

ONTWERP-MEMORIE VAN TOELICHTING BOEK 8 NIEUW BURGERLIJK WETBOEK VAN SURINAME

Algemeen

1. Suriname is door geografische ligging en economische omstandigheden aangewezen op internationale verbindingen over zee en door de lucht. Daardoor is het noodzakelijk om het Surinaamse vervoerrecht zoveel mogelijk af te stemmen op hetgeen internationaal gebruikelijk is. Dat voorkomt problemen bij het zoeken naar een oplossing voor bepaalde rechtsvragen bij vervoer van en naar Suriname en geeft vervoerders en andere belanghebbenden de rechtszekerheid die zij wensen. Vanwege het verlangen om vervoersrechtelijke regelingen wereldwijd te uniformeren zijn er in de loop van de tijd verdragen en andere internationale regelingen totstandgekomen. Ook indien Suriname daarbij niet officieel is aangesloten, kan het nuttig blijken bij de regeling aan te sluiten. Het huidige Wetboek van Koophandel voldoet niet meer aan de eisen van de huidige tijd. Ook in verband met Boek 3 nieuw BW, het gewijzigde Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (in verband met het nieuwe executie- en beslagrecht) en de nieuwe wetgeving betreffende de openbare registers, bedoeld in artikel 16 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, is het noodzakelijk om tot een volledig hernieuwde, kwalitatief goede en internationaal aansluitende wetgeving te komen.
2. Het Nederlandse Boek 8 voldoet aan deze eisen, zoals in de praktijk wordt erkend. Daarom wordt – evenals is geschied in de Nederlandse Antillen en Aruba – daarbij aansluiting gezocht. Voor zover de bijzondere belangen van Suriname of de lokale omstandigheden dit vereisen, is van overneming van bepaalde wettelijke bepalingen afgezien. Als voorbeeld kan de regeling van het vervoer over de weg worden genoemd. De beperkte regeling van het wegvervoer houdt verband met het feit dat dit vervoer veelal door particuliere ondernemers wordt uitgevoerd. Voorts kan in dit verband worden vermeld dat in artikel 642t, tweede lid, onderdeel c, van het nieuwe eenvormige Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering een van Nederland afwijkende regeling ten aanzien van de aansprakelijkheid voor schade aan havenwerken is opgenomen.
3. De Nederlandse regelingen aangaande een risicoaansprakelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over zee zijn eveneens vooralsnog terzijde gelaten. Deze regelingen bestonden ook in Nederland niet ten tijde van de inwerkingtreding in 1991 van Boek 8. Zij zijn enkele jaren na de inwerkingtreding tot stand gebracht. In het kader van deze regelingen zouden eveneens limieten van aansprakelijkheid en lijsten van als gevaarlijk aan te merken stoffen moeten worden vastgesteld, waarvoor intensief overleg met belanghebbenden – inclusief verzekeraars – vereist is.
4. Wat betreft de ten minste vijftig kubieke meters bruto-inhoud metende langs de kust varende zeeschepen en de minder dan vijftig kubieke meters bruto-inhoud metende zeeschepen en de op de rivieren en binnenwateren varende schepen worden (met enige aanpassingen) de huidige veertiende en vijftiende titels van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel (artikelen 953 e.v. WvK) gehandhaafd. In het Nederlandse Boek 8 BW bestaat een uitvoerige regeling ter zake van de binnenvaart (titels 8 tot en met 12), die deels op Europese verdragen stoelt (Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, Genève 15 maart 1960; Verdrag inzake de inschrijving van binnenschepen, Genève 25 januari 1965; en Verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen, Genève 1 maart 1973). Deze Nederlandse regeling gaat mede uit van de mogelijkheid van teboekstelling van binnenschepen. Vooralsnog is ervan afgezien deze regeling over te nemen. Eventuele overneming, met de mogelijkheid van teboekstelling van binnenschepen, vergt nader onderzoek en overleg met belanghebbenden. Op de Surinaamse binnenvaart is wel toepasselijk – naast voornoemde vijftiende titel van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel – de titel 2 (Algemene bepalingen betreffende vervoer) van het onderhavige boek 8 BW. Zie ook de Regeling binnenvaart en kustvaart (S.B. 1981 no. 16) met publiekrechtelijke regels, waaronder het vereiste van een vergunning voor personen- en vrachtvervoer.
5. Ook is vooralsnog – in navolging van de Nederlandse Antillen – afgezien van regeling van het personenvervoer over de weg. Regeling vergt intensief overleg met belanghebbenden, met name busexploitanten en – in verband met de aansprakelijkheden – verzekeraars.
6. Tenslotte zij gewezen op de voorgestelde nieuwe titel 1 (rechtspleging in zaken van verkeersmiddelen en vervoer) van Boek 3 van het nieuwe Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Waar in het onderhavige Boek 8 BW wordt gesproken van ‘rechter’ vindt men in die titel welke rechter bedoeld is. Ook is het executoriale en conservatoire beslag op en de executie van schepen en luchtvaartuigen opnieuw geregeld (titel 4 van Boek 2 Rv en titel 4, afdelingen 6A en 6B, van Boek 3 Rv).

Onderdeelsgewijze toelichting

Thans volgt een nadere inhoudelijke toelichting. Uitvoerige informatie omtrent de Nederlandse wetsgeschiedenis wordt verschaft in: C.J. van Zeben (red.), *Parlementaire Geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek, Boek 8*.

Verkeersmiddelen en vervoer, red. M.H. Claringbould, 1992; dit werk zal hierna worden aangeduid als: PG 8.

I. ALGEMENE BEPALINGEN

Titel 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 omschrijft het begrip schip. De omschrijving is objectief van aard, omdat wordt uitgegaan van het objectieve gegeven van de constructie, die bestemd moet zijn om te drijven. Een drijvend voorwerp kan ook een schip zijn zonder de aanwezigheid van een eigen voortstuwend vermogen. Wanneer het schip gezonken is, behoudt het zijn hoedanigheid van schip. Een booreiland blijft een schip, ook al staat het tijdelijk op de bodem. Een booreiland dat blijvend op de zeebodem wordt bevestigd, verliest zijn kwaliteit van schip (PG 8, p. 28). Een watervliegtuig zou volgens artikel 1 schip zijn, zelfs wanneer het in vlucht is, maar het valt onder de regelen van het luchtrecht; zie artikel 3a. Het schip in aanbouw valt ook onder de omschrijving van een schip, behoudens afwijkende bepalingen elders in Boek 8. Artikel 1 onderscheidt verder in het tweede en het derde lid tussen scheepstoebehoren en scheepsbestanddelen. Hiermee wijkt Boek 8 af van Boek 3 waar geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen bestanddeel en toebehoren zoals blijkt uit artikel 4 van Boek 3, in verbinding met artikel 3 van Boek 5 BW.

Artikel 2

Zeeschepen zijn die schepen die in de openbare registers zijn ingeschreven. Daarnaast zijn zeeschepen de niet teboekstaande schepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee bestemd zijn; verg. Rb. Amsterdam 22-1-1937, NJ 1938, 523.

Artikel 3a

Het eerste gedeelte van de in het eerste lid opgenomen beschrijving is ontleend aan artikel 1, onderdeel 1, van de huidige Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen. Het tweede gedeelte, dat het luchtkussenvoertuig van het begrip luchtvaartuig uitsluit, is gebaseerd op annex 6 van het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de Internationale Burgerluchtvaart. Het sluit aan bij artikel 1, eerste lid, van Boek 8. In het tweede lid wordt uitbreiding gegeven aan het begrip luchtvaartuig. Deze uitbreiding is ingegeven door artikel XVI van het Verdrag van Genève van 19 juni 1948 betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen (zie artikel 1300).

Artikel 5 is van belang voor de toepassing van titel 4 omtrent de bemanning van een zeeschip en voor de toepassing van titel 6 omtrent hulpverlening.

Artikel 6

Onder opvarenden wordt ook verstaan de kapitein, anders dan in vele andere regelingen dan Boek 8. Zie verder artikel 5.

Artikel 8 maakt duidelijk dat de zaken die een vervoerder op grond van een overeenkomst tot vervoer van personen vervoert niet vallen onder het regime van het vervoer van zaken.

Artikel 10 is een centrale bepaling van het zeerecht, omdat in vele artikelen de reder als de aansprakelijke persoon voor evenzovele vorderingen wordt aangeduid. Dit geldt voor de vorderingen genoemd in artikel 360, voor de vorderingen wegens ladingschade gegrond op een cognossement (artikel 461), voor de vorderingen wegens hulpverlening (artikel 563, derde lid), aanvaring (artikel 544) en averij-grosse (artikel 612). De term reder (in plaats van scheepseigenaar) is gehandhaafd vanwege de traditie.

In artikel 12 wordt afgeweken van artikel 40 van Boek 3 BW. Wanneer een rechtshandeling in strijd is met een bepaling van dwingend recht is deze rechtshandeling altijd nietig. De achtergrond hiervan is dat veel bepalingen afkomstig zijn uit verdragsrecht.

Voor wat onder 'kernschade' verstaan moet worden in artikel 13, dient men te rade te gaan bij de desbetreffende wet of het desbetreffende verdrag. Zo geeft het Verdrag van Brussel van 25 mei 1962 inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van nucleaire schepen de volgende omschrijving (artikel I, onderdeel 7): schade door overlijden, schade aan personen en verlies van of schade aan goederen of vermogen voortkomende uit of het gevolg zijnde van radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met giftige, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van splijtstoffen of radioactieve producten of afvalstoffen; elk ander verlies en alle andere schaden of onkosten, op deze wijze ontstaan, zijn slechts inbegrepen indien en voor zover het toepasselijke nationale recht dit bepaalt.

Titel 2 Algemene bepalingen betreffende vervoer

Afdeling 1 Overeenkomst van goederenvervoer

Inleidende opmerkingen

Deze afdeling geeft enige bepalingen omtrent de overeenkomst van goederenvervoer. Deze bepalingen zijn van toepassing in die gevallen, dat niet de bepalingen van een bijzondere vervoersmodaliteit die in Boek 8 (of in een direct werkend verdrag) is geregeld van toepassing zijn. De bepalingen in deze afdeling mogen daarom niet aanvullend worden toegepast op bijzondere, wel aldus geregelde, vervoersmodaliteiten.

Artikel 20 omschrijft de vervoerder, de afzender en de vervoerovereenkomst. Afzender is de wederpartij van de vervoerder. Niet degene, die de vervoerder de lading verschaft moet als afzender worden beschouwd, wanneer deze niet tevens wederpartij van de vervoerder is. Voor het bestaan van een vervoerovereenkomst is reeds voldoende, dat een partij zich tegenover zijn wederpartij verplicht zaken te vervoeren.

Artikel 21 geeft de grondregel van de aansprakelijkheid van de vervoerder, die in alle bijzondere vervoerovereenkomsten is terug te vinden. Uit dit artikel volgt dat de wederpartij van de vervoerder, teneinde de vervoerder aansprakelijk te stellen ten eerste zal moeten stellen en zo nodig bewijzen, dat de vervoerder de zaken niet in de staat waarin hij deze heeft ontvangen, heeft afgeleverd ter bestemming. De vervoerder moet dan met een beroep op artikel 23 bewijzen, dat hem de tekortkoming in zijn verplichting van het onderhavige artikel niet is toe te rekenen.

Artikel 22

Het vervoer dient zonder vertraging te geschieden. Er zal sprake zijn van vertraging wanneer uit de overeenkomst blijkt dat de zaken binnen een bepaalde termijn moeten worden afgeleverd en de aflevering niet binnen die termijn plaatsvindt. Het kan ook uit de omstandigheden van het geval duidelijk zijn dat de zaken binnen een bepaalde termijn hadden moeten zijn vervoerd.

Artikel 23 geeft aan wanneer de vervoerder de tekortkoming in zijn verplichting de zaken af te leveren in dezelfde staat als waarin hij deze heeft ontvangen, niet kan worden toegerekend. Dit is de algemene overmachtformule in het vervoerrecht. De vervoerder moet zowel bewijzen, dat hij de oorzaak van de schade niet kon vermijden, als dat hij de gevolgen niet kon verhinderen. Deze formulering is ontleend aan het internationale spoor- en wegvervoer en stelt blijkens de jurisprudentie zware eisen aan de vervoerder om te ontsnappen aan aansprakelijkheid.

Artikel 24 legt de verplichting van de afzender om de zaken tijdig ter beschikking van de vervoerder te stellen vast. De afzender kan niet betogen, dat zijn tekortkoming in deze hem niet kan worden toegerekend. Het is een risico- of garantieverbintenis en moet als zodanig in samenhang met de onbepaalde opzeggingsbevoegdheid van de afzender in artikel 25 worden gezien.

Artikel 25

In Boek 8 wordt steeds voor elke individuele verplichting aangegeven of een tekortkoming in de nakoming van deze verplichting de schuldeiser van die verplichting de bevoegdheid geeft de vervoerovereenkomst te beëindigen. Voor deze beëindiging wordt, in afwijking van het algemene verbintenissenrecht, de term opzegging gebruikt. In dit artikel wordt ook de term opzegging gebruikt hoewel hier geen sprake is van een tekortkoming. Dit is meer in overeenstemming met het algemene juridische spraakgebruik. De term 'opzegging' heeft in Boek 8 daarom een bredere betekenis dan daarbuiten. De afzender is bevoegd de vervoerovereenkomst op te zeggen voordat de vervoerder de beschikking heeft over de te vervoeren zaken, mits de vervoerder daarvoor schadeloos wordt gesteld. Het tweede lid geeft aan hoe de opzegging dient te geschieden. Boek 6 noch Boek 3 BW (in het bijzonder artikel 37 van dat boek) is hier van toepassing. Na ontvangst van de zaken kan de overeenkomst niet meer worden opgezegd.

Artikel 26

Indien de vervoerder voor de juiste uitvoering van het vervoer van bepaalde zaken bijzondere instructies of inlichtingen nodig heeft, moet de afzender deze verschaffen. Op de afzender rust de bewijslast, dat de vervoerder zelf de benodigde deskundigheid bezat of diende te bezitten, wanneer door het ontbreken van dergelijke inlichtingen bij de uitvoering van de vervoerovereenkomst schade is ontstaan. Deze bepaling is vooral van belang bij het vervoer van gevaarlijke lading maar kan in alle andere gevallen ook een rol spelen. Van de vervoerder mag een zekere kennis van de te vervoeren lading worden verondersteld, maar van geval tot geval moet worden afgewogen of de vervoerder op de hoogte van bepaalde

eigenschappen van de lading had behoren te zijn.

In aansluiting op de artikelen 24 en 26 is de afzender ingevolge artikel 27 ook verplicht de nodige documentatie bij de ten vervoer aangeboden zaken te verschaffen.

Artikel 27 verschaft de vervoerder niet voldoende bescherming en daarom bepaalt artikel 28 dat de vervoerder de overeenkomst kan opzeggen, wanneer er zich omstandigheden voordoen op grond waarvan hij de overeenkomst niet zou hebben gesloten indien hij die omstandigheden zou hebben gekend ten tijde van het sluiten van de overeenkomst. Deze omstandigheden moeten voor een redelijke vervoerder een reden zijn geweest de overeenkomst niet te sluiten. Omdat hetzelfde ook voor de afzender kan gelden, is dit artikel zo geformuleerd, dat ook de afzender in de omschreven omstandigheden de overeenkomst kan opzeggen.

Artikel 29 spreekt voor zichzelf, onder het voorbehoud dat het zo moet worden verstaan dat de vracht niet verschuldigd is wanneer er geen aflevering of aflevering in beschadigde toestand plaatsvindt. Overigens zijn partijen vrij een andere regeling over de betaling van de vracht af te spreken.

In artikel 30, eerste lid, wordt bepaald dat de vervoerder de ten vervoer ontvangen zaken niet aan iemand anders dan de geadresseerde of de afzender hoeft af te geven op de in het artikel vermelde uitzondering na. Dit lid is daarom niet van toepassing indien het gaat om personen die wel uit hoofde van de vervoerovereenkomst recht op aflevering hebben. In het laatstgenoemde geval zijn het tweede en het derde lid van belang. De vervoerder hoeft de zaken pas af te leveren wanneer hem de vracht is betaald, althans wanneer daarvoor voldoende zekerheid is gesteld. Het retentierecht strekt zich tevens uit tot het – door de geadresseerde te betalen – rembours, hetgeen een veel hoger bedrag dan de vracht kan zijn (met name de koopprijs)

Artikel 31 verwijst naar de genoemde artikelen voor de vragen die opkomen wanneer partijen niet op grond van de vervoerovereenkomst worden aangesproken maar op grond van onrechtmatige daad. Men spreekt dan ook wel van paardensprong (zie artikel 363) of parallelsprong (zie artikel 362).

Artikel 32 bepaalt dat deze afdeling geldt voor niet in dit boek geregelde gevallen van goederenvervoer.

Afdeling 2 Overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer

Inleidende opmerkingen

1. Traditioneel kende het vervoerrecht slechts regelingen voor het vervoer in een bepaald middel van vervoer, zoals het vervoer per schip, per vrachtwagen over de weg of per vliegtuig. Een afzender sloot steeds een van deze bijzondere vervoerovereenkomsten met een vervoerder. Wanneer de zaken langs meerdere vervoermedia vervoerd moesten worden, kon de afzender met deze verschillende vervoerders overeenkomsten sluiten of de verzorging van het gehele traject aan een expediteur overlaten. Deze expediteur bracht dan de verschillende overeenkomsten tot stand. In het ene geval had de afzender te maken met meerdere vervoerders en in het andere geval had hij of te maken met meerdere vervoerders omdat de expediteur in zijn naam vervoerovereenkomsten had gesloten of hij had te maken met één wederpartij, namelijk de expediteur, die dan ook slechts de geringe aansprakelijkheid van een expediteur had. In die omstandigheden ontstond de behoefte bij afzenders één wederpartij tegenover zich te zien en wel een wederpartij die een vervoersaansprakelijkheid aanvaardde.
2. De technische achtergrond van deze ontwikkeling was de massale opkomst van het containervervoer. Door de zaken in een container te laden, kon de overslag van het ene naar het andere vervoermedium onvergelijklijk veel sneller gebeuren dan voorheen. Dit gebeurde niet alleen sneller maar ook veel veiliger. Hierdoor werd het aantrekkelijk ook enigszins kwetsbare zaken over grote afstanden langs verschillende vervoermedia te vervoeren en zo ontstond de in de eerste alinea omschreven behoefte.
3. In deze behoefte wordt voorzien in de hier geregelde overeenkomst van gecombineerd vervoer. In Boek 8 is er voor gekozen de overeenkomst van gecombineerd vervoer in beginsel te beschouwen als een optelsom van de vervoermedia waarlangs het vervoer geschiedt. De aansprakelijkheid van de gecombineerd vervoerder verschiet van kleur al naar gelang op welk deel van het gehele vervoertraject de schade zich voordoet. Is dat op het weggedeelte dan is de gecombineerd vervoerder aansprakelijk als ware hij een wegvervoerder en doet zich de schade op zee voor dan geldt voor de gecombineerd vervoerder de aansprakelijkheid van de zeevervoerder. Dit aansprakelijkheidssysteem wordt daarom wel het kameleonsysteem genoemd. In dit systeem moet wel een voorziening zijn voor het bij containervervoer vaak voorkomende geval dat niet vaststaat waar de schade zich heeft voorgedaan. Verder moet aandacht worden geschonken aan de documentatie, omdat vele bijzondere

vervoersregelingen als voorwaarde voor toepasselijkheid stellen, dat een bepaald vervoersdocument is uitgegeven.

4. Hoewel Nederland vrijwel het eerste land is, dat in zijn wetgeving het gecombineerd vervoer heeft opgenomen zijn er meer regelingen. De praktijk kent al enige tijd haar eigen voorzieningen, veelal neergelegd in vervoersdocumenten. Zo kennen de grote scheepvaartmaatschappijen hun eigen cognossementen voor gecombineerd vervoer. De FIATA, de internationale vereniging van expediteurs, geeft de FIATA combined-bill-of-lading uit.

Artikel 40

Een vervoerovereenkomst is een overeenkomst van gecombineerd vervoer wanneer de vervoerder zich heeft verbonden de zaken over verschillende vervoermedia (zee, weg) te vervoeren of wanneer de overeenkomst de vervoerder slechts de vrijheid geeft over verschillende media te vervoeren en de vervoerder hiervan gebruik maakt.

In artikel 41 is het kameleon-systeem neergelegd. De strekking van dit systeem is dat geen afbreuk gedaan wordt aan de bestaande rechtsregimes door het enkele feit van het bestaan van een overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer.

Artikel 42 geeft de noodzakelijke aanvulling op artikel 41, omdat het aangeeft wanneer de vervoerder aansprakelijk is wanneer niet vaststaat waar de oorzaak van de schade is opgekomen. In dat geval is de vervoerder aansprakelijk, tenzij hij bewijst dat hij op geen daarvoor in aanmerking komende delen van het vervoer aansprakelijk zou zijn. Wanneer de schade is te wijten aan een handelen of nalaten van de afzender of is te wijten aan een eigen gebrek van de zaken zelf en de vervoerder op geen daarvoor in aanmerking komende gedeelten van het vervoer aansprakelijk is, zal ook de gecombineerd vervoerder niet aansprakelijk zijn. Dit zal vaak een zware bewijslast zijn.

In het vervoerrecht geldt in het algemeen de regel, dat de vervoerder, indien hij aansprakelijk is, niet de gehele schade van de ladingbelanghebbende behoeft te vergoeden, maar slechts een gedeelte van de waarde. De berekening van het gedeelte van de waarde (de limiet), dat voor vergoeding in aanmerking komt is voor elk vervoermedium verschillend. Artikel 43 bepaalt dat de limiet geldt, krachtens welke de vervoerder de hoogste schadevergoeding is verschuldigd, mits op dat traject de schade kan zijn voorgevallen. Het artikel verwijst naar het regime waaruit het hoogste bedrag aan schadevergoeding voortvloeit. Hiervoor kunnen ook andere elementen van de regeling dan slechts de limiet doorslaggevend zijn. Wanneer een in aanmerking komend regime, dat de hoogste limiet kent, een ander element bevat dat bijvoorbeeld inhoudt, dat in het geheel geen schadevergoeding verschuldigd is, kan de afzender zijn toevlucht nemen tot het regime met de op één na hoogste limiet.

In artikel 44 is de inhoud van het gecombineerd-vervoer-document (CT-document, van 'combined transport') geregeld. De werking van het document is in de volgende artikelen te vinden. De afzender heeft geen recht op het document omdat de vervoerder niet verplicht is het document af te geven. De reden hiervan is dat het dan mogelijk zou zijn, dat de gecombineerd vervoerder zowel een mogelijkerewijs gecombineerd vervoerdocument als een cognossement moet uitgeven. Een cognossement moet wel desgevraagd door de zeevervoerder worden uitgegeven. De wet geeft niet aan wanneer een document een gecombineerd vervoerdocument is. Uit het document zal op enigerlei wijze moeten blijken, dat het gaat om een document voor gecombineerd vervoer; met name zal het een regeling voor gecombineerd vervoer moeten bevatten.

Artikel 45

Het document kan zowel op naam als aan order of toonder worden uitgegeven. Vermeld moet worden, indien gewenst, dat het document niet verhandelbaar is. Wanneer dit niet het geval is zal het document verhandelbaar zijn. Het hangt af van de aanduiding van de geadresseerde of het document een order of toonder document is. Wordt slechts de naam van de geadresseerde gegeven dan is het document een order document. Dit artikel impliceert dat ook voor delen van het vervoer waarvoor in de unimodale regeling geen verhandelbaar document kan worden uitgegeven, in het kader van gecombineerd vervoer wel een dergelijk document kan worden uitgegeven.

