deze voorwaarden is voldaan, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar de plaats van aflevering, als door de partijen overeengekomen, is gelegen (artikel 5 Rome I-verordening).

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat met betrekking tot het toepasselijke recht op eventuele (zekerheids)rechten op de lading, zoals het eigendomsrecht of een pandrecht op de zaken, in beginsel moet worden gekeken naar het recht van de land waar de zaak zich bevindt (*lex rei sitae*, artikel 10:127 BW). Op dezelfde manier wordt de verkrijging van een zekerheidsrecht op de lading, zoals een pandrecht, beheerst door het recht van het land waar de zaak zich op dat moment bevindt. Dit pandrecht blijft op de zaak rusten als de zaak nadien verder wordt vervoerd naar een ander land (*conflict mobile*, artikel 10:130 BW). Indien de zaken over zee worden vervoerd en gedurende het zeevervoer een pandrecht op de zaken wordt gevestigd, geldt het recht van het land van bestemming (artikel 10:133 BW).

4. Gevolgen

4.1 Uitvoering, toezicht en handhaving

De regeling in afdeling 8.5.2A is relevant voor de betrokkenen bij het zeevervoer, waaronder de vervoerder en diens contractuele wederpartij, de afzender. Zij kunnen beslissen dat een elektronisch vervoerbestand wordt afgegeven.

Een afzender is in de regel de verkoper, de koper of een expediteur. Daarnaast kunnen er andere betrokkenen zijn bij het transport van zaken na afgifte van een elektronisch vervoerbestand. Het gaat dan vooral om die personen die als 'houders' van het elektronisch vervoerbestand worden aangemerkt. Er kan namelijk sprake zijn van een keten van verkopers en kopers die het elektronisch vervoerbestand achtereenvolgens ontvangt. Naast verkopers en kopers zijn in de praktijk vaak banken betrokken. De regeling van het elektronisch vervoerbestand is daarom ook voor hen van belang. Zij dienen onder omstandigheden te beslissen of (mede) op basis van een elektronisch vervoerbestand wordt betaald aan de verkoper.

¹⁴ Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I).

De voorgestelde regeling geeft een kader voor het gebruik van elektronische vervoerbestanden. Het wordt aan de praktijk overgelaten om procedures te ontwikkelen op basis waarvan een elektronisch vervoerbestand kan worden afgegeven en overgedragen en hoe ervoor wordt gezorgd dat een elektronisch vervoerbestand zijn integriteit behoudt (artikel 497c).

4.2 Financiële gevolgen

De regeling heeft geen financiële gevolgen. Er bestaat immers geen verplichting tot het gebruik van een elektronisch vervoerbestand. Het is aan partijen of zij van de regeling gebruik maken of niet. Er kan derhalve ook worden vervoerd onder cognossement of met gebruik van een vrachtbrief. In dit geval zal het wetsvoorstel niet leiden tot extra administratieve lasten voor bedrijven.

Indien partijen ervoor kiezen om gebruik te maken van een elektronisch vervoerbestand zal dit in de praktijk wel leiden tot kosten. Er zijn kosten gemoeid met de ontwikkeling van een elektronisch vervoerbestand, zoals voor het systeem dat hiervoor wordt gebruikt. Deze kosten zullen nadien door de ontwikkelaar worden doorberekend aan de partijen die vervolgens gebruik maken van een dergelijk elektronisch vervoerbestand. Hier staat echter weer tegenover dat er door het elektronische vervoerbestand geen kosten meer zijn voor het gebruik van een papieren cognossement. Een papieren cognossement brengt ook kosten met zich, doordat het fysiek moet worden doorgegeven in de handelsketen. Deze kosten worden door de regeling bespaard.

