

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE BIJZONDERE COMMISSIE VOOR DE HERZIENING VAN HET BURGERLIJK WETBOEK

Vastgesteld, 8 november 1988

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

Hoofdstuk 1, artikel I

Artikel 8.3.3.8, lid 1

De in artikel 8.3.3.8, lid 1 genoemde vorderingen zijn bij voorrang verhaalbaar op *een* zeeschip. Houdt dit in, zo vroeg de commissie zich af, dat vorderingen, die bijvoorbeeld tegen de uit hoofde van artikel 8.5.2.49 als vervoerder aangemerkte reder geldend kunnen worden gemaakt, bij voorrang verhaalbaar zijn op *elk* van de schepen van de reder nu in artikel 8.3.3.8, lid 1 niet specifiek naar het schip bij de exploitatie waarvan de vordering is ontstaan, wordt verwezen? Hetzelfde zou dan gelden voor de onder b. en c. van het eerste lid van artikel 8.3.3.8 genoemde vorderingen maar weer niet voor de vorderingen, als omschreven in artikel 8.5.1.1 lid 1 nu in het eerste gedeelte van artikel 8.3.3.8, lid 1 sub a te dien aanzien wordt verwezen naar *het* schip.

Artikel 8.5.1.6

Het is de commissie gebleken dat bij artikel 8.5.1.6 in het gewijzigd voorstel van wet (nr. 10 Herdruk) helaas een foutje is blijven staan in die zin dat in dit artikel 6 verwezen wordt naar de artikelen 8.5.1.2 tot en met 8.5.1.7 terwijl het de bedoeling is te verwijzen naar de voorgaande artikelen (dat was de oorspronkelijke tekst in de vaststellingswet) en er derhalve had moeten staan «in de artikelen 8.5.1.2 tot en met 8.5.1.5».

Artikel 8.5.2.49, derde lid

Naar aanleiding van het door de minister gegeven antwoord (memorie van antwoord, nr. 5 blz. 3) over de mogelijke «herleving» van de «identity of carrier-clausule» en het nadien gepubliceerde opstel van prof. mr. R.E. Japikse «De zeevervoerder in Boek 8 NBW» in de bundel Ex lure, Gouda Quint, 1988, bleef de commissie nog met enkele vragen zitten.

¹ Samenstelling

Michiels van Kessenich-Hoogendam (C.D.A.), Mastik-Sonneveldt (P.v.d.A.), Heijne Makkreel (V.V.D.), (Voorzitter), Glastra van Loon (D66), Barendregt (S.G.P.), De Gaay Fortman (P.P.R.), Vogt (P.S.P.), Schuurman (R.P.F.), mw. Bolding (C.P.N.) en Van der Jagt (G.P.V.).

Is slechts expliciete naamsvermelding van de reder voldoende om te kunnen spreken van een uitdrukkelijk als zodanig aangewezen vervoerder onder het cognossement in de zin van artikel 8.5.2.49, derde lid? Of voldoet ook een bepaling als «Carrier is the Owner of the vessel of «The contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein....» (clausule 17 van de Bimco liner bill of lading) waarbij de naam en het adres van de Owner eenvoudig is te achterhalen uit het Lloyd's Register of Shipping dan wel de naam van de reder van algemene bekendheid is omdat op het cognossement bijvoorbeeld een «Nedlloyd-schip» is vermeld (zie ook Japikse t.a.p. sub 13b en sub 14)?

Verder wilde de commissie weten of de nieuwe formulering van artikel 8.5.2.49, derde lid niet kan leiden tot misbruik in die zin dat een reder c.q. rompbevrachter te goeder trouw zonder zijn toestemming door zijn wederpartij bij de rompbevrachting te kwader trouw in het cognossement als vervoerder aangewezen wordt, waarbij het aan de partij te goeder trouw niet meer is toegelaten te bewijzen dat hij zonder zijn toestemming in het cognossement als vervoerder genoemd staat. Of nog erger, wanneer de reder en de rompbevrachter samenspannen en de niet dan wel minst kredietwaardige van de twee uitdrukkelijk en uitsluitend als vervoerder onder het cognossement aanwijzen, terwijl de kredietwaardige partij de oorspronkelijke wederpartij van de afzender bij de vervoerovereenkomst was (zie ook Japikse t.a.p. sub 7). In verband hiermee vroeg de commissie zich af of het niet beter ware geweest de bewijsregeling van artikel 8.5.2.49a, eerste lid ook uit te strekken tot het derde lid van artikel 8.5.2.49.

Hoewel de commissie er begrip voor heeft dat de positie van de derde-cognossementhouder te goeder trouw zo veel mogelijk versterkt moet worden, vermocht zij niet in te zien waarom de vervoerder onder het cognossement jegens een opvolgende cognossementhouder, die weet dat de ondertekenaar zijn bevoegdheidsgrenzen heeft overschreden, geen bewijs van wetenschap van overschrijding der bevoegdheidsgrenzen bij deze cognossementhouder mag leveren. Of biedt de tekst van artikel 8.5.2.47 lid 1 hier aan de vervoerder uitkomst omdat een dergelijke cognossementhouder niet meer als een regelmatig houder, die op rechtmatige wijze houder is geworden, kan worden aangemerkt? Zie ook Japikse t.a.p. sub 11.