Artikel 46

Dit artikel bepaalt, dat het CT-document, evenals het aansprakelijkheidsregime, steeds van karakter verandert. Zo geldt het CT-document voor het zeetraject als cognossement en voor het luchttraject als luchtvrachtbrief. Dit artikel heeft slechts het beperkte doel om de in het artikel genoemde vervoersregelingen in het kader van het kameleon-systeem toepasselijk te laten zijn. Sommige vervoersregelingen, zoals het spoorwegvervoer, het luchtvervoer en het cognossementvervoer over zee, eisen voor hun toepasselijkheid de uitgifte van een nader omschreven document. Door het CT-document door middel van een wettelijke fictie dit karakter te verlenen, kunnen deze vervoersregelingen van

toepassing zijn op het gecombineerde vervoer wanneer één van deze regelingen toepasselijk is. Het doel van deze bepaling is niet ruimer. Dit wil zeggen, dat wanneer krachtens de wettelijke fictie het CT-document bijvoorbeeld als luchtvrachtbrief moet worden beschouwd, slechts die bepalingen van het toepasselijke Verdrag van Warschau (van 12 oktober 1929 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer) van toepassing zijn die bewerken, dat het Verdrag van toepassing is. Voor het overige wordt de werking van het CT-document bepaald door de bepalingen van deze afdeling, met name voor wat betreft de verhandelbaarheid, de bewijskracht en de zakenrechtelijke werking. Een andere oplossing ware moeilijk denkbaar.

Stel dat het vervoer eerst over de zee gaat en het document dan zakenrechtelijke werking heeft en dat het vervoer vervolgens over de weg gaat en dan geen zakenrechtelijke werking zou hebben. De goederenrechtelijke positie van de houder van zo'n document ter bestemming zou zeer problematisch zijn. Hetzelfde geldt voor een document dat steeds wisselende bewijskracht zou hebben. Een dergelijk document zou weinig praktische waarde hebben. Het CT-document is deels kameleontisch maar ook deels van een eigen uniforme aard, zoals wat betreft de bewijskracht en de goederenrechtelijke werking.

Artikel 47

In dit artikel is een algemeen beginsel van waardepapierenrecht verwoord dat uiteraard ook voor het verhandelbare CT-document geldt. Het CT-document dat in handen is van de afzender, blijft van belang voor de rechten op betaling en voor het verkrijgen van de lading, waartoe het document aan de vervoerder moet worden overhandigd.

Artikel 48

Dit artikel regelt de bewijskracht van het CT-document. Het artikel is voor het overgrote deel geënt op de regeling van de bewijskracht van het cognossement van artikel 414. De bewijskracht van het CT-document is, anders dan van het cognossement, beperkt tot de omschrijving van de zaken. Het zesde lid van het artikel geeft aan, dat de bewijskracht zoals hier geregeld de minimale bewijskracht van het document is. Wanneer het anderszins toepasselijke vervoerrecht aan het daar geldende document een grotere bewijskracht toedeelt, dan geldt die grotere bewijskracht. Voor de overige bepalingen van het artikel wordt verwezen naar de toelichting op de bewijskracht van het cognossement (artikel 414).

Artikel 50

In dit artikel is vastgelegd dat het CT-document goederenrechtelijke werking heeft. Overdracht van het document verschaft de houder, mits er een geldige titel tot eigendomsovergang aanwezig is, de eigendom van de in het document vermelde zaken. Het document kan ook door het in pand te geven, strekken tot zekerheid en is daardoor geschikt voor documentair kredietoperaties.

Artikel 51

1. In dit artikel is geregeld wie van de vervoerder aflevering van de zaken kan vorderen. De regeling is inhoudelijk in grote mate gelijk aan die van het cognossement (artikel 442, eerste lid). Bijzonder aan deze bepaling is, dat uitdrukkelijk wordt vermeld, dat de houder van het document behalve het recht op aflevering, ook het recht op schadevergoeding heeft. Door te vermelden dat de houder uitsluitend het recht op schadevergoeding heeft, komt tot uitdrukking dat de houder niet de bevoegdheid heeft de vervoerovereenkomst wegens de tot schadevergoeding leidende tekortkoming te ontbinden.
2. De voorwaarde, dat het houderschap regelmatig en rechtmatig moet zijn, betekent dat de overdracht van het document geldig moet zijn en dat de overdracht door een beschikkingsbevoegde moet zijn gedaan of dat de houder tegen deze onbevoegdheid door artikel 86, derde lid, onderdeel b, van Boek 3 BW wordt beschermd. Het is niet van belang of de houder van het document de schade zelf heeft geleden. Degene die eigenaar van de zaken is en daarom de schade in zijn vermogen heeft geleden, is niet bevoegd de vorderingen van dit artikel tegen de vervoerder in te stellen. Alleen degene die het document kan presenteren aan de vervoerder kan de vorderingen tot aflevering of schadevergoeding instellen (zie de toelichting bij artikel 441).

Artikel 52

Zoals ook uit artikel 42 blijkt, zal het CT-document meestal in meerdere exemplaren worden uitgegeven. Dit artikel regelt wie het beste recht heeft wanneer exemplaren van het CT-document in verschillende handen komen.

Afdeling 3 Overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen

Inleidende opmerkingen

1. In de titel van deze afdeling wordt de expediteur beschreven als degene die opdracht heeft tot het doen

vervoeren van zaken en die daartoe vervoerovereenkomsten afsluit ten behoeve van zijn opdrachtgever. De expediteur doet in de praktijk echter veel meer. Hij verzorgt opslag, distributie, verzekering, behandeling van een zending (uit-, om- en verpakken, sorteren, vermengen, enz.) alsmede douane afhandeling. Op deze werkzaamheden zijn de bepalingen van deze afdeling niet van toepassing. Deze afdeling bevat enkele bepalingen van dwingend recht en geeft voor het overige aanvullend recht, zodat er ampeel ruimte is voor de in deze branche gebruikelijke algemene voorwaarden.

2. De expeditieovereenkomst is een species van de lastgeving van Boek 7 BW. Artikel 424 van Boek 7 bepaalt dat de afdeling omtrent de lastgeving niet van toepassing is op de overeenkomst tot het doen vervoeren. Deze afdeling kan uiteraard wel van toepassing zijn op andere rechtshandelingen die een expediteur voor zijn opdrachtgever verricht.

Artikel 60

In dit artikel wordt de expeditieovereenkomst omschreven. Deze overeenkomst tot het doen vervoeren houdt in dat de expediteur een vervoerovereenkomst sluit ten behoeve van de opdrachtgever. De expediteur kan dit in eigen naam doen of in naam van zijn opdrachtgever. Wanneer de expediteur dit op eigen naam voor rekening van de opdrachtgever doet, kan het moeilijk zijn de expeditieovereenkomst te onderscheiden van de vervoerovereenkomst. In beide gevallen zegt een partij toe dat de zaken van het ene naar het andere punt zullen worden gebracht. In het geval van de expediteur zal deze dat doen door daartoe vervoerovereenkomsten met vervoerders te sluiten en in het geval van de vervoerder kan dat geschieden door zelf het vervoer ter hand te nemen of door deze vervoersprestatie door derden te laten verrichten; in het laatstgenoemde geval sluit de vervoerder dus, evenals de expediteur, vervoerovereenkomsten om het vervoer te bewerkstelligen. De werkzaamheden van beide dienstverleners kunnen dezelfde zijn. Het verschil is, dat de expediteur slechts een, aanvullende, expediteursaansprakelijkheid heeft en de vervoerder de veel zwaardere aansprakelijkheid van bijvoorbeeld artikel 21.

Artikel 61

Expediteurs beschikken vaak zelf ook over vervoermiddelen en kunnen dus besluiten de overeenkomst tot het sluiten van een vervoerovereenkomst uit te voeren door zelf het vervoer ter hand te nemen. Deze figuur wordt in de doctrine de *Selbsteintritt* genoemd. Van hun twee hoedanigheid in dit geval, vervoerder en expediteur, gaat dan de hoedanigheid van vervoerder voor. De wet stelt geen beperkingen aan de bevoegdheid van de expediteur om de expeditieovereenkomst door *Selbsteintritt* uit te voeren, waarin de wetgever ten aanzien van de expediteur afwijkt van artikel 416 van Boek 7 BW.

Artikel 62

Wanneer de expediteur het vervoer zelf heeft uitgevoerd en de opdrachtgever meldt hem, dat de zaken beschadigd zijn of met vertraging zijn afgeleverd, moet de expediteur de opdrachtgever melden, dat hij de opdracht zelf heeft uitgevoerd. Hiermee is beoogd de opdrachtgever zekerheid te geven in welke hoedanigheid hij de expediteur moet aanspreken. Wanneer de expediteur ten onrechte niet mededeelt, dat hij het vervoer zelf heeft uitgevoerd, is hij op grond van artikel 61 aansprakelijk. Het tweede lid van het onderhavige artikel geeft de opdrachtgever de aanvullende bescherming tegen de mogelijkheid dat de vordering tegen de expediteur als vervoerder inmiddels verjaard is. De expediteur is in dat geval op grond van dit artikel niettemin schadelijktig voor de schade die de opdrachtgever heeft geleden door de niet conforme of vertraagde aflevering. Daarnaast moet de opdrachtgever de schade worden vergoed, die hij door de tekortkoming van de expediteur heeft geleden, zoals proceskosten.

Artikel 63

Dit artikel legt de expediteur verdere mededelingsplichten op voor het geval hij de vervoerovereenkomst niet zelf heeft uitgevoerd. De expediteur moet de opdrachtgever mededelen met wie de expediteur ter uitvoering van zijn verplichtingen vervoerovereenkomsten heeft afgesloten. Het tweede lid is van belang in het geval de expediteur in eigen naam de vervoerovereenkomst heeft gesloten. De opdrachtgever heeft dan volgens het algemene verbintenissenrecht geen vordering tegen de vervoerder. Om de opdrachtgever niettemin de mogelijkheid te geven zijn eigen belangen te behartigen en daarbij niet afhankelijk te moeten zijn van de expediteur geeft deze bepaling de opdrachtgever het recht zelf de vordering tegen de vervoerder in te stellen. Hij kan dit doen als ware hij zelf de wederpartij van de vervoerder geweest. Hij treedt niet in de rechten van de expediteur. De opdrachtgever verkrijgt deze rechten op het moment, dat hij zijn wil daartoe aan de expediteur kenbaar maakt, maar hij kan pas in rechte optreden wanneer hij een verklaring van de expediteur kan overleggen ten bewijze van de tussen hen beiden gesloten overeenkomst tot het doen vervoeren, zodat de vervoerder zekerheid heeft dat het de opdrachtgever van de expediteur is die hem in rechte betreft. Dit alles laat onverlet de mogelijkheid van de expediteur om zelf de vervoerder aan te spreken, wanneer de opdrachtgever niet van de mogelijkheid van dit artikel gebruik wenst te maken.

De artikelen 64 tot en met 68 zijn te vergelijken met de artikelen 24 tot en met 28, artikel 69 met artikel 30.

Artikel 70

Dit artikel regelt het geval dat er een tekortkoming van de expediteur is en de opdrachtgever, ondanks het bestaan van de expeditieovereenkomst, de expediteur wenst aan te spreken op grond van onrechtmatige daad, waarschijnlijk met het doel eventuele contractuele ontheffingen van aansprakelijkheid in zijn overeenkomst met de expediteur te omzeilen. In aansluiting op het algemene verbintenissenrecht gaat in een dergelijke situatie de contractuele relatie tussen partijen voor. De expediteur kan zich op de vrijtekeningen in de expeditieovereenkomst beroepen.

Artikel 71

Dit artikel geeft aan dat de expediteur zich op zijn overeenkomst met de opdrachtgever kan beroepen, wanneer een ander dan die opdrachtgever, bijvoorbeeld de eigenaar van de zaken wanneer dit niet de opdrachtgever is, hem op grond van onrechtmatige daad aanspreekt. Het gaat hier om het leerstuk van de derdenwerking van contractuele bepalingen. Uitgangspunt van ons recht is dat overeenkomsten slechts tussen de partijen bij die overeenkomst gelden. In bepaalde gevallen zijn er op dat beginsel uitzonderingen, zoals hier. Verder in het vervoerrecht komen meer van deze gevallen voor, in het bijzonder in de artikelen 361 tot en met 366 van Boek 8. Ook in de rechtspraak is deze derdenwerking aanvaard, zij het onder strikte voorwaarden. In dit artikel wordt derdenwerking zonder voorwaarden toegestaan. Met name geldt niet de in de rechtspraak wel gehanteerde voorwaarde, dat de derde de schijn moet hebben opgewekt, dat degene die de overeenkomst aangaat de bevoegdheid had een overeenkomst ten aanzien van de beschadigde zaak aan te gaan, waarin vrijtekeningen van aansprakelijkheid aanwezig zijn. Voorgesteld wordt deze voorwaarde niet in de wet neer te leggen en het verkeersbelang te laten voorgaan, zodat de expediteur zich er niet van hoeft te vergewissen of hij in elk concreet geval een beroep op zijn expeditieovereenkomst zal kunnen doen. Bedacht moet worden, dat dit artikel slechts geschreven is voor de schade die ontstaat in het kader van de expeditie zoals omschreven in artikel 60 en niet voor de schade die kan ontstaan in het kader van aanverwante activiteiten van de expediteur, maar die niet vallen onder de omschrijving van genoemd artikel.

Artikel 72

De bepaling is ontleend aan artikel 365. Zij strekt ertoe te voorkomen dat een vergeefs buiten overeenkomst jegens de expediteur ingestelde vordering alsnog zou slagen door de vordering tegen diens ondergeschikte te richten. Artikel 72 is, anders dan artikel 365, beperkt tot vorderingen ingesteld door buitenstaanders. Tegen vorderingen ingesteld door de opdrachtgever biedt de bepaling derhalve geen bescherming. Hier is de ondergeschikte aangewezen op het ruimer geformuleerde artikel 257 van Boek 6 BW.

Artikel 73 is ontleend aan artikel 366. Voorkomen wordt dat het wettelijk systeem van de betuigeling van parallel- en paardesprongen (zie artikelen 362 en 363) alsnog omzeild zou worden.

II. ZEERECHT

Titel 3 Het zeeschip en de zaken aan boord daarvan

Afdeling 1 Rederij van het zeeschip

Inleidende opmerkingen

Verreweg het merendeel van de zeeschepen wordt in deze tijd door een naamloze vennootschap geëxploiteerd. Deze vennootschappen zijn dan eigenaar van het zeeschip. De oudere vorm van exploitatie van een zeeschip is de rederij. Dit is de (vrije) mede-eigendom van één schip. Hoewel deze exploitatievorm vrijwel geheel is verdrongen, bestaat er nog steeds behoefte aan, zodat het wenselijk is deze te behouden. Zij biedt bovendien enige voordelen. Zo is de exploitatie van het zeeschip zonder formaliteiten makkelijker voort te zetten, wanneer het door erfopvolging gaat toebehoren aan meerdere personen. Ook is het voor een lid van een rederij makkelijk zich uit het scheepvaartbedrijf terug te trekken. Het lidmaatschap van de rederij overdoen is eenvoudiger dan verkoop van aandelen in een vennootschap. De rederij van een zeeschip valt tevens onder de omschrijving van de gemeenschap van artikel 166 van Boek 3 BW, waar wordt bepaald, dat er sprake is van gemeenschap, wanneer één of meer goederen toebehoren aan twee of meer deelgenoten gezamenlijk. Volgens artikel 189 van Boek 3 zijn de regels van de titel over de gemeenschap in beginsel niet van toepassing op de rederij. Wanneer een zeeschip wel aan twee of meer personen toebehoort, maar er niet is voldaan aan de andere vereisten, die artikel 160 stelt aan het zijn van een rederij, zijn de bepalingen van Boek 3 omtrent de gemeenschap, inclusief die omtrent de verdeling, wel van toepassing.

Artikel 160

Wanneer een zeeschip aan twee of meer personen toebehoort, moet nog aan het volgende zijn voldaan, wil er sprake zijn van een rederij. De mede-eigendom moet blijken uit de openbare registers. Het zeeschip moet derhalve ingeschreven zijn. Er bestaat geen verplichting zeeschepen in te schrijven. Wanneer een zeeschip onder gemeenschappelijke naam wordt geëxploiteerd en het tevens aan twee of meer personen toebehoort, valt deze vorm van exploitatie zowel onder de omschrijving van de rederij als onder die van de openbare vennootschap als bedoeld in titel 13 van Boek 7. Om hierover geen onzekerheid te laten bestaan, bepaalt het slot van het eerste lid dat er slechts sprake is van een rederij, wanneer dit uitdrukkelijk bij akte is overeengekomen en deze akte is ingeschreven in de openbare registers. Wanneer dit niet is gebeurd, moet aan de hand van de desbetreffende regels worden vastgesteld van welke samenwerkingsvorm dan sprake is (TS, PG 8, p. 231-232). Teneinde er geen twijfel over te laten bestaan of de rederij een rechtspersoon is, bepaalt het tweede lid, dat dit niet het geval is.

Artikel 161

De rederij heeft leden en is enigszins vergelijkbaar met een vereniging van appartementseigenaars van artikel 124 van Boek 5 BW. De mede-eigenaren zijn van rechtswege lid van de rederij. Mede-eigendom en lidmaatschap zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, zoals ook blijkt uit artikel 183, dat bepaalt dat men noch het lidmaatschap kan opzeggen, noch daarvan vervallen worden verklaard. Overdracht van een aandeel van het schip, houdt in dat ook het lidmaatschap overgaat en de oud-eigenaar ophoudt lid te zijn van de rederij.

Artikel 162

De eisen die de redelijkheid en billijkheid stellen aan gedrag van personen, gelden ook voor de leden van een rederij jegens elkaar.

Artikel 163

De rederij is geen rechtspersoon, maar moet wel, net als deze, worden bestuurd. De wet gebruikt niet de term bestuurder, maar de enigszins archaische, maar nog levende term 'boekhouder'; in Engeland spreekt men van 'ship's husband' (TS, PG 8, p. 235). Zowel natuurlijke als rechtspersonen kunnen boekhouder zijn.

Artikel 164

Het artikel geeft een negatieve omschrijving van de bevoegdheden van de boekhouder om de rederij te vertegenwoordigen. Slechts voor de ingrijpende maatregelen in het artikel genoemd heeft de boekhouder toestemming van de leden van de rederij nodig. Daarbuiten kan hij zonder voorafgaande toestemming handelen. De boekhouder heeft dus ruime bevoegdheden. Het artikel is niet van dwingend recht, zodat de boekhouder een van de wet afwijkende bevoegdheid kan hebben. Wanneer de rederij eventuele beperkingen aan derden wil kunnen tegenwerpen dan dienen deze op grond van artikel 178, tweede lid, wanneer de rederij in het handelsregister is ingeschreven, aldaar te zijn gepubliceerd. Wanneer de rederij niet is ingeschreven, kan zij een beroep op de beperking doen, wanneer de derde deze beperking kende (TS, PG 8, p. 235).

Artikel 165 bepaalt, dat de boekhouder verplicht is over zijn beheer van de rederij tegenover elk lid op diens verzoek volledige verantwoording af te leggen.

Artikel 166 bepaalt, dat de boekhouder ten minste één maal per jaar en aan het einde van zijn beheer, financiële verantwoording zal moeten afleggen tegenover de leden van de rederij. Wanneer er een ter zake bestaand afwijkend gebruik bestaat, dient hij dit zo dikwijls te doen als dit gebruik meebrengt.

Artikel 167

Niet alleen kunnen de leden van de boekhouder op grond van artikel 166 vorderen, dat hij rekening en verantwoording aflegt, ook kan de boekhouder op grond van dit artikel de leden verplichten de rekening en verantwoording op te nemen en te sluiten.

Artikel 168

Slechts de leden van de rederij die hebben meegewerkt aan de goedkeuring van de rekening en verantwoording van de boekhouder zijn daaraan gebonden. Hier geldt derhalve niet, zoals artikel 171 bepaalt, dat bij het nemen van besluiten de minderheid der leden gebonden is aan de meerderheid. Voor de leden van de rederij, die wel aan de goedkeuring meewerken, geldt wel artikel 171. Wel wordt een lid van de rederij aan de goedkeuring van de rekening en verantwoording gebonden, hoewel hij daaraan niet meewerkt, wanneer hij deze niet binnen één jaar betwist nadat hij van

de goedkeuring kennis heeft kunnen nemen en deze hem was meegedeeld.

Artikel 169

Het artikel geeft een niet uitputtende opsomming van omstandigheden, die de betrekking van de boekhouder doen eindigen (TS, PG 8, p. 238), teneinde onduidelijkheid te voorkomen.

Artikel 170

1. In het eerste lid zijn de gevolgen geregeld van het einde van de betrekking van de boekhouder, die tevens lid van de rederij is. Wanneer de leden van de rederij de boekhouder ontslaan, moeten de leden het aandeel van de boekhouder overnemen tegen een door deskundigen vast te stellen prijs. Dit geldt niet wanneer de boekhouder wordt ontslagen op grond van een dringende reden. De betrekking tussen de boekhouder en de rederij is niet noodzakelijkerwijs een dienstbetrekking. Dit is bijvoorbeeld niet het geval wanneer de boekhouder geen loon ontvangt. Niettemin zal het begrip 'dringende reden' naar analogie van het arbeidsrecht moeten worden uitgelegd (TS, PG 8, p. 240). Een dringende reden is van dien aard, dat van de wederpartij van degene, die de dringende reden geeft, niet in redelijkheid gevergd kan worden de betrekking langer in stand te houden. De reden moet ernstig en zwaarwegend zijn. De boekhouder heeft tevens het recht op overname door de leden van zijn aandeel wanneer hij zelf de betrekking beëindigt wanneer de leden hem daartoe een dringende reden hebben gegeven.
2. Het tweede lid stelt enige termijnen, waarbinnen de boekhouder die lid is van de rederij, de leden van de rederij kennis moet geven van zijn verlangen tot overneming van zijn aandeel in de rederij en de rederij aan zijn verlangen moet voldoen en de prijs van zijn aandeel moet betalen. Wanneer de rederij niet reageert binnen de in het tweede lid gestelde termijnen, kan de boekhouder de rechter verzoeken te bevelen, dat het schip wordt verkocht; zie voorts artikel 621 Rv. Het over te nemen aandeel wordt onder de andere leden verdeeld in dezelfde verhouding als de verhouding van de delen der leden onderling. Hiervan kan worden afgeweken.

Artikel 171 geeft aan, dat in het algemeen in de rederij besluiten worden genomen bij meerderheid van stemmen. Voor de besluiten genoemd in het derde lid, onderdelen a tot en met d, is eenstemmigheid vereist. Deze besluiten zijn voor de rederij van groot belang. De in onderdeel a genoemde besluiten doen het schip zijn nationaliteit verliezen. De leden hebben stemrecht naar evenredigheid van de grootte van hun aandeel in het schip (tweede lid). Wat betreft langst de kusten varende zeeschepen, zie echter de artikelen 954 en 960 van het Wetboek van Koophandel.

Artikel 173

Wanneer de stemmen staken, geldt het besluit als verworpen. Dit kan betekenen, dat de exploitatie van het schip wordt belet. In zo'n geval kan een lid van de rederij de rechter verzoeken het schip te doen verkopen. Artikel 621 Rv bepaalt, dat verkoop slechts zal geschieden na verhoor of behoorlijke oproeping van de leden van de rederij en de boekhouder.

