

17477

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

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 27 mei 1987

1. Artikel 8.1.1 eerste lid (definitie schepen)

De commissie was niet overtuigd door de in de memorie van toelichting bij artikel 8.1.1 eerste lid ad 3 gegeven motivering waarom een luchtkussenvoertuig niet onder de definitie van een schip valt. Het kwam de commissie voor dat het beter ware het luchtkussenvoertuig niet uit te zonderen van de definitie van een schip.

De ondergetekende moge hier het volgende opmerken:

Sedert de indiening van het onderhavige voorstel van wet is in de Nederlandse rechtssfeer dit verkeersmiddel verder naar voren gekomen.

In de Rotterdamse haven worden enige «hovermarines» gebezigd die als luchtkussenvoertuig kunnen worden gezien en het ligt in het voornemen het luchtkussenvoertuig te bezigen voor de bevoorrading van zich in volle zee bevindende booreilanden en -platforms. Ook wordt de bouw van luchtkussenvoertuigen in Nederland overwogen (Rotterdams Nieuwsblad 31 januari 1987). Publiekrechtelijk wordt wetgeving op dit punt derhalve thans noodzakelijk, doch ook civielrechtelijk is het karakter van dit verkeersmiddel niet langer in het ongewisse te laten. Reeds op pagina 9 van de memorie van toelichting bij het wetsontwerp ter vaststelling van boek 8, eerste stuk, werd aan dit vraagstuk aandacht besteed. Daar werd nog als mogelijkheid geoperd het voorbeeld te volgen van de Engelse «Hovercraft Bill» die per onderdeel van het civiele recht aangeeft of zee- dan wel luchtrecht van toepassing is op het luchtkussenvoertuig.

De richting waarin dit verkeersmiddel zich verder heeft ontwikkeld maakt het thans echter niet mogelijk te volstaan met een dergelijke fragmentarische regeling. De ondergetekende kan zich daarbij verenigen met het voorstel der commissie en zal bij de Invoeringswet boek 8 B.W., tweede gedeelte, voorstellen het luchtkussenvoertuig onder het begrip schip te laten vallen.

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 aangemerkt. De ondergetekende moge hier in de eerste plaats opmerken, dat

het wetsvoorstel ten opzichte van de huidige wet geen wijziging brengt in de vraag wat een bestanddeel van het schip is. Deze vraag blijft derhalve te beantwoorden aan de bepalingen van de huidige wet en de daaromtrent verschenen litteratuur en jurisprudentie.

Voor het komende nieuwe Burgerlijk Wetboek moge de ondergetekende verwijzen naar artikel 3.1.1.3, waarnaast voor de door de commissie aangerode vraag ook de artikelen 5.1.5 en 5.2.10 van belang zijn. Bij de inwerkingtreding van het nieuwe Burgerlijk Wetboek zal hieraan ten aanzien van schepen nog aandacht moeten worden geschonken.

De ondergetekende heeft getracht door een iets engere omschrijving dan gegeven in artikel 309 WvK en artikel 8.1.1 van de Vaststellingswet van 28 maart 1979, Stb. 245, iets meer duidelijkheid omtrent het begrip «schipstoebehoren» te scheppen. Over de vraag of een bepaald voorwerp aan zijn vorm is te herkennen als bij een schip te behoren, kunnen, naar het oordeel van de ondergetekende, slechts in uitzonderlijke gevallen moeilijkheden ontstaan. Door het stellen van het vereiste dat aan zijn vorm te zien moet zijn of een bepaald voorwerp bestemd is om het schip duurzaam te dienen is aansluiting gezocht bij artikel 3.9.2.14a N.B.W. Uitdrukkelijk wordt aangegeven dat communicatiemiddelen en navigatiemiddelen, mits zonder beschadiging van één der zaken te verwijderen, schipstoebehoren zijn. Het schipstoebehoren wordt mede tot het schip gerekend. Dit betekent dat het schipstoebehoren in beginsel het zakenrechtelijk lot van het schip deelt tenzij een ander dan de scheepseigenaar de eigendom ervan heeft. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan het eigendomsvoorbehoud in de enge zin van een eigendomsoverdracht onder de opschortende voorwaarde van voldoening van de tegenprestatie, maar ook bijvoorbeeld aan het geval dat de leverancier het schipstoebehoren slechts verhuurt zonder te eniger tijd tot overdracht te willen overgaan. Zo kan bepaalde apparatuur aan de eigenaar van het schip worden verhuurd terwijl de verhuurder voor het onderhoud zorgt. Dergelijke bedingen kunnen een derde worden tegen- geworpen mits zij zijn ingeschreven dan wel hem bekend waren.

