

VOORLOPIG VERSLAG

Nr. 4

De vaste Commissie voor Justitie, in welker handen dit wetsontwerp is gesteld, heeft de eer daaromtrent als volgt te rapporteren.

In het algemeen kon de commissie instemmen met het voorstel om het vervoer over zee krachtens charterpartijen te onttrekken aan de dwingende werking van de artikelen 468-480 van het Wetboek van Koophandel, omdat daarmee wordt voorkomen, dat kustvaartreders en ook andere reders worden aangesproken voor schaden, die buiten hun schuld zijn ontstaan door handelingen die zij noch hun ondergeschikten hebben verricht. Door deze wijziging sluiten de bepalingen van ons Wetboek van Koophandel beter aan bij de bepalingen van het Cognossementsverdrag (Hague Rules) zonder geheel terug te keren tot contractsvrijheid.

Verscheidene leden waren van oordeel, dat feitelijk een vergissing is begaan toen Nederland de regels van het Brussels Verdrag ook op bevrachtingsovereenkomsten dwingend van toepassing heeft verklaard. Deze leden – en zeer vele andere met hen – achtten het ook nu met het oog op het in de meeste andere landen geldend recht van belang, dat de dwingende regels ten aanzien van de aansprakelijkheid alsnog tot het cognossementsvervoer worden beperkt. Zij zouden graag vernemen, waarom het zo lang heeft geduurd voordat deze verbetering kon worden tot stand gebracht.

Verscheidene andere leden vroegen, of het niet beter zou zijn deze bevrachtingsovereenkomsten ook aan de *regelende* werking van de artikelen 468 tot 480 W.v.K. te onttrekken. In dat geval zou artikel 5, lid 2, van het verdrag integraal kunnen worden overgenomen. De noot op blz. 5, 2de kolom, van de memorie van toelichting geeft niet aan, waarom het verdragsrecht in die gevallen zijn gelding zou moeten blijven behouden. De enige grond zou kunnen zijn, dat de reders/vervrachters onvoldoende beschermd zouden zijn, als zij de excepties van 469 W.v.K. niet zouden kunnen invoeren. Maar in vrijwel alle standaardcontracten staan bepalingen, die naar de Hague Rules verwijzen of gunstiger zijn.

Bevrachtingsovereenkomsten en overeenkomsten onder cognossement vallen volgens de Nederlandse wetgeving onder één regime, zulks in afwijking van de meeste buitenlandse regelingen. In de praktijk heeft men aan deze uniformiteit weinig behoefte. Bestaat er daarom geen aanleiding, zo informeerden deze leden, dit wetsontwerp nog zo te wijzigen, dat deze in overeenstemming wordt gebracht met die van de meeste zeevarende mogendheden, hetgeen uit een oogpunt van rechtsuniformiteit van belang is?

Enkele leden merkten op, dat onze kustvaart bij het verdedigen van haar concurrentiepositie tegenover buitenlandse kustvaarders steun verdient. Zij onderschreven hetgeen hierover in de algemene beschouwingen sub 6 wordt betoogd. Ook om die reden stemden zij in met de voorgestelde wijzigingen.

Ten aanzien van het tweede doel van de voorgestelde wetswijzigingen, te weten een nadere precisering van de verdrags tekst, werd in de commissie het volgende opgemerkt.

Vele leden achtten het juist, dat – vooral door opnemings van het begrip persoonlijke schuld (in tegenstelling tot juridisch toegerekende schuld) – thans aansluiting wordt gevonden bij

Titel XI A Wetboek van Koophandel (ingevoegd bij de wet van 3 juni 1965, *Stb.* 239, in werking getreden op 1 april 1966), welke bepalingen geeft over de beperking der aansprakelijkheid.

Verscheidene en met hen verschillende andere leden vroegen of in het wetsontwerp wel voldoende tot uiting komt, dat met het begrip „persoonlijke schuld” niet de term uit het gemene Nederlandse recht is bedoeld, maar dat pas gesproken kan worden van schuld, indien sprake is van het Engelse begrip „actual fault or privity”.

Verskillende leden zouden het op prijs stellen indien zij kennis zouden kunnen nemen van het door de Staatscommissie voor Burgerlijk Recht verstrekte advies. Voorts zouden zij gaarne vernemen welke bezwaren aanvankelijk bij het Koninklijke Zeemanscollege „De Groninger Eendracht” en de assuradeuren en verladers bestonden inzake dit advies.

Artikelsgewijze opmerkingen

Artikel I onder D

Ten aanzien van het slot van het tweede lid van artikel 504 („en de vervoerder geen cognossement heeft afgegeven”) merkten enkele leden het volgende op.