Artikel 174 geeft een minderheidsbelang in een rederij, bij een aantal met name genoemde belangrijke besluiten, een bepaalde bescherming. Deze bescherming bestaat uit de mogelijkheid van de leden van de rederij die voor het besluit hebben gestemd, te verlangen dat zij het aandeel van de tegenstemmende minderheid overnemen. De prijs van het aandeel wordt bepaald door deskundigen. Artikel 622, tweede lid, Rv bepaalt, dat wanneer geen eenstemmigheid wordt bereikt over de benoeming van deskundigen, deze op verzoek van het lid dat zijn verlangen tot overname van zijn aandeel ter kennis van de boekhouder heeft gebracht, benoemd worden door de kantonrechter.

Artikel 176

Evenals de leden naar evenredigheid van hun aandeel delen in de winst en het verlies van de rederij (artikel 177) en aansprakelijk zijn voor de verbintenissen van de rederij, zo zijn zij ook naar evenredigheid van hun aandeel verplicht bij te dragen tot de uitgaven van de rederij. Dit geldt ook voor uitgaven, die nog moeten geschieden (verkoop van het aandeel doet dus niet af aan deze verplichting; zie TS, PG 8, p. 245); niet voor uitgaven, waartoe geen geldig besluit is genomen (MvT 14049, PG 8, p. 245).

Artikel 177

Evenals de leden van de rederij naar evenredigheid van hun aandeel bijdragen in de uitgaven van de rederij (artikel 176) en aansprakelijk zijn voor de verbintenissen van de rederij, delen zij naar evenredigheid van hun aandeel in de winst en het verlies van de rederij.

Artikel 178

1. De boekhouder is bij uitsluiting van ieder lid van de rederij bevoegd de rederij te vertegenwoordigen, mits dit valt binnen de normale exploitatie. Deze exclusiviteit dient te voorkomen, dat anderen dan de boekhouder de

rederij in rechte vertegenwoordigen, zodat op meerdere plaatsen over hetzelfde zou kunnen worden geprocedeerd (TS, PG 8, p. 245). Er is een voorbehoud gemaakt voor artikel 360, dat de aansprakelijkheid regelt van de reder (de eigenaar van het schip) voor bepaalde vorderingen. De reder is tevens volgens de daar gegeven regeling aan de daar genoemde rechtshandelingen gebonden (dit zijn de rechtshandelingen die de rompbevrachter, bedoeld in artikel 530, binden en rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip).

2. Beperkingen in de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de boekhouder kunnen slechts aan derden worden tegengeworpen, wanneer deze beperkingen in het handelsregister, waarin de rederij is geregistreerd, zijn ingeschreven. Is de rederij niet in het handelsregister ingeschreven, dan kunnen de beperkingen slechts worden tegengeworpen wanneer de derden deze beperkingen kenden. Deze vertegenwoordigingsregeling is strikter dan de algemene regel van artikel 61 van Boek 3 BW. De rederij kan zich slechts op de beperking beroepen, wanneer de derde deze kende, niet ook zoals artikel 61, tweede lid, van Boek 3 BW eist, wanneer hij deze beperking behoorde te kennen. Ook geldt voor deze derde niet de onderzoeksplicht naar de bevoegdheid van de boekhouder van artikel 11 van Boek 3 BW.
3. De boekhouder moet de verplichtingen die de wet de rederij oplegt, nakomen. Bijvoorbeeld de verplichting bij de teboekstelling van het zeeschip een verklaring te overleggen, dat het schip naar zijn beste weten voor teboekstelling als zeeschip vatbaar is (artikel 195, vierde lid).

Artikel 179

Het aanstellen en de beëindiging van de aanstelling van een boekhouder kan, indien de rederij in het handelsregister is ingeschreven, aan derden slechts worden tegengeworpen, wanneer daarvan inschrijving in dat register heeft plaatsgevonden. Wanneer de rederij niet in het handelsregister is ingeschreven kunnen de aanstelling en de beëindiging van de betrekking van de boekhouder aan derden worden tegengeworpen wanneer deze daarvan op de hoogte waren.

Artikel 180

Als er geen boekhouder is, kan de rederij vertegenwoordigd worden door één of meer harer leden, mits aan dit lid of deze leden meer dan de helft van het schip toebehoort. Hetzelfde geldt voor het geval de boekhouder niet tot de vertegenwoordiging in staat is. In gevallen, die geen uitstel kunnen lijden, is elk lid van de rederij bevoegd de rederij te vertegenwoordigen. Tot het stuiten van een verjaringstermijn is altijd ieder lid van de rederij bevoegd.

Artikel 181

Evenals de leden van de rederij naar evenredigheid van hun aandeel bijdragen tot de uitgaven van de rederij (artikel 176) en delen in de winst en het verlies (artikel 177), zijn de leden van de rederij naar evenredigheid van hun aandeel aansprakelijk voor de verbintenissen van de rederij.

In de in [artikel 182](#) genoemde gevallen blijft de rederij bestaan. Hieruit blijkt, dat deze meer is dan een verbintenisrechtelijk samenwerkingsverband. Zij is weliswaar geen rechtspersoon maar wel een zelfstandige eenheid en in haar voortbestaan niet afhankelijk van de lotgevallen van haar leden. In de inleidende opmerkingen bij deze afdeling is reeds geattendeerd op artikel 3:189, waarin de regels omtrent de gemeenschap, inclusief de regels omtrent verdeling, niet van toepassing zijn op een rederij.

In [artikel 183](#) komt het karakter van de mede-eigendom van de rederij tot uiting. Slechts door vervreemding van het aandeel in het schip eindigt het lidmaatschap van de rederij. De rederij eindigt alleen wanneer de mede-eigendom eindigt, bijvoorbeeld doordat één persoon alle aandelen van het schip verwerft.

In [artikel 184](#) komt het karakter van de mede-eigendom van de rederij tot uiting. Slechts door vervreemding van het schip eindigt de rederij. De rederij kan slechts ontbonden worden, wanneer tevens het schip wordt verkocht. Dit betekent tevens dat vervreemding van het schip de ontbinding van de rederij meebrengt. De rechter bepaalt, indien hij daartoe wordt verzocht, hoe de verkoop plaatsvindt, zodat deze ook door deskundigen kan geschieden (TS, PG 8, p. 242).

[Artikel 185](#) bepaalt dat de rederij na ontbinding nog ter vereffening van haar vermogen blijft bestaan en dat de boekhouder, zo die er is, daarmee is belast. Wanneer er geen boekhouder is, kan een door de leden benoemde boedelvereffenaar met de vereffening worden belast of, in overeenstemming met artikel 180, een of meer van de leden aan wie, alleen of tezamen en meer dan de helft van het schip toebehoort.

[Artikel 186](#) geeft aan welke artikelen van dwingend recht zijn. Het betreft de bepalingen omtrent de verhouding tussen de leden onderling. Het spreekt vanzelf, dat de verhouding van de rederij tot derden niet door bedingen tussen de leden der

rederij kan worden beïnvloed (MvT 14049, PG 8, p. 251). Eenzijdig kan uiteraard niet van artikel 179, dat de verhouding tot derden regelt, worden afgeweken.

Afdeling 2 Rechten op zeeschepen

Inleidende opmerkingen

In deze afdeling zijn enige regels opgenomen omtrent de vermogensrechtelijke positie van het zeeschip. Centraal in deze afdeling is artikel 199, eerste lid, dat bepaalt dat het teboekgestelde zeeschip een registergoed is. De betekenis van deze vaststelling is neergelegd in Boek 3 BW, zoals het vereiste van een notariële akte en de inschrijving daarvan in het register voor levering van een zeeschip (artikel 89, vierde lid, van Boek 3 BW). De afdeling bevat de regeling van de teboekstelling en het einde van de teboekstelling van het zeeschip. Teboekstelling is het inschrijven in de openbare registers van het zeeschip. Verder bevat de afdeling enige regels over hypotheek op zeeschepen. De regeling in deze afdeling is niet volledig en vormt een aanvulling op, en soms een afwijking van, de bepalingen over registers, overdracht en hypotheek van Boek 3 BW. De meer technische details omtrent de teboekstelling worden geregeld in de Wet openbare registers en lagere uitvoeringsregelgeving.

Artikel 190

1. In afwijking van artikel 1 bepaalt dit artikel dat in de afdelingen 2 tot en met 5 van deze titel schepen in aanbouw als schepen worden beschouwd. In deze afdelingen geldt niet de eis van artikel 1, dat het schip dient te drijven of moet hebben gedreven. Deze uitzondering geldt niet voor de toepassing van artikel 217 dat bepaalde vorderingen van een voorrecht op het schip voorziet. Artikel 190 bewerkstelligt, dat de bouw van een zeeschip gefinancierd kan worden door middel van door hypotheek op het schip gedekte leningen, omdat het schip reeds tijdens de bouw kan worden teboekgesteld. Behoudens het voorrecht van artikel 217 kunnen de andere voorrechten van titel 3, afdelingen 3 en 4, ook op zeeschepen in aanbouw rusten. Voor de meeste voorrechten zal dat slechts zelden het geval zijn, zoals voor die van artikel 211. Sommige voorrechten zullen nimmer op schepen in aanbouw en de zaken aan boord daarvan rusten, zoals die van artikel 222 (vgl. TS, PG 8, p. 709). De eigenaar van het zeeschip in aanbouw is de reder. Deze bepaling geldt slechts voor zover de reder rechten en verplichtingen worden opgelegd in de afdelingen 2 tot en met 5 en niet voor gevallen dat dit buiten deze afdelingen gebeurt. De bepaling betreffende derdenwerking van overeenkomsten van artikel 364 geldt niet voor de eigenaar van een zeeschip in aanbouw. Wordt die eigenaar wegens dood of letsel buiten overeenkomst aangesproken dan kan hij slechts op grond van artikel 257 van Boek 6 BW of de jurisprudentie aangaande dit leerstuk een verweer ontlenen aan zijn eigen overeenkomst of aan de overeenkomst van de gelaedeerde.
2. Wanneer het schip in aanbouw een afgebouwd schip wordt en voldoet aan de eis van artikel 1 en dus drijft of heeft gedreven (het is te water gelaten) blijft het hetzelfde schip. Hiermee is beoogd het schip zijn identiteit, zoals die uit de eventuele teboekstelling blijkt, te laten behouden bij het afbouwen. Er is geen nieuwe teboekstelling nodig. Ook de goederenrechtelijke positie blijft ongewijzigd (TS, PG 8, p. 254). Dit betekent, dat er geen zaaksvorming plaatsvindt wanneer de bouwmaterialen van het schip niet aan de bouwer toebehoren. Ook zonder dat het schip in aanbouw is teboekgesteld, geldt dat door de afbouw en tewaterlating geen nieuw schip ontstaat.

Artikel 191 verwijst naar de openbare registers van titel 1, afdeling 2, van Boek 3 BW.

Artikel 192

In deze afdeling worden de reder enige verplichtingen opgelegd, zoals het doen van aangifte van de omstandigheden van artikel 195, eerste lid, onderdeel b, in verbinding met het tweede lid, die doorhaling van de teboekstelling tot gevolg hebben. Omdat de juridische status van de reder per geval kan verschillen, en de reder veelal geen natuurlijke persoon zal zijn, wijst dit artikel voor de voorkomende gevallen aan, op wie de desbetreffende verplichting rust. Wanneer het schip aan meerdere personen toebehoort, rusten de verplichtingen op iedere mede-eigenaar. Dit geldt slechts wanneer de mede-eigenaars geen rederij vormen. Gezien artikel 160 is dit het geval wanneer het schip niet is teboekgesteld en daarom de mede-eigendom niet uit de openbare registers blijkt en wanneer de eigenaars onder gemeenschappelijke naam optreden en niet bij ingeschreven akte zijn overeengekomen, dat zij een rederij vormen. Wanneer er wel een rederij is, rusten de verplichtingen van deze afdeling op de boekhouder (artikel 178). Wanneer een rechtspersoon eigenaar is van het schip, rusten de verplichtingen van deze afdeling op iedere bestuurder van die rechtspersoon. Deze bestuurders moeten wel bevoegd zijn de handelingen uit te voeren ter voldoening van de verplichting. Wanneer deze afdeling een bevoegdheid geeft, moet worden aangenomen, dat deze bevoegdheid aan dezelfde persoon, als op wie de verplichtingen van deze afdeling rusten, is toebedeeld.

Artikel 194

1. In dit artikel worden de voorwaarden, waaronder een zeeschip kan worden teboekgesteld, gegeven. Ook bepaalt dit artikel in grote lijnen hoe de teboekstelling geschiedt. Teboekstelling van het zeeschip is niet verplicht; het zeeschip is door zijn nationaliteit met een nationale rechtssfeer verknoopt. Een zeeschip dat niet is teboekgesteld kan ingevolge het Surinaams Zeebrieven Besluit 1933 (G.B. 1933 no. 55) geen zeebrief krijgen en zonder een zeebrief geen toegang krijgen tot Surinaamse havens. Verder wordt teboekstelling bevorderd, doordat op een niet geregistreerd zeeschip geen hypotheek kan worden gevestigd. Wel geniet een verkrijger van een boekbaar, maar niet teboekgesteld zeeschip de bescherming van artikel 86 van Boek 3 BW, dat derdeverkrijgers van roerende zaken beschermt tegen beschikkingsonbevoegdheid van degene van wie zij de zaak verkrijgen. In de openbare registers kunnen alleen Surinaamse zeeschepen worden teboekgesteld. Het zeeschip, dat hier te lande in aanbouw is kan in de openbare registers worden ingeschreven. Artikel 3 van het Surinaams Zeebrieven Besluit 1933, zoals aangepast mede met het oog op het lidmaatschap van Suriname van de Caricom, bevat de eisen waaraan voldaan moet worden wil het zeeschip de Surinaamse nationaliteit hebben.
2. De overige bepalingen van dit artikel hebben enerzijds voornamelijk tot strekking dubbele teboekstelling te voorkomen en anderzijds te bewerken, dat het zeeschip niet tijdelijk nergens te boek staat, wanneer het zeeschip van het ene naar het andere register verhuist. Zo bepaalt het tweede lid dat het schip niet kan worden ingeschreven, wanneer het reeds is ingeschreven in een buitenlands register.
3. In het derde lid worden twee uitzonderingen op het vereiste van het tweede lid genoemd. De uitzondering met betrekking tot in het buitenland teboekstaande zeeschepen stelt de koper van zo'n zeeschip in staat het hier te lande te boek te stellen, ofschoon de bewaarder van het buitenlandse register niet meewerkt de teboekstelling door te halen. Dit is mogelijk mits hier te lande uit de openbare registers blijkt, dat er een andere teboekstelling is blijven bestaan. Wanneer de buitenlandse bewaarder wel meewerkt, kan het zeeschip dat in het buitenland te boek staat, hier te lande voorlopig worden teboekgesteld. De voorlopige teboekstelling wordt blijvend, wanneer zij binnen dertig dagen is gevolgd door de aantekening dat de doorhaling in het vreemde register plaatsvond. Met de voorlopige registratie zou de koper hier te lande van een zeeschip dat in het buitenland is geregistreerd, de koop kunnen financieren. Een bank hier te lande kan door de voorlopige registratie een hypothecaire lening verschaffen. In de praktijk zal hiervan weinig of geen gebruik worden gemaakt, daar een voorlopige registratie een te wankele zekerheid biedt.
4. Degene die de teboekstelling verzoekt dient een verklaring te overleggen, dat het zeeschip naar zijn beste weten voor teboekstelling vatbaar is en dus, dat het voldoet aan de eis dat het schip niet elders reeds te boek staat (tweede lid); toetsing door de kantonrechter, die zich zal laten adviseren door de ter zake van vervoer verantwoordelijke minister, is voorgeschreven (zie ook artikel 1303, vierde lid, ten aanzien van luchtvaartuigen); een valse verklaring is bovendien strafbaar. Wanneer een zeeschip is ingeschreven in strijd met de bepalingen van dit artikel heeft deze inschrijving geen rechtsgevolg (vijfde lid).

Artikel 195

1. Dit artikel regelt de doorhaling van de teboekstelling. Deze doorhaling kan geschieden op verzoek van de reder. Deze mogelijkheid is noodzakelijk, omdat de teboekstelling in beginsel vrijwillig is. Ook kan de doorhaling ambtshalve door de bewaarder van de openbare registers geschieden. Dit strekt ter voorkoming van teboekstelling van schepen, die niet teboekgesteld dienen te staan. Dit laatste geeft, evenals dubbele teboekstelling, aanleiding tot fraude. Het artikel geeft de reder ook buiten de gevallen, genoemd in het eerste lid, onderdeel b, de bevoegdheid de teboekstelling door te halen. Deze bevoegdheid stelt de eigenaar van het schip in staat het schip aan een buitenlander te leveren. Omdat ingevolge de toepasselijke uitvoeringsregelgeving vereist is dat bij de akte van levering ook ter inschrijving wordt aangeboden een verklaring, dat het schip de Surinaamse nationaliteit behoudt, wat niet het geval is bij verkoop aan een buitenlander, kan het schip dan niet door inschrijving van een akte van levering worden geleverd. Dit dilemma wordt opgelost door de teboekstelling door te halen en het schip vervolgens als roerende zaak te leveren (TS, PG 8, p. 262).
2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt een aantal omstandigheden genoemd, die, wanneer zij zich voordoen, ertoe leiden dat de openbare registers niet meer juist, althans misleidend zouden zijn. De reder is verplicht van die omstandigheden aangifte te doen.
3. De omstandigheden van het eerste lid, onderdeel b, onder 2° en 3°, behoeven niet blijvend van aard te zijn. Wanneer dat het geval is, kan het schip opnieuw worden teboekgesteld, indien de vorige teboekstelling is doorgehaald. Met de oude ingeschreven schuldeisers, dient dan tot overeenstemming te worden gekomen. Hiervoor is geen wettelijke regeling gegeven, omdat dit slechts zelden zal voorkomen (TS, PG 8, p. 263).
4. De hier genoemde bepalingen hebben alle de strekking derdebelanghebbenden te beschermen tegen het vervallen van hun rechten als gevolg van het doorhalen van de teboekstelling. Volgens het eerste lid, onderdeel b, onder 4°, moeten degenen van wier recht uit een inschrijving blijkt, benevens de reder en de beslagleggers, bij

de executie van het schip die verlies van nationaliteit meebrengt, in de gelegenheid worden gesteld hun rechten op de opbrengst geldend te maken. Het kan gaan om inschrijvingen van hypotheekakten, maar ook om inschrijvingen andere bedingen betreffende, zoals die van artikel 1, vijfde lid, en artikel 203 (MvT, PG 8, p. 265). Ten overvloede kunnen deze derden de doorhaling ook verhinderen door zich daartegen te verzetten op grond van het derde lid. Dit artikellid geeft deze bescherming ook aan degene ten gunste van wie voorlopige aantekeningen bestaan. Een voorlopige aantekening is de boeking door de bewaarder van het feit van aanbidding van een inschrijving, wanneer hij deze inschrijving weigert (artikel 20 van Boek 3 BW).

Artikel 196 beoogt degene van wiens rechten uit de openbare registers blijkt, te beschermen tegen teboekstelling in het buitenland, zonder dat doorhaling van de teboekstelling hier te lande heeft plaatsgevonden. Ten aanzien van deze rechten heeft de buitenlandse teboekstelling geen gevolg. Het gaat hierbij om teboekstelling in landen, die niet een bepaling als artikel 194, tweede lid, kennen, dat teboekstelling niet mogelijk maakt, wanneer het schip reeds elders te boek staat. De teboekstelling in het buitenland, die geschiedt onder de voorwaarde, dat de teboekstelling hier te lande binnen dertig dagen wordt doorgehaald, wordt in het tweede lid erkend, zodat de buitenlandse koper in zijn land hypotheek kan verlenen en zodoende de koopprijs kan betalen (TS, PG 8, p. 728). Wanneer geen tijdige doorhaling plaatsvindt van de teboekstelling hier te lande, wordt wederom volgens het eerste lid de buitenlandse teboekstelling niet erkend (TS, PG 8, p. 728).

Artikel 197

1. Dit artikel geeft een limitatieve opsomming van de zakelijke rechten, die op een teboekgesteld, en nog steeds teboekstaand, zeeschip kunnen worden gevestigd. De voorrechten van de artikelen 211 en 217, eerste lid, onderdeel b, worden hier aangeduid als zakelijke rechten.
2. Op boekbare, niet teboekgestelde zeeschepen kan een pandrecht worden gevestigd (MvT 19979, PG 8, p. 266). Dit volgt a contrario uit de bewoordingen van het artikel. Eveneens is artikel 86 van Boek 3 BW, dat de verkrijger te goeder trouw van een beschikkingsonbevoegde beschermt, op dergelijke schepen van toepassing en kan het recht van reclame van artikel 39 van Boek 7 BW daarop worden uitgeoefend.

Artikel 199

1. Dit is het centrale artikel van deze afdeling. Het verklaart het te boek staande zeeschip tot een registergoed. Het boekbare, niet te boek staande zeeschip is geen registergoed en onderworpen aan de regels voor roerende zaken, niet-registergoederen. Het niet teboekgestelde zeeschip moet geleverd worden als een gewone roerende zaak, door bezitsverschaffing (artikel 90 van Boek 3 BW). Krachtens artikel 89, vierde lid, van Boek 3 BW wordt de wijze van levering van een zeeschip, op de uitzondering na dat wanneer de levering geschiedt door inschrijving van een vonnis, dit vonnis kracht van gewijsde moet hebben, geregeld door de overige leden van laatstgenoemd artikel.
2. Het tweede lid behelst een uitzondering op artikel 301 van Boek 3 BW, dat ook toestaat dat een vonnis, dat niet in kracht van gewijsde is gegaan, in de plaats treedt van een tot levering van een registergoed (het zeeschip) bestemde akte, wanneer dit vonnis voldoet aan de het artikel 301, eerste lid, onderdeel b, gestelde vereiste. Voor de levering van een zeeschip dient het vonnis altijd in kracht van gewijsde te zijn gegaan.

Volgens Artikel 201 verkrijgt de bezitter te goeder trouw door een onafgebroken bezit van vijf jaren de eigendom, de hypotheek of het vruchtgebruik op een teboekstaand schip. Deze termijn is voor andere registergoederen tien jaar (artikel 99 van Boek 3 BW). Deze verjaring kan op grond van artikel 17, eerste lid, onderdeel i, van Boek 3 BW worden ingeschreven in de openbare registers.

Artikel 202 behelst een aanvulling van hetgeen reeds uit artikel 260, eerste lid, van Boek 3 BW voortvloeit, waarin de voorwaarden zijn vastgelegd, waaraan de notariële akte van hypotheekverlening moet voldoen. De aanvulling houdt in, dat het schip duidelijk moet worden vermeld. De term vermeld moet doen uitkomen, dat niet mag worden volstaan met een verwijzing naar een ander, niet geregistreerd, document of met een algemene verwijzing naar een aantal schepen tezamen (MvT 19979, PG 8, p. 273/4).

