

Vergaderjaar 1986–1987 Nr. 105\*

17477

## Invoeringswet boek 8, titels 1 en 2 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek

### VOORLOPIG VERSLAG VAN DE BIJZONDERE COMMISSIE VOOR DE HERZIENING VAN HET BURGERLIJK WETBOEK<sup>1</sup>

Vastgesteld 24 december 1986

De Bijzondere Commissie voor de herziening van het Burgerlijk Wetboek brengt als volgt verslag uit van haar voorlopige bevindingen over dit gewijzigd voorstel van wet.

De nummering voor de artikelen correspondeert met de nummering van het voorstel van wet.

#### 1. Artikel 8.1.1 eerste lid (definitie schepen)

De Commissie was niet overtuigd door de in de memorie van toelichting bij art. 8.1.1 eerste lid ad 3 gegeven motivering waarom een luchtkussen-voertuig niet onder de definitie van een schip valt. Het kwam de Commissie voor dat het beter ware het luchtkussen-voertuig niet uit de zonderen van de definitie van een schip. De Commissie wilde hierover gaarne de mening van de minister vernemen.

#### 3. Artikel 8.1.1 leden 4 en 5 (scheepstoebehoren en scheepsbestanddeel)

De Commissie vroeg of de definitie van scheepstoebehoren, zoals gegeven in lid 4, in concrete situaties wel voldoende richtsnoer is om te weten wat wél en wat niet als scheepstoebehoren moet worden aange-merkt.

In dit verband wilde de Commissie een geval uit de praktijk onder de aandacht van de minister brengen. Op de Noordzee worden ter inspectie van boorinstallaties e.d. speciaal ingerichte schepen gebruikt, welke duikers en hun materiaal gedurende weken achtereen kunnen inzetten. Dat betekent dat in het schip, in de vorm van grote «tanks», compressie-kamers, zijn aangebracht, waarin de duikers onder druk verblijven wanneer zij niet onder water werken.

Deze compressie-tanks, middels simpele keilbouten aan een funderings-plaat bevestigd, en de daarbij behorende machinerieën, zoals elektromotoren en grote zuurstofcilinders (voor weken moet er voor een ploeg van 8 man zuurstof aanwezig zijn) kunnen niet van het schip worden verwijderd, tenzij een zijwand zou worden opengebrand (kosten van verwijdering – inclusief openen en dichten van de zijwand – werden op f 1 000 000 geraamd). Het schip is als het ware of de «duikinstallatie» heen gebouwd.

\* Het vorige stuk is verschenen onder nr. 77 van vergaderjaar 1983/84.

<sup>1</sup> Samenstelling: mw. Leyten-de Wijkers-looth de Weerdesteyn (CDA), mw. J. H. B. van der Meer (PvdA), Heijne Makkreel (VVD), (Voorzitter), Glastra van Loon (D66), mw. Van Leeuwen (PSP), IJmker (CPN), De Gaay Fortman (PPR), Holdijk (SGP), Schuurman (RPF), Van der Jagt (GPV).

De duikinstallatie behoort toe aan een andere eigenaar dan de scheeps-eigenaar. De «duik-firma» levert haar eigen duik- en onderhoudspersoneel. Het schip heeft tot taak met behulp van stuur- en navigatieapparatuur tot op 1 m. nauwkeurig op de plaats te blijven liggen waar de duikwerkzaamheden worden uitgevoerd.

Het staat vast dat de duikinstallatie bestemd is om het schip duurzaam te dienen.

Maar, zo vroegen de leden van de Commissie zich af, is nu een dergelijke duikinstallatie door zijn vorm te herkennen (een tweede, cumulatief vereiste om sloopstoebehoren te zijn) als sloopstoebehoren? Welke criteria zou de minister hier willen aanleggen? Is het juist dat het wel of niet eenvoudig kunnen verwijderen hier niet als criterium moet worden gehanteerd?

De Commissie zou het op prijs stellen indien de Minister zich alsnog uitliet over dit en andere gevallen uit de praktijk, waaruit duidelijk wordt wat nu een sloopstoebehoren en wat een scheepsbestanddeel is. De Commissie wilde tevens weten of de door Cleveringa (Zeerecht, vierde druk, Tjeenk Willink, Zwolle, 1961, blz. 49) aangehaalde voorbeelden thans ook als sloopstoebehoren kunnen worden aangemerkt.

#### *Artikel 8.1.1 lid 5*

Het vereiste dat een eigendomsvoorbehoud op een sloopstoebehoren moet worden ingeschreven in het scheepsregister scheidt enerzijds duidelijkheid, maar kan anderzijds leveranciers van dergelijk toebehoren voor problemen plaatsen. Met name buitenlandse leveranciers, die (in het buitenland) aan een Nederlands schip leveren en die niet bekend zijn met het feit dat hun eigendomsvoorbehoud in het Nederlandse scheepsregister moet worden geregistreerd, kunnen voor verrassingen komen te staan als het betreffende schip wordt verkocht: zij zijn «hun» sloopstoebehoren kwijt.

Maar ook Nederlandse leveranciers zullen zich terdege bewust moeten zijn van art. 8.1.1 lid 5, met name wanneer een Nederlander een buitenlands schip (inclusief b.v. de radio-installatie van Radio Holland) koopt en dit schip hier registreert. De leverancier moet onmiddellijk zijn eigendomsvoorbehoud op toebehoren laten registreren want anders is hij – bij een snelle doorverkoop van het schip – zijn sloopstoebehoren kwijt.

Naar aanleiding van het bovenstaande vroeg de Commissie zich af waarom die registratieplicht betreffende een eigendomsvoorbehoud op toebehoren thans in de wet wordt opgenomen.

Gelijk in de memorie van toelichting bij artikel 8.1.1. vijfde lid ad 1 wordt opgemerkt heeft de praktijk behoefte om eigendomsvoorbehouden te maken ten aanzien van sloopstoebehoren. Maar, zo vervolgde de Commissie haar vragen, heeft de praktijk er evenzo behoefte aan dat een dergelijk eigendomsvoorbehoud moet worden geregistreerd wil het werking hebben? Wat is het standpunt van leveranciers van sloopstoebehoren te dezen? Is een dergelijke registratie-plicht ook in buitenlandse wetgevingen opgenomen of gaat Nederland in dit opzicht een uitzonderingspositie innemen?

Tot slot wilde de Commissie naar aanleiding van lid 5 nog weten of het juist is, dat wanneer in een koopovereenkomst betreffende een schip uitdrukkelijk Nederlands recht van toepassing wordt verklaard, toch artikel 8.1.1 lid 5 niet kan worden toegepast indien het een buitenlands schip betreft. Bij buitenlandse schepen kunnen immers eigendomsvoorbehouden ten aanzien van sloopstoebehoren niet in het Nederlandse scheepsregister zijn ingeschreven.

#### *13. Artikel 8.2.1.11 (recht om afgifte te weigeren en retentierecht)*

Artikel 8.2.1.11 geeft enerzijds in lid 1 de vervoerder het sterke recht om gedurende de reis aan een ieder (daaronder valt met name een derde

eigenaar, die buiten de vervoerovereenkomst staat) afgifte van de vervoerde zaken te weigeren, anderzijds wordt in lid 2 dit sterke recht geheel uitgehold.

De Commissie merkte op dat het in de praktijk veelvuldig voorkomt dat een ontvanger op grond van de vervoerovereenkomst en/of een wetsbepaling niets is verschuldigd aan de vervoerder.

Indien een dergelijke ontvanger de zaken aan het einde van de reis opeist, is de vervoerder gehouden de zaken aan deze ontvanger af te leveren, terwijl het kan zijn dat de door de afzender verschuldigde vracht nog niet is voldaan.

De Commissie vroeg zich af of het in art. 8.2.1.11 neergelegde retentierecht niet strijdig is met het aloude beginsel van de *exceptio non adimpleti contractus*. Bij de Commissie rees de vraag of het niet de voorkeur zou verdienen de vervoerder tenminste een retentierecht toe te kennen voor al hetgeen hem – door wie dan ook – is verschuldigd met betrekking tot het vervoer van de zaken, die hij vervoert.