5. Advies en (internet)consultatie

PM

6. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Artikel II van het wetsvoorstel regelt dat de wet alleen geldt voor elektronische vervoerbestanden die zijn afgegeven na inwerkingtreding van de wet. Hier is voor gekozen, zodat de regels die gelden voor het elektronisch vervoerbestand niet tijdens het gebruik ervan veranderen. Voor de partijen die al gebruik maken van een elektronisch vervoerbestand zou toepassing van de wet kunnen leiden tot ongewenste gevolgen, waar zij niet op hebben kunnen anticiperen. Daarom is er gekozen voor eerbiedigende werking. Verder bevat de wet een samenloopbepaling waarin de verhouding tot de Rotterdam Rules nader is bepaald (zie artikel III). De afdeling 8.5.2A – waarin het elektronisch vervoerbestand is geregeld – komt te vervallen indien de Uitvoeringswet Rotterdam Rules in werking treedt. Voor het geval de Rotterdam Rules tijdens dit wetgevingstraject in werking zouden treden, kan worden gekozen voor het intrekken van dit wetsvoorstel. In het wetsvoorstel is ten slotte bepaald dat de wet in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip (zie artikel IV).

II. ARTIKELSGEWIJS

ARTIKEL I (afdeling 8.5.2A)

Dit onderdeel voegt een nieuwe afdeling met dertien nieuwe artikelen in na artikel 8:496 BW.

Artikel 497a

Het voorgestelde artikel 497a geeft enkele definities. Deze definities sluiten grotendeels aan bij artikel 1 Rotterdam Rules.

In onderdeel a wordt een definitie gegeven van de vervoerovereenkomst. Deze definitie sluit aan bij artikel 1, lid 1, Rotterdam Rules. De regeling geldt voor goederenvervoer over zee en het eventuele andere vervoer dat in aanvulling op het zeevervoer plaatsvindt. De definitie is daarmee breder dan het toepassingsbereik dat geldt voor Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 BW. Hiermee wordt een alternatief geboden voor de situatie waarin sprake is van goederenvervoer onder een CT-document (zie artikel 8:44 BW). Omdat in het BW wordt gesproken over 'zaken' in plaats van 'goederen', wordt hierna steeds gesproken over 'zaken'.

Onderdeel b geeft een definitie van de vervoerder. Dit is de persoon die een vervoerovereenkomst aangaat met een afzender (zie artikel 1, lid 5, Rotterdam Rules). Deze persoon is daarmee de contractuele wederpartij van de afzender (papieren vervoerder); in de praktijk zal hij veelal tevens de feitelijke vervoerder zijn van de zaken.

De onderdelen c en d bepalen wie als afzender of als documentaire afzender wordt aangemerkt (zie artikel 1, leden 8 en 9, Rotterdam Rules). De afzender is de persoon die de vervoerovereenkomst met de vervoerder aangaat. De documentaire afzender is niet de feitelijke afzender, maar degene die in het elektronische vervoerbestand als afzender is opgenomen.

In onderdeel e wordt een definitie gegeven van de houder die aansluit bij artikel 1 onderdeel 10 Rotterdam Rules. Houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is de afzender, degene aan wie het vervoerbestand is afgegeven, of de houder aan wie het vervoerbestand is overgedragen. Doordat is aangesloten bij de Rotterdam Rules wijkt het begrip houder af van het algemene begrip houderschap zoals geregeld in Titel 5 van Boek 3 BW (zie artikel 3:107 e.v. BW). Dat geldt verder ook voor het begrip overdracht waarvoor in de Rotterdam Rules en in deze afdeling (artikel 497a, onderdeel n) eveneens een van Boek 3 BW (zie art. 3:84 BW) afwijkende omschrijving is opgenomen.

Onderdeel f geeft een definitie van de geadresseerde (zie artikel 1, lid 11, Rotterdam Rules). Dit is de persoon die recht heeft op aflevering van de zaken uit hoofde van een elektronisch vervoerbestand. De geadresseerde kan dit recht uitoefenen nadat het elektronisch vervoerbestand aan hem is overgedragen.