Artikel 203 bepaalt dat het hypotheekrecht mede rust op de zaken die uit hoofde van hun bestemming blijvend met het schip zijn verbonden. Het moet hier gaan om het scheepstoebehoren van het schip, zoals omschreven in artikel 1, vierde lid, met dien verstande, dat voor artikel 203 nog de voorwaarde geldt, dat de zaken moeten toebehoren aan de reder van het schip. De zinsnede 'blijvend met het schip verbonden' van artikel 203 is daarom te vergelijken met de zinsnede 'bestemd (...) om het schip duurzaam te dienen en aan hun vorm als zodanig te herkennen, alsmede die navigatie- en communicatiemiddelen, die zodanig met het schip zijn verbonden, dat zij daarvan kunnen worden afgescheiden, zonder

dat beschadiging van betekenis aan hen of aan het schip wordt toegebracht' van artikel 1, vierde lid. Men kan deze zaken aan het hypotheekrecht onttrekken door bedingen van die strekking in de openbare registers in te schrijven. Dit is mogelijk wanneer het scheepstoebehoren aan de eigenaar is verhuurd, geleased of in bruikleen is gegeven. De eigenaar van het scheepstoebehoren wordt, wanneer de eigenaar van het schip een ander is, beschermd door artikel 581 Rv wanneer het schip wordt geëxecuteerd. Wanneer hij door die executie de eigendom van het scheepstoebehoren verliest, krijgt hij uit de netto-opbrengst van het schip met voorrang boven allen jegens wie hij zijn recht kan invoeren, de waarde van het scheepstoebehoren vergoed.

In artikel 204 wordt de rang van de scheepshypotheek ten opzichte van de voorrechten op het schip van afdeling 3 en de voorrechten op de zaken aan boord van het schip bepaald. De door hypotheek gedekte vordering neemt rang na de vorderingen van artikel 210 (kosten van uitwinning en wrakopruijing) en artikel 211 (kosten tot behoud van het schip, gemaakt na beslag, vorderingen uit arbeidsovereenkomst en vorderingen ter zake van hulpverlening en de bijdrage van de avarij-grosse). Tevens neemt de door hypotheek gedekte vordering rang na de vorderingen van artikel 221 (kosten van uitwinning van zaken aan boord van een zeeschip en de kosten van een gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst) en artikel 222 (vorderingen ter zake van hulpverlening en van een bijdrage van die zaken in avarij-grosse). Deze laatstgenoemde vorderingen zijn bevoorrecht op de zaken aan boord van een zeeschip. De verhouding tussen de door hypotheek gedekte vordering en deze vordering dient te worden geregeld voor het geval het ene, kleinere, zeeschip, als lading aan boord van het andere, grotere, zeeschip wordt vervoerd. Dit is het zogenaamde stapelvervoer. Op het vervoerde zeeschip kan dan zowel een hypotheekrecht als een voorrecht op een zaak aan boord rusten.

Artikel 205

De hypotheek rust tevens, voor het geval de geldlening ter zekerheid waarvan de hypotheek strekt rente draagt, op de rente vervallen gedurende drie jaren voorafgaand aan het begin der uitwinning en op de rente die vervalt gedurende de loop van die uitwinning. De uitwinning vangt aan met het bevel van artikel 563, in verbinding met 582 Rv, om binnen vierentwintig uren aan de executorialie titel te voldoen. Artikel 263 van Boek 3 BW is, als onverenigbaar met het artikel, niet van toepassing.

Artikel 206

Artikel 177 van Boek 3 BW wordt van toepasselijkheid op de scheepshypotheek uitgesloten. Artikel 177 van Boek 3 staat in de titel over de gemeenschap (dit is het toebehoren van één of meer goederen aan twee of meer deelgenoten gezamenlijk, zie artikel 166 van Boek 3). Volgens artikel 177, eerste lid, van Boek 3 blijft een beperkt recht op een aandeel in een gemeenschappelijk goed bij verdeling van dat goed slechts op dat aandeel rusten wanneer het wordt verkregen door de deelgenoot aan wie het aandeel voor de verdeling toebehoorde. Artikel 177, derde lid, van Boek 3 bepaalt, dat, wanneer een gemeenschappelijk goed wordt verdeeld en bij de toedeling van een aandeel aan de in het eerste lid genoemde deelgenoot een hypotheek- of pandrecht is bedongen tot zekerheid van hetgeen hij één of meer deelgenoten voor die verdeling schuldig is of zal zijn, dit hypotheek- of pandrecht voorrang heeft boven eerder op dat aandeel gevestigde beperkte rechten. Dit is een doorbreking van de regel dat oudere zekerheidsrechten op jongere voorgaan. Deze eerste regel is in strijd met de in het artikel vastgelegde regel, dat hypotheek op een aandeel van een teboekstaand schip ook na vervreemding van dat aandeel in stand blijft. De tweede zou een voorrecht met rang boven de scheepshypotheek scheppen. Daarom is artikel 177 van Boek 3 niet van toepassing op de scheepshypotheek.

Artikel 207

1. Dit artikel bepaalt welke artikelen betreffende het hypotheekrecht van Boek 3 BW analoog van toepassing zijn en welke artikelen niet van toepassing zijn op de scheepshypotheek. Artikel 264, eerste en tweede lid, van Boek 3 is analoog van toepassing op bevrachtingen, wanneer op het vervoerde schip een hypotheekrecht rust. Artikel 264 van Boek 3 handelt over het huurbeding. De bevrachtingsovereenkomst is de overeenkomst waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt zaken te vervoeren en daartoe een schip ter beschikking te stellen (zie artikel 373). Dit laatste element maakt de bevrachtingsovereenkomst vergelijkbaar met de huurovereenkomst. Daarom bepaalt artikel 374 uitdrukkelijk, dat de bepalingen omtrent de huurovereenkomst niet van toepassing zijn op bevrachtingsovereenkomsten.
2. Artikel 234 van Boek 3 is van toepasselijkheid op de scheepshypotheek uitgesloten. Dit artikel geeft derden, wier goederen voor de schuld van een ander zijn verhypothekerd, bepaalde bevoegdheden. Deze bevoegdheden worden als beperkend beschouwd bij de ontwikkeling van de zogenaamde 'fleetmortgage'. Dat is de hypotheek waarbij een gehele vloot als zekerheid wordt gesteld. Tevens werd het voor de executerende schuldeiser te bezwaarlijk geacht om door de derde, eigenaar van het schip, in overeenstemming met artikel 234, eerste lid, van Boek 3, te worden verwezen naar andere vermogensbestanddelen van zijn schuldenaar. Dit klemt te meer, wanneer het dan om andere, moeilijk grijpbare, schepen gaat.

3. Artikel 261 van Boek 3 is niet van toepassing op de scheepshypotheek, omdat dit artikel voor een bepaald geval terugwerkende kracht verleent aan de inschrijving van de hypotheek.

Artikel 208

Wanneer op een teboekstaand zeeschip vruchtgebruik is gevestigd, zijn daarop de bepalingen van titel 8 van Boek 3 BW van toepassing. Deze bepalingen zijn ruim genoeg geformuleerd om ook op zeeschepen van toepassing te kunnen zijn. Artikel 217 van Boek 3 regelt de bevoegdheid van de vruchtgebruiker de aan het vruchtgebruik onderworpen zaken te verhuren. De bevrachtingsovereenkomst is de overeenkomst waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt zaken te vervoeren en daartoe een schip ter beschikking te stellen (zie artikel 373). Dit laatste element maakt de bevrachtingsovereenkomst vergelijkbaar met de huurovereenkomst. Daarom bepaalt artikel 374 uitdrukkelijk, dat de bepalingen omtrent de huurovereenkomst niet van toepassing zijn op bevrachtingsovereenkomsten. Artikel 208 maakt een uitzondering voor artikel 217 van Boek 3, voor zover deze bepalingen niet naar hun aard uitsluitend op huur van bedrijfs- of woonruimte van toepassing zijn.

Afdeling 3 Voorrechten op zeeschepen

Inleidende opmerkingen

Het oude recht betreffende het onderwerp van deze afdeling week in sterke mate af van het algemene recht inzake de voorrechten. Het thans voorgestelde recht inzake voorrechten op zeeschepen loopt meer in de pas. Aan de ene kant zijn enige particularismen vervallen (minder voorrechten met voorrang boven hypotheek), anderzijds heeft het zeerecht zijn invloed doen gelden op het algemene leerstuk der voorrechten. Zo is artikel 283 van Boek 3 BW, dat bepaalt, dat een voorrecht op een bepaald goed zich mede uitstrekt over vorderingen, die in de plaats van dat goed zijn getreden, ontleend aan het huidige artikel 389 K (het nieuwe artikel 214, onderdeel b, van Boek 8). Nog steeds kent deze afdeling echter een aantal particularismen, zoals artikel 211, onderdeel b, dat de vorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de bemanning van een zeeschip rangschikt boven hypotheek, en de artikelen 215 en 216, die beide maken dat het voorrecht rust op een zaak, die niet toebehoort aan de schuldenaar van de vordering, waarvoor het voorrecht is gegeven en dus afwijkt van artikel 276 van Boek 3 BW, dat bepaalt, dat een schuldeiser zich kan verhalen op alle goederen van zijn schuldenaar.

Artikel 210

1. Dit artikel handelt niet over voorrechten, maar over kosten die uit de executie-opbrengst van een zeeschip moeten worden voldaan (TS, PG 8, p. 773). Het Burgerlijk Wetboek gaat uit van het systeem, waarin slechts de netto executie-opbrengst van het goed voorwerp van verhaal is. De kosten, die in dit artikel worden genoemd, hoeven niet in de rangregeling te worden opgenomen en kunnen direct uit de opbrengst worden voldaan. Het eerste lid bepaalt dat de kosten van de uitwinning van het zeeschip en kosten die daarmee verband houden (bewaking), uit de executieopbrengst voldaan moeten worden. Deze kosten maken dus geen deel uit van de koopprijs van het schip. Aan de executie zal veelal een conservatoir beslag voorafgaan. De kosten daarvan vallen niet onder de kosten van uitwinning, evenmin als de kosten van het proces. De executie vangt (in het nieuwe Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering) aan met het bevel van artikel 563 Rv, in verbinding met 582 Rv, om binnen vierentwintig uren aan de executoriale titel te voldoen.
2. Dit artikel bepaalt, dat de kosten, die de overheid maakt, wanneer het een gezonken, onttakeld of gestrand zeeschip opruimt, boven alle andere vorderingen waaraan een voorrecht is toegekend, moeten worden voldaan. De vorderingen, genoemd in dit artikel, staan in rang gelijk en worden pons-ponsgewijze betaald. Wanneer het om de opruiming en executie van een wrak gaat, zullen de kosten van opruiming vaak dermate hoog zijn, dat er weinig zal overblijven voor de andere schuldeisers.

Artikel 210a

Artikel 56, tweede lid, eerste zin, derde lid, en vierde lid, van de Faillissementswet (zoals aangepast aan het nieuw BW) is niet op zeeschepen van toepassing, omdat het daarin bepaalde uitgaat van de toepassing van artikel 290 van Boek 3 BW. Artikel 210a is opgenomen, omdat de toepassing van artikel 290 van Boek 3, in verbinding met artikel 292 van Boek 3, de facto zou betekenen, dat er een voorrecht is geschapen dat boven de voorrechten van artikel 211 gaat. Artikel 292 Boek 3 bepaalt immers dat degene die krachtens artikel 292 Boek 3 een retentierecht op een zaak heeft, zijn vordering op de zaak kan verhalen met voorrang boven allen tegen wie het retentierecht kan worden uitgeoefend. Het retentierecht heeft ook werking tegen derden (zie artikel 291, tweede lid, van Boek 3) en zo zou het retentierecht meebrengen, dat er een voorrecht is, dat boven de voorrechten van artikel 211 gaat.

Artikel 211

1. Dit artikel noemt een aantal bevoorrechte vorderingen, dat enige bijzondere kenmerken heeft. Zij nemen rang

zelfs boven hypotheek (artikel 211, aanhef), zij hebben zaaksgevolg (zie artikel 215, eerste lid) en rusten op het schip, ook al is de scheepseigenaar niet de schuldenaar van de bevoorrechte vordering (artikel 216). Ingevolge de fiscale wetgeving is aan de belastingvorderingen een voorrecht verbonden, dat rang neemt boven alle andere voorrechten. Het voorrecht van de fiscus gaat echter niet boven hypotheek. Hieruit volgt, dat het voorrecht van de fiscus niet boven de voorrechten van artikel 211 gaat, die immers wel rang nemen boven hypotheek. Daarom geldt hier de algemene regel, dat de voorrechten, die op bepaalde goederen rusten, zoals die van artikel 211, gaan boven de voorrechten, die op het hele vermogen van de schuldenaar rusten, zoals het voorrecht van de fiscus (zie artikel 280 Boek 3 BW). De voorrechten van artikel 211 gaan derhalve voor het voorrecht van de fiscus.

2. Wanneer de beslaglegger kosten maakt tot behoud van het schip, zorgt hij ervoor, dat het schip niet in waarde daalt. Dit strekt alle schuldeisers tot voordeel, reden waarom de vordering voor deze kosten van dit hoge privilege is voorzien.
3. De vorderingen, genoemd in onderdeel b, hebben dit hoge voorrecht uit sociale overwegingen. De vordering dient ontstaan te zijn uit de arbeidsovereenkomst en kan dus ook ontstaan zijn zonder enig verband te hebben met werkzaamheden verricht aan boord, zoals de kosten van de repatriëring na beëindiging van de dienstbetrekking. De vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomst zijn bevoorrecht tot op een bedrag over een tijdvak van twaalf maanden verschuldigd. Voor een verslechtering van de mogelijkheden krediet te verkrijgen door de mindere zekerheid die de kredietverschaffers door deze verlenging krijgen behoeft niet te worden gevreesd, omdat de dienstperiode van schepelingen in de grote vaart zelden langer dan een half jaar zal zijn (MvT 19979, PG 8, p. 283).
4. Met de vordering ter zake van hulpverlening, onderdeel c, is de hulploonvordering bedoeld. Hulploon is alleen verschuldigd wanneer de hulpverlening voor het zeeschip, dat in gevaar verkeerde, gunstig gevolg heeft gehad (artikel 561, eerste lid). Door de hulpverlening met gunstig gevolg is het zeeschip behouden voor verder waardeverlies en dit is ook in het voordeel van degenen, die zekerheidsrechten op het schip hebben, zoals de hypotheekhouder. Dit is de ratio van de hoge rang van het voorrecht van de vordering ter zake van hulpverlening en tevens de reden om aan te nemen, dat dit voorrecht alleen geldt voor de hulploon-vordering, en niet voor andere uit hulpverlening voortvloeiende vorderingen.
5. Een avarij-grosse handeling is een handeling verricht voor de gemeenschappelijke veiligheid van schip en lading met het doel deze te behoeden voor gevaar (artikel 610). De kosten, die een dergelijke handeling meebrengt, moeten worden gedragen door degenen, die bij het desbetreffende vervoer zijn betrokken. Artikel 612 bepaalt, dat de kosten van avarij-grosse aan degene, die de avarij-grosse leed, vergoed moeten worden door de reder, de belanghebbende bij verschuldigde vracht (de debiteur van de vrachtvordering; dit in tegenstelling tot de eigenaar van de lading), en de ontvanger van de lading. De vordering van een van deze belanghebbenden tegen het schip op grond van avarij-grosse geniet hetzelfde voorrecht als de vorderingen ter zake van hulpverlening.
6. Het voorrecht verbonden aan de vorderingen ter zake van havengelden beoogt scheepsagenten en cargadoors die havengelden hebben voorgeschoten en uit hoofde van artikel 360, vijfde lid, van rechtswegen zijn gesubrogeerd in de rechten van de haven een betere positie te verschaffen in geval van langdurig beslag en executie van het schip. Vermeden moet worden dat, wanneer langdurig beslag blijft liggen, onvoldoende zorg besteed wordt aan het schip en een onveilige situatie ontstaat.

De rente op de vorderingen, genoemd in [artikel 212](#), en de kosten gemaakt om een executoriale titel voor die vorderingen te verkrijgen, genieten hetzelfde voorrecht als die vorderingen zelf. Dit geldt zowel voor de wettelijke als voor de bedongen rente.

Artikel 213

De rangorde van de voorrechten van artikel 211 is gelijk aan de volgorde waarin zij in dat artikel worden genoemd. Voorrechten, die onder dezelfde letter worden genoemd staan in rang gelijk en worden ponsd-ponsgewijs betaald. Deze voorrechten kunnen op grond van artikel 215, tweede lid, in de openbare registers worden ingeschreven. Hier wordt dus een uitzondering gemaakt, zoals bedoeld in artikel 21, eerste lid, laatste zinsdeel, van Boek 3 BW. De hoofdregel is immers, dat de rangorde van inschrijvingen, die betrekking hebben op hetzelfde registergoed, wordt bepaald door de volgorde van inschrijvingen. Niet gelijk in rang zijn de voorrechten genoemd in onderdeel c. Hier nemen de vorderingen, die later zijn ontstaan rang boven de eerder ontstane voorrechten. De strekking van deze uitzondering is latere hulpverleners niet te ontmoedigen uit vrees voor reeds bestaande hulploonvorderingen.

[Artikel 214](#) bepaalt in onderdeel a, op welke zaken en, in onderdeel b, op welke het schip vervangende vorderingen de voorrechten van artikel 211 betrekking hebben. De voorrechten van artikel 211 rusten, behalve op het schip, ook op zaken, die voldoen aan de volgende drie voorwaarden. Ten eerste moeten zij met het schip verbonden zijn. Ten tweede

moet deze verbondenheid blijkens de bestemming van de zaak blijvend zijn en, ten derde, moet de zaak toebehoren aan de reder. Het gaat hier om het scheepstoebehoren van het schip, zoals omschreven in artikel 1, vierde lid. Op grond van hetzelfde artikellid kan hiervan worden afgeweken door een beding, overeengekomen tussen bijvoorbeeld de leverancier van het scheepstoebehoren en de eigenaar van het schip, van die strekking op te nemen in de openbare registers van artikel 16 van Boek 3. Wanneer dit laatste het geval is, strekken de voorrechten van artikel 211 zich niet uit over het scheepstoebehoren. De voorrechten rusten ook op de vorderingen wegens schadevergoeding voor verlies of beschadiging van het schip. Artikel 283 van Boek 3 BW is van gelijke strekking, maar is anders van uitwerking, zodat ter vermijding van tegenstrijdigheden voor de voorrechten van artikel 211 de toepasselijkheid is uitgesloten. Wanneer een beloning voor hulpverlening of voor vlotbrengen of een vergoeding in avarij-grosse, deel uitmaakt van die schadevergoeding, rust het voorrecht ook op die vorderingen. Deze vorderingen kunnen hoger zijn dan slechts schadevergoeding.

Artikel 215

1. De voorrechten van artikel 211 blijven op het schip rusten, ook al wordt het schip aan derden verkocht en overgedragen. Artikel 24 van Boek 3 BW is niet van toepassing op de voorrechten van artikel 211. Dit betekent, dat deze voorrechten, ook wanneer zij niet zijn ingeschreven, kunnen worden tegengeworpen aan latere verkrijgers van het schip. Zonder de onderhavige bepaling is het zaaksgevolg afhankelijk van inschrijving van de voorrechten. Dit zou in strijd zijn met het systeem van de wet, dat het voorrecht en het zaaksgevolg juist van rechtswege laat ontstaan (MvT 21 658, PG 8, p. 285) zonder het vereiste van inschrijving te stellen.
2. Het tweede lid van dit artikel bepaalt, dat de voorrechten van artikel 211 in de openbare registers van titel 1, afdeling 2, van Boek 3 kunnen worden ingeschreven. Met deze bepaling is buiten twijfel gesteld, dat deze voorrechten kunnen worden ingeschreven en dat deze mogelijkheid niet afhankelijk is van de kwalificatie van deze voorrechten als beantwoordend aan de criteria voor inschrijfbaarheid van artikel 17 van boek 3.

Artikel 216

De voorrechten op het schip van artikel 211 rusten op het schip, ook wanneer de schuldenaar van de bevoorrechte vordering niet de eigenaar is van het schip. Dit zal bijvoorbeeld voor de op grond van artikel 211 bevoorrechte vordering uit de arbeidsovereenkomst het geval zijn, wanneer de eigenaar van het schip dit heeft vervoerd en de bemanning in dienst is bij een opvolgende bevrachter. Het arbeidsloon van deze bemanning is dan op het schip bevoorrecht. De vordering is dan ontstaan tijdens de exploitatie door een ander dan de eigenaar van het schip. Voor de vorderingen wegens hulpverlening en voor de bijdrage van het schip in de avarij-grosse doet zich de situatie niet voor dat de debiteur van deze vorderingen niet de eigenaar van het schip is, omdat artikel 566 voor de hulploon-vordering en artikel 612 voor de bijdrage van het schip in de avarij-grosse, steeds de eigenaar van het schip als schuldenaar aanwijst. De vorderingen van artikel 211 zijn ook bevoorrecht op het schip wanneer zij ontstaan tijdens de exploitatie door een ander dan de reder of een bevrachter. De voorrechten van artikel 211 rusten niet op het schip, wanneer de vorderingen, waaraan zij zijn verbonden, zijn ontstaan tijdens de exploitatie door een ander dan de reder, wanneer laatstgenoemde de feitelijke macht over het schip is ontnomen door een ongeoorloofde handeling en de schuldeiser niet te goeder trouw was. Dit geval doet zich voor, wanneer een bevrachter of andere exploitant onbevoegdlijk arbeidsovereenkomsten aangaat en de bemanning van deze onbevoegdheid op de hoogte is.

Artikel 217

1. Artikel 217 verleent een voorrecht aan de zogenaamde maritieme of bedrijfsvorderingen. Het schip wordt door artikel 217 met voorrang verhaalsobject voor de maritieme vorderingen en zodoende tot een, in zekere zin, van overige lager gerangschikte vorderingen afgescheiden vermogen. De achtergrond hiervan is het aloude onderscheid tussen het zeevermogen ('fortune de mer') en het landvermogen ('fortune de terre'). Ook de algemene beperking van de redersaansprakelijkheid, zoals geregeld in artikel 750 e.v., kent als grondslag dit onderscheid. De vorderingen waarvoor de reder (of andere exploitant) zijn aansprakelijkheid op grond van de zevende titel van dit Boek kan beperken, zijn dan ook door artikel 217, eerste lid, onderdeel c, van het onderhavige voorrecht voorzien. Hoewel in artikel 217 aanhef sprake is van het bevoorrecht zijn van vorderingen op een zeeschip, rusten de voorrechten van artikel 217 toch steeds slechts op één schip en niet tevens op andere schepen van dezelfde eigenaar. Een andere opvatting zou in strijd zijn met ons systeem van voorrechten, dat slechts voorrechten kent die rusten op het gehele vermogen van de schuldenaar en voorrechten die rusten op een bepaald goed van de schuldenaar (zie PG 8, p. 291). In afwijking van artikel 190, eerste lid, dat bepaalt dat in de afdelingen 2 tot en met 5 onder een zeeschip ook wordt verstaan een zeeschip in aanbouw, geldt artikel 217 niet voor zeeschepen in aanbouw.
2. In de aanhef van het eerste lid wordt de rangorde bepaald van de voorrechten van dit artikel. Deze nemen rang na de voorrechten van artikel 211, de hypothecaire vorderingen en de vorderingen van pandhouders. Zij nemen rang boven alle andere in deze of enige andere wet van een voorrecht voorziene vordering. Naast de

onderhavige afdeling, die voorrechten op zeeschepen verleent, is er afdeling 4, die voorrechten op zaken aan boord van zeeschepen verleent. Bij het zogenaamde stapelvervoer worden kleinere schepen als lading aan boord van grotere schepen vervoerd, zodat op eerstgenoemde schepen zowel voorrechten rustend op zeeschepen als de ladingvoorrechten van afdeling 4 kunnen rusten. De rangorde van deze voorrechten wordt gedeeltelijk in artikel 217 bepaalt. De aanvulling op deze regeling is gegeven in artikel 222.

