

3-7-2018

Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (*PbEU* 2016, L 138/44), Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (*PbEU* 2016, L 138/102), Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (*PbEU* 2016, L 352/1) en tevens ter goede uitvoering van Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) 881/2004 (*PbEU* 2016, L 138/1) en van Verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor (*PbEU* 2016, L 354/22); Nota n.a.v. het verslag *Kamerstukken II, 34914, 6*

Goederenvervoer

15-6-2018

Spoor: vervoer- en beheerplan; Motie; Motie van de leden Sienot en Jetten over gedifferentieerd rijden van goederenvervoer en onderzoek naar beperking hinder

Kamerstukken II, 29984, 781

Rechtspraak

Mr. W.E. Boonk

Smallegange advocaten

**Rb. Rotterdam 31 januari 2018,
SeS 2018/38**

Deze zaak betreft de per 1 januari 2017 ingevoerde wet inzake de concentratie van scheepvaartzaken bij de Rechtbank Rotterdam,¹ waarmee de positie van de Rotterdamse rechtbank als dé maritieme rechtbank van Nederland is verster-

igd. De belangrijkste wijziging die de wet met zich brengt, is de exclusieve bevoegdheid van de Rechtbank Rotterdam in zaken betreffende zee- en binnenvaartvervoer. Het nieuwe art. 625 lid 1 onderdeel a Rv luidt als volgt:

‘De rechtbank Rotterdam is in eerste aanleg bij uitsluiting bevoegd tot kennisneming van vorderingen en verzoeken betreffende:

a. het vervoer van goederen over zee of over de binnenwateren;’

Het vonnis

Het gepubliceerde vonnis geeft slechts beperkt zicht op de feiten van de zaak. Antelope Marine Ltd uit de Marshall Eilanden (hierna: Antelope) pretendeert als ladingbelanghebbende een vordering te hebben tegen de in Amsterdam gevestigde vervoerder Spliethoff Transport B.V. (hierna: Spliethoff) en start ter zake een procedure bij de Rechtbank Rotterdam. Spliethoff beroept zich op onbevoegdheid van de rechtbank en wijst daarbij op de in de vervoervereenkomst opgenomen (exclusieve) forumkeuze ten gunste van de ‘District Court of Amsterdam’. De vraag die voorligt, is of deze forumkeuze voorrang heeft boven de in art. 625 lid 1 Rv vastgelegde, exclusieve bevoegdheid van de Rechtbank Rotterdam.

De rechtbank overweegt dat sprake is van een internationaal geval en dat daarom de Verordening Brussel I (herschikking)² van toepassing is, met voorrang boven het nationale recht. Aangezien de forumkeuze geldig is in de zin van art. 25 Brussel I en bovendien exclusief, is de Amsterdamse rechtbank bevoegd en niet de Rotterdamse, aldus de rechtbank. De conclusie is dat de zaak naar Amsterdam wordt verwezen.

De rechtbank overweegt in verband met haar eigen positie als exclusieve maritieme rechtbank als volgt:

‘4.7. De rechtbank Amsterdam is derhalve exclusief bevoegd kennis te nemen van de vorderingen van Antelope, zodat de rechtbank Rotterdam onbevoegd is. Anders dan Antelope van mening is in dit incident kan hieraan niet afdoen de in artikel 625 lid 1 Rv opgenomen regeling inzake exclusieve bevoegdheid van de rechtbank Rotterdam ter zake van de in dat artikel genoemde vorderingen en verzoeken inzake (aangelegenheden

die te maken hebben met) vervoer over het water. Dit artikel mist namelijk toepassing in internationale gevallen waarin de rechtsmacht, dat wil zeggen: de internationale rechterlijke bevoegdheid in civiele zaken, wordt geregeld in een voor Nederland geldende internationale regeling zoals (in ieder geval) een EG-verordening, waarvan Brussel Ibis-Vo een voorbeeld is. Zie artikel 1 Rv (in samenhang gelezen met artikel 5 Brussel Ibis-Vo):

Artikel 1 Rv

Onverminderd het omtrent rechtsmacht in verdragen en EG-verordeningen bepaalde [onderstreping; Rechtbank] en onverminderd artikel 13a van de Wet algemene bepalingen wordt de rechtsmacht van de Nederlandse rechter beheerst door de volgende bepalingen.

(Artikel 5 Brussel Ibis-Vo

1. Degenen die op het grondgebied van een lidstaat woonplaats hebben, kunnen slechts voor het gerecht van een andere lidstaat worden opgeroepen krachtens de in de afdelingen 2 tot en met 7 van dit hoofdstuk gegeven regels.
2. In het bijzonder zijn de nationale bevoegdheidsregels waarvan de lidstaten de Commissie krachtens artikel 76, lid 1, onder a), in kennis hebben gesteld, niet van toepassing op personen als bedoeld in lid 1 van dit artikel.’

