

Toepasselijkheid Hague-Visby Rules op vervoer onder express release b/l

Rechtbank Rotterdam 14 maart 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:2791 ("Pietro Benedetti")

De laatste jaren heeft het gebruik van de 'non negotiable express release bill of lading' een enorme vlucht genomen. Steeds vaker kiezen partijen er in de praktijk voor vervoer te laten plaatsvinden onder een dergelijk document. De vraag is of op vervoer onder een express release b/l de Hague-Visby Rules, inclusief de hogere limiet dan onder de Hague Rules, dwingendrechtelijk gelden. Uit recente rechtspraak van de Rechtbank Rotterdam volgt dat dit onder bepaalde omstandigheden het geval kan zijn. En dat de financiële gevolgen groot kunnen zijn.

Kader Hague Rules/HVR

Het overgrote deel van het internationaal goederenvervoer over zee vindt nog altijd plaats onder toepasselijkheid van de Hague Rules¹/de Hague-Visby Rules ("HVR")², of een op deze verdragen gebaseerd aansprakelijkheidsregime. Geen van de pogingen tot invoering van een modernere regeling heeft vooralsnog echt succes gehad. De uit 1978 daterende Hamburg Rules³ hebben geen ingang gevonden bij de grote zeevarende naties, terwijl de Rotterdam Rules in de 10 jaar sinds hun ondertekening nog door onvoldoende landen geratificeerd zijn om zelfs maar in werking te treden.⁴ Hoewel Nederland is voorbereid op implementatie van de Rotterdam Rules⁵, is zij vooralsnog gewoon partij bij de Hague-Visby Rules ("HVR").

Het aansprakelijkheidssysteem van de H(V)R, neergelegd in art. III en IV, biedt een zekere mate van bescherming aan ladingbelanghebbenden. Kort samengevat verplicht dit de vervoerder ertoe redelijke zorg voor de zeewaardigheid van zijn schip voor en bij aanvang van de reis te betrachten en goed voor de lading te zorgen tijdens de reis. De Hague Rules en HVR bevatten allebei een limiet. Gelet op de lagere limiet van de Hague Rules hebben vervoerders doorgaans voorkeur voor toepasselijkheid van de Hague Rules. Zij verklaren deze dan ook niet zelden in hun vervoerovereenkomsten van toepassing.

Zowel de Hague Rules als de HVR bepalen dat de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet verder mag beperken dan de Rules toelaten. In geval de HVR *dwingendrechtelijk* gelden is de limiet van de Hague Rules niet toegestaan als dit betekent dat de vervoerder minder zou moeten betalen dan onder de HVR. Voor zover de Rules slechts contractueel van toepassing zijn, staat er in beginsel niets aan in de weg dat partijen wel andersluidende afspraken maken, zoals een lagere limiet. Voor de uitkomst van een dispuut kan het dus van groot belang zijn om vast te stellen of de HVR dwingendrechtelijk gelden.

Criteria voor dwingendrechtelijke toepasselijkheid HVR

¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), Brussels 1924.

² The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968.

³ United Nations International Convention on the Carriage of Goods by Sea adopted in Hamburg on 31 March 1978.

⁴ Van de vereiste 20 ratificaties zijn er pas 4 verkregen.

⁵ De Nederlandse wetgever heeft een wetsvoorstel ter uitvoering van het Verdrag opgesteld, om snel te kunnen doorpakken als het Verdrag door belangrijke spelers zou worden geratificeerd en in werking zou treden. De inhoud van het wetsvoorstel is op 11 juli 2018 gepubliceerd.

Volgens de tekst van het verdrag zijn de HVR dwingendrechtelijk van toepassing op vervoer van goederen onder cognossement of "enig dergelijk stuk" tussen havens in twee verschillende Staten, indien er kort samengevat sprake is van één van de volgende omstandigheden:

- a. cognossementsvervoer waarbij het cognossement is uitgegeven in een verdragsstaat;
- b. het vervoer plaatsvindt vanuit een verdragsstaat;
- c. het cognossement een keuze voor de HVR bevat.