3. De houder van het cognossement, die een vordering wegens ladingschade heeft tegen een door artikel 461 aangewezen schuldenaar, ontleent aan artikel 217, eerste lid, onderdeel a (tweede zinsdeel), een verhaalsmogelijkheid op het schip. Dit is vooral van belang wanneer de rompbevrachter (zie artikel 530) door de ondertekening van het cognossement door de kapitein die in zijn dienst is, door artikel 461, tweede lid, laatste twee volzinnen, als schuldenaar is aangewezen. De eigenaar is dan niet schuldenaar van de houder van het cognossement en in zo'n geval ontleent deze houder aan deze verhaalsaansprakelijkheid de mogelijkheid het schip in beslag te laten nemen of daarmee te dreigen en zodoende aan de weet te komen wie hij als vervoerder dient te beschouwen. De eigenaar van het schip zal dan sneller geneigd zijn de beslaglegger de moeilijker vindbare identiteit van de rompbevrachter te onthullen.
4. In onderdeel a worden twee groepen vorderingen voorzien van een voorrecht. Enerzijds de vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen strekkende tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, anderzijds de vorderingen wegens ladingschade van de cognossementhouder tegen de door artikel 461, in verbinding met 462, aangewezen vervoerder. De volgende voorbeelden van vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen strekkende tot het in bedrijf brengen en houden van het schip zijn ontleend aan de jurisprudentie: het leveren van scheepsbenodigdheden, stuwadoorswerkzaamheden, het schoonmaken van tanks en het verrichten van reparaties aan het schip. Dit zijn dezelfde vorderingen als die waarvoor de reder en de rompbevrachter op grond van artikel 360 aansprakelijk zijn. Met andere woorden: de vorderingen van artikel 360 zijn op grond van artikel 217 bevoorrecht op het schip.
5. Anders dan betreffende de andere vorderingen van artikel 217, is aan de vorderingen van titel 6, afdeling 1, wel zaaksgevolg toegekend (derde lid, tweede volzin). Deze vorderingen kunnen in omvang dermate van belang zijn, dat het voor de schuldenaar van dergelijke vorderingen voordelig is het schip in eigendom over te dragen om het aan verhaalsvorderingen te onttrekken. Dit geldt in mindere mate voor de meestal geringere andere vorderingen van artikel 217.

Artikel 218 bepaalt de rang van de voorrechten van de artikelen 284 en 285 van Boek 3 BW ten opzichte van de voorrechten van deze afdeling, namelijk na de voorrechten van artikel 217, althans voor zover zij niet reeds op grond van enig ander artikel van deze afdeling zijn bevoorrecht. Genoemde artikelen van Boek 3 BW geven een voorrecht aan de vordering tot voldoening van kosten tot behoud van een goed gemaakt (artikel 284) en de vordering wegens de bearbeiding van een zaak uit hoofde van een overeenkomst tot aanneming van werk (artikel 285). Deze vorderingen kunnen tevens bevoorrecht zijn op grond van artikelen 210 en 217. De kosten gemaakt tot behoud van het schip zijn niet reeds op grond van artikel 210 bevoorrecht wanneer deze zijn gemaakt vóór een beslag. De vordering wegens bearbeiding van een schip is niet reeds op grond van artikel 217 bevoorrecht wanneer het gaat om een schip in aanbouw, waarop immers artikel 217 niet van toepassing is. De voorrechten uit Boek 3 BW hebben deze - lagere - rangorde onder artikel 217 gekregen, omdat anders 'laatstgenoemde voorrechten te zeer aan waarden zouden inboeten' (MvA II 19979, PG 8, p. 292).

Het eerste lid van artikel 219 geeft een verjaringstermijn van één jaar en vult zo de regeling van de verjaring van de vorderingen, waarvoor de voorrechten zijn verleend, aan. Deze termijn is niet altijd gelijk aan de termijn van verjaring van de vordering waarvoor het voorrecht is verleend. Het tweede lid bepaalt dat de voorrechten tenietgaan samen met de vordering; Boek 3 BW kent geen vergelijkbare bepaling. Het derde lid bepaalt, dat de voorrechten bij de executoriale verkoop tenietgaan op het moment waarop het proces-verbaal van verdeling wordt gesloten. Bij de executie van een zeeschip vervallen de vorderingen, en daarmee krachtens het tweede lid de voorrechten op het schip, door de betaling van de koopprijs (zie artikel 578 Rv). Een proces-verbaal van verdeling wordt opgemaakt na inning van de koopprijs (zie de artikelen 481, 485 en 489 Rv) wanneer over de verdeling daarvan geen eenstemmigheid bestaat. Het moment van het sluiten van het proces-verbaal valt daarom na het moment van artikel 578 Rv. De bepaling van artikel 219, derde lid, is daarom alleen relevant voor de voorrechten, die niet op het schip rusten, maar op de het schip vervangende vorderingen van artikel 214b.

Afdeling 4 Voorrechten op zaken aan boord van zeeschepen

Inleidende opmerkingen

Afdeling 4 regelt de voorrechten op zaken aan boord van zeeschepen. Het gaat hierbij vooral om de zaken die ter vervoer

door de vervoerder ontvangen zijn, met andere woorden: de lading. Om te doen uitkomen dat de voorrechten uit deze afdeling ook op andere zaken dan de lading kunnen rusten, is de formulering 'zaken aan boord van zeeschepen' gekozen. Hiermee vult deze afdeling ook artikel 214, onderdeel a, aan, dat bepaalt, dat voorrechten op het schip mede rusten op zaken 'die uit hoofde van hun bestemming blijvend met het schip zijn verbonden en die toebehoren aan de reder van het schip'. Krachtens deze afdeling kan op zaken aan boord, die niet aan dit criterium voldoen, niettemin een voorrecht rusten en wel veelal voor dezelfde vorderingen als die door afdeling 3 van een voorrecht zijn voorzien. De volgende vorderingen zijn wel bevoorrecht op het schip, maar niet op de zaken aan boord: de kosten van wrakopruiming (artikel 210, tweede lid), de kosten tot behoud van het schip, gemaakt na beslag (artikel 211, onderdeel a), de vorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de bemanning (artikel 211, onderdeel b), en de maritieme vorderingen van artikel 217, eerste lid, onderdeel a, behalve de vorderingen wegens ladingschade van de cognossementhouder. Voor de overige voorrechten van afdeling 3 wordt de beperking van artikel 214, onderdeel a, dus aangevuld door afdeling 4. Onder de zaken aan boord van een zeeschip vallen ook zaken die noch eigendom zijn van de eigenaar van het schip, noch eigendom zijn van de ladingbelanghebbende. Hierbij is vooral gedacht aan containers en ladingpallets. Deze zaken, toebehorend aan derden, kunnen op grond van deze afdeling voorwerp van verhaal worden voor vorderingen ten aanzien waarvan deze derden geen schuldenaar zijn.

Artikel 220

Titel 15 kent een eigen regeling van voorrechten, gegrond op een verdrag. De onderhavige afdeling is derhalve niet van toepassing op een vliegtuig, dat zich aan boord van een zeeschip bevindt.

Artikel 221 komt overeen met artikel 210, dat de kosten van uitwinning van een zeeschip van een voorrecht voorziet. Ook de kosten van uitwinning van zaken aan boord van een zeeschip en de bewaking daarvan tijdens de uitwinning zijn bevoorrecht, zelfs boven alle andere voorrechten. Het artikel verschaft welbeschouwd geen voorrecht, maar bepaalt dat de genoemde kosten uit de executie-opbrengst van het schip moeten worden voldaan. Het Burgerlijk Wetboek gaat uit van het systeem waarin slechts de netto opbrengst van de executie van het goed voorwerp van verhaal is. De kosten in dit artikel genoemd, behoeven niet in de rangregeling te worden opgenomen en kunnen direct uit de opbrengst worden voldaan. Het eerste lid van het artikel bepaalt dat de kosten van de uitwinning van de zaken aan boord van een zeeschip en kosten, die daarmee verband houden (bewaking) uit de executieopbrengst voldaan moeten worden. Deze kosten maken dus geen deel uit van de koopprijs van de zaken aan boord van een zeeschip. De vorderingen van dit artikel zijn gelijk in rang en worden naar evenredigheid van hun hoogte verdeeld.

Artikel 222

1. Dit artikel geeft voorrechten voor de vorderingen ter zake van hulpverlening, voor de bijdrage in avarij-grosse en voor de vordering, die voortvloeit uit een vervoerovereenkomst. De twee eerstgenoemde voorrechten rusten op de zaken aan boord van een zeeschip, het laatstgenoemde voorrecht rust daarentegen alleen op die ten vervoer ontvangen zaken met betrekking waartoe de vervoerovereenkomst is gesloten (de lading). Met de vordering ter zake van hulpverlening is de hulploonvordering bedoeld. Hulploon is alleen verschuldigd wanneer de hulpverlening voor het zeeschip, dat in gevaar verkeerde, gunstig gevolg heeft gehad (zie artikel 561, eerste lid). Door de hulpverlening met gunstig gevolg is het zeeschip behouden voor verder waardeverlies en dit is ook in het voordeel van degenen, die zekerheidsrechten op het schip hebben, zoals de hypotheekhouder. Dit is de ratio van de rang van het voorrecht van de vordering ter zake van hulpverlening en tevens de reden om aan te nemen, dat dit voorrecht alleen geldt voor de hulploonvordering, en niet voor andere uit hulpverlening voortvloeiende vorderingen. De reder is de schuldenaar van de hulploonvordering (artikel 566). De reden, dat deze vordering tevens bevoorrecht is op de zaken aan boord van het schip (in het bijzonder de lading) is gelegen in de omstandigheid, dat de kosten van de hulpverlening als avarij-grosse worden omgeslagen op, onder andere, de ontvanger van de lading en de eigenaren van de overige zich aan boord bevindende zaken (artikel 612, in verbinding met Rule VI van de York-Antwerp Rules).
2. De voorrechten van het eerste lid nemen rang na de voorrechten van artikel 210 (kosten van uitwinning van een zeeschip en de kosten van de rangregeling) en van artikel 211 (kosten gemaakt tot behoud van het zeeschip wanneer dat in beslag is genomen, vorderingen uit de arbeidsovereenkomst met de kapitein en bemanning en vorderingen ter zake van hulpverlening en ter zake van de bijdrage van het schip in avarij-grosse). Deze concurrentie van voorrechten op het zeeschip en voorrechten op de zaken aan boord van een zeeschip doet zich voor bij het zogenaamde 'stapel' of 'kangaroovervoer'. Kleinere schepen worden dan op een bepaald traject als lading aan boord van een groter schip vervoerd. Het kleinere schip is dan zowel schip als lading. Eveneens nemen deze voorrechten rang na de voorrechten van artikel 221 (voorrecht op zaken aan boord van zeeschip voor de kosten van uitwinning, rangregeling en van bewaking).
3. Ook bevoorrecht zijn de vorderingen uit de vervoerovereenkomst. Dit betreft in de eerste plaats de

tegenprestatie voor het vervoer: de vracht. Tevens vallen daaronder de zogenaamde 'kosten onderweg' van artikel 488. Dit zijn de kosten die de vervoerder maakt bij de belangenbehartiging als zaakwaarnemer ten behoeve van de afzender, de ontvanger en, indien een cognossement is afgegeven, de houder daarvan. Deze personen zijn hoofdelijk schuldenaar. Ook voor de vracht kan de vervoerder meerdere schuldenaren hebben. Teneinde te bereiken dat het voorrecht slechts op de zaken rust wanneer de ontvanger schuldenaar van deze vordering is, bepaalt het tweede lid dat de vervoerder dit voorrecht slechts toekomt wanneer artikel 489 hem een retentierecht op de zaak verschaft. Voor de toepassing van artikel 222, tweede lid, is artikel 489, eerste lid, niet relevant, omdat dit artikellid slechts ziet op vorderingen die niet uit de vervoerovereenkomst voortvloeien. Artikel 489, tweede lid, geeft de vervoerder slechts een retentierecht op de ten vervoer ontvangen zaken voor hetgeen hem door de ontvanger verschuldigd is of zal worden. De vervoerder heeft dus ook een voorrecht op de lading voor de vracht, wanneer deze pas bij aflevering verschuldigd zal zijn. De voorrechten nemen rang na de voorrechten van het eerste lid van dit artikel en na de door hypotheek gedekte vorderingen maar voor alle andere voorrechten.

Artikel 223

De rente op de vorderingen, genoemd in artikel 222, en de kosten, gemaakt om voor die vorderingen een executoriale titel te verkrijgen, genieten hetzelfde voorrecht als die vorderingen zelf. Dit geldt zowel voor de wettelijke als de bedongen rente.

Artikel 224

Voor de voorrechten genoemd in het eerste lid geldt, dat de later ontstane vorderingen rang nemen boven de vorderingen die eerder zijn ontstaan. De strekking hiervan is latere hulpverleners niet te ontmoedigen uit vrees voor reeds bestaande hulploolvorderingen. De overige voorrechten, met uitzondering van die van artikel 284 van Boek 3 BW, staan in rang gelijk (tweede lid) en worden ponsd-ponsgewijs verdeeld (vierde lid). Deze vorderingen nemen rang na de andere in dit artikel genoemde vorderingen. Het gaat om de vorderingen tot voldoening van kosten gemaakt tot behoud van de zaak. Hiermee derogeert dit lid aan artikel 284, derde lid, van Boek 3 BW, dat bepaalt, dat het in dat artikel behandelde voorrecht rang neemt boven alle andere voorrechten.

Artikel 225

De voorrechten rusten ook op de vorderingen wegens schadevergoeding voor verlies of beschadiging van de zaken aan boord van een schip. Artikel 283 van Boek 3 BW is van gelijke strekking, maar is anders van uitwerking, zodat het ter vermijding van tegenstrijdigheden voor de voorrechten van artikel 222 van toepasselijkheid is uitgesloten. Wanneer een beloning voor hulpverlening of voor vlotbrengen of een vergoeding in avarij-grosse deel uitmaakt van die schadevergoeding, rust het voorrecht ook op die vorderingen. Deze vorderingen kunnen hoger zijn dan de schadevergoeding.

Artikel 226

De voorrechten, genoemd in artikel 222, rusten op de zaken aan boord van een zeeschip, ook wanneer de schuldenaar van die bevoorrechte vordering niet de eigenaar is van die zaken. Hiermee wijkt dit artikel af van de algemene regel van verhaalsrecht van artikel 276 van Boek 3 BW, dat alleen op het vermogen van de schuldenaar verhaal kan worden genomen. De lading aan boord van een zeeschip zal vrijwel nooit toebehoren aan de eigenaar van het zeeschip, die schuldenaar is van de in artikel 222, eerste lid, genoemde vorderingen (op grond van artikel 566 voor het hulploov en artikel 612 voor de avarij-grosse).

Artikel 227

1. Dit artikel bepaalt dat de voorrechten van deze afdeling tenietgaan met de aflevering aan de gerechtigde van de zaken waarop zij rusten. Op de uitzondering van het tweede lid na, bestaat het voorrecht slechts zolang de zaken, waarop het rust, in handen blijven van de vervoerder. Deze voorrechten hebben in zoverre geen zaaksevolg, dat het voorrecht in ieder geval niet overgaat bij overdracht van de zaken na de reis. Een andere vraag is, of de voorrechten blijven bestaan bij eigendomsovergang gedurende de reis. Lading ter zake waarvan een cognossement is uitgegeven, zal gedurende de reis van het zeeschip dikwijls in eigendom worden overgedragen, omdat het cognossement juist met dat doel wordt uitgegeven. Overgave van het cognossement geldt immers als overgave van zaken zelf (artikel 417). De vervoerder kan dan jegens de houder van het cognossement de vorderingen uit de vervoerovereenkomst geldend maken (artikel 441, tweede lid). Dit is een schuldovername, waarvoor de vervoerder bij voorbaat zijn toestemming heeft gegeven, door de uitgifte van een cognossement, dat door middel van een order- of toonder-clausule verhandelbaar is gemaakt. Artikel 157, derde lid, van Boek 6 BW bepaalt dat voorrechten door schuldovername tenietgaan, tenzij de schuldeiser een

verhaalsrecht ook jegens derden heeft op de zaak waarop het voorrecht rust. De schuldeiser heeft op grond van artikel 226 ook een verhaalsrecht jegens derden. Dit betekent, dat het voorrecht op de zaken aan boord van een zeeschip zaaksgevolg heeft tot het moment van de aflevering aan de gerechtigde op die zaak.

2. Het tweede lid bepaalt dat, niettegenstaande het eerste lid, de voorrechten tenietgaan wanneer de zaken, waarop zij rusten, zijn opgeslagen op grond van artikel 490 of 574. Deze artikelen bepalen dat de vervoerder de zaken voor rekening en risico van de rechthebbende op die zaken kan doen opslaan, wanneer die rechthebbende de zaken niet in ontvangst neemt of de vervoerder meent, dat degene die pretendeert tot ontvangst gerechtigd te zijn, niettemin daartoe niet gerechtigd is. Men kan stellen, dat in deze gevallen de vervoerder de aflevering eenzijdig, zonder medewerking van de tot aflevering gerechtigde, kan doorvoeren. In deze opvatting vormt het tweede lid van het artikel geen uitzondering op het eerste lid, maar is daarvan slechts een nadere uitwerking. Een andere opvatting is, dat het tweede lid wel een uitzondering op het eerste lid is, en dat de aflevering tweezijdig blijft en pas is voltoerd wanneer de gerechtigde de zaken afneemt. Het verschil in opvatting is van belang voor de vracht, die verschuldigd is bij aflevering (zie artikel 484) en het begin van verjaringstermijnen. Artikel 1710, onderdeel d, dat bepaalt wat in verband met de termijnen onder de dag van aflevering moet worden verstaan, noemt niet het geval, dat de zaken op grond van artikel 490 of 574 zijn opgeslagen.

Artikel 228 geeft de verkoper van brandstof voor de machines, ketelwater, levensmiddelen en scheepsbenodigdheden enerzijds een beperking en anderzijds een uitbreiding van zijn recht van reclame van titel 1, afdeling 8, van Boek 7 BW. Het recht van reclame is de bevoegdheid van de onbetaalde verkoper van een roerende zaak die niet een registergoed is, deze zaak door middel van een schriftelijke mededeling terug te vorderen. Artikel 44 van Boek 7 bepaalt dat de bevoegdheid de zaken terug te vorderen vervalt, wanneer zowel zes weken zijn verstreken nadat de vordering tot betaling van de koopprijs opeisbaar is geworden als na 60 dagen, te rekenen van de dag dat de zaken onder de koper of onder iemand van zijnentwege zijn opgeslagen. Artikel 228 verkort deze termijn tot 48 uur na het einde van de levering. De laatste zinsnede van artikel 228 beoogt een uitbreiding van het recht van reclame te geven. Hiermee wordt ten eerste een mogelijke oorzaak van twijfel omtrent de bevoegdheid de zaken terug te vorderen, uitgesloten. Zoals uit het slot van artikel 44 van Boek 7 blijkt, heeft de onbetaalde verkoper tevens dit recht van reclame, wanneer de zaken niet aan de koper zelf, maar aan iemand anders van zijnentwege zijn afgeleverd en opgeslagen. Ten tweede derogert het artikel aan artikel 42 van Boek 7, dat bepaalt dat het reclamerecht niet kan worden uitgeoefend wanneer de zaak door de koper aan een derde is overgedragen, tenzij de zaak in handen van de koper is gebleven. Artikel 228 bepaalt, dat het reclamerecht ook kan worden uitgeoefend, wanneer de zaken door de koper aan één van de in het artikel genoemde personen zijn afgeleverd. Dit zal bijvoorbeeld het geval zijn, wanneer de reisbevrachter, schuldenaar van de genoemde vorderingen, het schip, waarin de genoemde zaken zich bevinden, na de reis weer ter beschikking stelt aan zijn reisvervrachter, die op zijn beurt weer de in het artikel bedoelde tijdbevrachter is. De wet omschrijft niet nader wat moet worden verstaan onder de vage term scheepsbenodigdheden. Dit is aan de rechter overgelaten. Het mogen geen sloopstukken zijn in de zin van artikel 1, vierde lid, omdat zij dan als schip zouden worden beschouwd en derhalve, in geval het schip is ingeschreven, registergoed zijn. Artikel 39 van Boek 7 BW sluit voor de toepassing van het reclamerecht registergoederen uit. Scheepstoebehoren zijn zaken, die bestemd zijn het schip duurzaam te dienen en als zodanig zijn te herkennen.

Afdeling 5 Slotbepalingen

Artikel 230

Om een overheidsschip te zijn is het niet nodig dat deze schepen eigendom zijn van de overheid, maar is reeds voldoende dat zij voor de openbare macht of dienst zijn bestemd. Schepen bestemd voor de openbare macht zijn bijvoorbeeld schepen van politie, kustwacht, marine; schepen bestemd voor de openbare dienst bijvoorbeeld veerboten.

In artikel 231 wordt de wettelijke basis gegeven voor lagere uitvoeringsregelgeving betreffende teboekgestelde schepen.

Titel 4 Bemanning van een zeeschip

Afdeling 1 is gereserveerd voor een latere vernieuwing van het zeearbeidsrecht—waarvoor overleg met belanghebbenden nodig zal zijn – en overbrenging van het Wetboek van Koophandel naar Boek 8 BW. Onder auspiciën van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) is een consoliderend maritiem arbeidsverdrag (2006) totstandgekomen waarmee rekening zal moeten worden gehouden. Vooralsnog blijft de vierde titel van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel gehandhaafd.

Afdeling 2 Kapitein

In artikel 260 zijn de bevoegdheden van de kapitein neergelegd. Hierbij is nauw aangesloten bij de formulering van artikel 360, dat bepaalt dat de reder naast de rompbevrachter (zie artikel 530) aansprakelijk is voor deze laatste bindende rechtshandelingen die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip. In samenhang met artikel 360 wordt derhalve de reder gebonden door de rechtshandelingen van de kapitein, verricht binnen zijn bevoegdheid. De kapitein is bevoegd cognossementen en passagebiljetten af te geven. Wanneer de kapitein een passagebiljet afgeeft, dient daarin op duidelijke wijze de naam en woonplaats van de vervoerder vermeld te zijn (artikel 528). Artikel 461, in verbinding met 462, bepaalt wie gebonden zijn aan de ondertekening door de kapitein van een cognossement. Artikel 262 regelt de gevolgen jegens derden bij beperkingen in de vertegenwoordigingsbevoegdheid. Aan deze bepaling van derdenbescherming derogert artikel 462, derde lid, dat voor de ondertekening door de kapitein van het cognossement een bijzondere regeling geeft. Tevens is de kapitein bevoegd namens de reder in het buitenland over hulploon overeenkomsten te sluiten. Zie wat de kapitein betreft - in het bijzonder diens publiekrechtelijke positie - verder het Wetboek van Koophandel.

