



de Rechtspraak

Raad voor de  
rechtspraak

De minister voor Rechtsbescherming  
dhr. F.M. Weerwind  
Postbus 20301  
2500 EH Den Haag

bezoekadres  
Kneuterdijk 1  
2514 EM Den Haag

correspondentieadres  
Postbus 90613  
2509 LP Den Haag  
[www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl)

datum 21 februari 2024  
e-mail [wetgeving.rvdr@rechtspraak.nl](mailto:wetgeving.rvdr@rechtspraak.nl)  
onderwerp Advies wetsvoorstel tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk  
Wetboek in verband met de invoering van het elektronisch  
cognossement en het elektronisch CT-document

Geachte heer Weerwind,

Bij brief van 27 november 2023, verzocht u de Raad voor de rechtspraak (hierna: de ‘Raad’) advies uit te brengen inzake de Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de invoering van het elektronisch vervoerbestand (hierna: het ‘Wetsvoorstel’). Wij verwijzen naar ons advies van 3 augustus 2022 over een eerste concept van het Wetsvoorstel.

## HET WETSVOORSTEL

Het Wetsvoorstel bevat een regeling voor het gebruik van elektronische cognosseminten voor het goederenvervoer over zee en een daarmee overeenkomende regeling voor het *Combined Transport-document* (hierna: CT-document).

Bij het internationale vervoer van goederen over zee wordt steeds meer gebruik gemaakt van elektronische bestanden in plaats van papieren stukken. Dit wetsvoorstel draagt bij aan een papierloze internationale handel.

Een cognossement is een (al dan niet verhandelbaar) waardepapier dat wordt afgegeven door de zeevervoerder. 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.

Het CT-document is een soortgelijk document dat kan worden gebruikt voor multimodaal goederenvervoer. Multimodaal vervoer is vervoer dat over ten minste twee verschillende modaliteiten plaatsvindt, dus bijvoorbeeld vervoer dat deels over zee en deels over binnenwateren plaatsvindt, of deels over zee, vervolgens over de weg en daarna over spoorwegen.

Dit wetsvoorstel beoogt verder aan de praktijk antwoord te geven op de vraag of en onder welke omstandigheden het elektronisch cognossement kan worden aangemerkt als een internationaal aanvaard instrument dat functioneel equivalent is aan het daarmee corresponderende papieren document. Daarbij is gekozen voor een regeling die technologie-neutraal is geformuleerd, zodat ook toekomstige technologieën onder de regeling kunnen vallen. In het Wetsvoorstel worden de artikelen 400 tot en met



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 2 van 15

402 ingevoegd in Afdeling 2 van Titel 5 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW), welke afdeling ziet op de overeenkomst van goederenvervoer over zee. Daarvan afgeleid worden de artikelen 54 tot en met 56 ingevoegd in Afdeling 2 van Titel 2 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW), welke afdeling ziet op de overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer. Inhoudelijk is ervoor gekozen om het Wetsvoorstel zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de modelregeling voorzien in de Model Law on Electronic Transport Records (hierna: MLETR) en de regeling van het elektronisch vervoersbestand in de Rotterdam Rules (hierna: de RR). De in het Wetsvoorstel voorziene artikelen 54 tot en met 56 en 400 tot en met 402 van Boek 8 BW komen te vervallen indien de Uitvoeringswet Rotterdam Rules in werking treedt.

Na overleg met de gerechten, adviseert de Raad als volgt.<sup>1</sup>

## ADVIES

De Raad constateert dat het Wetsvoorstel en de Memorie van Toelichting (hierna: MvT) tegemoetkomen aan de bedenkingen en vraagpunten die in de eerste consultatieronde naar voren zijn gebracht. Wat betreft het goederenvervoer over zee beschouwt de Raad het Wetsvoorstel dan ook als een verbetering. In dit advies maakt de Raad eerst enkele algemene opmerkingen. Daarna bespreekt hij als achtergrond voor haar verdere opmerkingen eerst de verschillende soorten cognossementen en het gebruik daarvan. Vervolgens komen de beoogde regeling voor het gecombineerd goederenvervoer, die voor het zeevervoer en het internationaal privaatrecht aan de orde. Aan het einde volgen een conclusie en slotopmerking.

### *Algemeen*

Aan het Wetsvoorstel is door vele betrokkenen hard gewerkt en daarvoor spreekt de Raad haar waardering uit. De materie is juridisch weerbarstig, de praktijk is veelzijdig en het zeer internationale speelveld is niet eenvoudig te overzien. Daarbij komt dat een regeling wordt beoogd die voldoet voor zowel de bestaande papieren als de beoogde (deels) elektronische afwikkeling van (hoofdzakelijk) zeevervoerdocumenten, naar zowel de huidige als toekomstige technologie. Het cognossementsrecht – waarbij een papieren document van hand tot hand wordt overgegeven omdat het symbool staat voor het recht van de houder ervan op aflevering van de vervoerde goederen – is al niet eenvoudig in het vermogensrecht in te passen. Die juridische inpassing wordt nog lastiger als het recht op aflevering moet worden ‘belichaamd’ door een elektronisch bestand dat per definitie onstoffelijk is. Een extra complicatie is dat de regeling ook wil voorzien in de mogelijkheid om over te stappen van een papieren vervoersdocument naar een elektronisch vervoersdocument en omgekeerd. De combinatie van dit alles maakt dat het Wetsvoorstel niet eenvoudig te doorgronden is en vele juridische, technologische en praktische vragen oproept.

---

<sup>1</sup> De Raad voor de rechtspraak heeft op grond van artikel 95 van de Wet op de rechterlijke organisatie een wettelijke adviestaak met betrekking tot nieuwe wets- en beleidsvoorstellen die gevolgen hebben voor de rechtspraak. De adviezen worden vastgesteld na overleg met de gerechten. De Raad voor de rechtspraak is een adviescollege in de zin van artikel 79 en 80 van de Grondwet. Bij het opstellen van zijn adviezen beoordeelt de Raad de voorgenomen wet- en regelgeving in het bijzonder op de gevolgen voor de organisatie en de werklust van de gerechten en op de (praktische) toepasbaarheid en uitvoerbaarheid. Rechterlijke zaken zijn bij de behandeling van individuele zaken niet gebonden aan de inhoud van de wetgevingsadviezen van de Raad voor de rechtspraak.



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 3 van 15

De Raad meent dat het uiteindelijk niet gaat om het ‘elektronificeren’ van (het recht inzake) cognossementen maar om het mogelijk maken van een papierloos goederenvervoer over zee met tenminste evenveel zekerheid als bij gebruik van papieren vervoersdocumenten wordt ervaren. Het gebruik van papieren cognossementen is immers ontstaan om binnen de handel en het vervoer juridisch grip te houden op de goederen die aan de vervoerder zijn afgegeven. De nieuwe regeling moet in die behoefte voorzien, op een wijze die spoort met hetgeen in de niet-Nederlandse laad- en loshavens gangbaar of aanvaardbaar wordt gevonden, maar hoeft niet per se in de pas te lopen met het cognossementsrecht. Wel van belang is dat de regeling strookt met de Nederlandse gebondenheid aan verdragen op dit terrein, met name de Hague-Visby Rules (in Boek 8 BW aangeduid als het gewijzigd Verdrag) en de nog niet in werking getreden Rotterdam Rules.

Het Wetsvoorstel moet in hoofdzaak regelen hoe met een elektronisch bestand kan worden bewerkstelligd dat, in essentie, de tot aflevering gerechtigde partij de goederen ter bestemming van de vervoerder kan verkrijgen en de vervoerder zekerheid heeft dat hij niet aan de verkeerde partij aflevert. Wordt de lading niet of met schade of met vertraging afgeleverd, dan moet duidelijk zijn wie het recht heeft om schadevergoeding te vorderen. Daarnaast moet worden geregeld dat, indien de goederen worden verkocht gedurende de periode dat de vervoerder ze onder zich heeft, het recht op aflevering ter bestemming (dan wel op vervangend schadevergoeding) kan worden overgedragen aan de opvolgende/laatste koper. Voor de handelsfinanciering is daarnaast van belang dat de bank toegang tot de goederen kan verhinderen zolang niet is betaald.

Voor een beter begrip van dit advies geeft de Raad eerst enige achtergronden weer waarvan hij uitgaat.

*Achtergronden: documenten op naam, aan order of aan toonder en verhandelbaarheid daarvan*

Er bestaan drie typen papieren cognossementen, te herkennen aan de wijze waarop het vakje ‘geadresseerde/consignee’ wordt ingevuld. Of zij verhandelbaar zijn en zo ja hoe, verschilt per type cognossement. Het is de afzender – de contractuele wederpartij van de vervoerder – die bepaalt wie of wat als geadresseerde op het cognossement komt te staan. De afzender hoeft niet dezelfde partij te zijn als de verkoper of de aflader (die de verkochte zaken feitelijk aan de vervoerder afgeeft of doet geven). Het kan ook de geadresseerde (vaak de koper) zijn die voor het vervoer een overeenkomst met de vervoerder sluit.

Een naamcognossement (een cognossement op naam) is een cognossement waarbij als geadresseerde de naam van een concrete partij is ingevuld. Alleen die geadresseerde is gerechtigd tot aflevering van de zaken. De afzender verkrijgt het cognossement van de vervoerder en doet het toekomen aan de geadresseerde. Een naamcognossement is niet verhandelbaar door middel van endossement, hoogstens is het recht op aflevering door middel van cessie over te dragen. Voor een naamcognossement is dus niet correct dat het cognossement degene die het document in handen heeft, het recht geeft om aflevering van de zaken te vorderen, zoals de MvT onder 1 vermeldt. Alleen de bij name genoemde geadresseerde mag aflevering vorderen.

Een ordercognossement (een cognossement aan order) is een cognossement waarbij als geadresseerde is ingevuld ‘aan order’/‘to order’ of ‘to the order of [naam ingevuld, RvdR]’. ‘To order’ moet worden verstaan als ‘aan de order van de afzender’/‘to the order of the shipper’. De in het cognossement genoemde afzender heeft het recht om aan te wijzen aan wie het recht op aflevering toekomt. De naam die wordt ingevuld in de term ‘to the order of [naam]’ behoort dus in theorie de naam van de afzender te



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 4 van 15

zijn. Maar vaak laat de afzender daar de naam van een andere partij invullen, waarmee de afzender in feite zijn order / opvolger als gerechtigde heeft aangewezen. Blijkt de order niet uit het geadresseerdevakje, dan zal de afzender een order moeten aanwijzen door het document te endosseren, namelijk door op de andere zijde van het cognossement ‘aan’, ‘to’ of ‘to the order of’ gevolgd door de naam van de opvolger te vermelden en daarbij zijn eigen handtekening (en vaak stempel) te plaatsen. De aangewezen ‘order’ kan in beide scenario’s zijn recht op dezelfde manier overdragen aan weer een volgende partij. Door ieder correct door een gerechtigde partij ingevuld endossement gaat het recht op aflevering over op degene aan wie wordt geëndosseerd. Deze leveringshandeling gebeurt normaal gesproken ter afwikkeling van een koopovereenkomst die de houder van het ordercognossement sluit met een koper. Indien Nederlands recht van toepassing is geldt de levering van het recht aan order als levering van de onder het ordercognossement vervoerde zaken (zie artikel 417 in verbinding met artikel 93 van Boek 3). Overigens is in de praktijk ook zichtbaar dat een cognossement aan een ontvangstexpediteur of andere tussenpersoon wordt geëndosseerd, zonder dat hij ook eigenaar wordt van de zaken of pretendeert enig recht daarop te hebben. In die gevallen heeft het endossement niet de strekking van leveringshandeling, maar zijn de stempel en handtekening vooral te beschouwen als een soort volmacht/lastgeving aan de tussenpersoon opdat die het recht op aflevering kan uitoefenen. De vervoerder mag niet afleveren aan eenieder die het cognossement in handen heeft, maar mag alleen afleveren aan de partij aan wie het cognossement in een sluitende keten van endossementen is overgedragen.

Een toondercognossement (een cognossement aan toonder) is een cognossement waarbij als geadresseerde is vermeld ‘aan toonder’/‘to bearer’. De partij die het document in handen heeft en aan de vervoerder toont, is de gerechtigde tot aflevering zonder dat verdere identificatie of controle nodig is. Een endossement is voor levering van het recht aan toonder niet nodig, zoals naar Nederlands recht ook volgt uit artikel 93 van boek 3 BW. Een toondercognossement is dus eenvoudig verhandelbaar, eenvoudige overgifte volstaat als leveringshandeling.

Overigens worden ordercognossementen ook wel ‘blanco’ geëndosseerd. Daarmee wordt bedoeld dat het cognossement wel wordt afgetekend en gestempeld – en overgegeven - maar de naam van de order/verkrijger niet wordt vermeld. Door zo’n blanco endossement verandert het ordercognossement in een toonderdocument.

In het cognossementsrecht is alleen de ‘recht- en regelmatig houder’ van het cognossement gerechtigd tot aflevering van de zaken dan wel vervangende schadevergoeding. Diegene is ‘actief gelegitimeerd’ uit hoofde van het cognossement. De eis van ‘regelmatig houderschap’ houdt in dat het recht van degene die aanspraak maakt op aflevering moet blijken uit de inhoud van het cognossement: de bij name genoemde geadresseerde op het naamcognossement, de laatste partij in een sluitende rij endossementen in een ordercognossement, de toonder van het toondercognossement. De eis van ‘rechtmatig houderschap’ houdt in dat het cognossement niet op onrechtmatige wijze in handen van de feitelijk houder moet zijn gekomen.

Als verhandelbare cognossementen in meer dan één origineel worden uitgegeven is ieder origineel afzonderlijk verhandelbaar, waardoor het risico bestaat dat meer dan één partij van de vervoerder aflevering verlangt. Voor die situatie geeft de wet voorrangregels (artikel 413, vgl. artikel 52).

Voor CT-documenten is in de wet globaal hetzelfde geregeld over houderschap en verhandelbaarheid.



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 5 van 15

### *Inbedding in recht en praktijk*

Het Wetsvoorstel maakt voor elektronische cognossemten en elektronische CT-documenten niet zichtbaar onderscheid tussen documenten op naam, aan order of aan toonder. Voor een functionele equivalentie is dat misschien niet noodzakelijk. De beoogde regelingen worden echter ingebed in een wettelijk kader en in een praktijk waarin dat onderscheid van oudsher wel wordt gemaakt. De Raad acht daarom raadzaam om in de MvT te verduidelijken hoe elektronisch cognossement en elektronisch CT-document worden ‘gepositioneerd’: hoe ziet de wetgever het recht op aflevering, wie geldt als gelegitimeerd houder, hoe wordt eventuele verhandelbaarheid gezien, wat is de relevantie van ‘de vervanging van de houder’ en in welk verband staat dat vervangen van de houder volgens de wetgever tot de eigendom van de vervoerde zaken? De Raad komt hierop hieronder terug.

### *Toepassingsbereik en verhouding tot de Hague-Visby Rules*

In zijn vorige advies vroeg de Raad al aandacht voor het toepassingsbereik van de nieuwe regeling. Regels uit Boek 8 over goederenvervoer over zee (dan wel over gecombineerd vervoer) gelden voor vervoer dat – volgens de gewone ipr-regels - wordt beheerst door het Nederlandse recht in gevallen waarin geen verdrag van toepassing is. Alleen voor legitimatievragen rondom cognossemten geeft artikel 162 van Boek 10 een specifieke regel die in het ipr (verdragen en verordeningen) ontbreekt. Deze regel zal, na de beoogde wijziging, kunnen leiden tot toepasselijkheid van Boek 8 op legitimatievragen rondom elektronische cognossemten waaronder in Nederland moet worden gelost of in afwijking daarvan – indien zich bepaalde vragen voordoen - geladen. Indien artikel 162 van Boek 10 leidt tot toepassing van de nieuwe regels op de legitimatievragen, betekent dit nog niet dat op de uit het cognossement voortvloeiende rechtsverhouding(en) het Nederlandse recht van toepassing zal zijn.

Anders dan in de MvT onder 3.2 mogelijk wordt geacht, acht de Raad uitgesloten dat op vervoer onder elektronisch cognossement de Hague-Visby Rules (hierna: gewijzigd Verdrag) van toepassing zijn. Het Verdrag van Wenen inzake het Verdragenrecht (hierna: Verdragenverdrag) brengt mee dat het gewijzigd Verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen ervan, in hun context en in het licht van voorwerp en doel ervan. Het Verdragenverdrag geeft daarvoor een aantal regels. Aan geen daarvan is of kan worden voldaan.

Uitgesloten is immers dat de verdragsluitende partijen bij het sluiten van het verdrag in 1924, of bij het wijzigen ervan in 1968, overeenstemming hebben bereikt over een bedoeling dat onder de (in de authentieke Franse tekst en in artikel 377 overgenomen) term “*un connaissement ou [...] tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer*”) ook een elektronisch cognossement moet worden verstaan. Uitgesloten is ook dat dit de bedoeling van de verdragsluitende partijen is geweest. Ook sindsdien is tussen de verdragsstaten geen overeenstemming over deze uitleg of toepassing bereikt. Voor een ‘later gebruik in de toepassing van het verdrag waardoor overeenstemming van de partijen in de uitlegging van het verdrag is ontstaan’ is het nog veel te vroeg. Het Verdragenverdrag staat dus aan de in de MvT mogelijk geachte uitleg in de weg. De Raad adviseert om paragraaf 3.2 hierop aan te passen.

Paragraaf 3.2 MvT vermeldt dat het gewijzigd Verdrag ‘doorwerkt in het Nederlandse recht via artikel 371’ en verwijst naar ‘bepalingen uit de Hague-Visby Rules in Boek 8 BW’. Hierdoor kan bij de lezer de onjuiste indruk ontstaan dat het gewijzigd Verdrag alleen via het BW geldt. Het gewijzigd Verdrag is rechtstreeks van toepassing op het vervoer van goederen onder cognossement tussen havens in twee verschillende staten, als het cognossement is uitgegeven in een verdragsstaat, het

datum 21 februari 2024  
pagina 6 van 15

vervoer plaatsvindt vanuit een haven in een verdragsstaat, of – samengevat – voor toepassing van het gewijzigd Verdrag is gekozen. Artikel 371 lid 3 legt deze reikwijdte vast. Indien zich een geval bedoeld in artikel 371 lid 3 voordoet, moet de rechter niet het BW maar artikelen 1 tot en met 9 van het gewijzigd Verdrag toepassen want dit gaat als bijzonder dwingend recht boven het BW. Dat in de rechtspraak wel vaak de met het gewijzigd Verdrag (thans) geheel overeenkomende bepalingen in het BW worden genoemd en gehanteerd, maakt dit niet anders.

Als het gewijzigd Verdrag wel zou zien op elektronische cognossemten, dan mist afdeling 5 van titel 2 overigens toepassing op vervoer onder elektronisch cognossement in de gevallen bedoeld in artikel 371 lid 3. Het gewijzigd Verdrag gaat dan immers boven Boek 8. Dan zouden alle elektronische cognossemten door een slecht daarop passende regeling worden beheerst. Er wordt dus geen gunstig effect bereikt met de suggestie dat het gewijzigd Verdrag ook op elektronische cognossemten van toepassing kan zijn. Er gaat niets verloren door niet naar het gewijzigd Verdrag te verwijzen – de inhoud daarvan is immers overgenomen in Boek 8 terwijl daarmee wel een beter passende regeling wordt gewonnen.

Het zou de voorkeur van de Raad hebben als de MvT nog duidelijker maakt dat elektronische cognossement buiten het toepassingsbereik van het gewijzigd Verdrag valt, maar dat met het Wetsvoorstel de regels over vervoer onder cognossement neergelegd afdeling 5 van titel 2 zoveel mogelijk overeenkomstige toepassing vinden op vervoer onder elektronisch cognossement. De mededeling onder 3.2 MvT dat het wetsvoorstel regelt dat ‘bepalingen uit de Hague-Visby Rules in Boek 8 BW’ ook gelden voor een elektronisch cognossement acht de Raad hiervoor te vaag. Bovendien roept die mededeling de vraag op of uitsluitend de uit het gewijzigd Verdrag overgenomen regels gelden voor het elektronisch cognossement, of ook alle andere regels in Boek 8 die betrekking hebben op (vervoer onder) cognossemten. De beperking die de MvT hier suggereert, onder verwijzing naar artikel I onder D, ziet de Raad niet terug in het wetsvoorstel, in het bijzonder artikel 377.

De beoogde invoeging in artikel 377, dat onder ‘de vervoerovereenkomst onder cognossement’ ook ‘de vervoerovereenkomst neergelegd in een elektronisch cognossement’ wordt verstaan, roept vragen op. Raakt deze invoeging de vraag of het gewijzigd Verdrag ook vervoer onder elektronisch cognossement beheerst? Heeft deze invoeging betekenis of meerwaarde naast artikel 400 lid 3 (dat neerkomt op: ‘de artikelen uit deze afdeling inzake vervoer onder cognossement zijn van overeenkomstige toepassing op vervoer onder elektronisch cognossement’), en zo ja, welke? De afdeling spreekt doorgaans van ‘de vervoerovereenkomst *onder* cognossement’ – waarom staat hier ‘de vervoerovereenkomst *neergelegd in een* elektronisch cognossement’? Als deze invoeging voor het zeevervoer nodig is, is een gelijke invoeging dan ook nodig in afdeling 2 van titel 2?

Ingeval een elektronisch cognossement – in de visie van de Raad per definitie niet bestreken door het gewijzigd Verdrag – in de gevallen waarin overigens aan artikel 371 lid 3 is voldaan wordt omgezet in een (papieren) cognossement, wordt het gewijzigd Verdrag automatisch van toepassing, en omgekeerd. De gevolgen daarvan zouden nog goed moeten worden doordacht. Ook zou de MvT dan aandacht moeten besteden aan de vraag wat bij een elektronisch cognossement als plaats van uitgifte geldt.

*De regeling voor het zeevervoer*



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 7 van 15

De nieuwe regels voor unimodaal zeevervoer staan in het hart van afdeling 5 van titel 2. Zowel voor als na de nieuwe artikelen staan bepalingen die overeenkomstig moeten gelden voor het elektronisch cognossement. De plaatsing van de nieuwe regels over gecombineerd vervoer in afdeling 2 van titel 2 is juist achteraan de afdeling. Waarom niet op identieke wijze wordt ingevoegd is niet toegelicht.

Artikel 400 lid 1 begint niet langer – anders dan in het eerste conceptvoorstel en artikel 54 – met de mededeling dat – samengevat – partijen kunnen overeenkomen dat een elektronisch cognossement zal worden afgegeven. De bepaling combineert nu de regel dat de afzender afgifte van een cognossement mag verlangen nadat de lading door de vervoerder in ontvangst is genomen met de regel dat partijen mogen kiezen voor een elektronisch cognossement in plaats van een papieren cognossement. De Raad vindt dat geen verduidelijking, om de volgende redenen.

De Raad vindt het duidelijker als de oude tekst van artikel 400 lid 1 gehandhaafd blijft. Dat leidt tot minder verwarring en het is van belang dat artikel 399 ook voor elektronische cognossemten geldt. De toelichting bij artikel 400 lid 1 vermeldt dat artikel 400 lid 1 - voor de situatie dat voor een elektronische cognossement wordt gekozen - afwijkt van de regeling van artikel 399. Dit klinkt als alsof artikel 399 niet geldt wanneer partijen voor een elektronisch cognossement kiezen. Maar via artikel 400 leden 2 en 3 geldt het in artikel 399 voorgeschrevene wel degelijk overeenkomstig voor het elektronisch cognossement. Dat wringt.

In alle situaties heeft de afzender wanneer hij zaken afgeeft aan de vervoerder het recht om een (al dan niet verhandelbaar) cognossement te vragen. Hij behoeft dat echter niet te doen. Hij kan van een cognossement afzien, genoegen nemen met een vrachtbrief of vragen om een elektronisch cognossement. Maar als er een cognossement of elektronisch cognossement wordt afgegeven, moet dit de inhoudelijke gegevens vereist in artikel 399 bevatten en als de afzender dit verlangt, moet uit het cognossement of elektronisch cognossement ook blijken dat de vervoerder de zaken niet alleen in ontvangst heeft genomen, maar ze ook werkelijk aan boord heeft geplaatst. Daarop ziet het onderscheid tussen de vermeldingen ‘received for shipment’ en ‘on board’ die op cognossemten zijn terug te vinden. Die vermeldingen zijn relevant in verband met uitsluitingen van aansprakelijkheid voor schade die is ontstaan aan de lading voordat of nadat deze aan boord van het schip was.

De Raad heeft dus een voorkeur voor de oude tekst van lid 1.

Artikel 400 lid 2 definieert als elektronisch cognossement: een elektronisch bestand dat dezelfde gegevens bevat als elders in de afdeling wordt vereist voor een cognossement, ‘en waarvan de afgifte en het gebruik in overeenstemming is met de vereisten van artikel 401’.

De Raad vraagt zich af tot welke consequenties dit laatste element doorredenerend leidt. Als het niet correct wordt afgegeven, wordt het elektronische bestand nooit een elektronisch cognossement in de zin van de wet. Wat betekent dat voor de vervoer- en handelspraktijk? Als een elektronisch cognossement, op de juiste wijze vormgegeven en afgegeven, wordt verhandeld en door de eerste of een opvolgend houder verkeerd wordt gebruikt, verliest dit plotseling de status van elektronisch cognossement. Wat zijn daarvan de consequenties voor het recht op aflevering? Stokt dat bij de laatste houder die zich aan de regels hield, gaat het terug naar de afzender, werkt dat terug zodat er nooit van vervoer onder een elektronisch cognossement sprake is geweest?

Het lijkt raadzaam om in de MvT op die vragen te anticiperen. Mogelijk kan worden verduidelijkt – indien het navolgende klopt - dat artikel 401 vooral raakt aan de betrouwbaarheid van enerzijds het elektronisch cognossement als digitaal bestand en anderzijds het grotere (technologische) systeem waarbinnen dat functioneert. Want onder ‘afgifte’ en ‘gebruik’ van vervoersdocumenten zoals geregeld



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 8 van 15

in de rest van afdeling 2 van titel 5 vallen allerhande andere menselijke beslissingen en handelingen rondom handel en vervoer (vgl. artikel 400 lid 3).

De MvT vermeldt onder 2.2 dat het elektronisch cognossement niet feitelijk kan worden afgegeven door de vervoerder aan de afzender en vervolgens in een handelsketen doorgegeven aan verschillende houders. Niettemin bepaalt artikel 400 dat de vervoerder aan de afzender desverlangd een elektronisch cognossement afgeeft. Zowel in artikel 400 als in artikel 401 - dat 'een betrouwbare methode' voor afgifte en gebruik voorschrijft - blijft in het midden wat er dan onder zulk 'afgeven' wordt verstaan. De Raad omschrijft voor een beter begrip van dit advies hoe haar beeld op dit punt is.

In de traditionele context leidt de vervoerder het ertoe dat een schriftelijk cognossemmentsformulier wordt ingevuld en dat dit namens de vervoerder wordt ondertekend door de kapitein van het schip of een (andere) gevolmachtigde zoals een scheepsagent. Het cognossement is pas 'afgegeven' als het is overhandigd aan de afzender of diens gemachtigde.

Naar verwachting zal in de elektronische context door de vervoerder aan de afzender een digitaal (op beeldscherm op een papieren document gelijkend) bestand worden verstrekt dat als authentiek wordt geregistreerd in een groter (technologisch) systeem. De vervoerder (of een derde die het systeem exploiteert) zal vermoedelijk aan de eerste houder van het elektronisch cognossement toegang tot dat systeem verschaffen via een aan hem verstrekte unieke sleutel of code ter identificatie en/of verificatie. Zodra dit is gebeurd is het elektronisch cognossement 'afgegeven'.

Wellicht leest het Wetsvoorstel minder abstract als de wetgever omschrijft welke procedure(s) hem bij het opstellen voor ogen stond(en), met de slag om de arm dat dit per technologie kan verschillen en voor nieuwe technologie niet precies valt te voorspellen.

De regels voor afgifte en gebruik van papieren cognossemmenten zijn volgens artikel 400 lid 3 van overeenkomstige toepassing op afgifte en gebruik van het elektronisch cognossement, tenzij de aard 'van de bepaling' zich ertegen verzet. De Raad vermoedt, zoals hiervoor besproken, dat wellicht eenvoudiger is om te schrijven 'De artikelen uit deze afdeling inzake het vervoer onder cognossement zijn van overeenkomstige toepassing op het vervoer onder elektronisch cognossement, tenzij de aard van het elektronisch cognossement zich ertegen verzet.' Mogelijk is de wijziging van artikel 377 dan overbodig. Uit artikel 400 lid 3 volgt dan logisch dat artikel 377 ook zoveel mogelijk overeenkomstig geldt voor vervoer onder elektronisch cognossement.

De houder en zijn juridische positie verdienen volgens de Raad meer toelichting en duiding. Het Wetsvoorstel lijkt ervan uit te gaan dat in een groter systeem wordt geregistreerd (aanvankelijk door de vervoerder, of op verzoek van de vervoerder door een vertrouwde derde die het systeem exploiteert) wie de houder is van het elektronische bestand.

De Raad neemt aan dat als eerste houder doorgaans de afzender (die de vervoerovereenkomst sloot) dan wel de in het elektronisch cognossement genoemde afzender worden geregistreerd. Vaak is dat niet dezelfde partij, bijvoorbeeld omdat de koper en geadresseerde de vervoerovereenkomst sluit maar de verkoper de zaken aan de vervoerder afgeeft - de afzender geeft aan de vervoerder instructies over hoe de afzender in het (elektronisch) cognossement moet worden benoemd.

Het Wetsvoorstel lijkt ervan uit te gaan dat de houder van het elektronisch cognossement degene is die via identificatie of verificatiesleutels toegang heeft tot (wijziging van) het elektronisch cognossement en jegens de vervoerder gerechtigd is tot aflevering en eventueel vervangende schadevergoeding. Door die





Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 9 van 15

toegang en dat recht heeft de houder zeggenschap over de vervoerde zaken. Hij kan zijn rechten en zijn zeggenschap overdragen door in het systeem of via het systeem in het bestand zelf vast te (doen) leggen dat niet langer hijzelf maar een ander houder is van het elektronisch cognossement, althans dat het recht op aflevering overgaat op een nieuwe houder. Van de gekozen methode zal afhangen of en hoe aan de nieuwe houder een nieuwe toegangs-/verificatiesleutel of code wordt verschaft, dan wel dat de oorspronkelijke sleutel of code in gebruik blijft. Deze wijziging van de houder in het elektronisch cognossement en/of systeem gevolgd door het krijgen van (toegang tot het systeem en) het elektronisch cognossement door de nieuwe houder is naar de Raad begrijpt wat het Wetsvoorstel bedoelt met ‘vervanging van de houder’.

Het Wetsvoorstel voorziet er niet in dat moet worden vastgelegd op welke datum de vervanging van de houder plaatsvindt. Dat strookt ermee dat ook endossementen van ordercognossementen vaak niet worden gedateerd. Voor akten van cessie waarbij rechten onder naamcognossementen kunnen worden geleverd ligt datering wel voor de hand, maar in de praktijk zien de gerechten dergelijke cessies vrijwel nooit.

De MvT is niet eenduidig en consistent over de vragen of het elektronisch cognossement (i) als naamcognossement, ordercognossement of toondercognossement kan worden uitgegeven en (ii) verhandelbaar kan zijn. De MvT vermeldt onder 2.4 dat het elektronisch cognossement geen waardepapier is maar spreekt bij artikel 401 onderdeel a over endossementen van een elektronisch cognossement. De MvT vermeldt tweemaal uitdrukkelijk dat de elektronische cognossementen de in artikel 412 bedoelde gegevens moeten vermelden, waaronder ook de adressering op naam, aan order of aan toonder valt, maar vermeldt ook dat de artikelen 413, 416 en 417 niet van overeenkomstige toepassing zijn, overigens zonder dat dit uit de wetstekst zelf valt op te maken of af te leiden. Als een elektronisch cognossement niet aan toonder of aan order kan worden afgegeven kan het niet worden geëndosseerd, en moeten als de op cognossementen aan order of toonder ziende artikelen 412, 413, 416 en 417 in zoverre van overeenkomstige toepassing zijn uitgezonderd (vgl. artikelen 44 en 49 voor elektronische CT-documenten).

