

Zijne Excellentie  
Mr I.W. Opstelten  
Minister van Veiligheid en Justitie  
Postbus 20301  
2500 EH 's-GRAVENHAGE

Rotterdam, 18 juni 2013

Hooggeachte Heer,

Inzake: voortgang ratificatie Rotterdam Rules

Namens de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht, en namens VNO-NCW, Havenbedrijf Rotterdam N.V., Havenbedrijf Amsterdam N.V., de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de EVO en Fenedex heb ik de eer u bijgaande brief aan te bieden.

De brief heeft betrekking op het stilvallen van het daadwerkelijke ratificatieproces van de 'Rotterdam Rules', formeel het Verdrag van de Verenigde Naties inzake overeenkomsten voor het internationale vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee.

Genoemde organisaties achten het stilvallen van het daadwerkelijke ratificatieproces zeer ongewenst, reden waarom zij zich met bijgaande brief richten tot u en tot de Ministers van Infrastructuur en Milieu, van Buitenlandse handel en Ontwikkelingssamenwerking, en van Economische Zaken, alsook tot de Vaste commissie voor Veiligheid en Justitie van de Tweede Kamer.

Met gevoelens van de meeste hoogachting,



Taco van der Valk  
Voorzitter NVZV

**Voorzitter**

Mr Taco van der Valk  
Postbus 4302  
3006 AH Rotterdam  
tel: 088 - 253 54 04  
fax: 088 - 253 54 30  
E-mail: tvandervalk@akd.nl

**Secretaris**

Mr Reinier P. van Campen  
Postbus 633  
1000 AP Amsterdam  
tel: 020 - 524 52 45  
fax: 020 - 524 52 50  
E-mail: vancampen@wmlaw.nl

**Penningmeester**

Jack Post  
Postbus 443  
3000 AK Rotterdam  
tel: 010 - 453 58 88  
fax: 010 - 452 95 75  
E-mail: jack@postvanophem.nl

**Bankgegevens**

ING Bank Rotterdam  
Postbus 2338  
3000 CH Rotterdam  
Rek.nr. 65.28.75.203  
IBAN: NL27INGB0652875203  
BIC: INGBNL2A

De Minister van Veiligheid en Justitie

De Minister van Infrastructuur en Milieu

De Minister van Buitenlandse handel en  
Ontwikkelingssamenwerking

De Minister van Economische Zaken

De leden van de Vaste commissie voor Veiligheid en  
Justitie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

18 juni 2013

Hooggeachte Dames en Heren,

### **Inzake: Voortgang ratificatie Rotterdam Rules**

#### **Waar gaat het om?**

In deze brief wordt aangedrongen op een snelle ratificatie van de Rotterdam Rules. Daarmee wordt het grote Nederlandse belang bij de internationale handel en transport over zee bevorderd, hetgeen een positief effect heeft op de Nederlandse economie.

#### **Wat zijn de Rotterdam Rules?**

‘Rotterdam Rules’ is de citeertitel van het “Verdrag van de Verenigde Naties inzake overeenkomsten voor het internationale vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee”. Dit verdrag is in december 2008 door de Algemene Vergadering van de VN aangenomen en regelt het zeevervoercontract. Het verdrag vervangt een bestaande regeling op dit terrein, die grotendeels uit 1924 stamt en op zijn beurt weer gebaseerd is op Amerikaanse wetgeving uit 1893. De technologische en juridische ontwikkelingen sindsdien brengen met zich mee dat deze bestaande regeling volstrekt verouderd is. De Rotterdam Rules brengen het zeevervoerrecht weer geheel up-to-date. Het verdrag treedt in werking wanneer 20 landen het hebben geratificeerd.

#### **Het belang van de Rotterdam Rules**

Verouderde verdragen moeten door rechters in de landen die partij zijn bij zo’n oude regeling, via ‘interpretatie’ toepasbaar worden gemaakt, hetgeen verbodtelling van dergelijk verdragsrecht in de hand werkt. Bovendien trekken verouderde verdragen geen nieuwe ratificaties meer aan, terwijl er – vooral in Azië en Zuid-Amerika – economisch belangrijke landen zijn waarvan het wenselijk is dat zij zich bij een internationale zeevervoerrechtelijke regeling aansluiten. De Rotterdam Rules beogen dan ook de rechtsuniformiteit in de wereld op het terrein van het zeevervoer te herstellen. Rechtsuniformiteit op handels- en vervoersgebied vermindert de risico’s die aan de internationale handel verbonden zijn. Het leidt ook tot standaardisatie van condities en daarmee tot een verlaging van kosten. Rechtsuniformiteit leidt bovendien tot een rechtszekerheid

die handelsbevorderend werkt. In aanmerking nemend de globalisering van de economie en het feit dat meer dan 80% van de wereldhandel per zeeschip wordt vervoerd, is modernisering van het zeevervoerrecht hard nodig. Vanuit VN perspectief speelt verder het algemene politieke aspect van 'good governance' een belangrijke rol.