Waar artikel 260 de kapitein de bevoegdheid verleent de reder of rompbevrachter te vertegenwoordigen, legt artikel 261 hem de verplichting op de belangen van de bevrachters en ladingbelanghebbenden te behartigen. Het gaat hier in het eerste lid om feitelijk handelen en niet om het verrichten van rechtshandelingen, zoals in het tweede lid. Anders dan het eerste lid, dat slechts op feitelijk handelen van de kapitein ziet, geeft het tweede lid de kapitein in noodgevallen de verdergaande verplichting tot zaakwaarneming, die tevens vertegenwoordigingsbevoegdheid meebrengt. Bevrachters en ladingbelanghebbenden moeten zich deze dwangvertegenwoordiging laten welgevalen, behoudens andersluidende bedingen. Zo kunnen partijen overeenkomen dat een zogenaamde supercargo de reis zal meemaken en belast zal zijn met de in dit artikel bedoelde belangenbehartiging. Omdat de kapitein in dit artikel ten opzichte van bevrachters en ladingbelanghebbenden vergaande bevoegdheden zijn toebedeeld, die ook kunnen betekenen, dat de kapitein bijvoorbeeld overgaat tot de verkoop van de lading of het opnemen van geld met het schip of lading als zekerheid, dient hij in zulke buitengewone omstandigheden zoveel mogelijk overleg met deze partijen te plegen en hun orders op te volgen.

Artikel 262

De wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein is niet dwingendrechtelijk. Reder of rompbevrachter, bij wie de kapitein in dienst is, kunnen zijn bevoegdheid in dit opzicht beperken. Op deze beperkingen kunnen de werkgevers van de kapitein een beroep doen, wanneer deze beperkingen de desbetreffende derden zijn bekend gemaakt. Dit kan gebeuren door een rondschriven aan een bepaalde kring van belanghebbenden, door toezending van de beperking bevattende bevrachtingsovereenkomst of door publicatie in de vakbladen. Het is aan de rechter uit te maken of de desbetreffende beperking in de zin der wet is bekend gemaakt. Wanneer de kapitein zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid overschrijdt, verbindt hij zichzelf. Dit is een afwijking van de regeling van artikel 70 van Boek 3 BW, dat bepaalt, dat de gevolmachtigde instaat voor zijn bevoegdheid en bij overschrijding daarvan de schade moet vergoeden, maar niet partij wordt bij de overeenkomst.

Titel 5 Exploitatie

Afdeling 1 Algemene bepalingen

Artikel 360

1. In dit artikel wordt de positie van de reder bepaald. Het artikel moet in samenhang met de artikelen omtrent de voorrechten op schepen en de artikelen omtrent aanvaring, hulpverlening en avarij-grosse worden gelezen. Ook artikel 260 is voor die positie van belang, alsmede artikel 461, dat bepaalt wanneer de reder kan worden aangesproken voor ladingschade. In het onderhavige artikel wordt bepaald voor welke rechtshandelingen de reder verder nog aansprakelijk is. Dit zijn de vorderingen die strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip en waarvoor de rompbevrachter (zie artikel 530) is gebonden. De reder is daarom niet aansprakelijk voor rechtshandelingen die strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, verricht door tijd- of reisbevrachters (zie artikel 370). Dit is slechts anders wanneer deze bevrachters beschouwd moeten worden als vertegenwoordigers van de rompbevrachter. Zo kan het uit de omstandigheden blijken dat de voor het schip benodigde bunkerolie voor rekening is van de rompbevrachter; het is daarom mogelijk dat wanneer de tijdbevrachter bunkerolie bestelt, hij geacht moet worden dit te doen in naam van de rompbevrachter.
2. De rechtshandeling moet rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, wat betekent, dat geldleningen die ertoe strekken de rompbevrachter in staat te stellen het schip in bedrijf te brengen of te houden, buiten deze bepaling vallen. De reder is niet gebonden wanneer de wederpartij van de rompbevrachter

kenbaar is gemaakt, dat de rompbrechter niet de bevoegdheid bezat de reder te binden. Voor de aanwezigheid van de bevoegdheid rust op de wederpartij van de rompbrechter geen onderzoeksplicht, omdat hier de frase 'wist of behoorde te weten' ontbreekt. Anders is dit voor het geval de rompbrechter rechtshandelingen verricht die niet binnen het in het eerste lid verwoorde doel vallen. Hieromtrent moet de wederpartij wel onderzoeken of de rompbrechter binnen dit doel blijft.

3. Het artikel is niet van toepassing op vervoer- en arbeidsovereenkomsten. Voor vervoerovereenkomsten geldt dat de afzender doorgaans weet met wie hij heeft gecontracteerd en anderszins geeft artikel 461 hiervoor een speciale regeling.

Artikel 361 introduceert het begrip keten der exploitatieovereenkomsten. Dit begrip heeft een functie bij de regeling van de derdenwerking van contractuele bepalingen (de zogenaamde paardensprongen) en bij de regeling van het probleem wie de houder van een cognossement kan aanspreken (artikel 461). Het artikel omschrijft wie in het kader van voornoemde figuren beschouwd moet worden als betrokken bij de exploitatie van het schip. Dit zijn de partijen bij de in het eerste lid genoemde overeenkomsten. De keten van exploitatieovereenkomsten wordt gevormd door de bevrachtingsovereenkomsten en vervoerovereenkomsten. De wet gaat uit van de reder en bepaalt dat vervolgens voor de volgorde van de overeenkomsten binnen de keten geldt de volgorde waarin de bevrachters de bevoegdheid om over het schip te beschikken van elkaar afleiden. Wanneer de reder het schip in tijdbrechting geeft aan A, zal A doorgaans bevoegd zijn het schip in onderbrechting aan B te geven. Dit kan dan een tijd- of reisbrechting zijn. B leidt dan zijn bevoegdheid over het schip te beschikken af van A. Wanneer A het schip voor een kortere tijd dan zijn eigen tijdbrechtingsovereenkomst aan B heeft vervoerd, kan B het schip in reisbrechting aan C geven, die zijn bevoegdheid van B afleidt. Zo ontstaat de keten Reder - A (tijdbrechter) - B (tijdbrechter) - C (reisbrechter) - D (vervoerder) - E (afzender). Wanneer het schip in rompbrechting is uitgegeven komt deze overeenkomst als eerste in de keten. Het eerste lid, onderdeel b, houdt in dat ook vervoerovereenkomsten en ondervervoerovereenkomsten deel uitmaken van de exploitatieketen.

In artikel 362 gaat het om samenloop tussen de exploitatieovereenkomst en een vordering uit onrechtmatige daad. Hier geldt hetzelfde beginsel als is te vinden in artikel 70.

In Artikel 363 komt het beginsel van het nieuwe systeem het duidelijkst naar voren: wanneer een contractueel bij de exploitatieovereenkomst betrokken partij een ander van de keten deel uitmakende partij aanspreekt, kan de aangesprokene zich beroepen op de door de aanvaller zelf gesloten overeenkomst. Daarbij is het van belang de rangschikking van de overeenkomsten zoals vermeld in artikel 361 voor ogen te houden.

Artikel 364

Het door Boek 8 gehuldigde principe (de aangevallene kan zich beroepen op de door de aanvaller zelf gesloten overeenkomst) brengt mee dat dit in beginsel slechts functioneert binnen de keten der exploitatieovereenkomsten (de artikelen 361 tot en met 363). Boek 8 beperkt zich daartoe echter niet. Uitdrukkelijk worden ook vorderingen van niet tot de exploitatieketen behorende 'buitenstaanders' door artikel 364 bestreken. Het eerste lid bepaalt dat een delictuele vordering niettemin door overeenkomst kan worden beteugeld. Het tweede tot en met het vijfde lid bepalen welke overeenkomst daarvoor in aanmerking komt. Anders dan de voorgaande artikelen werkt artikel 364 eenzijdig. Zij geldt uitsluitend ter bescherming van de door de buitenstaander aangevallene (reder, vervoerder, ondergeschikte). De door een partij bij de exploitatieketen aangevallen buitenstaander vindt geen bescherming bij de onderhavige bepaling.

De strekking van artikel 365 is dat de aanvaller niet alsnog buiten overeenkomst bij de ondergeschikte van een tot de exploitatieketen behorende persoon kan verkrijgen wat hij op grond van het tot dusver bepaalde niet kon verkrijgen. Tevens wordt de ondergeschikte tegen delictuele aanspraken beschermd, voor zover deze althans niet verder reiken dan de aansprakelijkheid van zijn principaal. Voor artikel 366 zie bij artikel 73.

Afdeling 2 Overeenkomst van goederenvervoer over zee

Inleidende opmerkingen

In deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer over zee geregeld. Als vervoerovereenkomst over zee worden beschouwd zowel de gewone vervoerovereenkomst over zee als de vervoerovereenkomst onder cognossement. Ook de tijd- en reisbrechting zijn in deze afdeling geregeld. In deze afdeling zijn de zgn. Hague-Visby Rules geïncorporeerd (gewijzigd Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, ook wel genoemd: Cognossementverdrag). Het Nederlandse artikel 371 is niet overgenomen, aangezien het verdrag, indien toepasselijk, direct kan werken.

Artikel 370 omschrijft het begrip vervoerovereenkomst over zee en sluit daarbij aan bij de omschrijving van de vervoerovereenkomst in het algemeen, met de voor de hand liggende uitzondering, dat het moet gaan om vervoer uitsluitend over zee. Het artikel geeft aan, dat ook tijd- en reisbevrachting vervoerovereenkomsten zijn. Omdat het artikel de eis stelt, dat het vervoer plaats moet vinden aan boord van het schip, valt het slepen of duwen van bakken niet onder deze afdeling.

De in artikel 372 genoemde titel 7 regelt de beperking van aansprakelijkheid van exploitanten van zeeschepen. Deze exploitanten kunnen hun aansprakelijkheid voor in die titel genoemde zeerechtelijke vorderingen beperken. Voor zover de vorderingen die op grond van deze afdeling ontstaan ook gelden als zeerechtelijke vorderingen in de zin van titel 7, is titel 7 daarop van toepassing. Op vorderingen wegens ladingschade is zowel de globale beperking van titel 7 als de bijzondere beperking van artikel 388 van toepassing.

In artikel 373 wordt de bevrachtingsovereenkomst omschreven. Anders dan bij de vervoerovereenkomst moet bij de bevrachtingsovereenkomst de vervoerder aan de bevrachter het zeeschip ter beschikking stellen. Bij de vervoerovereenkomst wordt niet overeengekomen in welk schip vervoerd zal worden. De terbeschikkingstelling kan geschieden voor een bepaalde reis of voor een bepaalde tijd. Deze tijd kan zeer lang zijn, bijvoorbeeld de gehele levensduur van het schip waarin het wordt geëxploiteerd. Uiteraard zijn ook mengvormen van de tijd- en reisbevrachting mogelijk, zoals de vervoerovereenkomst voor een bepaalde reis, waarbij de vrachtprijs per tijdseenheid wordt berekend. De jurisprudentie moet dan uitmaken welke bepalingen van toepassing zijn. De bevrachtingsovereenkomst wordt uitdrukkelijk een vervoerovereenkomst genoemd. Voor de bevrachting geldt echter anders dan voor de vervoerovereenkomst onder cognossement geen dwingend recht. Bevrachtingen worden neergelegd in een document, dat charterpartij wordt genoemd (van het Latijnse 'carta partita'). Hiervan is een groot aantal standaardexemplaren in omloop, waarvan sommige veelvuldig worden gebruikt. Dit zijn uitgebreide documenten waarin weinig aan het toepasselijke aanvullende recht wordt overgelaten.

De in artikel 374 genoemde overeenkomsten vertonen alle een meer of mindere verwantschap met de bevrachtingsovereenkomst, zodat om twijfel dienaangaande weg te nemen, deze niet van toepassing zijn verklaard op bevrachtingen, mede omdat in de regeling van die overeenkomsten niet gewenste bepalingen voorkomen.

Artikel 375

Net zoals koop geen huur breekt, breekt koop ook niet een bevrachtingsovereenkomst. De verplichtingen van de vervoerder, c.q. eigenaar, gaan op de nieuwe eigenaar over.

Artikel 377

1. Dit artikel (dat woordelijk ontleend is aan artikel 1, onderdeel b, van het Cognossementverdrag) omschrijft de vervoerovereenkomst onder cognossement. Dit is noodzakelijk omdat slechts op het vervoer onder cognossement het dwingende recht van toepassing is (zie artikel 382: 'nietig is ieder beding in een vervoerovereenkomst onder cognossement...'). Een vervoerovereenkomst onder cognossement is een vervoerovereenkomst waarbij een cognossement of soortgelijk document is afgegeven. Bij de vervoerovereenkomst, die niet een bevrachtingsovereenkomst is, is de vervoerder op grond van artikel 399 verplicht desgevraagd een cognossement af te geven. Artikel 399 omschrijft de inhoud van het cognossement. Ook wanneer een soortgelijk document wordt afgegeven geldt de overeenkomst als vervoerovereenkomst onder cognossement. De wet omschrijft niet wat een soortgelijk document is teneinde de rechtsontwikkeling op dit punt niet te verstoren. Het gaat vooral om de vraag of een 'sea-waybill' als een soortgelijk document moet worden beschouwd.
2. Het dwingende recht is ook van toepassing wanneer op grond van een bevrachtingsovereenkomst een cognossement is uitgegeven, wanneer dat cognossement niet meer in handen is van de wederpartij van de vervoerder, de bevrachter. Wanneer geen cognossement is uitgegeven op grond van een vervoerovereenkomst gelden de specifiek zeerechtelijke, aan het verdrag ontleende regels van aansprakelijkheid niet, maar wel de reeks van ontheffingen van artikel 383, tweede lid. Het verdragsrecht is ook reeds van toepassing wanneer een cognossement nog niet is afgegeven maar het wel in de bedoeling lag dat een cognossement zou worden afgegeven.

Artikel 378 is een herhaling van artikel 20.

Artikel 379

De zaken moeten zonder vertraging worden afgeleverd. Het hangt van de omstandigheden van het geval af of er sprake is van vertraging. Deze verplichting is niet van dwingend recht. De vervoerder is op grond van artikel 387 in geen geval aansprakelijk voor gevolgschade door te late aflevering, maar slechts voor de omstandigheid dat de zaken ten gevolge van prijschommelingen minder waard zijn geworden. Voor eventuele schade aan de zaken zelf door de vertraging, zoals bederf, is de vervoerder reeds aansprakelijk op grond van artikel 378.

Artikel 380

Bevrachters kunnen, mits zij daarbij blijven binnen de bevoegdheid die zij hebben krachtens de bevrachtingsovereenkomst, de kapitein opdrachten geven. Wanneer de kapitein deze opdrachten niet uitvoert is de vervoerder op grond van dit artikel tegenover de bevrachter daarvoor aansprakelijk. Zo kunnen bevrachters bepalen waar het schip zich bevindt. Het risico dat deze plaats niet veilig is voor het schip, wordt in dit artikel gelegd bij de bevrachter. Dit lijdt slechts uitzondering voor het geval de kapitein niet redelijk handelde door willens en wetens onveilig te handelen.

In artikel 381, dat een vertaling is van een van de centrale regels van het Verdrag, wordt de vervoerder opgedragen een redelijke zorg aan te wenden voor de zeewaardigheid van het schip (eerste lid) en de lading zorgvuldig te behandelen (tweede lid). Deze verplichtingen worden in het Angelsaksische recht 'overriding obligations' genoemd. Wanneer een tekortkoming in één van beide verplichtingen schade veroorzaakt, staat het de vervoerder niet vrij, zich op de ontheffingen van artikel 383, tweede lid, te beroepen, wanneer zich ook één van de daar genoemde omstandigheden heeft voorgedaan. De schade wordt in zijn geheel aan de tekortkoming in de zorgverplichting toegerekend. Deze regel geldt niet wanneer er geen oorzakelijk verband is tussen de schade als gevolg van de schending van één der zorgplichten en de schade ten gevolge van één der omstandigheden van de lijst van artikel 383, tweede lid. De zorg voor de zeewaardigheid strekt zich uit tot aan de aanvang van de reis. Later optredende onzeewaardigheid, die niet het gevolg is van een gebrek aan zorg bij het begin van de reis, is een vrijgetekende oorzaak (artikel 383, tweede lid). Het schip is zeewaardig wanneer het geschikt is voor de voorgenomen reis en geschikt is voor de lading die het zal vervoeren.

Artikel 382 verklaart de regeling van de aansprakelijkheid voor het vervoer over zee onder cognossement tot dwingend recht. Dat in het artikel naar de aansprakelijkheid van het schip wordt verwezen is niet meer dan een gevolg van het volgen van de tekst van het Verdrag. De aansprakelijkheidsregeling is niet dwingend in het geval van vervoer van levende dieren, deklading en bijzonder vervoer.

Artikel 383

1. Dit artikel bevat een lijst met oorzaken waarvoor de vervoerder niet aansprakelijk is. Het tweede lid van dit artikel is ook van toepassing op vervoer zonder cognossement. Kenmerkend voor deze aansprakelijkheidsregeling is, onder andere, de vrijtekening voor handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de bemanning, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip en de vrijtekening voor schade veroorzaakt door brand. In beide gevallen is de vervoerder niet aansprakelijk voor fouten van zijn hulppersonen of ondergeschikten.
2. Het artikel geeft ook een bewijslastverdeling. Op grond van het tweede lid, onderdeel q, moet de vervoerder, wanneer hij op deze vrijtekening een beroep wil doen, bewijzen dat de 'andere oorzaak' (anders dan de eerder genoemde oorzaken) zich heeft voorgedaan en dat noch de vervoerder noch een van zijn hulppersonen schuld heeft gehad aan de oorzaak. Wanneer de vervoerder een beroep wenst te doen op de andere oorzaken, onderdelen c tot en met p, dan behoeft de vervoerder slechts te stellen en te bewijzen, dat de oorzaak zich heeft voorgedaan en dat de schade daarvan het gevolg is. Het is dan aan de cognossementhouder om aan te tonen dat de vervoerder schuld heeft gehad aan het zich voordoen van de oorzaak.
3. De vrijtekening van het tweede lid, onderdeel a, de behandeling van het schip, is een ruime vrijtekening waaronder alle schadegevallen kunnen worden gebracht die terug te voeren zijn op enig onderdeel van het schip. Vaak is niet duidelijk of er sprake is van een behandeling van de lading of een behandeling van het schip. Als een luik wordt opengezet om de lading te luchten en er vervolgens water door het openstaande luik komt en de lading waterschade oploopt, is niet duidelijk of het hier gaat om de vrijgetekende behandeling van het schip of een gebrek in de zorg voor de lading. In de jurisprudentie lijkt doorslaggevend te zijn of de hantering van het scheepsonderdeel de zorg voor de lading ten doel had.

Bij artikel 384 gaat het om eenzijdig dwingend recht, omdat wel ten gunste van de cognossementhouder van het dwingende recht mag worden afgeweken.

Artikel 385 ziet op het zelden voorkomende geval van een uitzonderlijke lading.

Artikel 386

Het aansprakelijkheidsregime van de voorgaande artikelen geldt niet dwingend voor de periode waarin de vervoerder de zaken wel onder zijn hoede heeft maar deze niet in het schip zijn. Dit gebeurt in de praktijk meestal en een dergelijke clause wordt een 'before and after clause' genoemd. Ook wordt een dergelijke clause een 'tackle-to-tackle' clause genoemd. Het aansprakelijkheidsregime loopt dan vanaf het moment dat begonnen wordt met de inlading tot het einde van de lossing.

In artikel 387 wordt bepaald dat de geadresseerde in geval de zaken niet of beschadigd worden afgeleverd geen andere rechten heeft dan de vordering tot schadevergoeding. Hij kan de vervoerovereenkomst niet ontbinden en blijft daarom de vracht verschuldigd. Met de zinsnede 'opgekomen aan de zaken' wordt bedoeld duidelijk te maken, dat het mogelijk is een vrijtekening overeen te komen voor schade die veroorzaakt is voor de inlading, maar die zich pas openbaart na de inlading. Ook is in dit artikel een van de centrale beginselen van vervoerrecht neergelegd, namelijk dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor eventuele gevolgschade, zoals het stilliggen van de productie van een fabriek door het niet beschikbaar zijn van grondstoffen door een tekortkoming van de vervoerder.

Artikel 388

1. Dit artikel regelt de beperking van aansprakelijkheid van de zeevervoerder. Wenst de afzender niet, dat de aansprakelijkheid beperkt zal zijn, dan moet hij de waarde van de zaken in het cognossement laten vermelden. De vervoerder weet dan welke risico's aan dat vervoer zijn verbonden en kan daarvoor dan een hogere vrachtprijs rekenen. In het artikel wordt het speciale trekingsrecht (special drawing right, SDR) gebruikt om uit te drukken tot welke geldwaarde de vergoeding is beperkt. Dit is een rekeneenheid die wordt bijgehouden door het Internationale Monetair Fonds en is samengesteld uit meerdere belangrijke valuta, teneinde grote verschillen in waarde door tijdsverloop te voorkomen.
2. De beperking geldt hetzij per collo of eenheid, hetzij per ontbrekende kilo. De hoogste geldt. Van geval tot geval moet worden uitgemaakt wat precies een eenheid of collo is. Bij losgestorte bulkklading spelen deze begrippen geen rol en komt slechts de beperking per kilo in aanmerking.
3. Voor de toepassing van het eerste lid moet de waarde van de zaken berekend worden door het verschil te nemen tussen de waarde die de aangekomen zaken ter bestemming hebben en de waarde die de zaken zouden hebben gehad ter plaatse van de bestemming en ten tijde van de aflevering, ware de vervoerovereenkomst zonder enige tekortkoming uitgevoerd. Het Verdrag gaat uit van de waarde ten tijde van de lossing.
4. Het artikel geeft een regeling voor die gevallen waarin de lading zich bevindt in een vervoergerei waarin de lading wordt bijeengebracht. Hierbij moet vooral aan containers en pallets worden gedacht. De eenheden, die zich in het vervoergerei bevinden, gelden als eenheid in het eerste lid, wanneer deze eenheden op het cognossement zijn vermeld. De in het cognossement vermelde eenheden gelden ook als basis voor de berekening van de schadevergoeding wanneer in het cognossement een onbekendheidsclausule (zie artikel 414) is opgenomen.
5. Het vijfde lid bepaalt, dat de vervoerder zich niet kan beroepen op de beperkingen van dit artikel wanneer de schade of het verlies het gevolg is van zijn opzet of grove schuld.

Artikel 389

Het kan voorkomen dat de cognossementhouder verplicht is hulploon te betalen of een bijdrage in avarij-grosse verschuldigd is. Op grond van dit artikel kan hij deze kosten als waardevermindering van de zaken beschouwen en daarvoor de vervoerder aanspreken. Op een dergelijke vordering zal dan ook artikel 388 van toepassing zijn. Met betrekking tot vervoer onder cognossement is dit artikel van dwingend recht wanneer afwijking van het in dit artikel bepaalde ertoe zou leiden dat de aansprakelijkheid van de vervoerder op andere wijze dan toegestaan in artikel 382 zou worden gewijzigd. Dit is het geval wanneer het cognossement zou vermelden, dat bijdragen in avarij-grosse niet verhaald kunnen worden op de vervoerder en dergelijke kosten zouden ontstaan door een oorzaak waarvoor de vervoerder op grond van de artikelen 381 tot en met 383 aansprakelijk zou zijn.