De commissie vroeg zich af of in het door haar naar voren gebrachte buitengewoon interessante geval van een in een schip ingebouwde duikinstallatie, deze door haar vorm als schipstoebehoren is te herkennen.

De ondergetekende beantwoordt deze vraag als volgt: aan de vorm van de duikinstallatie is te zien dat zij voor gebruik in een schip is gebouwd. Of zij echter al dan niet als bestanddeel van het schip moet worden beschouwd, zij aan het oordeel van de rechter overgelaten.

De commissie zou het op prijs stellen, indien de minister zich alsnog uitliet over gevallen uit de praktijk, waaruit duidelijk wordt wat nu een schipstoebehoren en wat een scheepsbestanddeel is.

De ondergetekende meent zich hier te moeten onthouden van het geven van voorbeelden, daar in de snel voortschrijdende techniek zich steeds nieuwe gevallen voordoen, waarbij aan de rechter moet worden overgelaten wat al dan niet als bestanddeel en derhalve niet als schipstoebehoren kan worden gezien.

De commissie wilde tevens weten of de door Cleveringa (Zeerecht, vierde druk, Tjeenk Willink, Zwolle, 1961, blz. 49) aangehaalde voorbeelden thans ook als schipstoebehoren kunnen worden aangemerkt.

De ondergetekende beantwoordt deze vraag, die echter uiteindelijk door de rechter is te beantwoorden, wat betreft de door Cleveringa genoemde inventaris van passagiershutten, voor zover deze niet door zijn vorm als zodanig herkenbaar is, ontkennend.

De ondergetekende stelt zich voor bij de behandeling van de Invoeringswet boek 8 B.W., tweede gedeelte, nogmaals aandacht aan het vraagstuk van de omschrijving van schipstoebehoren te besteden.

De commissie merkte op dat het vereiste dat een eigendomsvoorbehoud op een schipstoebehoren moet worden ingeschreven in het scheepsregister enerzijds duidelijkheid schept, doch het anderzijds leveranciers van dergelijk toebehoren voor problemen kan plaatsen.

De commissie merkte hier verder op dat 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 Nederlands scheepsregister moet worden geregistreerd, voor verrassingen kunnen komen te staan als het betreffende schip wordt verkocht: zij zijn «hun» sloopstoebehoren kwijt. De commissie wees er verder op dat ook Nederlandse leveranciers zich terdege bewust zullen moeten zijn van artikel 8.1.1, lid 5, met name wanneer een Nederlander een buitenlands schip (inclusief bijvoorbeeld 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.

De commissie merkte hier op dat de praktijk de behoefte heeft 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?

De ondergetekende moge er in de eerste plaats op wijzen dat bedingen als bedoeld in artikel 8.1.1 lid 5 ook kunnen worden tegengeworpen aan hen, die daarmee bekend waren, zodat inschrijving in het scheepsregister niet steeds noodzakelijk is.

De ondergetekende moge er overigens op wijzen, dat een voor derden onkenbaar voorbehoud grote gevaren inhoudt voor de koper van een schip en een eventuele hypotheeknemer daarop. Zij kopen een schip, respectievelijk hebben zekerheid op een schip gekregen, dat bij doorverkoop of executie aanzienlijk minder opbrengt dan zij mochten verwachten. Na de totstandkoming van artikel 309 WvK is het sloopstoebehoren zeer aanzienlijk in waarde gestegen en kan naar het oordeel van de ondergetekende niet meer worden volstaan met een beding waarvan de koper of de hypotheeknemer zelfs geen kennis kan nemen, zodat hij is overgeleverd aan het bon vouloir van de sloopseigenaar of de eigenaar van het sloopstoebehoren. Ook de kans dat door antedatering van een niet geregistreerd beding een zo belangrijk voordeel voor de verkopende of met hypotheek bezwaarde eigenaar kan ontstaan is, naar het oordeel van de ondergetekende, uit te sluiten. Van belang is de inschrijving ook voor de bemanning, die nu gemakkelijk aan de weet kan komen waarop haar voorrecht rust.

Hoe meer het als sloopstoebehoren geleverde een hoge waarde heeft, des te meer hebben sloopseleveranciers belang bij de inschrijving van hun eigendom.