In de onderdelen g en h wordt bepaald wat er onder zeggenschap wordt verstaan en wie de partij met zeggenschap is (zie artikel 1, leden 12 en 13, Rotterdam Rules). Zeggenschap is het recht om instructies te geven, hetgeen verder is uitgewerkt in de artikelen 497h, 497i en 497j van dit voorstel.

Onderdeel i geeft een definitie van elektronische communicatie, welke term wordt gebruikt bij de definitie van het elektronisch vervoerbestand in onderdeel j van dit artikel. Deze definitie sluit aan bij artikel 1, onderdeel 17, Rotterdam Rules.

Onderdeel j definieert wanneer sprake is van een elektronisch vervoerbestand (zie artikel 1, lid 18, Rotterdam Rules). Het gaat hierbij om elektronische informatie die afkomstig is van de vervoerder ten aanzien van de ontvangst van de zaken en de inhoud van de vervoerovereenkomst, samen met informatie die uit technologisch opzicht nodig is voor de werking van het elektronisch vervoerbestand.

Onderdeel k omschrijft wanneer sprake is van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand (zie artikel 1, lid 19, Rotterdam Rules). Of er sprake is van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand kan worden afgeleid uit de woorden "aan order", "aan toonder" of "verhandelbaar", en waarbij niet uitdrukkelijk is vermeld dat het elektronisch vervoerbestand "niet-verhandelbaar" is.

In onderdeel l is geregeld wanneer er sprake is van een niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand. Een niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is een vervoerbestand dat niet een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is.

Onderdeel m regelt dat er sprake is van afgifte van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand als dit bestand is afgegeven in overeenstemming met procedures die de exclusieve zeggenschap waarborgen vanaf het moment dat het bestand is aangemaakt tot het moment dat het zijn werking of geldigheid verliest (zie artikel 1, lid 21, Rotterdam Rules). Dat laatste is het geval indien een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand wordt omgewisseld voor een cognossement (artikel 497d) of aflevering van de zaken heeft plaatsgevonden (artikel 497g).

Onderdeel n bevat een omschrijving van de overdracht die aansluit bij artikel 1, lid 22, Rotterdam Rules. Het gaat hierbij om de overdracht van de exclusieve zeggenschap over het verhandelaar elektronisch vervoerbestand. Het begrip 'zeggenschap' is hiervoor omschreven in onderdeel g. Door de aansluiting bij de Rotterdam Rules wijkt het begrip overdracht af van de omschrijving van de overdracht in Boek 3 BW (artikel 3:84 BW).

Onderdeel o bepaalt wat onder overeenkomstgegevens wordt verstaan. Hieronder valt alle informatie met betrekking tot de vervoerovereenkomst of de zaken die in het elektronisch vervoerbestand zijn vermeld (zie artikel 1, lid 23, Rotterdam Rules).

Artikel 497b

Artikel 497b sluit aan bij artikel 8 Rotterdam Rules. Evenals artikel 8 Rotterdam Rules geldt artikel 497b zowel voor het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand als het niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Uit de aanhef van artikel 497b ('met inachtneming van de in deze afdeling vervatte vereisten') volgt dat de regels uit afdeling 8.5.2A toegepast dienen te worden indien afdeling 8.5.2A over het elektronisch vervoerbestand een regeling bevat die niet voorkomt in of afwijkt van hetgeen in afdeling 8.5.2 is geregeld omtrent het cognossement. Zo bevat artikel 8:412 BW een verplichting voor de vervoerder om het cognossement te ondertekenen. Deze regel wordt nader ingevuld in artikel 497e BW met betrekking tot de elektronische handtekening.

In onderdeel a is bepaald dat de vervoerder en de afzender moeten hebben ingestemd met de afgifte en het gebruik van het elektronisch vervoerbestand. De afzender kan niet eenzijdig verlangen dat de vervoerder een elektronisch vervoerbestand afgeeft. Hiermee wordt afgeweken

van de regels voor het cognossement, waar de vervoerder op verlanging van de afzender verplicht is een cognossement af te geven (artikel 8:399 BW).

Onderdeel a regelt verder dat de gegevens die dienen te worden opgenomen in het cognossement, ook dienen te worden opgenomen in het elektronisch vervoerbestand. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan gegevens die nodig zijn voor de identificatie van de zaken, zoals de merken, het aantal, de hoeveelheid of het gewicht en de uiterlijke staat van de zaken (art. 8:399, lid 1, BW), een datum en de persoon aan wie moet worden afgeleverd. Deze kan worden aangeduid bij naam, aan order of aan toonder (artikel 8:412 BW).

Onderdeel b van het eerste lid brengt mee dat het elektronisch vervoerbestand dezelfde werking kan hebben als een cognossement. Deze regel geldt voor zover het elektronisch bestand gelijk gesteld kan worden met een cognossement. Daarmee zijn een aantal artikelen uit afdeling 8.5.2, die betrekking hebben op het cognossement, van overeenkomstige toepassing op het elektronisch vervoerbestand. Deze artikelen gelden dus tevens voor een elektronisch vervoerbestand. Niet alle artikelen uit afdeling 8.5.2 omtrent het cognossement zijn van overeenkomstige toepassing, bijvoorbeeld omdat ze niet relevant zijn voor het elektronisch vervoerbestand. Dat geldt voor de artikelen 8:413 en 8:460 BW over meerdere exemplaren van het cognossement en de rangorde daartussen.

Artikel 497c

Het eerste lid van het voorgestelde artikel 497c sluit aan bij artikel 9, lid 1, Rotterdam Rules. Vergelijk ook de artikelen 10, 11 en 12 van de Uncitral Model Law on Electronic Transferable Records.

Het voorgestelde eerste lid van artikel 497c bevat de procedures die nodig zijn voor de werking van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Onderdeel a regelt een procedure voor het afgeven door de vervoerder en overdragen door de houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand aan een (andere) houder. Alleen de houder van het vervoerbestand kan een derde aanwijzen als nieuwe houder of het vervoerbestand kan afgeven aan de vervoerder. Op deze manier wordt gewaarborgd wie de exclusieve zeggenschap heeft over het vervoerbestand. Het onderdeel bouwt in zoverre voort op artikel 497b, onderdeel b.

Onderdeel b bepaalt dat de integriteit van het bestand moet zijn gewaarborgd. Deze procedure dient ertoe te waarborgen dat het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand niet gemanipuleerd wordt of kan worden.

Onderdeel c bouwt voort op de voorgaande onderdelen en bewerkstelligt dat de houder steeds moet kunnen aantonen dat hij de houder is. Daarmee is gewaarborgd dat er steeds slechts één persoon houder kan zijn van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Onderdeel d geeft ten slotte een regeling hoe geverifieerd kan worden dat het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand aan de houder is overgedragen en onder welke omstandigheden het cognossement is 'uitgewerkt'. Dat is in het geval een aflevering van de roerende zaken heeft plaatsgevonden of in het geval het elektronisch vervoerbestand is omgewisseld voor een (papieren) cognossement. De wet bevat hiervoor een regeling in artikel 497d en 497g.

Het tweede lid sluit aan bij artikel 9, lid 2, Rotterdam Rules. Het begrip overeenkomstgegevens is gedefinieerd in artikel 497a, onderdeel o, en heeft betrekking op alle in het elektronisch vervoerbestand opgenomen informatie over de vervoerovereenkomst. Uit de vervoerovereenkomst, zoals neergelegd in het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand, blijkt van het bestaan van de procedures die hiervoor zijn genoemd in het eerste lid. Dat kan gebeuren doordat in de vervoerovereenkomst zelf een regeling is gegeven. Ook kan in de vervoerovereenkomst worden verwezen naar een plaats (zoals een website) waar deze procedures raadpleegbaar zijn. In alle gevallen dient de vervoerder te waarborgen dat de houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand deze procedures op eenvoudige wijze kan raadplegen. Dit wil zeggen dat de informatie makkelijk moet zijn te achterhalen en kosteloos moet kunnen worden verkregen.