Artikel 390 geeft de tijd- of reisbevrachter de bevoegdheid de overeenkomst op te zeggen wanneer duidelijk is dat de vervoerder te kort zal schieten in zijn verplichting het schip tijdig op de overeengekomen plaats ter beschikking te stellen. Dit artikel is een bijzondere toepassing van de regel van het algemene verbintenisrecht van artikel 80 van Boek 6 BW, waar de zogenaamde toekomstige tekortkoming is geregeld. Het antwoord op de vraag of artikel 390 aanvullend of derogierend werkt ten opzichte van de algemene regeling uit het verbintenisrecht is aan de rechter. Wanneer de bepaling derogierend werkt, is opzegging noch ontbinding mogelijk bij andere toekomstige tekortkomingen dan te laat, niet of op de verkeerde plaats ter beschikking te stellen. Gezien de korte termijn waarbinnen de overeenkomst

moet worden ontbonden kan de bevrachter de overeenkomst niet meer ontbinden op grond van de algemene ontbindingsregeling van artikel 265 van Boek 6 BW op het moment dat de verbintenis tot tijdige terbeschikkingstelling opeisbaar wordt, mits de bevrachter eerder de kennisgeving van het eerste lid had ontvangen of op andere wijze op de hoogte was van de toekomstige tekortkoming.

De afzender is op grond van artikel 391 verplicht de zaken tijdig ter beschikking van de vervoerder te stellen. De afzender staat in voor deze verplichting en kan niet aanvoeren, dat de tekortkoming hem niet kan worden toegerekend. Het gaat in dit artikel om het ter beschikking stellen van de lading. Dit is een eenzijdige handeling waarvoor de afzender de medewerking van de vervoerder niet nodig heeft. Voor de tijd waarop en de plaats waar de zaken ter beschikking moeten worden gesteld, kan de afzender afhankelijk zijn van de vervoerder. Dan blijven de algemene bepalingen ter zake van schuldeiserverzuim van het algemene verbintenissenrecht van toepassing.

In artikel 392 is de algemene bevoegdheid geregeld van de afzender om de overeenkomst te beëindigen voordat de zaken de vervoerder ter beschikking zijn gesteld. In dat geval kan de afzender zonder meer de overeenkomst beëindigen. Verder wordt de beëindiging van de overeenkomst door de vervoerder geregeld voor de gevallen dat de zaken hem niet of niet tijdig ten vervoer ter beschikking zijn gesteld. Het tweede lid geeft die bevoegdheid wanneer de zaken niet aanwezig zijn op het moment dat ook de overligtijd is verstreken. Bij een reisbevrachting heeft de afzender het schip voor een bepaalde reis ter beschikking gekregen. Voor het laden van het schip heeft hij een bepaalde tijd, de ligtijd. Wanneer hij het schip niet kan laden in de ligtijd heeft hij tegen een hoger tarief, de beschikking over de overligtijd. Wanneer het schip vertrekt moet hij de schade voor de afzender/bevrachter beperken door zo mogelijk andere vervangende lading aan te nemen.

Artikel 393 stelt de bevrachter in staat het schip te doen vertrekken zodat de schade voor hem niet oploopt. De afzender bij een vervoerovereenkomst heeft deze bevoegdheid niet omdat de vervoerder meestal meerdere afzenders heeft.

Het eerste lid van artikel 394 komt overeen met artikel 26. Het is voor de vervoerder dermate belangrijk op de hoogte te zijn van de aard van de te vervoeren zaken, dat hem de bevoegdheid is gegeven zelf bijvoorbeeld de inhoud van een container te onderzoeken (tweede lid). Gezien de belangen van de openbare veiligheid, is het eerste lid tot dwingend recht gemaakt.

Artikel 395

De afzender is verplicht de vervoerder alle eventueel benodigde documenten tijdig ter beschikking te stellen. Het artikel geldt niet voor cognossementen. Hier moet in het bijzonder gedacht worden aan alle documenten die voor het passeren van de douane vereist zijn. De afzender heeft hier een garantieverplichting; hem komt niet het verweer toe dat de tekortkoming niet toerekenbaar is. De vervoerder moet zorgen dat de documenten het einde van de reis halen. Bewijs van tekortschieten in deze zorg ligt bij de afzender of geadresseerde. Voor artikel 396 zie artikel 28.

Artikel 397

1. Dit artikel regelt de aansprakelijkheid van de afzender voor schade aan het vervoermiddel toegebracht door de lading. Te denken valt aan lading die tijdens het vervoer vloeibaar wordt of door haar samenstelling het dek beschadigt. Ook kan gedacht worden aan illegale zaken die er de oorzaak van zijn dat het schip in beslag wordt genomen. Verder kan de wijze van lading of lossing het schip beschadigen (stuwadoors-schade). De afzender is hiervoor aansprakelijk op grond van dezelfde formulering als geldt voor de algemene vervoersaansprakelijkheid van artikel 23.
2. De cognossementhouder die niet wederpartij is van de vervoerder, is niet aansprakelijk voor deze schade, omdat hij deze vordering niet uit het cognossement kan kennen. Omdat hij niet aansprakelijk is, heeft de vervoerder geen retentierecht tegen hem en is daarom de vordering niet op de lading verhaalbaar (zie artikel 222, in verbinding met 489). Wanneer de schade als avari-j-grosse kan worden beschouwd, kan de vervoerder de schade omslaan over alle belanghebbenden (zoals andere cognossementhouders), die vervolgens regres op de aansprakelijke afzender kunnen nemen. Dit is de betekenis van de verwijzing naar de avari-j-grosse regeling.

De strekking van artikel 398 is het de vervoerder steeds mogelijk te maken zich van gevaarlijke lading te ontdoen. Het begrip gevaar ziet niet alleen op fysiek gevaar, maar ook op bijvoorbeeld inbeslagname van de lading als contrabande.

Artikel 399 verplicht de vervoerder desgevraagd een cognossement af te geven. Het artikel bepaalt wat het cognossement moet vermelden en is daarom van groot belang voor de bewijskracht van het cognossement. De hoofdregel is, dat het cognossement moet vermelden welke zaken zijn ingeladen. Het moet de hoeveelheid van de zaken vermelden en de

uiterlijke staat. Op grond van onderdeel c (samen met artikel 414) mag het cognossement een onbekendheidclausule bevatten. Wanneer de vervoerder geen gelegenheid heeft gehad de hoeveelheid van de zaken te controleren, is hij in dat opzicht niet aan de inhoud van het cognossement gebonden. De vervoerder kan tegen afgifte van de zaken een zogenaamd received for shipment cognossement afgeven, dat slechts bewijst, dat hij de zaken ten vervoer heeft ontvangen. De afzender kan dan tegen inlevering van dit cognossement een 'geladen' cognossement vorderen van de vervoerder, dat bewijst dat de zaken in het schip zijn geladen. In het kader van documentair krediet transacties wordt meestal een geladen cognossement gevraagd. Voor [artikel 410](#) zie artikel 47.

Artikel 411

Wanneer de vervoerder de afzender aansprakelijk kan stellen voor het verschaffen van onjuiste inlichtingen, kan hij hierop geen beroep doen tegen anderen dan de afzender, zoals de derdehouder van het cognossement. Tegenover hen blijft hij volledig aansprakelijk.

Artikel 412

Het cognossement is het schriftelijk bewijs van de vervoerovereenkomst. Het kan worden uitgegeven als order- of toonderpapier, maar ook op naam. In het laatste geval moet het document ook worden overhandigd aan de vervoerder om uitlevering te verkrijgen. Verder functioneert het niet als waardepapier. In plaats van een naam kan ook een hoedanigheid worden vermeld.

Artikel 413

Wanneer meerdere exemplaren van het cognossement zijn afgegeven geldt één voor alle; tegen overhandiging van een exemplaar moet de vervoerder de zaken afgeven, tenzij anders overeengekomen. De andere exemplaren zijn dan vervallen.

Artikel 414

Tegen de inhoud van het cognossement, zowel de feitelijke gegevens als de voorwaarden van het vervoer, mag geen tegenbewijs worden geleverd. Het tweede lid bepaalt, dat de houder van het cognossement moet bewijzen, dat de vervoerder ondanks een onbekendheidclausule toch de waarheid omtrent de lading kende of behoorde te kennen. De bewijskracht van dit artikel geldt slechts wanneer het cognossement aan een derde is overgedragen.

Artikel 415

In cognossementen wordt dikwijls verwezen naar uitgebreide charterpartijen. Dit is te vergelijken met de verwijzing naar algemene voorwaarden zoals geregeld in titel 5, afdeling 3, van Boek 6 BW. Wanneer het gaat om algemeen gebruikte en bekende charterpartijen is voldaan aan het vereiste van het eerste lid. Wanneer partijen daarin aanvullingen hebben aangebracht niet. Degene die een beroep wil doen op bedingen waarnaar in het cognossement wordt verwezen, moet desgevraagd deze bedingen onmiddellijk aan de andere partij doen toekomen. Voor [artikel 416](#) zie artikel 49; voor [artikel 417](#) zie artikel 50.

Artikel 418

De term plek van inlading duidt aan waar in een bepaalde haven geladen of gelost moet worden. De haven van laden en lossen wordt in de vervoerovereenkomst vermeld.

Artikel 419

Bij een reisbevrachting zal meestal vrij nauw aangegeven zijn tussen welke havens het schip moet varen. De bevrachter bepaalt, anders dan bij de vervoerovereenkomst, die geen bevrachtingsovereenkomst is, waar in de haven geladen of gelost moet worden, mits dit een veilige plek is.

Artikel 420

Wanneer de reisbevrachter ook de bevoegdheid heeft laad- en/of loshaven aan te wijzen, gelden daarvoor ook de voorwaarden van artikel 419.

Artikel 421

Wanneer in een vervoerovereenkomst niets over laden en lossen is vermeld, is de vervoerder verplicht deze werkzaamheden te verrichten of te doen verrichten. Dit geldt niet voor bevrachtingen, waarin meestal afspraken omtrent deze werkzaamheden zijn opgenomen, zoals de FIO(S)-clausule ('free in and out, stowed'), die de bevrachter verplicht deze werkzaamheden te doen verrichten en daarvoor de kosten te dragen.

Artikel 422

Wanneer de bevrachter het schip moet laden, moet hij dit binnen de daarvoor overeengekomen termijn (de ligtijd) doen. Doet hij er langer over, dan is hij daarvoor een extra vergoeding verschuldigd (overliggeld). Vanwege de gelijkenis met een boetebeding zijn de bepalingen hieromtrent expliciet niet van toepassing verklaard. Het overliggeld is een schadefixatie. Wanneer ook de overligtijd is verstreken, geldt deze fixatie niet meer en moet de volledige schade worden vergoed.

Artikel 423

Wanneer de vervoerder het laden van gevaarlijke zaken niet zou hebben toegestaan, indien hij van die gevaarlijke aard op de hoogte zou zijn geweest, heeft hij de in dit artikel genoemde bevoegdheden. De vervoerder heeft deze ook wanneer hij de gevaarlijke aard niet had behoren te kennen. Hij heeft deze bevoegdheden niet wanneer hij de aard van de zaken wel kon of behoorde te kennen. De vervoerder is dan schadeloos wanneer hij deze handelingen verricht.

De artikelen 424 en 425 bepalen wanneer de vervoerovereenkomst beëindigd kan worden wegens het vergaan of het onbruikbaar worden van het schip. Wanneer het gaat om een vervoerovereenkomst, niet zijnde een bevrachtingsovereenkomst, heeft alleen de vervoerder die mogelijkheid. Het is immers voor de afzender niet van belang met welk schip de vervoerder het vervoer uitvoert. Wanneer het een bevrachtingsovereenkomst betreft, hebben beide partijen die bevoegdheid, omdat de identiteit dan wel een bestanddeel is van de inhoud van de overeenkomst. Artikel 425 maakt een uitzondering voor het geval de reisvervrachter verklaart, dat hij het voorgenomen vervoer toch wenst uit te voeren. Hij dient dan eerst de overeenkomst op te zeggen en vervolgens de voorgenomen reis met een ander schip uit te voeren. Deze reis wordt dan geacht te zijn uitgevoerd op grond van de oude overeenkomst. Deze figuur lijkt op schuldvernieuwing. Het tweede lid geldt wanneer de zaken reeds zijn geladen. Bij de bevrachtingsovereenkomst wordt slechts wanneer de zaken reeds zijn geladen vermoed dat de ongeschiktheid van het schip aan de vervoerder moet worden toegerekend. Bij de gewone vervoerovereenkomst niet zijnde een bevrachting is dat ook het geval wanneer de zaken nog niet zijn ingeladen.

Artikel 426

Vergaan van het schip beëindigt de bevrachtingsovereenkomst van rechtswege. Het tijdstip van vergaan is van belang vanwege de omstandigheid, dat de huur vaak per minuut wordt berekend.

Artikel 440

De afzender kan de vervoerder de instructie geven de zaken, voor deze hun bestemming hebben bereikt, aan hem ter beschikking te stellen en niet aan de geadresseerde uit te leveren. De afzender kan als verkoper behoefte aan deze bevoegdheid hebben wanneer hij vreest dat de geadresseerde in zijn hoedanigheid als koper de zaken niet zal betalen of wanneer hij de zaken aan een andere koper wil doen toekomen. Wanneer een cognossement is afgegeven, heeft de afzender deze bevoegdheid slechts wanneer hij houder is van alle exemplaren van het cognossement. Het artikel bepaalt niet tot wanneer de afzender deze bevoegdheid heeft voor vervoer zonder cognossement.

Artikel 441

Alleen de houder van het cognossement kan aflevering van de in het cognossement vermelde zaken of vervangende schadevergoeding van de vervoerder vorderen. De houder kan deze rechten niet laten uitoefenen door een ander in zijn naam, ook niet wanneer dit uit het cognossement blijkt of de vervoerder door de houder op andere wijze hiervan op de hoogte is gesteld (HR 8-11-1991, NJ 1992, 609, *Brouwersgracht*). De houder moet rechtmatig houder zijn geworden, wat wil zeggen dat hij het cognossement krachtens geldige titel heeft gekregen of een beroep op de bescherming van artikel 86, derde lid, onderdeel b, van Boek 3 BW kan doen. Hij moet ook regelmatig houder zijn. Dit is in het minder vaak voorkomende geval van een toonder of in blanco geëndosseerd cognossement het geval door het blote houderschap en wanneer het een ordercognossement betreft door de regelmatige reeks van endossementen. Het tweede lid houdt in dat de verhouding tussen vervoerder en cognossementhouder wordt beheerst door het cognossement wanneer dit in handen van een derde is. Wat betreft geldvorderingen geldt het cognossement ook tussen vervoerder en afzender indien deze tevens houder van het cognossement is.

Uit artikel 442 blijkt dat de houder van een cognossement partij wordt bij de in het cognossement neergelegde vervoerovereenkomst; hij heeft niet alleen de rechten maar ook de plichten uit het cognossement. Dit bleek ook al uit artikel 441, tweede lid. Wanneer op grond van artikel 461 meerdere partijen vervoerder onder cognossement zijn, zijn deze hoofdelijk gebonden. Betaling door één van hen aan de cognossementhouder bevrijdt alle vervoerders onder cognossement. Betaling door de houder van het cognossement aan één van de vervoerders, betekent bevrijding jegens alle vervoerders onder cognossement.

Artikel 461

1. Dit artikel beoogt de houder van het cognossement een makkelijk vindbare schuldenaar te geven. Op grond van het eerste lid is dat degene die het cognossement ondertekent of voor wie het cognossement wordt ondertekend. Tevens geldt als vervoerder onder cognossement degene wiens cognossement is gebruikt. Dit geldt dus onafhankelijk van de ondertekening. Wanneer een bedrijf cognossementformulieren laat drukken en dit formulier duidelijk door bijvoorbeeld het logo en een adres afkomstig is van dat bedrijf, dan geldt dat bedrijf als vervoerder onder cognossement, ongeacht wie het ondertekent.
2. Het tweede lid geeft aan dat, wanneer het cognossement is ondertekend door de kapitein, de reder en de laatste bevrachter in de keten van artikel 361 vervoerder onder cognossement zijn, mits die laatste bevrachter zelf niet afzender is maar nog een vervoerovereenkomst met een afzender heeft gesloten. Ook de ondertekenaar van het eerste lid blijft vervoerder onder cognossement. De reder wordt niet vervoerder onder cognossement wanneer in de keten van exploitatieovereenkomsten de reder een rompbefrachtigingsovereenkomst (zie artikel 530) heeft gesloten. De rompbefvrachter neemt dan de plaats in van de reder.
3. In cognossementen plegen vaak vage aanduidingen voor te komen die deze of gene als vervoerder aanwijzen. Deze clausules zijn slechts geldig wanneer deze aanwijzing duidelijk is. Wanneer de eigenaar van het schip wordt aangewezen is dit voldoende duidelijk omdat diens identiteit makkelijk uit een register kenbaar is en alle schepen een duidelijk kenbare nationaliteit hebben zodat ook duidelijk is in welk register de eigenaar gezocht kan worden. Wanneer de rompbefvrachter wordt aangewezen moet diens identiteit duidelijk uit het cognossement kenbaar zijn. Andere partijen kunnen niet als vervoerder worden aangewezen. Voor de toepassing van dit artikel maakt het geen verschil of het cognossement in handen van de afzender of in handen van een opvolgende houder is.

Artikel 462 regelt de gevallen, dat het cognossement onbevoegd is uitgegeven of dat de uitgever zijn bevoegdheid heeft overschreden. De bewijslast van het overschrijden van de bevoegdheid rust op degene die de bevoegdheid heeft verleend. Een schijn van bevoegdheid beschermt de houder van het cognossement slechts wanneer die schijn is opgewekt op het moment van uitgifte van het cognossement; niet geldt het moment van verkrijging van het cognossement. Het zonder enige bevoegdheid uitgeven van een cognossement wordt geregeld in artikel 147 van Boek 6 BW.

Artikel 480

Wanneer een vervoerder op grond van een cognossement wordt aangesproken, bijvoorbeeld voor schade aan de lading, dan kan deze vervoerder, wanneer hij op grond van zijn vervoerovereenkomst niet voor de vordering aansprakelijk is, hiervoor verhaal nemen op de bevrachter, mits het uitgeven van het cognossement op grond van de bevrachting was toegestaan. Door deze voorwaarde wordt vermeden, dat de vervoerder gunstige cognossementen ten koste van de bevrachter uitgeeft.

Artikel 481

De cognossementhouder levert in de praktijk het cognossement ter verkrijging van de zaak tegen ontvangst van een 'volgbriefje', vergelijkbaar met een reçu. Deze praktijk is gecodificeerd.

Artikel 482 verklaart delivery-orders uitgegeven door de vervoerder gelijk aan het cognossement. Een delivery-order is een verhandelbaar document waarin de vervoerder belooft de zaken aan de recht- en regelmatige houder uit te leveren. Delivery-orders kunnen ook door cognossementhouders worden uitgegeven. Voor deze documenten geldt het artikel niet. Voor artikel 483 zie artikel 421.

Artikel 484 regelt de verschuldigdheid van de vracht. De hoofdregel ten aanzien van de vracht geldt ook hier. Vracht moet worden betaald na afloop van het vervoer (zie artikel 29). Het tweede en het derde lid noemen beide een geval waarin vracht verschuldigd is zonder dat de zaken zijn afgeleverd. Is de vracht krachtens overeenkomst vooraf verschuldigd, dan blijft deze verschuldigd ook wanneer in het geheel niet ter bestemming wordt afgeleverd.

Artikel 485 geeft de vervoerder het recht de hoogst mogelijke vracht te vorderen wanneer de bemanning zonder medeweten van de vervoerder verboden lading meeneemt.

Artikel 486

De tijdbefvrachter is van rechtswege geen vracht verschuldigd voor de tijd dat hem het schip niet ter beschikking staat als gevolg van omstandigheden, genoemd in de onderdelen a en b. Bij beschadiging van het schip is irrelevant of dit de bevrachter is toe te rekenen.

Artikel 487 geeft een verdeling van de exploitatiekosten van het schip. Veelal zullen partijen aanvullende bepalingen overeenkomen. De kosten, die afhankelijk zijn van het concrete gebruik, komen in beginsel ten laste van de bevrachter, die bepaalt welk gebruik van het schip wordt gemaakt.

De in artikel 488 genoemde personen zijn aansprakelijk voor de zogenaamde kosten onderweg. Dit zijn veelal de kosten gemaakt ten bate van de lading. De strekking van dit artikel is buiten twijfel te stellen wie deze kosten moet vergoeden en een uitzondering te geven op de regel dat de houder van het cognossement slechts de verplichtingen op zich neemt die kenbaar waren uit het cognossement.

Artikel 489 bepaalt dat de vervoerder de zaken niet hoeft af te geven wanneer de vracht nog niet is betaald.

Artikel 490

Wanneer de zaken niet in ontvangst worden genomen door de rechthebbende of wanneer de vervoerder twijfelt over de bevoegdheid van degene die om uitlevering van de zaken vraagt, kan de vervoerder de zaken voor rekening van de rechthebbende opslaan. Hij is dan van zijn vervoersaansprakelijkheid bevrijd. De vervoerder dient op een redelijke wijze te werk te gaan bij het opslaan van de zaken. De bewaarder kan jegens de rechthebbende op de zaken de bedingen van zijn overeenkomst met de vervoerder tegenwerpen (tweede lid).

Artikel 491

De vervoerder kan de rechter in het geval van artikel 490 verzoeken toestemming te geven de zaken voor rekening van de rechthebbende te verkopen. Of de rechter verkoop zal toestaan is aan zijn oordeel overgelaten. Niet is vereist dat de zaken bederfelijk zijn. Ook de bewaarnemer of degene die gerechtigd is aflevering te vragen, kunnen dit verzoek tot de rechter richten.

Artikel 492

Wanneer de zaken in ontvangst worden genomen, moeten eventuele manco's of beschadigingen aan de vervoerder worden gemeld. Zo niet dan geldt dat deze in juiste staat zijn uitgeleverd. Verborgene gebreken van de lading moeten binnen drie dagen worden gemeld.

Artikel 493

Hoewel de term ontvanger wordt gebruikt, kan hier ook bedoeld worden op degene die uiteindelijk de zaken niet in ontvangst neemt. Het gaat om een vertaling van de term receptionair van het Brussels cognossementverdrag.

Artikelen 494 tot en met 496

Van de mogelijkheid, geboden in deze artikelen, wordt in de praktijk zelden gebruik gemaakt, maar zij fungeert niettemin als stok achter de deur, zodat vervoerders meewerken aan onderzoek. Onderzoek aan boord is slechts mogelijk onmiddellijk na aflevering. Voor een verder gaande mogelijkheid is onvoldoende reden, mede gezien de gunstige bewijspositie van de ontvanger.

Afdeling 3 Overeenkomst van personenvervoer over zee

Algemene opmerkingen

De tekst van deze afdeling is ontleend aan het Verdrag van Athene inzake vervoer van reizigers en hun bagage over zee van 13 december 1974, met limieten die bij het Protocol van Londen van 19 november 1976 zijn verhoogd en in bijzondere trekkingsrechten van het Internationale Monetair Fonds uitgedrukt (International Transport Treaties I-435 e.v.). Suriname is geen partij bij het Verdrag (evenmin als het Koninkrijk der Nederlanden), zodat de wettekst zich enige vrijheden ten opzichte van de verdragstekst kan veroorloven. Dit is bijvoorbeeld gebeurd bij artikel 504, dat is ontleend aan artikel 3 van het Verdrag. In dit artikel is het woord 'indien' van het Verdrag vervangen door de zinsnede 'voor zover'.

Artikel 500

De afdeling is toepasselijk wanneer vervoer per schip over zee is beoogd. Het volgende artikel bepaalt nauwkeuriger wanneer de aansprakelijkheid van de vervoerder begint en eindigt. Ook gratis vervoer valt onder deze afdeling. De aansprakelijkheid van iemand die een ander meeneemt op zijn jacht wordt naar deze afdeling beoordeeld, tenzij er geen vervoerovereenkomst is. De afdeling onderscheidt tussen hutbagage en andere bagage. De aansprakelijkheid voor hutbagage is een lichtere dan die voor andere bagage. Levende dieren, die de reiziger meevoert worden beschouwd als bagage, niet als hutbagage. Auto's zijn geen hutbagage, maar de voorwerpen in de auto wel.

