

Zitting 1979–1980

15 947 **Goedkeuring van het voornemen tot opzegging van het op 25 augustus 1924 te Brussel gesloten Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement met bijbehorend Protocol van ondertekening (Trb. 1953, 109)**

15 948 (R1132) **Goedkeuring van het op 23 februari 1968 te Brussel tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924 (Trb. 1979, 26).**

15 949 **Wijziging van het Wetboek van Koophandel in verband met de bekrachtiging voor Nederland van het op 23 februari 1968 te Brussel tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924 (Trb. 1979, 26)**

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 22 mei 1980

De vaste Commissie voor Justitie,¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit ontwerp, brengt het navolgende verslag uit.

De leden van de P.v.d.A.-fractie konden zich in het algemeen verenigen met de argumenten van de bewindslieden om de Hague Rules op te zeggen in relatie tot het aangaan van de Visby Rules. Over de vraag of de Visby Rules aangegaan dienden te worden en voorshands niet de Hamburg Rules, wilden deze leden hun standpunt voorbehouden. Zij begrepen niet waarom de adviezen van de voornaamste organisaties van bij het zeevervoer belanghebbende vervoerders, verscheperen en verzekeraars en de Nederlandse Vereniging voor Zeerecht niet als bijlagen bij deze wetsontwerpen zijn gevoegd maar wel de adviezen van de Staatscommissie voor het Internationaal Privaatrecht en de subcommissie Handelsrecht van de Staatscommissie voor de Nederlandse Burgerlijke Wetgeving. Zijn de bewindslieden niet van mening dat het parlement ten minste over dezelfde adviezen moet kunnen beschikken als de Regering? Zijn de bewindslieden bereid deze adviezen alsnog aan de Kamer over te leggen?

De leden van de P.v.d.A.-fractie brachten vervolgens enige opmerkingen en vragen naar voren met betrekking tot de positie van de ontwikkelingslanden bij het goederenvervoer over zee. Het mag als bekend worden veronder-

¹ Samenstelling: Abma (SGP), Roethof (PvdA), ondervoorzitter, Haas-Berger (PvdA), Kappeyne van de Coppello (VVD), voorzitter, Stoffelen (PvdA), Van Dam (CDA), G. M. P. Cornelissen (CDA), Kosto (PvdA), Salomons (PvdA), Patijn (PvdA), Stemerink (PvdA), Van den Broek (CDA), Evenhuis-van Essen (CDA), Lauxtermann (VVD), Wessel-Tuinstra (D'66), Dijkman (CDA), Faber (CDA), Beckers-de Bruijn (PPR), Nijpels (VVD), Korte-van Hemel (CDA), Tripels (VVD).

steld, aldus deze leden, dat de meerderheid van de ontwikkelingslanden veel grotere belangen heeft in de internationale goederenhandel dan in het zeevervoer. De groep van 77 wenst dan ook dat het vervoersrecht in overeenstemming wordt gebracht met de nieuwe economische orde. Dit heeft geleid van Unctad via Uncitral tot de «United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978». In navolging van de Hague Rules en Visby Rules worden dit de Hamburg Rules genoemd. De voornaamste grief van de ontwikkelingslanden tegen de eerdere regels is, dat in de verhouding vervoerder/ladingbelanghebbende de balans is doorgeslagen naar de vervoerder. Vandaar dat in de Hamburg Rules de aansprakelijkheidslast van de vervoerder aanzienlijk is verzwaaard. Nederland geniet bij de ontwikkelingslanden faam, omdat het één van de weinige landen is dat zich houdt aan de internationale afspraken over de hoogte van het bedrag voor ontwikkelingssamenwerking. Wordt dit vertrouwen niet beschaamd doordat Nederland wel akkoord gaat met de uit 1968 stammende Visby Rules en voorshands niet met de uit 1978 daterende Hamburg Rules, welke laatste regels veranderingen beogen aan te brengen in de economische structuur tussen arme en rijke landen, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie.

De memorie van toelichting zegt, dat de gevolgen van een dergelijke ingrijpende wijziging voor het goederenvervoer over zee op dit ogenblik nog niet goed te overzien zijn. Is de Regering bereid hiertoe een onderzoek in te stellen en de resultaten hiervan bij de memorie van antwoord mede te delen? Kan medegedeeld worden waarop het pessimisme over de inwerkingtreding van de Hamburg Rules in de memorie van toelichting is gebaseerd. («Het valt daarom niet te verwachten dat het nieuwe verdrag spoedig in werking zal treden.....»)? Mr. J. W. Wurfbain, die deel uitmaakte van de Nederlandse delegatie op de zerechtconferentie te Hamburg, die in maart 1978 werd gehouden, is veel optimistischer. Hij merkte in juni 1978 op: «Toch zal men er vroeger of later wel mee te maken krijgen, want de vereisten voor inwerkingtreding zijn aan de lichte kant. Het verdrag treedt namelijk in werking (zie daarvoor artikel 30) na verloop van één jaar na ratificatie door ten minste twintig landen; daar is – anders dan bij sommige andere vervoersrechtelijke verdragen – géén minimum tonnage aan verbonden» (zie «De Beursbeugel» juni 1978: 303–307).

Mr. Wurfbain wijst in zijn voordracht «Het transportrecht in beweging» voor de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht erop dat een grotere aansprakelijkheid zal leiden tot een hogere premie. Is de Regering van mening, dat dit dan weer leidt tot een lagere premie voor de goederentransportpolis – deze behoeft immers minder risico te dekken – zeker wanneer het regresrecht wordt afgeschaft?

Ten slotte vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie zich af, waarom Nederland niet deelneemt aan de werkzaamheden van de United Nations Commission on International Trade Law.

Met een tijdige beantwoording van deze opmerkingen en vragen acht de commissie de openbare behandeling voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Kappeyne van de Coppello

De griffier van de commissie,
Kerkhofs