Artikel 497d

Artikel 497d sluit nauw aan bij artikel 10 Rotterdam Rules.

Het eerste lid regelt de vervanging van een cognossement door een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand. Het tweede lid regelt de vervanging van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand door een cognossement. Uit dit artikel volgt dat er nooit zowel een geldig elektronisch vervoerbestand als een geldig cognossement kan zijn.

De vervanging gebeurt onder vermelding in het elektronisch vervoerbestand of cognossement dat het de vervanging betreft van een eerder afgegeven vervoerbestand of cognossement. Als er meerdere exemplaren zijn afgegeven van een cognossement, moeten alle exemplaren aan de vervoerder worden overhandigd. Omdat in het elektronisch vervoerbestand of cognossement een datum is opgenomen (zie artikel 8:412 BW en de toelichting bij 497b), is duidelijk vanaf welk moment het eerdere bestand of cognossement geen werking meer heeft of zijn geldigheid verliest.

Artikel 497e

Artikel 497e sluit aan bij artikel 38 lid 2 Rotterdam Rules en bevat een regeling omtrent de ondertekening van het elektronisch vervoerbestand. De regeling geldt voor het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand en het niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Op grond van artikel 8:412 BW dient een cognossement te worden ondertekend door de vervoerder. Omdat bij een elektronisch vervoerbestand een 'gewone' handtekening niet mogelijk is, bevat artikel 497e de verplichting dat het vervoerbestand een elektronische handtekening bevat van de vervoerder of de persoon die namens hem optreedt. De elektronische handtekening dient de vervoerder te kunnen identificeren. In de praktijk kan bijvoorbeeld worden aangesloten bij de regeling van de elektronische handtekening in artikel 3:15a BW.

Artikel 497f

Artikel 497f sluit aan bij artikel 45 Rotterdam Rules en bevat een regeling omtrent de aflevering van de zaken nadat een niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand (een elektronisch cognossement op naam of een elektronische vrachtbrief) is afgegeven. De geadresseerde kan aflevering van de zaken eisen indien hij zich als geadresseerde kan identificeren. Het artikel regelt niet op welke wijze hij zich als geadresseerde kan identificeren. In de praktijk kan dat worden

opgelost door in de vervoerovereenkomst de procedure uit artikel 497c, lid 1, onderdeel c van overeenkomstige toepassing te verklaren op het niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand. Voor zover het niet-verhandelbaar elektronisch cognossement in de praktijk functioneert als een 'elektronisch cognossement op naam' kan in de vervoerovereenkomst (contractueel) worden aangesloten bij artikel 497g, waarin de aflevering van zaken wordt geregeld na afgifte van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Het artikel is onderdeel van een meer omvattende regeling omtrent de aflevering van de zaken. Artikel 497f regelt de aflevering van de zaken aan de geadresseerde. Daarnaast kan de partij met zeggenschap aflevering van de zaken verkrijgen in de aanloophaven (artikel 497h, onderdeel b). Het uitgangspunt is dat de afzender de partij met zeggenschap is (artikel 497i, lid 1, onderdeel a). De afzender kan als de partij met zeggenschap aflevering van de zaken eisen van de vervoerder indien hij het niet-verhandelbaar elektronische vervoerbestand nog niet heeft doen toekomen aan de geadresseerde.

Artikel 497g

Artikel 497g sluit aan bij artikel 47 Rotterdam Rules en bevat een regeling omtrent de aflevering van de zaken nadat een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is afgegeven.

Onderdeel a regelt dat aflevering van de zaken kan worden geëist door de houder van het verhandelbare elektronische vervoerbestand. Omdat een (fysieke) presentatie van het vervoerbestand niet mogelijk is, dient de houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand aan te tonen dat hij houder is van dat vervoerbestand op grond van de in artikel 497c genoemde procedures. Indien de houder niet kan aantonen dat hij houder is van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand, behoeft de vervoerder niet aan hem af te leveren (onderdeel b).