Het eerste lid zegt dat de vervoerder wèl een cognossement moet afgeven; het kwam hun daarna vreemd voor om in het tweede lid vervolgens te stellen, dat die verplichting niet geldt, als er een bevrachting is en geen cognossement is afgegeven. Bedoeld wordt waarschijnlijk, zo meenden zij, dat:

a. bij bevrachting de (wettelijke) verplichting tot het afgeven van een cognossement niet bestaat, doch

b. als tóch een cognossement wordt afgegeven, dit cognossement steeds moet voldoen aan alle door lid 1 sub a t/m c gestelde eisen.

Indien het bovenstaande juist is, zouden zij de bewindsman in overweging willen geven de tekst anders te redigeren. In dit verband legden zij de volgende tekst over: „met dien verstande evenwel, dat een eventueel door de vervrachting afgegeven cognossement moet voldoen aan de in het eerste lid omtrent de inhoud van een cognossement gestelde eisen”.

Vele andere leden vroegen nog het volgende. Wanneer in een charterpartij de reder/vervrachter – overeenkomstig de nieuwgeschapen mogelijkheid tot afwijking van het wettelijk vervoerrecht (artikel 468 W.v.K.) – geheel of ten dele van aansprakelijkheid wordt ontheven, terwijl in diezelfde charterpartij – op de voet van het nieuwe artikel 504, lid 2, W.v.K. – aan hem ontheffing wordt verleend van de verplichting om desverlangd een cognossement af te geven (artikel 504, lid 1, W.v.K.), rijst de vraag, hoe de aansprakelijkheid van die reder/vervrachter is ingevolge het tweede lid van artikel 518d W.v.K. c.q. het tweede lid van artikel 518k W.v.K. Is hij dan – ondanks zijn eerstgenoemde ontheffing en ondanks het feit dat hijzelf, overeenkomstig laatstgenoemde ontheffing, geen cognossement uitgaf – toch volledig aansprakelijk voor de cognossementen die door zijn bevrachter werden uitgegeven en „door of namens den kapitein” werden ondertekend? Gezien de strekking van het onderhavige ontwerp (bescherming van de reder/vervrachter die niet zelf, of door middel van een gemachtigde, een cognossement uitgeeft) zou men zeggen van niet. Volgens die strekking moet immers de reder/vervrachter, door beide bovengenoemde ontheffingen te bedingen en door

bovendien zelf geen cognossement uit te geven, zowel tegenover zijn wederpartij (bevrachter) als tegenover derden (ladingbelanghebbenden, waaronder ook de houders van cognossementen die door de bevrachter werden uitgegeven) veilig staan. Dit wordt in de memorie van toelichting eveneens erkend (zie blz. 5 linkerkolom, de eerste twee alinea's en blz. 5 rechterkolom, de vierde nieuwe alinea). Gezien echter de duidelijke bewoordingen van de artikelen 518d en 518k (telkens lid 2) W.v.K. zou men zeggen, dat de bedoelde aansprakelijkheid juist wèl bestaat, zulks nog te meer nu die artikelen in de memorie van toelichting uitvoerig worden besproken (zie blzz. 3/4), maar in het ontwerp niet worden gewijzigd.

Artikel I onder D en E

Is het niet wenselijk in deze bepalingen het woord „bevrachting” te wijzigen in „bevrachtingsovereenkomst” nu hier sprake is van een beding dat daarvan deel uitmaakt?

Artikel I onder F

Verdient het geen aanbeveling om aan het einde van de eerste zin voor de puntkomma in te voegen de woorden: „met inachtneming van het in artikel 468, 9de lid bepaalde”. Weliswaar wordt in de toelichting op dit artikel gesteld dat deze bepaling ertoe strekt om ten opzichte van een cognossementshouder ongeoorloofde ontheffingen van aansprakelijkheid op grond van artikel 468, lid 9 nietig te doen zijn, doch het lijkt niet uitgesloten het voorgestelde eerste lid van artikel 511 op te vatten als derogerend aan het voorgestelde 9de lid van artikel 468. Nu ook in het voorgestelde 2de lid van artikel 517f een dergelijk voorbehoud wordt gemaakt, lijkt het volledigheidshalve gewenst dit ook in het eerste lid van artikel 511 op te nemen.

Aldus vastgesteld 28 mei 1968.

WTTEWAAIL VAN STOETWEGEN
VAN DEN HEUVEL
DAAMS
GEERTSEMA
AALBERSE
SINGER-DEKKER
VAN DEN BERGH
BOERTIEN
BOOT
DIEPENHORST
WIEBENGA
VAN SCHAIK
KRONENBURG
RIETKERK
GOUDSMIT.