In zijn opstel (t.a.p. sub 13a) vraagt Japikse zich af of een aanstelling tot agent moet gelden als «een verklaring of gedraging» in de zin van artikel 8.5.2.49 a, lid 1. Nu, gelijk Japikse ook opmerkt, de memorie van toelichting bij het onderhavige voorstel van wet hierover zwijgt wilde de commissie over de vraag wat onder «een verklaring of gedraging» moet worden verstaan gaarne nog enige toelichting van de Minister verkrijgen.

Artikel 8.5.4.2 in samenhang met artikel 8.5.1.1, lid

Zoals in de memorie van toelichting (nr. 3 blz. 2 sub 8) al naar voren werd gebracht is het vervangen van het woord «bevrachter» door het woord «rompbevrachter» in artikel 8.5.1.1 de belangrijkste wijziging ten aanzien van de Vaststellingswet. Hiermee wordt de persoonlijke aansprakelijkheid van de reder beperkt tot de verplichtingen door een rompbevrachter aangegaan.

Volgens Wachter (Schadebundel «Recht door zee» blz. 211) verklaart artikel 8.5.4.2, lid 1 de bepalingen van de vijfde titel van Boek 8, dus mede artikel 8.5.1.1 lid 1 «van overeenkomstige toepassing». De commissie vroeg zich af of deze gevolgtrekking, die er toe leidt dat de reder ook persoonlijk aansprakelijk wordt voor de verplichtingen die de wederpartij van de exploitant van het schip in de zin van artikel 8.5.4.2 aangaat, terwijl deze wederpartij qua positie geenszins is te vergelijken met de rompbevrachter maar veeleer met een tijd- of reisbevrachter,

juist is. De wederpartij «huurt» immers het schip *met* kapitein en bemanning, weliswaar niet voor vervoer maar voor andere, speciale doeleinden.

Misschien zou de algemene verwijzing naar de vijfde titel zo moeten worden geïnterpreteerd dat een thans wel zeer specifiek op de rompvrachter toegesneden bepaling niet geacht moet worden van overeenkomstige toepassing te zijn voor een wederpartij als genoemd in artikel 8.5.4.2. De commissie wilde graag weten of de minister deze opvatting deelt.

Hoofdstuk 1, artikel II

Artikel 8.13.3.1

De Nerée tot Babberich (De Beursbengel 1985, blz. 49) is van mening dat een persoon die achterop een motor of een (brom)fiets wordt vervoerd niet is aan te merken als een reiziger *aan boord van* een voertuig en derhalve zou titel 8.13.3. niet van toepassing kunnen zijn op dergelijke achterop zittende personen. Claringbould (Verkeersrecht 1987, blz. 170 onder 3.2) bestrijdt deze opvatting. De commissie wilde gaarne de opvatting van de minister hierover weten.

Hoofdstuk 2, artikel II

Artikel 8.1.1, vierde lid

De commissie wilde graag weten hoever het overleg over het vraagstuk van de omschrijving van het sloopstoebehooren als genoemd in de memorie van antwoord (nr. 5, blz. 6) thans is gevorderd. Tevens wilde de commissie weten wanneer een apart voorstel van wet over de omschrijving van het sloopstoebehooren verwacht mag worden.

Artikel 8.2.2

Met spijt heeft de commissie geconstateerd dat de minister het woord «gecombineerd» heeft gekozen boven het door de commissie voorgestelde woord «multimodaal» (zie Invoeringswet Boek 8 B.W., eerste gedeelte, Kamerstukken 17477, nr. 105 Voorlopig Verslag, blz. 3 sub 15). Het moge dan zo zijn dat in de praktijk het begrip «gecombineerd vervoer» zeer vaak wordt gebruikt, in vervoerders- en verladerskringen spreekt men nooit over een «gecombineerd vervoerder» in de zin van een vervoerder die over verschillende media vervoert. Wenste de minister het woord «multimodaal» – dat in de internationale literatuur over (gecombineerd) vervoer steeds meer wordt gebruikt – niet te gebruiken omdat het (te veel) associaties opwekt met «Jan Modaal»?

Artikel 8.2.3.3

Hoewel artikel 8.2.3.3 niet door het onderhavige voorstel van wet gewijzigd wordt wilde de commissie toch graag weten hoe dit artikel geïnterpreteerd moet worden. Houdt artikel 8.2.3.3, lid 1 in dat expediteur zelf moet bijhouden of de goederen zonder vertraging en beschadiging worden afgeleverd en, zo er vertraging en/of beschadiging is, dat dan de expediteur verplicht is om zijn opdrachtgever onverwijld te doen weten welke vervoerovereenkomsten hij ter uitvoering van zijn verbintenis aanging? Of legt het eerste lid van artikel 8.2.3.3 deze verplichting op de expediteur pas nadat hij door zijn opdrachtgever in kennis is gesteld van de vertraging of de beschadiging c.q. het verlies der goederen? De commissie meende dat de laatstgenoemde interpretatie de voorkeur verdient.

Hoofdstuk 4

Uit de memorie van antwoord (nr. 5, blz. 8 sub 3) blijkt dat de minister verwacht dat het wetsvoorstel ten aanzien van de regels van internationaal privaatrecht in de loop van dit kalenderjaar zal worden ingediend. De commissie wilde weten of de minister nog steeds deze verwachting heeft.

De commissie achtte het van het grootste belang dat de Wet houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht en het binnenvaartrecht tegelijk in werking treedt met Boek 8 NBW. De vraag van de commissie was of de minister dezelfde opvatting is toegedaan.

De voorzitter van de commissie,
Heijne Makkreef

De griffier van de commissie,
Claringbould