Een naamcognossement kan in theorie worden verkocht en door middel van cessie geleverd, maar wordt niet als verhandelbaar beschouwd. De Raad vermoedt dat de praktijk vooral behoefte heeft aan een verhandelbaar elektronisch cognossement zodat lading kan worden verhandeld alsof een orderdocument is afgegeven en waarmee de toegang tot de lading pas kan worden geweigerd tot nadat daarvoor is betaald.

Misschien is het elektronisch cognossement een nieuwe eend in de bijt, die een eigen regeling verdient die deels losstaat van de papieren cognossementen en hun eigenaardigheden. Het uitschrijven van wat het elektronisch cognossement volgens de wetgever wel en niet is en hoe het moet worden uitgegeven en afgewikkeld zal uitlegdebatten in de rechtszaal kunnen voorkomen.

Zowel binnen- als buitenlandse gebruikers willen allicht in detail weten waar de Nederlandse wettelijke regeling voor het elektronisch cognossement op neerkomt. Het komt de Raad nuttig voor als de visie van de wetgever en de daadwerkelijke strekking van de wet zoveel mogelijk uit de wet zelf naar voren komt, zonder dat steeds de wetsgeschiedenis moet worden geraadpleegd om te weten wat mogelijk en onmogelijk wordt geacht.

Als de Raad het goed begrijpt, beoogt de wetgever met de regeling het volgende resultaat te bereiken:

(i) een elektronisch cognossement mag niet in meer dan één exemplaar worden uitgegeven,

datum 21 februari 2024  
pagina 10 van 15

- (ii) de bij uitgifte van het elektronisch cognossement als geadresseerde vermelde partij moet als eerste houder daarvan worden beschouwd vanaf het moment dat hij toegang heeft tot het elektronisch cognossement,
- (iii) het elektronisch cognossement is verhandelbaar tenzij uit de bewoordingen ervan onmiskenbaar het tegendeel volgt,
- (iv) de (eerste en iedere opvolgende) houder van een verhandelbaar elektronisch cognossement kan zijn rechten ter zake van de daaronder vervoerde zaken verkopen en kan deze rechten – of in ieder geval het jegens de vervoerder uit te oefenen recht op aflevering - leveren door zijn koper als nieuwe houder van het elektronisch cognossement te (doen) registreren,
- (v) de vervoerder mag de vervoerde zaken alleen afleveren aan de partij die zich ten tijde van de aflevering identificeert als de op dat moment recht- en regelmatig houder van het elektronisch cognossement,
- (vi) de recht- en regelmatig houder van het elektronisch cognossement kan zich slechts als zodanig legitimeren door gebruikmaking van de unieke verificatiesleutel of -code die hem toegang biedt tot het elektronisch cognossement.

Dit alles (indien al juist) blijkt vooralsnog niet uit de tekst van Wetsvoorstel en MvT, terwijl die verduidelijking de praktijk zeer zal helpen.

De Raad verwacht als gezegd dat de praktijk ook behoefte heeft aan elektronische cognossemten die als geadresseerde ‘aan order’ of ‘aan toonder’ vermelden, dus zonder bij naam genoemde houder. De Raad overziet bij gebrek aan technologische kennis niet hoe daarmee in ‘de e-b/l systemen’ kan en zal worden omgegaan, maar heeft de indruk dat de technici ervan uitgaan dat steeds een identificeerbare partij als houder zal worden geregistreerd. Zeker nu ook omzetting van afgegeven (papier) cognossemten in elektronische cognossemten wordt beoogd, en zeker indien ook toonder- en ordercognossemten in elektronische cognossemten moeten kunnen worden omgezet, vraagt de Raad zich af hoe de wetgever het elektronisch cognossement en de afwikkeling daarvan in die situaties voor zich ziet, en of daar verdere wetgeving of toelichting voor nodig is.

Wat de Raad op grond van het Wetsvoorstel en de MvT ook nog niet overziet is hoe de vervoerder toetst of degene die aflevering verlangt en stelt houder van het elektronisch cognossement te zijn, ook daadwerkelijk de houder is. In artikel 401 lid 2 staat niet dat ook de vervoerder het elektronisch cognossement kan raadplegen. Mogelijk weet de vervoerder dus alleen wat er stond in zijn oorspronkelijke elektronisch cognossement. De praktijk zal te zijner tijd wel weten hoe dat raadplegen en ‘aanbieden’ van het elektronisch cognossement verloopt, maar de Raad kan niet inschatten hoe de vervoerder dat houderschap kan verifiëren.

Diezelfde onzekerheid bestaat voor de rechter die een geschil over een claim onder een elektronisch cognossement moet beslechten. Zoals in ons advies van 3 augustus 2022 is gesignaleerd, is het vervoersdocument voor gerechtelijke beslissingen over zeevervoer onder cognossement of CT-document het startpunt. Voor de rechter is van belang dat hij kennis kan nemen van de informatie opgenomen in elektronische vervoersdocumenten en ook kan beoordelen of – indien dit in geschil is – een bepaalde partij op het relevante moment wel of niet de recht- en regelmatig houder van het elektronisch cognossement was. De Raad verwacht dat het eerste punt weinig problemen zal opleveren, maar kan zich nog geen voorstelling maken van hoe dit voor het tweede punt zal zijn, zeker als het gaat om systemen waartoe alleen personen met verificatiesleutels of codes toegang hebben. Kan de rechter toegang krijgen tot diverse digitale systemen om daarin te verifiëren wat in het elektronische bestand



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 11 van 15

staat? Hoe kan de rechter verifiëren of iemand over de juiste toegangssleutel beschikte op een bepaald moment? Over hoeveel verschillende systemen gaat dat? Valt in dit verband al iets te regelen voor nog toekomstige technologie? Kan een en ander geschieden op een voor de rechtspraak IT-systemen veilige manier?

De Raad overziet evenmin welke informatie na uitgifte in het elektronisch cognossement door wie kan worden gewijzigd. Mag de houder meer doen dan alleen zijn eigen opvolger aanwijzen? Het lijkt niet de bedoeling dat de houder of de vervoerder eigenmachtig de plaats van aflevering, de goederenomschrijving of de vervoerscondities kunnen veranderen. Dit blijft in artikel 401 onbesproken terwijl de gedachte toch lijkt dat de houder zonder inmenging van de vervoerder voor vervanging van de houder kan zorgen.