Feitelijke achtergrond geschil

De vraag van toepasselijkheid van de Hague Rules óf de HVR was aan de orde in de zaak waarin de Rechtbank Rotterdam begin dit jaar moest beslissen. Die zaak betrof een vordering van ladingbelanghebbenden tot vergoeding van schade aan een zware transformator tijdens vervoer aan boord van het ms. "Pietro Benedetti" van Bilbao, Spanje, naar Houston, VS. Voor het vervoer was een 'non negotiable express release b/l' afgegeven. Bij toepasselijkheid van de Hague Rules zou de vervoerder zijn aansprakelijkheid voor de schade van ruim € 450.000,= kunnen beperken tot € 565,=, terwijl de limiet bij toepasselijkheid van de HVR geen rol zou spelen.

Beslissing Rechtbank Rotterdam

Duidelijk is bij de beoordeling van de vraag of de HVR dwingendrechtelijk gelden van belang is dat het gebruikte vervoersdocument wordt aangemerkt als cognossement of als "enig dergelijk stuk". De vraag was concreet of de gebruikte 'non negotiable express release bills of lading' aan dat vereiste voldeed. De Rechtbank Rotterdam beantwoordt deze vraag in haar vonnis van 14 maart 2018⁶ met een luidt en duidelijk "nee". De rechtbank overweegt dat een non-negotiable express release bill of lading in beginsel geen verhandelbaar waardepapier is en evenmin bestemd is om als zodanig te worden gebruikt. Voor aflevering van de goederen is immers geen presentatie van het originele stuk vereist. Op het stuk staat doorgaans ook vermeld dat er geen originelen zijn uitgegeven. Het voor de hand liggende gevolg zou dan zijn dat de HVR niet van toepassing zijn. Zo snel gaat de rechtbank evenwel niet. Onder verwijzing naar de originele Franse tekst van de HVR stelt de rechtbank vast dat deze tekst, anders dan de eveneens originele Engelse tekst van het verdrag, niet het vereiste stelt dat het vervoersdocument een 'document of title' moet zijn. De express release bill of lading die door partijen in de aan de beslissing ten grondslag liggende zaak is gebruikt kan niet als cognossement in strikte zin worden beschouwd, maar wel als "een document dat als origineel cognossement in het vooruitzicht is gesteld maar waaraan de vervoerder de normale werking heeft onthouden door de wijze waarop zij het heeft ingevuld en uitgemaakt." Oftewel, als de vervoerder de indruk wekt een origineel cognossement uit te zullen geven, maar dat toch niet doet, dan betekent dat niet dat de vervoerder op deze wijze aan toepasselijkheid van de HVR kan ontkomen.

Uit het vonnis volgt dat de vervoerder in kwestie de schijn heeft gewekt een origineel cognossement te zullen afgeven. In zowel het door de vervoerder toegezonden concept-cognossement als in de gevoerde correspondentie stond nergens vermeld dat hij een 'non negotiable express release' zou uitgeven. De rechtbank meent dat de ladingbelanghebbenden er onder die omstandigheden niet aan hoefden te twijfelen dat op het vervoer de HVR van toepassing zouden zijn. Zij oordeelt dan ook dat de HVR onder die omstandigheden dwingendrechtelijk gelden.

Commentaar

⁶ Rechtbank Rotterdam 14 maart 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:2791 ("Pietro Benedetti").

In de beslissing van de rechtbank wordt groot belang toegekend aan de feitelijke situatie en dan met name aan de door de vervoerder gewekte schijn dat een origineel document zou worden afgegeven. Nu dat was 'toegezegd' hadden ladingbelanghebbenden recht op een cognossement en dus op toepasselijkheid van de HVR. Deze argumentatie is in lijn met Engelse rechtspraak.⁷ Het vonnis van de Rechtbank Rotterdam biedt geen steun aan de stelling dat de HVR altijd dwingendrechtelijk van toepassing zijn op vervoer onder express release b/l's. Wel laat het eens te meer zien dat de feitelijke omstandigheden van doorslaggevend belang (kunnen) zijn.

⁷ *Pyrene v Scindia* [1954] 2 QB 402; *AP Moller-Maersk v Kyukuyo Ltd.* [2017] EWHC 654.