In de vervoerovereenkomst (en in feite is dit al gebeurd in het per 30 november 1984 gewijzigde art. 18 AVC 1983) kunnen vervoerder en afzender vastleggen dat het – contractuele – retentierecht ook kan worden uitgeoefend voor niet betaalde vracht, verschuldigd door de afzender voor eerdere transporten. Ook de ontvanger moet geacht worden te zijn gebonden aan dit contractuele retentierecht.

Het sterke recht van lid 1 maakt het vervolgens voor de vervoerder mogelijk om aan de derde eigenaar, die weliswaar buiten de vervoerovereenkomst staat maar die in feite de goederen wil hebben, afgifte te weigeren. De derde eigenaar zal om de zaken vrij te krijgen niet alleen de vracht voor de onderhavige reis moeten betalen (hetgeen hij maar al te graag wil doen) maar ook de schulden van de afzender moeten voldoen, welke schulden al gauw tienduizenden guldens kunnen bedragen (zie bij voorbeeld *President Leeuwarden*, 29 augustus 1985, S&S 1986, 137, in welke zaak overigens de eigenaar tevens ontvanger was).

De Commissie vroeg zich af of dit resultaat van lid 1 wel gewenst was. Geeft lid 1 tezamen met een contractueel retentierecht voor «vorderingen uit het verleden» aan de vervoerder niet een te sterk machtsmiddel?

#### 15. Artikel 8.2.2.1 (gemengd goederenvervoer)

De Commissie constateerde dat in de vaststellingswet staat: «De overeenkomst van gemengd goederenvervoer etc.» (dus zonder koppelteken).

In het onderhavige wetsvoorstel staat echter:

«De overeenkomst van gemengd-goederenvervoer etc.» (met koppelteken).

In de vetgedrukte kop onder afdeling 2 noch in artikel 8.2.2.2 van de vaststellingswet wordt een koppelteken gebruikt en deze teksten worden niet gewijzigd.

Is de Minister het met de Commissie eens dat er tussen gemengd en goederenvervoer beter geen koppelteken kan worden gebruikt?

Overigens is in het daagse spraakgebruik het woord «gemengd» zoals in afdeling 8.2.2. gebruikt volledig onbekend; in de expeditie wordt «gemengd vervoer» hoogstens gebruikt in die zin dat een expeditie van verschillende opdrachtgevers lading aanneemt en deze consolideert in één container.

Meestal gebruikt men in de praktijk de term «gecombineerd vervoer».

In plaats van «gemengd» of – een andere mogelijkheid – «gecombineerd» had de Commissie liever gezien dat het woord «multimodaal» wordt gebruikt.

Daartoe voerde de Commissie de volgende argumenten aan:

Per 24 mei 1980 is de «United Nations Convention on international multimodal transport of goods» tot stand gekomen. Het woord «multimo-

dal» is sindsdien zeker in de Engelse en Amerikaanse literatuur, maar ook in Duits- of Franstalige artikelen doorgedrongen.

«Multimodaal» geeft exact en veel beter dan het weinig zeggende begrip «gemengd» aan waar het om gaat: vervoer over verschillende media.

Gezien de ontwikkeling in gang gezet door de Multimodal Transport Convention en het feit dat «multimodaal» een veel nauwkeuriger begripsaanduiding is dan het woord «gemengd» vroeg de Commissie zich af of de Minister bereid is het woord «gemengd» te vervangen door «multimodaal».

Het zou dan bijvoorbeeld worden: het multimodaal goederenvervoer en een multimodaal vervoerder. (Geen koppelteken en geen verbuiging tot multimodale, zie ook Schrijfwijzer, Staatsuitgeverij 1982, nummer 7.8).

#### 16. Artikel 8.2.2.5 (het CT-document)

De Commissie achtte het een goede zaak dat er thans ook een wettelijke regeling komt voor het CT-document, welke regeling aansluit op in de praktijk gegroeide gebruiken, met name zoals die zijn neergelegd in de per 1 oktober 1984 ingevoerde Uniform Customs and Practice (UCP 1983).