#### Het specifieke Nederlandse belang

Nederland is, na de VS, China, Japan en Duitsland, het vijfde handelsland ter wereld. Uit de cijfers van de laatste jaren blijkt telkens weer dat het vooral de export en handelssector van onze economie is die Nederland door de crisis moet trekken. Ook profiteert de relatief grote Nederlandse haven- en vervoersector van het handelsbevorderende effect van de Rotterdam Rules.

#### De specifieke Nederlandse betrokkenheid bij het verdrag

De totstandkoming van het verdrag is door Nederland geïnitieerd (in 1994) en werd vanaf dag één gesteund door de VS. In de langdurige en intensieve onderhandelingen heeft Nederland een leidende rol gespeeld. Dat die rol internationaal gewaardeerd werd, blijkt uit het feit dat de Algemene Vergadering van de VN de naam van Rotterdam aan de citeertitel van het verdrag heeft verbonden en dat de ondertekeningssessie, bijgewoond door ruim 60 landen, in september 2009 in Rotterdam heeft plaats gevonden.

#### De stand van zaken met betrekking tot ratificatie van het verdrag

Reeds in Rotterdam werd het verdrag getekend door 16 landen (waaronder de VS en Nederland) die ruim 30% van de wereldhandel vertegenwoordigen. Van die landen hebben inmiddels twee het verdrag geratificeerd (Spanje en Togo). Verder is het aantal ondertekenaars met acht aangegroeid. Veel landen, waaronder ook China en Japan, kijken voor wat betreft hun interne besluitvorming met betrekking tot (de voorbereiding van) hun ratificatie naar wat in de VS gebeurt. Gelet op onze betrokkenheid bij het verdrag en ons grote handelsvolume is ook Nederland een gidsland. In de VS is de ambtelijke voorbereiding van de ratificatie momenteel in de laatste fase. In de politiek is er in de VS over de ratificatie geen controverse. Op dit moment is een redelijk aantal (over het algemeen kleinere) landen zover gevorderd met de interne voorbereidingen voor hun ratificatie, dat zij de VS vrij snel kunnen volgen wanneer dit land ratificeert.

#### Hoe staat het nu in Nederland?

De Ministerraad heeft medio 2009 het voorstel tot ondertekening en in beginsel tot ratificatie goedgekeurd. Minister Eurlings heeft bij de ondertekening in september 2009 in Rotterdam de verklaring afgelegd dat Nederland binnen twee jaar zou ratificeren. Voor een dergelijke ratificatie zijn twee wetten nodig, een goedkeuringswet en een uitvoeringswet. De voorbereidingen daarvoor werden na de ondertekening onmiddellijk ter hand genomen. Ten behoeve van de goedkeuringswet heeft het Ministerie van Buitenlandse zaken met verve een voortreffelijke vertaling van het verdrag gemaakt. De voorbereidende studie voor de uitvoeringwet, die hoofdzakelijk neerkomt op een wijziging van Titel 5 van Boek 8 BW, werd door het Ministerie van Justitie en Veiligheid uitbesteed. Deze studie kwam in januari 2011 gereed en werd kort daarna (inter)departementaal geaccordeerd. De normale vervolgstap, het daadwerkelijk concipiëren van de beide wetsontwerpen, is echter uitgebleven. Met andere woorden, de ambtelijke voorbereiding voor de ratificatie door Nederland ligt nu al ruim twee jaar stil. Er is ook geen enkel uitzicht dat dit op korte termijn gaat veranderen.