De MvT vermeldt onder 2.4 ook dat een elektronisch cognossement geen roerende zaak is. Het is geen stoffelijk object dus het kwalificeert niet als zaak (artikel 2 van Boek 3). Van een houderschap kan binnen ons goederenrecht alleen sprake zijn als het elektronisch cognossement kwalificeert als een goed (artikel 107 e.v. van Boek 3). Het elektronisch cognossement moet dan als een vermogensrecht worden gezien. Als daarentegen met houderschap van een elektronisch cognossement geen houderschap in de zin van Boek 3 wordt bedoeld maar iets dat alleen binnen deze context in Boek 8 moet worden geregeld, kan dat misschien met een definitie of toelichting worden verhelderd.

Artikel 400 lid 4 bepaalt dat vervanging van de houder van een elektronisch cognossement voor de aflevering van de vervoerde zaken door de vervoerder geldt als levering van de zaken aan die houder. Deze belangrijke bepaling, die dezelfde materie betreft als de artikelen 416 en 417, verdient gelet op het voorgaande een plaatsing die aandacht trekt.

Uit de vorige consultatie is bijgebleven dat de financiële sector grip op lading die ‘onderweg is’ wenst te houden door controle te kunnen uitoefenen over de elektronische cognossemten. Als de Raad goed doorziet hoe men zich dat voorstelt, bestaat de kans dat die controle gaat worden uitgeoefend door de bank als houder van het elektronisch cognossement te registreren, dus de houder te ‘vervangen’ als bedoeld in artikel 400 lid 4. Indien dit klopt, en die vervanging van de houder geldt als levering van de zaken (maar zonder titel voor overdracht), vraagt de Raad hoe zich die beoogde levering aan de banken verhoudt tot het fiduciaverbod van artikel 84 lid 3 van Boek 3.

De technologische betrouwbaarheid is van evident belang voor elektronisch beschikbaar te stellen en af te wikkelen cognossemten. Hierop ziet het technologieneutraal ingerichte artikel 401. Bij papieren cognossemten kunnen fraude, diefstal en dergelijke leiden tot de conclusie dat degene die aflevering verlangt niet de rechtmatige houder van het cognossement is. Op die grond weigert de vervoerder dan aflevering. Voor elektronische cognossement zal twijfel over het rechtmatig houderschap andere verschijningsvormen aannemen, mogelijk per technologie verschillend. De Raad vraagt zich af of artikel 401 ook van belang is voor de vraag naar het ‘rechtmatig houderschap’. Ook hier speelt de vraag: hoe kan de rechter vaststellen of een elektronisch cognossement onrechtmatig van (virtuele) hand is gewisseld?

De Raad constateert dat artikel 401 voor het hanteren van elektronische cognossemten een betrouwbare technologie vereist, en artikel 400 daaraan allerlei praktische en juridische gevolgen verbindt, terwijl onduidelijk is hoe de rechter dat zo nodig kan controleren. De Raad ziet aankomen dat



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 12 van 15

een partij in een procedure over een elektronisch cognossement zal willen betogen ‘ja maar het was geen betrouwbare technologie dus...’. Rust de bewijslast op de ladingbelanghebbende die dit verweer voert en daar – nog nader te bepalen - rechtsgevolgen aan verbindt (zie artikel 150 Rv) of op de vervoerder die zich van het systeem bedient? Hoe kunnen zij hun gelijk over de betrouwbaarheid van de methode bewijzen, zeker als de technologie niet door hen zelf is ontwikkeld en zij geen toegang hebben tot de (tot andermans bedrijfsgeheimen behorende) broncode? Hoe diepgravend behoort de rechter dit te onderzoeken en is deze daartoe in staat?

Artikel 402 regelt de omschakeling van een papieren naar een elektronisch cognossement en omgekeerd. Het lijkt nuttig om te vereisen dat in het vervangende (papieren of elektronische) document wordt vermeld op welke datum het oorspronkelijke document was afgegeven en op welke datum het is vervangen. In de handelsfinanciering is immers van belang – bijvoorbeeld rondom accreditieven waarbij de bank betaalt na inlevering van onder meer het cognossement – dat de bank kan verifiëren dat een cognossement voor een bepaalde datum is afgegeven.

De Raad vraagt zich af of het onbruikbaar worden van het elektronisch cognossement niet nader moet worden geregeld. De enkele afspraak tussen houder en vervoerder dat het elektronisch cognossement wordt vervangen door een papieren cognossement betekent immers niet dat het elektronisch cognossement niet meer bestaat en niet meer kan worden verhandeld. De kwaadwillende of onnozele houder kan zich in het systeem legitimeren en daar de houder van het elektronisch cognossement (doen) vervangen en de vervoerder kan dat niet tegenhouden. De vervoerder loopt dus het risico te worden aangesproken door houders te goeder trouw van cognossement én elektronisch cognossement. Het lijkt verstandig te regelen dat een elektronisch cognossement alleen kan worden vervangen door een cognossement indien de houder bewerkstelligt dat deze vervanging in het elektronisch cognossement en/of het systeem wordt geregistreerd, bij voorkeur onder vermelding van het cognossementnummer van het papieren cognossement voor de traceerbaarheid.

#### *Tussenconclusie over het zeevervoer*

Het Wetsvoorstel is wat het zeevervoer betreft nu zoveel verbeterd dat er constructief commentaar op detailniveau mogelijk is. De contouren van een bruikbare regeling zijn in beeld. Om tot een voor de praktijk functioneel equivalent van het papieren cognossement te komen, is echter een zo eenduidig mogelijke wetstekst en een daarop goed aansluitende heldere toelichting van groot belang. Daarbij zou wat de Raad betreft de voorkeur genieten om goed door te redeneren wat er nodig is, hoe het elektronisch cognossement wordt gepositioneerd ten opzichte van de bestaande naam-, order- en toondercognossesmenten, en ook goed door te denken wat er in de rechtszaal moet en kan gebeuren als het tot conflicten komt, met name over de technologische aspecten.

#### *De regeling voor gecombineerd vervoer*

Het wetsvoorstel voorziet ook in een elektronisch CT-document voor gecombineerd vervoer. Daarmee wordt bedoeld vervoer dat over verschillende modaliteiten plaatsvindt maar waarvoor een enkele vervoerovereenkomst wordt gesloten. Te denken valt aan een container die eerst over de weg (per vrachtwagen) wordt vervoerd en vervolgens over zee. Of aan een lading zand die vanuit vrachtwagens in een binnenschip wordt gestort en dan elders wordt afgeleverd. Of een pakket dat eerst per trein en vervolgens door de lucht reist om na een traject over de weg te worden afgeleverd. Alle combinaties zijn mogelijk, mits het vervoer maar plaatsvindt uit hoofde van een enkele overeenkomst (en dus niet onder een reeks unimodale overeenkomsten). Niet alle gecombineerd vervoer omvat een zeetraject.



