

MEMORIE VAN ANTWOORD

(Ingezonden 23 juli 1968)

Nr. 5

Het stemt de ondergetekende tot voldoening dat de vaste Commissie voor Justitie kan instemmen met het onderhavige voorstel om het vervoer over zee krachtens charterpartijen te onttrekken aan de dwingende werking van de artikelen 468–480 van het Wetboek van Koophandel. De in het verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen moge hij als volgt beantwoorden.

Verscheidene leden der commissie zijn van oordeel, dat feitelijk een vergissing is begaan toen Nederland de regels van het Brussels Verdrag ook op bevrachtingsovereenkomsten dwingend van toepassing heeft verklaard. Naar aanleiding hiervan moge ondergetekende erop wijzen, dat dat niet bij wijze van vergissing, doch welbewust is geschied. Men wenste in 1956 een sinds 1927 geldend systeem waaromtrent bijkans geen klachten waren geuit, niet te verlaten. Verwezen zij naar de in de algemene beschouwingen van de memorie van toelichting ter zake aangehaalde opmerking. Het verheugt de ondergetekende intussen, dat zeer vele leden met het oog op het in de meeste andere landen geldend recht het thans met hem van belang achten, dat de dwingende regels ten aanzien van de aansprakelijkheid alsnog tot het cognossemensvervoer worden beperkt.

Omtrent de gang van zaken, die tot het onderhavige voorstel van wet heeft geleid, merkt de ondergetekende het volgende op.

In november 1956 wendde het Koninklijk Zeemanscollege „De Groninger Eendracht” zich tot de toenmalige voorganger van ondergetekende met een brief waarin ernstige bezwaren werden gemaakt tegen het dwingend karakter van het recht inzake vervoer onder charter.

Naar aanleiding van overleg gevoerd met mr. H. Schadee verzocht de Minister van Justitie in 1957 de Staatscommissie voor de Herziening van de Nederlandse Burgerlijke Wetgeving hem ter zake na overleg met het Zeemanscollege van advies te dienen.

De staatscommissie is geruime tijd met deze aangelegenheid doende geweest. De Subcommissie Handelsrecht van de Staatscommissie achtte het wenselijk belanghebbenden ter zake te horen. Dit horen, dat in 1958 heeft plaatsgevonden, heeft aanleiding gegeven een nadere concretisering van de wensen van „De Groninger Eendracht” af te wachten, hetgeen tot jarenlang oponthoud heeft geleid.

In september 1965 heeft de Minister van Justitie zich opnieuw tot de staatscommissie gewend, omdat hem ter ore was gekomen, dat intussen belanghebbenden het er over eens zouden zijn geworden, dat het dwingend recht voor vervoer onder charterpartij diende te worden opgeheven en dat de staatscommissie bezig was een advies ter zake voor te bereiden.

De Minister verzocht dit advies spoedig te mogen ontvangen, zo mogelijk vergezeld van een wetsontwerp met toelichting. Nadat alle belanghebbenden hadden doen weten, dat zij met de voorgestelde wetswijziging instemden, verzocht de staatscommissie haar lid mr. H. Schadee een wetsontwerp met toelichting samen te stellen. De staatscommissie zond het inmiddels gereedgekomen ontwerp aan haar leden rond, waarna zij in mei 1966 deze ontwerpen heeft goedgekeurd. Daarbij kwam echter de door mr. Schadee opgeworpen vraag ter sprake of al dan niet de artikelen 321, 459a en 473a W. v. K. zouden

moeten worden gewijzigd (zie memorie van toelichting, blz. 5, linkerkolom, eerste alinea). De staatscommissie legde deze vraag aan de Minister van Justitie voor. Deze vroeg hierop mr. Schadee ter zake contact met het bedrijfsleven op te nemen. In november 1966 berichtte mr. Schadee dat hem gebleken was dat belanghebbenden geen prijs stelden op wijziging van bovengenoemde wetsbepalingen. De Minister verzocht daarop aan de staatscommissie hem het ontworpen wetsontwerp met toelichting te doen toekomen. In februari 1967 voldeed de staatscommissie aan dit verzoek. Nadat de Raad van State was gehoord, werd het onderhavige wetsontwerp op 20 december 1967 aan de Staten-Generaal toegezonden.

Naar aanleiding van de vraag van verschillende andere leden moge de ondergetekende mededelen dat ook hij heeft overwogen de bevrachting eveneens te onttrekken aan het regelende recht vervat in de artikelen 468 tot 480 W. v. K. Daar echter niet alle bevrachtingen verwijzen naar de Hague Rules zou dit ten gevolge hebben, zoals deze leden reeds zelf hebben opgemerkt, dat de reders-vervrachters niet voldoende beschermd zouden zijn, daar zij de redelijk geachte en overal geaccepteerde excepties van artikel 469 W. v. K. niet meer zouden kunnen inroepen. Hierin zou allicht op andere wijze kunnen worden voorzien, maar een dergelijke wijziging zou een algehele herschrijving van de titel omtrent vervoer ter zee ten gevolge hebben. Gezien de urgentie van het huidige wetsontwerp heeft de ondergetekende hiervan afgezien.