Commentaar

Mijn indruk is dat de rechtbank zich met deze beslissing tekort doet, en daarmee zichzelf en de maritieme rechtspraktijk een slechte dienst bewijst. De bedoeling van de nieuwe wet is immers om de kwaliteit en efficiëntie van de rechtspraak op dit terrein te bevorderen door het concentreren van scheepvaartzaken bij de Rechtbank Rotterdam.³ Dit doel is het meest geholpen, wanneer op die concentratie zo weinig mogelijk uitzonderingen mogelijk zijn.

Eerst iets over de motivering van de rechtbank. Op zichzelf is natuurlijk juist dat Brussel I vóór gaat op nationaal recht. De verwijzing door de rechtbank naar art. 1 Rv is dus wel begrijpelijk. Minder begrijpelijk is de verwijzing naar art. 5 Brussel I. Het eerste lid van dit artikel treft in deze zaak in elk geval geen doel, omdat Spliethoff niet ‘voor het gerecht van een andere lidstaat’ wordt opgeroepen (maar juist voor haar

eigen, Nederlandse rechter). Mogelijk bedoelde de rechtbank te verwijzen naar het tweede lid van art. 5 en is zij van oordeel dat art. 625 Rv zou behoren tot de 'nationale bevoegdheidsregels' waaraan dit artikellid refereert. Dit is echter niet het geval. Met nationale bevoegdheidsregels in de zin van art. 5 lid 2 Brussel I wordt niet bedoeld interne regels van relatieve bevoegdheid, maar bevoegdheid in de zin van rechtsmacht. En wel specifiek zogenoemde 'exorbitante' bevoegdheidsbepalingen, die rechtsmacht scheppen op gronden die in internationaal verband doorgaans niet worden geaccepteerd, zoals *forum actoris* of de tijdelijke aanwezigheid van een gedaagde of beslag op vermogen van de gedaagde in de betreffende jurisdictie.⁴ Ook de verwijzing naar art. 5 lid 2 Brussel I treft dus geen doel.⁵

De motivering van de rechtbank schiet dus tekort, maar de vraag blijft hoe het nu precies zit met de verhouding tussen de forumkeuze van art. 25 Brussel I en de nationale competentieregels, waaronder in het bijzonder art. 625 Rv.

Een voorvraag is in hoeverre een van art. 625 lid 1 Rv afwijkende forumkeuze naar Nederlands (proces)recht geldig zou zijn. Opvallend genoeg wordt art. 625 Rv niet uitdrukkelijk van dwingend recht verklaard. Het dwingendrechtelijke karakter volgt echter wel uit de toelichting van de wetgever:

'De NVZV heeft gevraagd of met de woorden "bij uitsluiting bevoegd" de forumkeuze van 108 en van 629 lid 2 opzij wordt gezet. Artikel 108 Rv is een regel uit de algemene relatieve bevoegdheidsbepalingen (art. 99-110 Rv) die door het specifieke artikel 625 Rv opzij wordt gezet. De woorden bij uitsluiting bevoegd verduidelijken de exclusieve bevoegdheid van de rechtbank Rotterdam. Op grond van het huidige artikel 629, tweede lid, is de aanwijzing van een andere Nederlandse rechter mogelijk dan die van de rechtbank genoemd in het eerste lid (ingevolge dit wetsvoorstel rechtbank Rotterdam). Het tweede lid is daarom zo aangepast dat de forumkeuze alleen mogelijk is voor een buitenlandse rechter (zie onderdeel N).'⁶

Wij kunnen er dus van uitgaan dat, in zuiver nationale context, in scheepvaartzaken niet kan worden gekozen voor een andere rechtbank dan die in Rotter-

dam. Dan is de vraag of Brussel I, en in het bijzonder art. 25, daar verandering in kan brengen. Mijn indruk is, dat de rechtbank in deze zaak op het verkeerde been wordt gezet door de minister, die in de memorie van toelichting na bovenstaand citaat vervolgt:

'De internationale forumkeuzeregelingen gaan voor de nationale regeling en worden hierdoor dan ook niet beperkt.'

De wetgever lijkt hiermee weliswaar de mening toegedaan dat een forumkeuze (voor een andere rechtbank dan de Rotterdamse) op voet van bijvoorbeeld art. 25 Brussel I niet zou worden geraakt door de nieuwe wet, maar helemaal duidelijk is dit niet. Dat de internationale regeling (lees: art. 25 Brussel I) vóór art. 625 Rv gaat en die regeling daardoor dus ook niet wordt beperkt, is op zichzelf wel juist, maar deze constatering geeft strikt genomen nog geen antwoord op de vraag of een op die internationale regeling gebaseerde forumkeuze wel of niet aan beperkingen van nationaal recht onderhevig kan zijn.