Onderdeel c bepaalt ten slotte dat het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is 'uitgewerkt' na de aflevering van de zaken. Het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand heeft derhalve geen werking of geldigheid meer nadat het is omgewisseld voor een cognossement (zie artikel 497d) of na aflevering van de zaken (zie artikel 497g).

Artikel 497h

Artikel 497h sluit aan bij artikel 50 Rotterdam Rules en bevat een regeling van de rechten van de partij met zeggenschap. In artikel 497i is bepaald wie de partij met zeggenschap is. De partij met zeggenschap heeft een instructierecht met betrekking tot de zaken (onderdeel a). Dit instructierecht ten aanzien van de zaken mag geen wijziging van de vervoerovereenkomst inhouden. Het recht instructies met betrekking tot de zaken te geven of te wijzigen mag derhalve niet in strijd komen of inconsistent zijn met de bepalingen van de vervoersovereenkomst. De partij met zeggenschap kan aflevering van de zaken verkrijgen in de geplande aanloophaven (onderdeel b). De partij met zeggenschap heeft ten slotte het recht om de geadresseerde te vervangen door een andere persoon (onderdeel c). Dit is nodig voor de overdracht van een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand.

Artikel 497i

Artikel 497i sluit aan bij artikel 51, lid 1 en 4, Rotterdam Rules.

Het eerste lid is van belang indien sprake is van een niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand. Uitgangspunt is dat de afzender dan de partij met zeggenschap is, tenzij de afzender een ander (bijvoorbeeld de geadresseerde) heeft aangewezen als de partij met zeggenschap (onderdeel a) of de zeggenschap aan een ander persoon heeft overgedragen (onderdeel b). De partij met zeggenschap dient zich te identificeren indien het zeggenschap wordt uitgeoefend (onderdeel c).

Het tweede lid ziet op de situatie dat een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand is afgegeven. Uitgangspunt is dan dat de houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand de partij met zeggenschap is. De houder kan de zeggenschap overdragen door middel van een overdracht van het elektronisch vervoerbestand in overeenstemming met de in artikel 497c bedoelde procedures. Voor het uitoefenen van zijn zeggenschap dient de houder zich te legitimeren in overeenstemming met de in artikel 497c bedoelde procedures.

Artikel 497j

Artikel 497j sluit aan bij artikel 54 Rotterdam Rules en regelt wie wijzigingen in de vervoerovereenkomst kan aanbrengen. De partij met zeggenschap is bevoegd een wijziging van de vervoerovereenkomst overeen te komen met de vervoerder. Deze wijzigingen dienen te worden opgenomen in een verhandelbaar elektronisch vervoerbestand of (op verzoek van de partij met zeggenschap) te worden opgenomen in een niet-verhandelbaar elektronisch vervoerbestand. In deze gevallen dient het elektronisch vervoerbestand te worden voorzien van een elektronische handtekening als bedoeld in artikel 497e.

Artikel 497k

Artikel 497k sluit aan bij artikel 57, lid 2, Rotterdam Rules en heeft betrekking op de overdracht van rechten. De houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand kan de daarin belichaamde rechten overdragen. Het gaat hierbij in het bijzonder om het recht op aflevering van de in het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand vermelde zaken. De overdracht van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand geschiedt in overeenstemming met de in artikel 497c bedoelde procedures.

Artikel 497l

Artikel 497l sluit aan bij artikel 58 Rotterdam Rules en regelt de verplichtingen van de houder. In het eerste lid wordt als uitgangspunt geformuleerd dat de houder die geen rechten uit de vervoerovereenkomst uitoefent, niet gebonden is aan enige verplichting uit de vervoerovereenkomst.

Het tweede lid bepaalt de houder die wel een recht uit de vervoerovereenkomst uitoefent, ook gebonden is aan de verplichtingen uit hoofde van deze vervoerovereenkomst voor zover die kenbaar zijn uit het verhandelbare elektronische vervoerbestand.

