
Zitting 1980–1981

- 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 (R 1132)** **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. 5

De vroegere stukken zijn gedrukt in de zitting 1979–1980

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 20 november 1980

Naar aanleiding van het verzoek van de leden van de P.v.d.A.-fractie om overlegging van de adviezen van de bij het zeevervoer betrokken organisaties zijn fotokopieën van de brieven van de volgende organisaties ter griffie van de Tweede Kamer gedeponereerd¹ ter kennisneming door de leden van de Kamer:

1. brieven van de Nederlandse Vereniging voor Zeerecht van 30 december 1963, van 21 oktober 1970 en van 23 november 1972;
2. brief van de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging van 28 november 1968;
3. brief van het Koninklijk Zeemanscollege «De Groninger Eendracht» van 27 november 1968;
4. brief van de Nederlandse Raad van Zeeverladers van 2 april 1968;
5. brief van de Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie van 3 oktober 1968;
6. brief van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Nederlandse Raad van Zeeverladers gezamenlijk, van 9 juli 1971;
7. brief van 2 december 1968 van de Vereniging van Transportassurateurs in Nederland.

¹ Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

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. Deze leden vroegen met name of het vertrouwen dat Nederland geniet bij de ontwikkelingslanden niet wordt beschaamd wanneer ons land wel akkoord gaat met de uit 1968 stammende Visby Rules en voorshands niet met de uit 1978 daterende Hamburg Rules.

De ondergetekenden menen deze vraag ontkennend te moeten beantwoorden. Tot nu toe hebben slechts de volgende drie staten de Hamburg Rules geratificeerd: Egypte, Uganda en Tanzania. Op dit ogenblik kan moeilijk worden voorzien of andere ontwikkelingslanden het voorbeeld van de drie genoemde staten spoedig zullen volgen en wanneer het voor inwerkingtreding van de Hamburg Rules benodigde aantal van twintig ratificaties zal zijn bereikt. Toetreding tot dat verdrag door het Koninkrijk zou slechts overwogen moeten worden, indien vaststaat dat het binnenkort in werking zal treden en het bovendien door een voldoende aantal voor het internationale zeevervoer en de internationale handel belangrijke landen is aanvaard. Het is daarom gewenst dat het Koninkrijk ten opzichte van de Hamburg Rules voorlopig een afwachtende houding aanneemt. Daarentegen zou het niet juist zijn om de gewenste modernisering van de Hague Rules intussen uit te stellen.

Overigens bestaat geen eenstemmigheid over de vraag of de Hamburg Rules, die een vrij aanzienlijke verzwaring van het aansprakelijkheidsrisico voor de zeevervoerder ten gevolge zullen hebben, in het belang van de ontwikkelingslanden zijn. In dit verband kan worden gewezen op twee factoren die veeleer op het tegendeel wijzen. In de eerste plaats wensen diverse ontwikkelingslanden hun scheepvaartbelangen te ontwikkelen en hun aandeel in het internationale vervoer van goederen over zee te vergroten. Voor deze ontwikkelingslanden zal een verzwaring van het aansprakelijkheidsrisico voor de vervoerder en de daarmee gepaard gaande verhoging van de premie voor de aansprakelijkheidsverzekering een weinig aantrekkelijk vooruitzicht bieden. Maar ook voor landen die voornamelijk belangen hebben bij de internationale goederenhandel kan een verzwaring van het aansprakelijkheidsrisico voor de vervoerder nadelige economische gevolgen hebben. De zeevervoerders zullen de verhoging van de door hen te betalen premies trachten door te berekenen in de vrachttarieven en het is niet te verwachten dat deze verhoging van de vrachttarieven geheel gecompenseerd zal kunnen worden door een evenredige verlaging van de door ladingbelanghebbers te betalen premies voor goederenverzekering. De ondergetekenden zullen op dit aspect hieronder nog nader ingaan.

Ten slotte zouden zij er nog op willen wijzen dat de mogelijkheid voor een ontwikkelingsland om een eigen verzekeringsmarkt op te bouwen niet gunstig wordt beïnvloed door een verzwaring van het aansprakelijkheidsrisico van de zeevervoerder. Het is voor een ontwikkelingsland over het algemeen aantrekkelijker om een eigen markt voor goederenverzekering op te bouwen dan een markt voor aansprakelijkheidsverzekering voor zeevervoerders. Deze laatste vorm van verzekering is over het algemeen ondergebracht bij zogenaamde Protection & Indemnity Clubs (P & I Clubs) en vereist een grote verzekeringscapaciteit die het nodig maakt om een belangrijk deel van de risico's onder te brengen op de internationale herverzekeringmarkt die in een aantal ontwikkelde landen is gevestigd. Het is niet in het belang van een ontwikkelingsland dat premie-inkomen via herverzekering naar het buitenland afvloeit. De ondergetekenden verwijzen in dit verband naar de brochure van de Internationale Unie van Transportverzekeraars (IUMI) van oktober 1975, «The essential role of marine cargo insurance in foreign trade» (blz. 12 en 13), waarvan een exemplaar ter griffie van de Tweede Kamer is gedeponeerd ter kennisneming door de leden.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen of de Regering bereid is een onderzoek in te stellen naar de gevolgen van een ingrijpende wijziging voor het goederenvervoer als gevolg van de invoering van de Hamburg Rules. Een dergelijk onderzoek is pas mogelijk nadat de Hamburg Rules voor een be-

langrijk aantal staten gedurende enige jaren in werking zijn getreden en toegepast zijn ten aanzien van een representatief gedeelte van het internationale zeevervoer. Zowel de hoogte van de premie voor goederenverzekering, als die voor P & I-verzekering worden in belangrijke mate bepaald door de schadeuitkeringen die verzekeraars in de voorafgaande jaren hebben gedaan. Ten aanzien van de goederenverzekering is mede bepalend welke bedragen zijn verhaald op de P & I-verzekeraars.

De verwachtingen die in de memorie van toelichting ten aanzien van de inwerkingtreding van de Hamburg Rules zijn uitgesproken, zijn gebaseerd op de niet onverdeeld gunstige reacties die het verdrag heeft uitgelokt en op de ervaring dat het over het algemeen een aantal jaren duurt voordat een privaatrechtelijk verdrag, zelfs als het gunstig ontvangen wordt, het voor inwerkingtreding vereiste aantal ratificaties heeft verkregen. De uitgesproken verwachting wordt in zoverre bevestigd dat tot nu toe slechts drie staten tot het verdrag zijn toegetreden.

De vraag of de Regering van mening is dat een grotere aansprakelijkheid zal leiden tot een lagere premie voor goederenverzekering, zeker wanneer het regresrecht wordt afgeschaft, zouden de ondergetekenden als volgt willen beantwoorden.

Een grotere aansprakelijkheid van de zeevervoerder leidt tot een hogere aansprakelijkheidspremie (P & I-premie), omdat er uiteindelijk een groter gedeelte van de ladingschade door de vervoerder, respectievelijk zijn P & I-club vergoed zal moeten worden dan onder het huidige systeem. In theorie zou dit moeten leiden tot een lagere premie voor de goederenverzekering, omdat de goederenverzekeraar een groter gedeelte van de door hem uitgekeerde schadevergoeding op de vervoerder kan verhalen. Dit «voordeel» voor de goederenverzekeraar wordt echter voor een niet onaanzienlijk gedeelte teniet gedaan door de meerdere kosten, die aan de uitoefening van het regresrecht zijn verbonden. Het resultaat is, dat de totale kosten voor de ladingbelanghebbende hoger worden. De totale schade-omvang blijft immers gelijk – zij het, dat de verdeling van de schade tussen de goederen en de P & I-verzekeraar in het nieuwe systeem wordt gewijzigd – maar de kosten van het uitoefenen van het regresrecht nemen toe. Daardoor wordt de verhoging van de aansprakelijkheidspremie onvoldoende gecompenseerd door een verlaging van de premie voor de goederenverzekering.

De ondergetekenden zouden er voorts op willen wijzen, dat het niet realistisch zou zijn te veronderstellen dat bij een verhoogde aansprakelijkheid van de zeevervoerder onder de Hamburg Rules minder risico's door de goederenverzekering gedekt zouden behoeven te worden dan bij het huidige systeem van de Hague Rules. Evenals zulks onder de Hague Rules het geval is, zal niet altijd met zekerheid kunnen worden aangegeven of de vervoerder onder de Hamburg Rules aansprakelijk is, omdat ook de Hamburg Rules tot interpretatiegeschillen aanleiding zullen geven die tot onderling afwijkende rechterlijke uitspraken in de verschillende landen zullen leiden. En ook wanneer de vervoerder voor een bepaalde schade aansprakelijk is, zal hij niet altijd de volle omvang van de schade behoeven te vergoeden omdat hij een beroep kan doen op de beperking van zijn aansprakelijkheid. Zelfs indien de vervoerder in theorie volledig voor de ontstane schade aansprakelijk zou zijn, zal de ladingbelanghebbende niet altijd zijn schade vergoed kunnen krijgen, omdat de kosten in verhouding tot het schadebedrag te hoog zijn wegens de problemen bij het procederen in bepaalde landen of omdat de vervoerder moeilijk bereikbaar is, niet altijd solvabel en ook niet altijd verzekerd is. De ladingbelanghebbende bezit doorgaans niet voldoende deskundigheid om zelf regres uit te oefenen en hij laat dit liever over aan de ladingverzekeraar. In de praktijk geven ladingbelanghebbenden dan ook de voorkeur aan een zo ruim mogelijke goederenverzekering en dit zal waarschijnlijk ook in de toekomst worden geëist door de banken, die de internationale handel financieren.

Afschaffing van het regresrecht – zo het al mogelijk mocht zijn op mondiaal niveau een afspraak hierover te maken – leidt niet tot een lagere, maar

tot een hogere premie voor goederenverzekering, omdat dan het gedeelte van de totale schade dat in het huidige systeem door de goederenverzekeraar op de vervoerder wordt verhaald, volledig voor rekening van de goederenverzekeraar blijft. Afschaffing van het regresrecht zal wel een verlaging van de P & I-premie tot gevolg hebben.

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. De ondergetekenden willen er in de eerste plaats op wijzen dat het aantal leden van deze commissie beperkt is en het Koninkrijk geen lid is. Overigens heeft het Koninkrijk wel als waarnemer deelgenomen aan enkele vergaderingen van de commissie die betrekking hadden op de voorbereiding van een nieuw verdrag inzake de internationale koop. Het is echter wegens gebrek aan mankracht niet mogelijk om aan alle werkzaamheden van UNCITRAL deel te nemen.

De Minister van Justitie,
J. de Ruiter

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
D. F. van der Mei