Op grond van de tekst van art. 25 Brussel I kunnen partijen inderdaad een *gerecht* (als individuele instantie) aanwijzen, en dus niet slechts de gerechten van een *lidstaat*. Met andere woorden, een forumkeuze voor de Rechtbank Amsterdam, is inderdaad – in beginsel – een forumkeuze voor de Rechtbank Amsterdam en niet voor de Nederlandse rechter in het algemeen. Dat betekent echter niet per definitie, dat de interne competentieregels van de betreffende lidstaat geen enkele rol meer spelen en er dus geen grenzen van nationaal recht zouden zijn aan de keuzebevoegdheid van partijen.

Ik zou menen dat iedere lidstaat in beginsel vrij is zijn rechterlijke organisatie naar eigen goedgevoelen in te richten en – bijvoorbeeld – te bepalen welke instanties met rechtspraak worden belast, welke gerechten zaken in eerste aanleg behandelen en waar men voor hoger beroep terecht kan, welke civiele gerechten er zijn en welke gerechten andersoortige zaken behandelen. Procespartijen hebben daarop geen invloed en mogen daarop ook geen invloed hebben. Zo kunnen partijen bijvoorbeeld niet bindend overeenkomen dat een handelsgeschil door de bestuursrechter wordt beslist, of dat een geschil in eerste aanleg door de Hoge Raad wordt beslecht.

De vraag of de toepassing van art. 25 Brussel I in die interne rechterlijke competentieverdeling verandering kan brengen, is waarschijnlijk een kwestie van uitleg van de verordening. Afgaand op de toelichting in het Rapport-Jenaar bij de voorloper van art. 25 Brussel I, art. 17 van het EEX-verdrag lijkt dit niet de bedoeling te zijn geweest:

'Het spreekt vanzelf dat overeenkomsten tot aanwijzing van een bevoegde rechter de competentie *ratione materiae* der gerechten niet kunnen wijzigen.'⁷

Hierbij past de kanttekening dat de concentratie van scheepvaartgeschillen bij de Rechtbank Rotterdam wellicht van wat andere orde is dan bijvoorbeeld de scheiding tussen de bestuurs- en handelsrechter, maar er lijkt geen grond om hier een fundamenteel onderscheid te maken.⁸

Het Nederlandse procesrecht kent simpelweg maar één rechtbank voor scheepvaartzaken. Partijen kunnen niet op voet van art. 25 Brussel I kiezen voor een gerecht dat naar het interne procesrecht van de betreffende lidstaat vanwege de aard van de zaak niet bevoegd kan zijn. Waar het scheepvaartzaken betreft, valt er binnen Nederland voor partijen dus niets meer te kiezen.

Conclusie

Het lijkt erop dat de Rechtbank Rotterdam in deze zaak wat te bescheiden is geweest. Dat is nergens voor nodig. De Nederlandse wetgever is vrij om te bepalen welk gerecht in Nederland scheepvaartzaken behandelt en dat heeft hij gedaan: deze 'materiecompetentie' is bij uitsluiting en dwingendrechtelijk aan de Rechtbank Rotterdam opgedragen. Daar verandert Brussel I niets aan.

1. Wet van 22 juni 2016 tot wijziging van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering in verband met de concentratie van scheepvaartzaken bij de rechtbank Rotterdam.
2. Verordening (EU) 1215/2012 (ook wel: Brussel Ibis-Vo. of EEX-Vo. II), hierna kortweg: Brussel I.
3. *Kamerstukken II*, 34447, 3, p. 1 (MvT).
4. P. Vlas, *GS Burgerlijke Rechtsvordering*, art. 5 Brussel I-bis, aant. 2.
5. Op voet van art. 76 lid 1 Brussel I heeft Nederland uitdrukkelijk aan de Europese Commissie laten weten dat in Nederland geen bevoegdheidsregels in de zin van art. 5 lid 2 Brussel I van kracht zijn: *PbEU* 2015/C 390/06, Lijst 1 (de betreffende lijst is weliswaar van november 2015, dus ruim vóór de inwerkingtreding van het

nieuwe art. 625 Rv, maar er is geen reden om te veronderstellen dat Nederland zijn opgave op voet van art. 76 lid 1 EEX-Vo. zou moeten wijzigen).