In het derde lid wordt ten slotte gespecificeerd onder welke omstandigheden niet kan worden aangenomen dat de houder zijn rechten uit het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand uitoefent. Dat is het geval indien het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand wordt

omgewisseld voor een cognossement of omgekeerd, op grond van artikel 497d. Dat is ook het geval indien de houder van het verhandelbaar elektronisch vervoerbestand, het vervoerbestand met de daarin belichaamde rechten overdraagt aan een derde (artikel 497k).

Artikel 497m

Het eerste lid van dit artikel regelt dat een vervoerovereenkomst onder cognossement als bedoeld in artikel 8:377 BW wordt gelijkgesteld met een vervoerovereenkomst neergelegd in een elektronisch vervoerbestand. Deze regeling is beperkt tot situaties waarin het elektronisch vervoerbestand gelijk gesteld kan worden aan een cognossement. Met de voorgestelde regeling zijn de nationale regels omtrent vervoer onder cognossement (zie bijvoorbeeld de artikelen 8:381 t/m 383 en 8:423 BW) ook van toepassing indien een elektronisch vervoerbestand is uitgegeven.

Het tweede lid regelt het recht op vervangende schadevergoeding indien de vervoerder de zaken niet aflevert overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen. Het recht op vervangende schadevergoeding vloeit voor papieren cognossementen voort uit artikel 8:441 BW. Dit artikellid geeft dit recht ook aan o.a. de houder van een elektronische vervoerbestand. De formulering van deze bepaling sluit aan zo veel als mogelijk aan bij artikel 8:441 BW, zoals het komt te luiden na inwerkingtreding van de Rotterdam Rules (zie artikel I, onderdeel U, Uitvoeringswet Rotterdam Rules).

ARTIKEL II (overgangsrecht)

Dit artikel regelt dat de wet alleen geldt voor elektronische vervoerbestanden die zijn afgegeven na inwerkingtreding van de wet. Hier is voor gekozen, zodat de regels die gelden voor het elektronisch vervoerbestand niet tijdens het gebruik ervan veranderen. Voor de partijen die al gebruik maken van een elektronisch vervoerbestand zou toepassing van de wet kunnen leiden tot ongewenste gevolgen, waar zij niet op hebben kunnen anticiperen. Daarom is er gekozen voor eerbiedigende werking.

ARTIKEL III (samenloop met de Uitvoeringswet Rotterdam Rules)

Dit artikel regelt de samenloop met de Uitvoeringswet Rotterdam Rules. Als de Uitvoeringswet Rotterdam Rules in werking treedt, komen op grond van deze samenloopbepaling de artikelen 497a t/m 497m (nieuw) te vervallen. Dit gebeurt door afdeling 8.5.2A toe te voegen aan de artikelen die op grond van artikel I, onderdeel I, komen te vervallen door de Rotterdam Rules. De samenloop zorgt ervoor dat de regels in de Rotterdam Rules die zien op het elektronisch vervoerbestand van toepassing worden in plaats van de nationale regels die door dit wetsvoorstel worden ingevoegd. Nederland is overigens gehouden te handelen in overeenstemming met de bepalingen van het verdrag, na de inwerkingtreding ervan. Daarnaast heeft een internationaal verdrag de voorkeur boven nationale regels, vanwege de uniforme regels in de verdragsstaten met betrekking tot het vervoer van goederen over zee. Verder wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om een omissie in de Uitvoeringswet Rotterdam Rules aan te passen. In artikel 370 (artikel I, onderdeel F, van de Uitvoeringswet Rotterdam Rules) is abusievelijk niet verwezen naar het vervoerbestand. Dit wordt door het tweede onderdeel gerepareerd.

ARTKEL IV (inwerkingtreding)

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel gebeurt bij koninklijk besluit. Hierdoor kan worden aangesloten bij de vaste verandermomenten.

De Minister voor Rechtsbescherming,