#### 31. Artikel 8.2.5.1 (gemengd vervoer van personen)

Met betrekking tot het koppelteken verwees de Commissie naar het onder 15 opgemerkte.

#### 32. Afdeling 7. Verjaring en verval met betrekking tot de in deze titel genoemde overeenkomsten

##### Artikel 8.2.7.1

De Commissie merkte op dat het systeem van art. 8.2.7.1 er toe leidt dat wanneer de aansprakelijkheid van de vervoerder dwingendrechtelijk geregeld is, de tegen de vervoerder gerichte vorderingen, die zijn aansprakelijkheid raken, zoals ladingclaims, onderworpen zijn aan een – eveneens dwingendrechtelijke – verjaringstermijn.

Vorderingen van de vervoerder tegen de ladingbelanghebbende – de meest in het oog springende vordering is de vrachtvordering – raken nooit dwingendrechtelijke aansprakelijkheid en zijn dan ook niet dwingendrechtelijk onderworpen aan de in de wet genoemde verjaringstermijn. Zo zal een in de toepasselijke vervoercondities opgenomen verjaringstermijn van twee jaren voor vrachtvorderingen in principe geldig zijn.

De leden van de commissie vroegen zich af waarom niet – als een «hard and fast rule» – elke denkbare vordering, gegrond op een overeenkomst van goederen- of personenvervoer, *dwingendrechtelijk* verjaart door verloop van een jaar. De partijen betrokken bij overeenkomsten van goederen- c.q. personenvervoer weten dan altijd waar zij aan toe zijn, zelfs al is de aansprakelijkheid van de vervoerder – zoals in afdeling 8.2.1 het geval is – niet dwingendrechtelijk geregeld.

##### Art. 8.2.7.3

De Commissie wilde graag weten wat, indien een jaarcontract is gesloten voor het vervoer van bepaalde partijen goederen (bijvoorbeeld 12.000 ton steenkolen verspreid over 1000 ton per maand) onder «de onder de overeenkomst van goederenvervoer te vervoeren of vervoerde zaken» moet worden verstaan: a. de totale partij (van 12.000 ton kolen) of b. elke deelzending (van 1000 ton).

In geval a. zou de verjaringstermijn pas gaan lopen nadat de laatste deelzending is afgeleverd (hoewel bij de eerste zending aan het begin van het jaar schade was) en in geval b. zou de verjaringstermijn gaan lopen nadat de deelzending is afgeleverd.

Maakt het bij de beantwoording van bovenstaande vraag, zo vervolgde de Commissie, nog verschil uit wanneer voor elke deelzending aparte vrachtbrieven of cognossementen en dergelijke worden afgegeven? Voor het geval de Minister zou opteren voor de onder a. genoemde mogelijkheid hoe moet dan het aanvangsmoment van de verjaringstermijn berekend worden indien geen jaarcontract wordt gesloten maar een contract van onbepaalde duur, hetgeen in de praktijk nogal eens met overeenkomsten tot het doen vervoeren van goederen gebeurt? Bijvoorbeeld de expediteur spreekt af alle door een opdrachtgever ter beschikking te stellen zaken te doen vervoeren.

*Art. 8.2.7.10*

Bij de exacte bepaling van de dag, waarop de verjaringstermijn begint te lopen is in de andere artikelen telkens de duidelijke formulering gebruikt «met de aanvang van de dag, volgende op de dag» terwijl in dit artikel geteld wordt vanaf «de aanvang van de eerste der volgende dagen».

De Commissie wilde van de Minister weten of hij het ermee eens is dat het de uniformiteit zou dienen wanneer ook hier gerekend zou worden vanaf «de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen».

Overigens merkte de Commissie op dat er een misstelling in de tekst is geslopen: in lid 1 moet achter dagen geen «.» maar een «:» staan.

De Voorzitter van de Commissie,  
Heijne Makkreel

De Griffier van de Commissie,  
Claringbould