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 13 van 15

De Raad vraagt zich eerst af of belanghebbenden buiten het zeevervoer weten dat dit (gewijzigde) Wetsvoorstel gevolgen heeft voor hun sector. Het eerste concept wetsvoorstel omvatte nog geen regeling voor het gecombineerd goederenvervoer. Dit onderwerp werd dan ook niet bestreken door de eerdere consultatie. Dit onbekendheidsrisico is des te groter nu de consultatie (ook nu) onder de noemer ‘elektronisch cognossement’ is gepresenteerd.

Het Wetsvoorstel introduceert het elektronisch CT-document. Voor ieder gecombineerd vervoer, ongeacht de combinatie van modaliteiten, kan volgens artikel 54 lid 1 een elektronisch CT-document worden afgegeven. Dit is niet hetzelfde als een elektronisch cognossement maar kan daarmee gedeeltelijk samenvallen. Immers, wanneer voor multimodaal vervoer dat ten dele over zee plaatsvindt een elektronisch CT-document wordt afgegeven, wordt dit elektronisch CT-document voor het zeevervoerdeel als elektronisch cognossement aangemerkt.

Voor de andere modaliteiten is niet bepaald dat het elektronisch CT-document voor dat deel wordt aangemerkt als elektronisch binnenvaartcognossement of elektronische (weg-/spoor-/lucht)vrachtbrief. Blijkens de slotzin van lid 1, lid 2 respectievelijk lid 3 van artikel 46 wordt ‘het CT-document of het elektronisch CT-document’ voor het binnenvaartdeel, het wegvervoerdeel respectievelijk het spoor- of luchtvervoerdeel aangemerkt ‘als cognossement’, ‘als vrachtbrief’ respectievelijk ‘als voor dergelijk vervoer bestemd document’. Voor wegvervoer, spoorvervoer en luchtvervoer wordt het elektronische CT-document dus als een regulier, papieren vervoersdocument aangemerkt. De MvT bij artikel 8:46 BW laat onbesproken hoe dit praktisch bezien uitwerkt en of problemen in de afwikkeling voorzienbaar zijn.

Het is de Raad niet duidelijk of – in overleg met iedere sector – is onderzocht of de regeling voor iedere modaliteit mogelijk en wenselijk is. Voor zover de Raad bekend wordt in de ene sector al geregeld gebruik gemaakt van een elektronisch vervoerbestand – onder welke benaming ook – terwijl dit in andere sectoren nog helemaal niet gebeurt. In geval van unimodaal vervoer gelden per modaliteit verschillende regels over aan wie het recht op aflevering van de vervoerde zaken toekomt, en ook bijvoorbeeld over wie tijdens het vervoer over de lading kan beschikken door bijvoorbeeld een andere plaats van aflevering aan te wijzen. Hoewel de unimodale regels bij gecombineerd vervoer niet rechtstreeks gelden maar slechts via de schakelbepaling in artikel 41 BW – aan welk artikel men uiteraard pas toekomt indien het interne Nederlandse recht de overeenkomst beheerst - lijkt verstandig als uit de MvT blijkt dat rekening is gehouden met het verdragsrechtelijk en wettelijk kader en de praktijk van iedere vervoersmodaliteit, en dat de MvT toelicht welke keuzes daarin zijn gemaakt.

Het Wetsvoorstel voorziet met artikel IV onder I in wijziging van de Uitvoeringswet Rotterdam Rules. Voor het gecombineerd vervoer houdt deze wijziging in dat na invoering van de RR de artikelen 54 tot en met 56 vervallen. Dit vervallen wordt in de MvT niet benoemd of toegelicht. De RR regelen het elektronisch vervoerbestand alleen voor gecombineerd vervoer dat zeevervoer omvat. Na invoering van de RR bestaat de met het Wetsvoorstel te scheppen regeling voor een elektronisch CT-document voor gecombineerd vervoer zonder zeetraject niet langer. De Raad vraagt zich af of dit een bewuste keuze is en zo ja, of dat toelichting verdient in de MvT.



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 14 van 15

De Raad wijst er op dat de wijziging van de Uitvoeringswet Rotterdam Rules de door het Wetsvoorstel beoogde wijziging van artikel 46 niet doet vervallen, terwijl aanpassing aan de RR terminologie mogelijk is gewenst.

De opmerkingen over het zeevervoer hierboven zijn van overeenkomstig belang voor de keuzes over het gecombineerd vervoer.

### **WERKLAST**

De Raad verwacht naar aanleiding van dit Wetsvoorstel geen substantiële gevolgen voor de werklust van de Rechtspraak.

### **CONCLUSIE**

Het Wetsvoorstel is sterk verbeterd maar stuit nog op een aantal bedenkingen. De toelichting is niet altijd duidelijk en in lijn met de voorgestelde wetstekst, terwijl een heldere richtinggevende toelichting waaruit een visie op het recht en de praktijk blijkt in een behoefte zou voorzien. De Raad voor de rechtspraak adviseert om het Wetsvoorstel op de in dit advies genoemde onderdelen te verduidelijken en aan te passen



Raad voor de  
rechtspraak

datum 21 februari 2024  
pagina 15 van 15

## TOT SLOT

Indien na het uitbrengen van dit advies het Wetsvoorstel op belangrijke onderdelen wordt gewijzigd of indien uit nadere uitvoeringsregelgeving belangrijke werklastgevolgen voortvloeien, dan wordt de Raad graag in de gelegenheid gesteld daarover aanvullend te adviseren. Met het oog op de voorbereiding van de gerechten op de invoering van het Wetsvoorstel, stelt de Raad er prijs op als hij geïnformeerd wordt over de indiening van het Wetsvoorstel bij de Tweede en de Eerste Kamer en de plaatsing van de definitieve wetstekst in het *Staatsblad*. Ook eventuele nadere regelgeving volgend op dit Wetsvoorstel met gevolgen voor de rechtspleging valt binnen het adviesrecht van de Raad. Voor zover van toepassing, ontvangt de Raad graag een adviesaanvraag voor deze nadere regelgeving.

Hoogachtend,

mr. A.A.E. Dorsman  
Lid Raad voor de rechtspraak