## De Kamerbrief van 29 mei 2013 (Kamerstukken II 2012/13 31409 nr. 53)

Op mondelinge vragen van het lid van de Tweede Kamer Mr. F. van Oosten over het gebrek aan voortgang heeft de Minister van Veiligheid en Justitie geantwoord dat zijn inspanningen de komende tijd niet gericht zullen zijn op daadwerkelijke ratificatie. Het argument daarvoor is dat de ons omringende landen Duitsland, Engeland, België en Frankrijk nog geen aanstalten maken om te ratificeren. Ratificatie door Nederland zou ons in een uitzonderingspositie brengen tegenover deze landen, hetgeen nadelig zou zijn voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens en de Nederlandse vervoerders en verladers.

Ondergetekenden kunnen deze lijn van denken niet volgen. Het aangevoerde argument zou kunnen opgaan indien het bij de Rotterdam Rules om buitencontractuele aansprakelijkheid zou gaan. Als in zo'n geval het regime in Nederland 'strenger' zou zijn dan dat in de ons omringende landen, zou dit in theorie kunnen leiden tot een deviatie van handels- en vervoerstromen. De Rotterdam Rules regelen echter de contractuele verhoudingen binnen het zeevervoercontract en beogen de wereldwijde rechtseenheid op dit terrein te herstellen. Met andere woorden, het specifieke Nederlandse belang is dat de landen waar onze overzeese handel op is gericht, hetzelfde juridische regime hebben als Nederland. Dat zijn niet de in de brief van de Minister genoemde ons omringende landen. De overzeese handel met deze landen is relatief gering.

Het feit dat de ons omringende landen nog geen concrete plannen hebben voor ratificatie zou juist aanleiding voor Nederland moeten zijn om zelf wel haast te maken. Duitsland en België hebben immers recent modernisering van het zeevervoerrecht van elk een eigen snit ingevoerd, twee voorbeelden van de verboddeling van verdragsrecht die de Rotterdam Rules juist beogen te stoppen. En de besluitvorming in Engeland en Frankrijk, die blijkbaar door lokale twisten in een impasse is geraakt, kan positief worden bevorderd doordat andere grote handelslanden het signaal afgeven tot ratificatie over te gaan. Niet alleen op Europees niveau, maar ook op wereldwijde schaal is Nederland zo'n groot handelsland.

Als Nederland door snelle ratificatie in een (tijdelijke) uitzonderingspositie zou komen – zoals de Minister vreest - werkt de modernisering van het zeevervoerrecht naar onze mening eerder concurrentie verbeterend dan verslechterend.

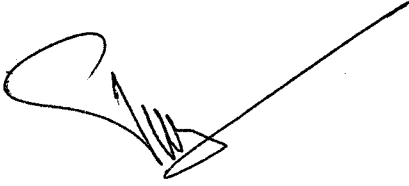
### Wat er moet gebeuren

In aanmerking nemend het bovengeschetste Nederlandse economische belang en de Nederlandse betrokkenheid bij de Rotterdam Rules - waardoor Nederland ook als gidsland voor andere landen functioneert - vinden ondergetekenden dit gebrek aan voortgang met betrekking tot de ratificatie zeer ongewenst. Zelfs als vanaf vandaag met spoed aan de wetsontwerpen gewerkt gaat worden, zal het toch nog meerdere jaren duren voordat de Rotterdam Rules door Nederland kunnen worden geratificeerd. Met een dergelijke houding bevordert Nederland niet het van kracht worden van het verdrag, integendeel zelfs. Nederland geeft een slecht voorbeeld aan andere staten en, mede ook daardoor, het behartigt allerminst het eigen belang.

Wij willen er dan ook met klem bij u op aandringen te bewerkstelligen dat op ambtelijk niveau spoedig en met kracht aan de voorbereidingen van de ratificatie van de Rotterdam Rules gewerkt gaat worden.

Hoogachtend,

Nederlandse Vereniging  
voor Zee- en Vervoerrecht



---

Taco van der Valk, Voorzitter

Havenbedrijf Rotterdam N.V.



---

Hans Smits, President-directeur

Koninklijke Vereniging  
van Nederlandse Reders



---

Tineke Netelenbos, Voorzitter

FENEDEX



---

Bart Jan Koopman, Directeur

VNO-NCW



---

Bernard Wientjes, Voorzitter

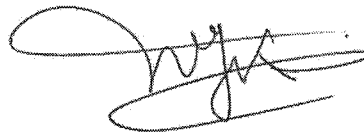
Havenbedrijf Amsterdam N.V.



---

Dertje Meijer, President-directeur

EVO



---

Machiel van der Kuijl, Algemeen Directeur