Deze leveranciers zijn van grote verscheidenheid: van de eenvoudige – soms buitenlandse – shiphandler tot de ondernemingen die miljoenen guldens waard zijnde apparatuur leveren, bestaat een zo grote verscheidenheid dat de ondergetekende niet is overgegaan tot het peilen van hun mening over de thans voorgestane aanvulling. Kopers van schepen en hypotheekbanken hebben van de voorgestelde regeling slechts profijt. Slechts de malafide eigenaar ziet zich door deze regeling belemmerd.

Tenslotte moge de ondergetekende er op wijzen, dat een buitenstaander in het systeem van artikel 309 WvK een hem volkomen onbekend zijnde overeenkomst krijgt tegengeworpen.

De ondergetekende moge derhalve zijn voorstel handhaven, ook al is het systeem buiten Nederland nog niet in werking. Internationaal zijn onderhandelingen omtrent het schip en zijn zakenrechtelijke positie gaande, waarbij zelfs een internationaal scheepsregister ter sprake komt. Wanneer deze onderhandelingen tot een verdrag hebben geleid kan Nederland zijn positie opnieuw onder ogen zien.

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 scheepstoebehoren niet in het Nederlandse scheepsregister zijn ingeschreven.

De ondergetekende deelt deze laatste mening der commissie.

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

De opmerkingen van de commissie houden naar het oordeel van de ondergetekende geen verband met de voorgestelde wijziging. Het door de commissie aan de orde gestelde vraagstuk is echter dermate belangrijk dat de ondergetekende bij de Invoeringswet boek 8 B.W., tweede gedeelte, aanzienlijke wijzigingen in het recht betreffende retentie heeft voorgesteld.

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, zo vraagt de commissie zich af, het met haar eens dat er tussen gemengd en goederenvervoer beter geen koppelteken kan worden gebruikt?

De commissie merkte overigens nog op dat in het daagse spraakgebruik het woord «gemengd» zoals in afdeling 8.2.2 gebruikt volledig onbekend is: in de expeditie wordt naar het oordeel der commissie «gemengd vervoer» hoogstens gebruikt in die zin dat een expediteur 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 «multimodaal» 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».

De daartoe door de commissie aangevoerde gronden komen de ondergetekende niet geheel overtuigend voor, daar in de betreffende vakgroep gesproken wordt van «gecombineerd vervoer». De ondergetekende zal dienaangaande voorstellen doen bij de behandeling van de Invoeringswet boek 8 B.W., tweede gedeelte. Het is gezien het bovenstaande overbodig verder in te gaan op de vraag of tussen «gemengd» en «vervoer» al dan niet een koppelteken moet worden geplaatst.

16. Artikel 8.2.2.5 (het CT-document)

Het verheugt de ondergetekende dat de commissie het een goede zaak achtte 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. De ondergetekende moge met gelijke verwijzing volstaan.

32. Artikel 8.2.7.1 Verjaring en verval met betrekking tot de in deze titel genoemde overeenkomsten

De commissie merkte op dat het systeem van artikel 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.

De ondergetekende kan zich met deze opmerking geheel verenigen. In het zeerecht – zo moge hij hier opmerken – is het dwingendrechtelijke karakter van het verval ontleend aan het herziene Brusselse Cognossementsverdrag (artikel 3, lid 6, paragraaf 4).

De ondergetekende kan zich geheel verenigen met de opmerking van de commissie dat de verjaring van de vorderingen tegen de ladingbelanghebbenden niet is gebonden aan een dwingendrechtelijke verjaringstermijn. In de praktijk is de wenselijkheid van een dergelijk systeem – ook niet, naar de ondergetekende meent, in het buitenland – gebleken en daar naar het oordeel van de ondergetekende partijen zo veel mogelijk vrijheid moet worden gelaten, lijkt het hem onjuist een dergelijke dwang in te voeren.

Artikel 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 naar het oordeel van de commissie 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 cognossementsen en dergelijke worden afgegeven? Voor het geval de ondergetekende 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.

De ondergetekende moge hier opmerken dat op dit zeer belangrijke door de commissie naar voren gebrachte punt volledige duidelijkheid moet worden gebracht. Hij stelt zich voor bij de behandeling van de Invoeringswet boek 8 B.W., tweede gedeelte, hier duidelijkheid te scheppen en wel in de door de commissie onder b genoemde zin.

Artikel 8.2.7.10

De commissie zou gaarne vernemen of de minister 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».

De ondergetekende is het hier mee eens en zal dit, alsmede de door de commissie gesignaleerde misstelling dat achter dagen geen «.» maar een «:» moet staan, bij de behandeling van de Invoeringswet boek 8 B.W., tweede gedeelte, in orde brengen.

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes