

Nieuw maritiem aansprakelijkheidsregime

Rotterdam Rules

Na zeven jaar onderhandelen zijn onlangs in Rotterdam de handtekeningen gezet onder een nieuw VN-verdrag over maritieme aansprakelijkheid. Het is nog maar de vraag of de wereldwijde verladersgemeenschap daarmee zo blij moet zijn. EVO Logistiek zet de voor- en nadelen van deze 'Rotterdam Rules' op een rijtje.



Sinds 2002 is er onder de vlag van de Verenigde Naties gewerkt aan de 'Convention on contracts for the international carriage of goods (wholly or partly) by sea'. Omdat de ondertekening van dit nieuwe verdrag over maritieme aansprakelijkheid onlangs in Rotterdam plaatsvond, kreeg het de wat praktischere naam 'Rotterdam Rules' mee. Het duurt nog wel even voordat deze regels in werking treden. Het verdrag krijgt pas kracht van wet zodra het door twintig lidstaten van de VN is geratificeerd. De verwachting is dat dit proces minimaal vijf jaar in beslag neemt. Tot die tijd blijven de 'Hague-Visby Rules', de 'Hamburg Rules' en 'Cogsain' (VS) gelden. De komst van een nieuw verdrag was hard nodig. Het huidige gehanteerde instrumentarium is verouderd en onduidelijk. Zo dateren de Hague-Visby Rules in hun oervorm uit 1924. In 1968 werd dit verdrag aangepast met het Visby-protocol. De Hamburg Rules gaan terug tot 1978, maar zijn nooit goed van de grond gekomen en worden in de praktijk dan ook nauwelijks gebruikt. De naast elkaar bestaande - verouderde - regimes leiden echter wel tot verwarring en daarmee tot inefficiëntie, inconsistentie en onvoorspelbaarheid.

NOESTE ARBEID

In deze context lag het dan ook voor de hand de regels te uniformeren en te moderniseren. Uniformering om versplintering van rechtssystemen en daarmee gepaard gaande peperdure juridische procedures een halt toe te roepen. Modernisering omdat de verdragen nauwelijks rekening houden met ontwikkelingen als de containerisatie, het intermodale vervoer en ICT-toepassingen. Volgende redenen dus om een nieuw aansprakelijkheidsgebouw in de steigers te zetten.

Na zeven jaar noeste arbeid is het gebouw nu af; de verf aan de buitenkant is bijna droog en met wat aanpassingen is aan de meeste wensen van de toekomstige bewoners voldaan. Ongetwijfeld levert het nieuwe regime straks een bijdrage aan

de vrije wereldhandel en leidt het tot meer juridische eenduidigheid in het mondiale scheepvaartvervoer en het aansluitende achterlandverkeer. De samenstellers hebben daartoe hun best gedaan, onder meer door heel nadrukkelijk aansluiting te zoeken bij regels voor documentair krediet, leveringsvoorwaarden (Incoterms) en de praktijk van het wereldwijde handelsverkeer.

VOORDELEN

Maar is het verdrag ook gunstig voor verladers? Het is een moeilijk te beantwoorden vraag. Waar zo veel partijen met zo veel verschillende belangen aan de beraadslagingen deelnemen, kan niet iedereen voor de volle honderd procent tevreden worden gesteld.

De Rotterdam Rules behelzen in ieder geval duidelijk een aantal voordelen ten opzichte van de Hague-Visby Rules. Hieronder een korte opsomming.

De aansprakelijkheidslimiet voor vervoerders wordt verhoogd tot 875 SDR per package of drie SDR per kilogram en geldt straks ook voor het landtraject als dat onderdeel van de vervoersopdracht was. Bij vertraging bij uitvoering van het zeetransport bestaat straks bovendien recht op een schadevergoeding van 2,5 keer de vracht waarvoorheen geen vergoeding was geregeld. De vervalttermijn van vorderingen is opgetrokken van één naar twee jaar en het claimrecht bestaat niet alleen meer op de vervoerder, maar ook op de 'performing carrier'.

In de Rotterdam Rules is ook de verplichting tot zeewaardigheid van het schip gedurende de hele reis opgenomen in plaats van alleen bij vertrek. Tevens bevat het nieuwe verdrag een goede regeling voor het elektronisch uitwisselen van vervoersdocumenten en -instructies waar dat bij de Hague-Visby Rules niet het geval is. De exoneratieclausules voor brand en nautische fouten die in de Hague-Visby Rules staan, worden in de Rotterdam Rules beperkt. De nautische fout is geschrapt en bij brand is de bewijspositie en het recht op onderzoek verbeterd. Ook is in de

Rotterdam Rules een passage over deklading opgenomen. Waar die voorheen niet was beschermd, wordt deklading straks behandeld als andere lading.

In het Hague-Visby-verdrag staat ook de clause 'free in and out'. Het laden en lossen komt voor rekening en risico van de vervoerder. Volgens de nieuwe regeling kan de afzender het laden en lossen zelf regelen. De aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder blijft intact, maar hij kan zich disculperen (bewijs).

De Hague-Visby kent ook een plicht tot inontvangstname; in de Rotterdam Rules is dat geen plicht, tenzij de ontvanger zich met de vervoersovereenkomst heeft bemoeid. Ook is nu het instructierecht van de afzender geregeld, waar dat vroeger niet het geval was.

Ook ten aanzien van het connossement is het een en ander gewijzigd. Onder de Hague-Visby Rules bestaat geen verplichte vermelding van naam en adres van de vervoerder, straks is dat wel zo. Daarentegen dragen tussenliggende connossementhouders geen verplichtingen uit de vervoersovereenkomst meer, tenzij zij zich met de uitvoering hebben bemoeid.

Ten aanzien van gevaarlijke stoffen gaan de Rotterdam Rules verder dan de Hague-Visby Rules. In het oude verdrag is de term niet gedefinieerd en vond ruime toepassing in de rechtspraak plaats. Nu is de definitie scherper en in het voordeel van verladers. Een lading is nu alleen gevaarlijk door de aard van de stoffen en niet door de omstandigheden. Reders mogen gevaar goed echter nog steeds over de reling kieperen als zij het niet vertrouwen, met dit verschil dat de reder straks dan wel bewijs moet leveren dat de lading gevaarlijk was.

NADELEN

Maar er zijn ook nadelen. Zo wijzen sceptici bijvoorbeeld op het risico dat een verlader een dermate grote claim van een rederij aan zijn broek kan krijgen dat hij hierdoor failliet gaat. Bijvoorbeeld als een schip als gevolg van een

handeling van de verlader een bepaalde haven niet mag binnenlopen. De gevolgschade loopt dan al snel in de tonnen, zometeen miljoenen euro's. Dat is op zich een juiste constatering, maar die situatie bestaat in de huidige wetgeving ook al. Het zou mooi zijn geweest als die haar in het nieuwe verdrag uit de soep zou zijn gevist, maar in feite is er niets nieuws onder de zon.

De European Shippers' Council (ESC) en de Europese expediteursorganisatie Clecat voorzien ook problemen, vooral als het gaat om volumetractaten. Bij het aangaan daarvan mogen commerciële partijen namelijk afwijken van het verdrag. De angst bestaat dat carriers hiermee een mogelijkheid in handen hebben om vooral kleine verladers onder druk te zetten om minder aansprakelijkheid van de vervoerder te accepteren in ruil voor een lager vrachttarief.

In theorie zou dit inderdaad kunnen gebeuren, maar partijen moeten dit nadrukkelijk onderling overeenkomen. De verlader kan er dus niet door worden verrast. En er zijn voldoende veiligheidsingebouwd die voorkomen dat carriers hiervan misbruik maken. EVO vindt het in ieder geval onvoldoende grond om zo ver te gaan als de ESC doet. Die raadt haar leden aan er bij hun nationale overheid op aan te dringen de Rotterdam Rules niet te ratificeren.

Volmaakt is het nieuwe verdrag zeker niet, maar indien onvoldoende landen zich eraan committeren zal de Europese Commissie naar alle waarschijnlijkheid zelf het initiatief nemen om het intermodale verkeer juridisch te regelen. Dat zou tot nog meer versnippering leiden en de mogelijkheid om een mondiaal regime te implementeren minimaal vijftien jaar in de tijd terugwerpen.

FERDINAND KRANENBURG
EVO-BELEID