Aangezien bevrachtingsovereenkomsten in verreweg de meeste gevallen als vervoerovereenkomsten zijn te beschouwen, acht ondergetekende het van belang de eenheid van vervoerrecht zowel voor bevrachtingsovereenkomsten als overeenkomsten onder cognossement te handhaven; hij acht daarmee de duidelijkheid van het Nederlandse recht, dat zich in dit opzicht onderscheidt van het zeerecht van enkele andere landen, gediend.

Ten aanzien van het tweede doel van de voorgestelde wetswijzigingen achtten vele leden het juist dat – vooral door opneming van het begrip „persoonlijke schuld” – thans aansluiting wordt gevonden bij de tekst van Titel XI A Wetboek van Koophandel. Verscheidene van deze leden en met hen verschillende anderen 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”.

Nu de term „persoonlijke schuld” ook bij de incorporatie in het Nederlandse recht van het Brusselse Verdrag van 1957 is gebezigd ter weergave van de Engelse term „actual fault or privity” en deze woorden de letterlijke vertaling zijn van het Franse „faute personnelle” dat veelvuldig wordt gebruikt om deze term in het Frans weer te geven, meent de ondergetekende, dat het voldoende duidelijk is, dat pas gesproken kan worden van persoonlijke schuld, indien sprake is van het Engelse begrip. Dit begrip is bovendien zo weinig vaststaand (zie Cleveringa, Zeerecht, Supplement blz. 18), dat het de voorkeur lijkt te verdienen de rechter vrijheid tot interpretatie te laten en hem niet te binden door een nadere omschrijving van dit begrip. Deze vrijheid van interpretatie kan er toe leiden, dat het Nederlandse recht in overeenstemming blijft met elders geldende opvattingen.

Naar aanleiding van het verzoek van verschillende leden kennis te kunnen nemen van het door de Staatscommissie voor Burgerlijk Recht verstrekte advies, wordt dit stuk ter kennisneming van de leden ter griffie van de Tweede Kamer ter inzage gelegd¹⁾. Van bezwaren van het Koninklijke Zee-manscollege „De Groninger Eendracht”, alsmede van assuradeuren en verladers tegen dit advies is aan ondergetekende niets bekend.

Artikelsgewijze opmerkingen

Artikel I onder D

De door enkele leden onder woorden gebrachte bedoeling met betrekking tot het slot van het tweede lid van artikel 504 heeft inderdaad bij de ondergetekende voorgezeten en hij gaat gaarne in op de suggestie om de tekst van het voorschrift te verduidelijken.

Hij stelt voor het tweede lid van artikel 504 aldus te lezen:

„Ieder beding is een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder wordt ontheven van het nakomen van een of meer der in het vorige lid omschreven verbintenissen, is nietig met dien verstande evenwel dat bij een bevrachting kan worden bedongen dat geen cognossement zal worden afgegeven. Wordt ondanks zulk een beding toch een cognossement afgegeven dan moet dit voldoen aan de in het eerste lid omtrent de inhoud van een cognossement gestelde eisen.”

Wat de door vele andere leden ten aanzien van dit onderdeel gestelde vraag betreft, zij het volgende opgemerkt.

Wanneer cognossementen worden uitgegeven, die door of namens de kapitein werden ondertekend zal naar het oordeel van de ondergetekende het in de artikelen 518d en 518k W. v. K. bepaalde ten gevolge hebben, dat de reder door deze cognossementen wordt gebonden. Indien de reder deze binding niet wenst ontnemen hij de kapitein de dezen in artikel 505 W. v. K. verleende bevoegdheid cognossementen af te geven en brenge hij dit verbod ter kennis van de bevrachter. Het belang van de derde-cognossementhouder eist, dat hij bij ondertekening door of bevoegdlijk namens de kapitein verhaal heeft op diens principaal, de reder.

Artikel I onder D en E

Artikel 453 omschrijft de overeenkomst, waarbij een schip ter beschikking wordt gesteld, als „bevrachting”, zodat het juist lijkt niet van „bevrachtingsovereenkomst” te spreken.

Artikel I onder F

Het voorgestelde tweede lid van artikel 517f W. v. K. bepaalt dat de in het eerste lid van dat artikel genoemde voorwaarden op het vervoer van toepassing zijn. Uit dit „van toepassing” zijn zou kunnen worden afgeleid, dat zij gelding krijgen tegen een verbod gebaseerd op artikel 468 lid 9. Het voorgestelde eerste lid van artikel 511 daarentegen verklaart slechts dat bepaalde bedingen deel uitmaken van het cognossement, doch zegt niets omtrent de geldigheid noch van deze aldus in het cognossement geïnsereerde bedingen noch van de overige bedingen van dit document. Het lijkt derhalve de ondergetekende niet wenselijk een voorbehoud als in artikel 517f W. v. K. voorgesteld ook in artikel 511 W. v. K. in te voegen.

De Minister van Justitie,

C. H. F. POLAK.

¹⁾ Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.