6. *Kamerstukken II*, 34447, 3, p. 8 (MvT).
7. P. Jenard, 'Rapport over het Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken', *PbEG* 1979, C 59/1, p. 38. Zie in dit verband ook: P. Vlas, *GS Burgerlijke Rechtsvordering*, art. 23 Brussel I, aant. 3 en P.H.L.M. Kuypers, *Forumkeuze in het Nederlandse internationaal privaatrecht*, Deventer: Kluwer 2008, p. 94. Anders: U. Magnus, in: U. Magnus & P. Mankowski (red.), *European Commentaries on Private International Law ECPIL, Volume I, Brussels Ibis Regulation*, Keulen: OttoSchmidt 2016, p. 666 (par. 166a): 'Where the parties choose one specific court in a Member State (e.g. "High Court of London", "Landgericht Hamburg") the designated court is locally competent. It does not matter that under national law another court would be locally or functionally competent.'
8. Een aanwijzing dat concentratie onder Brussel I inderdaad geëerbiedigd zou moeten worden is te vinden in de conclusie van A-G Jääskinen in de zaak C-352/13 (*CDC Hydrogen Peroxide*), noot 74 op p. 16, waar toepassing van art. 6 lid 1 Brussel I-oud (Vo. 44/2001) aan de orde was: 'Het is juist dat deze bepaling ziet op het gerecht van de woonplaats van een van de verweerders in het hoofdgeding, en niet op alle gerechten van een lidstaat, zoals artikel 2 van deze verordening. Niettemin is het volgens mij aanvaardbaar dat een nationale regel in een concentratie van materiële bevoegdheden voorziet, met name op mededingingsgebied (...), mits een dergelijke regel grensoverschrijdende geschillen niet anders behandelt dan interne geschillen, zodanig dat eerstgenoemde geschillen zouden zijn uitgesloten van de bevoegdheid van een gerecht dat normaliter zowel ratione loci als ratione materiae bevoegd zou zijn.'

Literatuur

N. Ahmadi

Fac. Rechtsgeleerdheid EUR

ASSL	= Air & Space Law
JALC	= Journal of Air Law & Commerce
JIML	= Journal of International Maritime Law
TranspR	= Transportrecht
W&V	= Weg en Wagen

Algemeen

I. Koller

'Loss, Impossibility, Delay and Resignation.', *TranspR* (41) 2018, afl. 1, p. 1.

Wegvervoer

I. Fromm

'Berufskraftfahrer und moderne Informations- und Kommunikationstechniken im Straßenverkehr', *TranspR* (41) 2018, afl. 2, p. 45.

R. Herber

'Blockierung des Frachtvertrages nach § 519 Abs. 1 Satz 2 HGB', *TranspR* (41) 2018, afl. 2, p. 53.

A. Tchimmogne

'The entry into force of the WTO Agreement on Trade Facilitation (AFE) and the competitiveness challenge of the freight transport sector in the CEMAC States', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

Zeevervoer

P. Beurier & P. Chaumette

'50 years of the Law of the Sea and Maritime Law, 50 years of Maritime Rights', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

V. Boré-Eveno

'Armed Guards on Ships: Challenges and Legal Framework', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

M. Burke

'The 1920 Death on the High Seas Act: An Outdated and Ambiguous Admiralty Law Shielding Cruise Line Companies from Civil Liabilities', *JMLC* (49) 2018, afl. 1, p. 1.

O. Daum

'The Implications of International Law on Unmanned Naval Craft', *JMLC* (49) 2018, afl. 1, p. 71.

T. Eckardt

'Auch ein Reeder haftet nicht für Schulden Dritter – warum das Schiffsgläubigerrecht mit einem Anspruch gegen den Reeder (bzw. Ausrüster) verknüpft ist', *TranspR* (41) 2018, afl. 2, p. 49.

E. Grome

'Spectres of the Sea: The United States Navy's Autonomous Ghost Fleet, its Capabilities and Impacts, and the Legal Issues that Surround it', *JMLC* (49) 2018, afl. 1, p. 31.

F. Guiziou & B. Fritsch

'Maritime Piracy: Some Geographical Reflections', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

S. Lielbarde

'Concept of seafarer before and after the Maritime Labor Convention 2016: Comparative analysis of the legal effects of defining legal concepts in the shape of legal terminology' *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

E. Kenguep

'The limitation of liability actions in litigation of maritime transport of goods under CEMAC law', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

J.-M. Morinière

'Projects around autonomous floating cities: a legal and political utopia in the 21st century? Is the legal isolation of "mériens" possible? Perspectives of maritime law', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

M. Ndende

'The Yaoundé Code of Conduct and the Strategy to Combat Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea.', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

N. Ros

'The International Tribunal for the Law of the Sea, between tradition and modern judicial settlement', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

D. Saive

'4th Bremen Conference on Maritime Law', *TranspR* (41) 2018, afl. 1, p. 42.

G. Proutière-Maulion

'The challenges of securing maritime transport serving the external action of the European Union', *ADMO* 2018, vol. T. XXXVI.

G. Theocharidis

'All About Freedom of Contract? Bunker Supply Arrangements Post-Res Cogitans in Global Context', *JMLC* (49) 2018, afl. 1, p. 127.

Luchtvervoer

I.L. Arnold

'European Air Traffic Management from a New Perspective: Competition Concerns in the Single European Sky', *A&SL* 2018, afl. 3, p. 319-355.