Artikel 501 geeft aan voor welke periode de vervoerder aansprakelijk is. Deze periode is verschillend voor bagage, hutbagage en reiziger. Wanneer aan de voorwaarden van het artikel is voldaan, valt ook vervoer van en naar het schip over water onder deze afdeling. Dit artikel is een weergave van artikel 1, onder 8, van het Verdrag van Athene.

Artikel 502

Zoals ook elders in dit wetboek is de bevrachtingsovereenkomst een vervoerovereenkomst. Gedeeltelijke bevrachting is niet mogelijk. Het door de vervoerder ter beschikking stellen van een hut mag daarom niet als bevrachting worden beschouwd. Zie voor artikel 503 de toelichting bij artikel 372.

Artikel 504 regelt de aansprakelijkheid van de vervoerder. Het artikel onderscheidt tussen aansprakelijkheid voor reizigers, bagage en hutbagage. De aansprakelijkheid voor reizigers is een lichtere dan die voor het goederenvervoer, omdat de reiziger op het schip een grote mate van bewegingsvrijheid heeft. Het verschil komt voornamelijk maar niet alleen tot uiting in de bewijslast. De reiziger moet bewijzen dat het voorval dat de oorzaak is van de schade, aan de vervoerder valt toe te rekenen. Wanneer behalve de vervoerder ook een ander aansprakelijk is voor het voorval, is op grond van het vierde lid niettemin de vervoerder geheel aansprakelijk, tenzij behalve de aan de ander toe te rekenen oorzaak geen enkele andere omstandigheid voor rekening is van de vervoerder. Dit is mogelijk door de zinsnede 'voor zover' in het eerste lid. Wanneer één van de in het tweede lid genoemde scheepsrampen zich voordoet, wordt vermoed dat dit de vervoerder kan worden toegerekend. Hij kan tegenbewijs leveren. In het derde lid wordt bepaald, dat de vervoerder aansprakelijk is voor eventuele gebreken van het schip. Dit is een afwijking van de regeling voor het vervoer over zee van zaken. Deze regel dient ter voorkoming van een veelheid van procedures die zich wel heeft voorgedaan bij het vervoer van zaken over zee.

Artikel 505

Voor hutbagage is de vervoerder op dezelfde voet aansprakelijk als voor reizigers.

Artikel 506

Voor bagage geldt de gewone aansprakelijkheid van de vervoerder. Niet geldt de aansprakelijkheidsregeling van de vervoerder van zaken over zee.

Artikel 507

Men neemt vaak kostbaarheden mee naar vakantiebestemmingen vanwege het gevaar van diefstal bij afwezigheid. Deze bepaling is afkomstig uit het Verdrag van Athene.

Het gaat in artikel 508 om zaken die een reiziger meeneemt en die de vervoerder niet ten vervoer zou hebben aanvaard wanneer hij had geweten dat de reiziger deze mee zou nemen.

Artikel 509

Anders dan bij de aansprakelijkheid van de vervoerder, rust bij de aansprakelijkheid van de reiziger voor de vervoerder berokkende schade de bewijslast van het niet toerekenbaar zijn van de oorzaak bij de reiziger zelf. De vervoerder heeft meestal geen enkel inzicht in de omstandigheden die de oorzaak zijn van dergelijke schade.

Artikel 510 geldt ook voor vervoer van hut- en andere bagage.

Artikel 511 is gelijk aan artikel 15 van het Verdrag van Athene. Soortgelijke bepalingen komen in het gehele vervoerrecht voor en hebben in het algemeen de strekking de vervoerder te beschermen tegen late vorderingen waartegen het moeilijk is een sluitend verweer te voeren. Deze verplichting geldt alleen voor hut- en andere bagage.

De bevoegdheid van artikel 512 is de vervoerder gegeven omdat het goed mogelijk is dat reizigers gevaarlijke zaken meenemen of zelfs uit zijn op terroristische activiteiten.

Artikel 513

Wanneer de reiziger medeschuld heeft aan de schade, moet daarmee rekening worden gehouden bij de vaststelling van de schadevergoeding.

Artikel 514

Indien de reiziger aan een hulppersoon van de vervoerder het verzoek doet diensten te bewijzen waartoe de vervoerder

niet verplicht is, is bij schadeberokkening niet de vervoerder aansprakelijk.

Artikel 515

Zeker bij een onzekere activiteit als vervoer over zee kan de vervoerder niet instaan voor het stipt uitvoeren van een dienstregeling. Daarom is in de wet opgenomen, dat de vervoerder niet voor vertraging aansprakelijk is wanneer de vervoerder een dienstregeling uitvoert. De uitsluiting geldt ook voor het verlaat beginnen aan het vervoer.

Artikel 516

De vervoerder is, in afwijking van artikel 515, wel aansprakelijk voor vertraging in de aflevering van de bagage na aankomst van het schip. De vervoerder is niet aansprakelijk wanneer de vertraging is opgelopen bij het begin van het vervoer.

Artikel 517 geeft een regel voor andere schade dan dood en letsel of beschadiging van hut- en andere bagage. De vervoerder is voor deze schade niet aansprakelijk wanneer deze wordt veroorzaakt door navigatiefouten.

Artikelen 518 tot en met 518d

Hierin is de limiteringsregeling van het Verdrag van Athene neergelegd. In Nederland zijn de bedragen vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur, omdat men indertijd de bedragen uit het Verdrag te laag achtte. Aangezien deze bedragen echter bij het Protocol van 1990 zijn verhoogd, is er in dit opzicht geen goede reden meer om in de wettekst niet het Verdrag te volgen. Doordat de bedragen zijn uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van het Internationale Monetair Fonds (zie artikel 518b in verbinding met artikel 759), vindt van rechtswege aanpassing aan de geldontwaarding plaats.

Artikel 519

Voor alle limieten in het vervoerrecht geldt een soortgelijke bepaling. Deze bepaling is ontleend aan artikel 13 van het Verdrag van Athene.

Artikel 520 is ontleend aan artikel 18 van het Verdrag van Athene.

Artikel 521

In verband met de mogelijkheid dat deze afdeling ook van toepassing is op kosteloos vervoer heeft de rechter de, hem reeds op grond van artikel 109 van Boek 6 toekomende, bevoegdheid de schadevergoeding te matigen. De artikelen 107 en 108 van Boek 6 zijn op deze schadevergoeding van toepassing, onder andere wat betreft de vraag wie in geval van dood schadevergoeding kan vorderen. Deze artikelen zijn niet van toepassing wanneer bijvoorbeeld een bevrachter op zijn vervoerder als vervoerder regres neemt.

Artikel 522

De reiziger moet op tijd aanwezig zijn; alle oorzaken van verhindering zijn voor zijn rekening. Achtergrond hiervan is dat het voor de vervoerder zeer veel meer bezwarend en kostbaarder is om het vervoermiddel tijdig aanwezig te doen zijn dan het voor de reiziger is om tijdig aanwezig te zijn; vervangende reizigers zijn niet altijd op afroep beschikbaar.

Artikel 523 is gebaseerd op de risicogedachte van het voorgaande artikel.

De artikelen 524 en 525 geven partijen de bevoegdheid de overeenkomst te beëindigen wanneer niet van hen kan worden gevergd het vervoer voort te zetten. Dit is het geval wanneer de reiziger ziek wordt of de vervoerder de plannen wijzigt en van plan is door onveilige gebieden te vervoeren. De rechter moet beoordelen of er plaats is voor schadevergoeding.

Artikel 526

De reiziger kan, wanneer de vervoerder inderdaad de overeenkomst als beëindigd beschouwt, niet eisen in een ander schip te worden vervoerd.

Artikel 528

De wet kent niet een met artikel 461 vergelijkbare regeling, omdat de in het zeevervoer van personen gebruikelijke biljetten voldoende duidelijk zijn.

Afdeling 4 Enige bijzondere overeenkomsten

Artikel 530

De rompbevrachting is een bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter, die meestal de reder (eigenaar) van het schip is, de gehele exploitatie van het schip in handen van de rompbevrachter legt. De rompbevrachter heeft de economische eigendom van het schip. De kapitein is in dienst van de rompbevrachter en de reder heeft geen zeggenschap meer over het schip. De rompbevrachter exploiteert het schip en de rompvervrachter zal vaak niet meer zijn dan de financier.

Artikel 531

Bevrachting anders dan ten vervoer van zaken of personen komt regelmatig voor. Het schip kan dienst doen als hotelschip of ter opwekking van elektriciteit en voor de visserij.

Titel 6 Ongevallen

Afdeling 1 Aanvaring

Inleidende opmerkingen

Deze afdeling is voor een groot deel een weergave van het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring van 23 september 1910, gesloten te Brussel. Centraal in dit verdrag is de aansprakelijkheidsgrondslag voor de aanvaring. De wettekst geeft een ruime toepassing aan de aanvaringstitel. Blijkens artikel 542 is deze afdeling van toepassing op alle gevallen waarin een schip schade veroorzaakt. De bepalingen omtrent de onrechtmatige daad zijn, voorzover daar in deze afdeling van wordt afgeweken, niet van toepassing wanneer een schip schade veroorzaakt.

In artikel 540 wordt de enge definitie van aanvaring gegeven. Deze omschrijving moet worden gelezen in samenhang met artikel 541, waar het bereik van deze afdeling belangrijk wordt uitgebreid.

Artikel 541

Artikel 13 van het Aanvaringsverdrag geeft een uitbreiding tot de schade door een schip buiten aanvaring toegebracht aan of aan boord aan een ander schip, maar dit alleen wanneer deze wordt toegebracht 'par exécution ou omission d'une manoeuvre soit par inobservation des règlements' (hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door niet-naleving der reglementen). Artikel 541 gaat verder.

Men denke aan het onmatig rook verspreiden, het exploderen, een haven in brand steken en het vervuilen van stranden.

Artikel 542

De aansprakelijkheid voor alle schade veroorzaakt door een schip moet aan de hand van deze afdeling worden beantwoord.

Artikel 544 legt als grondslag van de aansprakelijkheid de schuld van het schip vast en wijst de reder als debiteur van de vordering wegens aanvaring aan.

In artikel 545 is niet de tekst van het Brusselse aanvaringsverdrag gevolgd maar die van het verdrag van Genève van 15 maart 1960 tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, die moderner en duidelijker is. Wanneer twee schepen elkaar aanvaren en beide schepen hebben daaraan schuld, wordt de aansprakelijkheid tussen beide verdeeld naarmate hun schuld aan de schade heeft bijgedragen. In het midden wordt gelaten of het gaat om de ernst van het verwijt dan wel om de mate van causaal verband met de schade. Tegenover derden zijn de beide schepen hoofdelijk aansprakelijk, behalve voor de schade aan de zaken aan boord van de schepen.

Artikel 546

De eerste zin is een weergave van artikel 6, tweede lid, van het Brusselse aanvaringsverdrag. Geen der aan de aanvaring gewijde bepalingen mag zo gelezen worden, dat deze een vermoeden van schuld zou neerleggen. Het Verdrag regelt niet de aanvaring met vaste voorwerpen, zodat het de wetgever vrijstaat voor die gevallen wettelijk vast te leggen, dat het schip vermoed wordt schuld te hebben.

Afdeling 2 Hulpverlening

De meeste bepalingen van deze afdeling zijn ontleend aan het Hulpverleningsverdrag 1989 (Internationaal Verdrag

inzake hulpverlening op zee, Londen 28 april 1989). Ook dit verdrag kan na de onderhavige aanpassing van de wetgeving hier te lande gelding krijgen.

Artikel 551

Hulpverlening behoeft noch van een schip noch aan een schip verleend te worden. Blijkens artikel 551, onderdeel c, is de afdeling slechts niet van toepassing wanneer deze wordt verleend aan een blijvend en opzettelijk aan de kust vastgemaakt voorwerp. Het artikel stelt de aan het Verdrag ontleende eis dat, wil er sprake zijn van hulpverlening, het schip in gevaar moet zijn ten tijde van het verlenen van de hulp.

Artikel 553

Uitgesloten van deze afdeling is cultureel erfgoed. Het is onwenselijk middels de mogelijkheid van het toekennen van een hulplooi te bevorderen dat ondeskundigen zich hiermee gaan bezighouden.

Artikel 555 breidt de toepasselijkheid van de afdeling uit tot hulpverlening aan niet noodzakelijkerwijs zich in het water bevindende voorwerpen.

Artikel 556

De vordering tot hulplooi wegens hulpverlening is een vordering uit de wet vergelijkbaar met die op grond van zaakwaarneming, met dit belangrijke verschil dat het hulplooi niet slechts een vergoeding van gemaakte kosten is, maar ook een daarbovenuitgaande beloning. Omtrent de hulpverlening wordt evenwel dikwijls toch een overeenkomst gesloten. Deze overeenkomst wordt meestal gesloten op de voorwaarden van het standaardformulier van Lloyd's: Lloyd's open form (LOF). Omdat dergelijke overeenkomsten onder voor de hulpbehoevende bezwarende omstandigheden totstandkomen, is in dit artikel buiten twijfel gesteld op welke gronden de rechter de bevoegdheid heeft de overeenkomst te vernietigen of te wijzigen.

Artikel 561 legt het voor de hulpverlening kenmerkende beginsel neer, dat hulplooi slechts verschuldigd is wanneer de hulpverlener is geslaagd: het zogenaamde no cure-no pay beginsel. Een van de achtergronden van deze regel is dat het de hulpverlener aanzet tot het volharden in de hulpverlening, ook wanneer dit met meer inspanningen gepaard gaat dan was voorzien. Nieuw is het voorbehoud van artikel 564. Deze uitzondering op het no cure-no pay beginsel - ontleend aan het Verdrag van 1989 - is gegeven in het belang van de bescherming van het milieu tegen vervuiling door schepen.

Artikel 563

Wanneer de hoogte van het hulplooi niet bij overeenkomst is vastgesteld, wordt dit door de rechter of arbiter bepaald. Voor de hoogte van het hulplooi geldt een maximum van de geredde waarde van het schip samen met waarde van de geredde zaken. Het artikel somt een aantal factoren in willekeurige volgorde op waarmee rekening moet worden gehouden bij het vaststellen van het hulplooi. Deze opsomming is niet uitputtend. Uitgangspunt is, dat het hulplooi een reële aanmoediging tot het daadwerkelijk verlenen van hulp is. Het hulplooi dient zodanig te zijn, dat een efficiënte hulpverleningsorganisatie kan bestaan. Een belangrijke factor zal dan ook vaak zijn of de hulpverlening min of meer toevallig wordt verleend of door professionals. Ook de waarde en de kosten van het bedrijfsklaar houden van het materiaal dat bij de hulpverlening wordt gebruikt, spelen een belangrijke rol. De reder is de debiteur van het hulplooi.

Artikel 564

Wanneer de hulpverlener kosten maakt ter voorkoming van milieuschade, zoals gedefinieerd in artikel 551, onderdeel d, geldt op grond van het onderhavige artikel een uitzondering op de regel van artikel 561. Hulpverleners zullen niet spoedig dergelijke kosten maken wanneer de kans aanwezig is dat zij deze niet vergoed krijgen bij het mislukken van de hulpverlening. Vanwege het belang dat hulpverleners zich deze inspanningen wel getroosten, kunnen zij op grond van dit artikel toch een vergoeding krijgen, ook wanneer de hulpverlening is mislukt. Het derde lid geeft aan hoe de vergoeding moet worden berekend. Wanneer de hulpverlener een hulplooi ontvangt dat geringer is dan de vergoeding die hij op grond van dit artikel kan ontvangen wanneer hij geen hulplooi zou krijgen, wordt het hulplooi aangevuld tot de hoogte van die - fictieve - vergoeding. Wanneer de hulpverlener daadwerkelijk milieuschade heeft weten te voorkomen, kan de hulpverlener 30% van de gemaakte kosten extra ontvangen en in uitzonderlijke omstandigheden zelfs 100%.

Artikelen 566 tot en met 570

Deze artikelen regelen wie recht heeft op hulplooi en wie de vaststelling van dit hulplooi in rechte kan vorderen. Hierbij wordt onderscheiden tussen groepen en personen die onafhankelijk van elkaar zijn opgetreden en groepen en personen die afhankelijk van elkaar als groep hulp hebben verleend. De personen of groepen die onafhankelijk van elkaar hulp hebben verleend, hebben ieder zelfstandig recht op hulplooi en kunnen ook ieder zelfstandig de vaststelling van dit

hulploon vorderen. Het totale hulploon mag het maximum van de geredde waarde niet overstijgen. Is de hulp door groepen of personen afhankelijk van elkaar gegeven, dan hebben zij gezamenlijk recht op hulploon. Artikel 567 beschermt de bemanning van een schip. Het is niet mogelijk in de arbeidsovereenkomst van te voren afstand te doen van een eventueel hulploon. Geen hulploon is verschuldigd wanneer tussen partijen reeds een overeenkomst bestond en de werkzaamheden niet uitgaan boven wat redelijkerwijs als een uitvoering van die overeenkomst kan worden beschouwd (artikel 568, derde lid).

Afdeling 3 Avarij-grosse

Algemene opmerkingen

Wanneer tijdens de reis een avarij-grosse handeling zoals omschreven in artikel 610 wordt gepleegd, worden de kosten daarvan omgeslagen over de belanghebbenden. Avarij-grosse is een oude zeerechtelijke figuur. In alle zeevervoerovereenkomsten wordt voor de regeling van de avarij-grosse verwezen naar de York-Antwerp Rules. Dit zijn standaardvoorwaarden die regelmatig worden gewijzigd. Ook de wet verwijst naar deze voorwaarden in artikel 613. De wet moet niettemin een summiere regeling van de avarij-grosse bevatten, omdat de York-Antwerp Rules van toepassing worden verklaard met de zinsnede 'General average, if any...', wat betekent, dat vooraf reeds moet vaststaan, dat er sprake is van avarij-grosse.

Titel 7 Beperking van aansprakelijkheid

1. Deze titel is ontleend aan het op 19 november 1976 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd – met name wat betreft de hoogte der limieten – bij het op 2 mei 1996 te Londen totstandgekomen Protocol. De beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaren is een eeuwenoud zeerechtelijk instituut. Deze beperking wordt de globale beperking van aansprakelijkheid genoemd. Naast deze globale beperking staat de unit-limitation van artikel 488. De globale beperking van aansprakelijkheid voor zeerechtelijke vorderingen wordt gestalte gegeven door de aansprakelijkheid te beperken door deze afhankelijk te laten zijn van de tonnage van het schip.
2. Een kenmerk van de moderne vorm van beperking van aansprakelijkheid, is dat niet alleen de eigenaar een beroep op de beperking kan doen, maar iedereen die bij de exploitatie is betrokken. Dit blijkt uit artikel 750, tweede lid. Voorts volgt uit het eerste lid in samenhang met het derde lid, dat de hulpverlener, die werkzaamheden verricht in onmiddellijk verband met de hulpverlening, zijn aansprakelijkheid kan beperken. Artikel 751 bepaalt dat ook degenen voor wie de reder of hulpverlener aansprakelijk is, een beroep op deze titel kunnen doen. Dit is zo bepaald om omzeiling van de regeling tegen te gaan. Het tweede lid van laatstgenoemd artikel noemt de verzekeraar. Dit kan van pas komen, wanneer er een rechtstreekse actie tegen de verzekeraar kan worden ingesteld.
3. De artikelen 752 en 753 bepalen voor welke vorderingen de aansprakelijkheid kan worden beperkt. Het eerstgenoemde artikel somt een aantal vorderingen op waarvoor de aansprakelijkheid kan worden beperkt; het laatstgenoemde artikel noemt enkele vorderingen waarvoor geen beperking mogelijk is.
4. Artikel 752, eerste lid, onderdeel a, noemt de schade aan zaken en personen, die rechtstreeks in verband staat met de exploitatie van het zeeschip of aan boord is opgekomen. Het betreft hier vorderingen die ontstaan door scheepsongevallen. De term exploitatie van het schip moet ruim worden opgevat. Ook administratieve fouten die tot schade leiden, vallen onder de exploitatie van het schip. Ook degene op wie regres wordt genomen voor dergelijke schade kan op grond van het tweede lid een beroep op de beperking doen.
5. Op grond van artikel 753, tweede lid, geldt het systeem van de saldo-aansprakelijkheid. Wanneer uit één voorval voor twee partijen wederzijds vorderingen voortvloeien, zijn niet beide vorderingen zelfstandig vatbaar voor beperking, maar alleen het saldo van beide vorderingen. Dit saldosysteem kan ten voordele uitvallen van de andere voor beperking vatbare vorderingen. De te verrekenen vorderingen moeten wel aan de eisen voor verrekening voldoen. In het kader van de beperking van aansprakelijkheid moet worden onderscheiden tussen enerzijds letsel en dood van personen, met uitzondering van letsel en dood van passagiers waarvoor een apart fonds beschikbaar is, en anderzijds zaakschade. De beperking werkt door het instellen van een fonds, dat wil zeggen een afgezonderd vermogen. Pas door het instellen van het fonds is de aansprakelijkheid voor de schade beperkt. Uit dit fonds moeten dan de voor beperking in aanmerking komende vorderingen worden vergoed naar rato van de hoogte van de vordering. De regeling voorziet in vier verschillende fondsen; een personenfonds (artikel 755, eerste lid, onderdeel a), een zakenfonds (artikel 755, eerste lid, onderdeel b), een wrakkenfonds (artikel 755, eerste lid, onderdeel c) en een passagiersfonds (artikel 756). Elk van deze vier schadesoorten heeft zijn eigen fonds en deze vorderingen concurreren daarom niet met elkaar. Zie ook de nieuwe artikelen 642a tot en met 642z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.

V. LUCHTRECHT

Titel 15 Het luchtvaartuig

De tekst van deze titel komt neer op een meer overzichtelijk geordende versie van de huidige Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen. Bovendien diende een aanpassing plaats te vinden aan het nieuwe vermogensrecht (men zie bijv. artikel 1306) en aan de mede voor teboekgestelde luchtvaartuigen geldende Wet openbare registers, bedoeld in artikel 16 van Boek 3 BW. Voorts is van belang dat de beslag- en executiebepalingen zijn overgebracht naar het nieuwe Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (artikel 584a e.v. en 729 e.v. Rv). Het gaat hier derhalve slechts om de regels betreffende de rechten en de voorrechten op luchtvaartuigen, dus niet om de exploitatie, aansprakelijkheden, enz. Men zie voor een definitie van het begrip 'luchtvaartuig' artikel 3a. De bepalingen stemmen grotendeels overeen met de Nederlandse pendanten, welke tot stand kwamen bij de wet van 26 januari 1995, Stb. 283; voor de Nederlandse memorie van toelichting zij verwezen naar de Bijlagen bij de Handelingen der Tweede kamer, vergaderjaar 1993-1994, 23 814, nr. 3.

Artikel 1300

Men lette erop dat de hier bedoelde de openbare registers niet moeten worden verward met het nationaliteitsregister (luchtvaartuigregister); zie artikel 6 Wet veiligheid en Beveiliging Burgerluchtvaart, S.B. 2002 no. 24). Het nationaliteitsregister heeft een administratieve functie, de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3 hebben daarentegen een vermogensrechtelijke betekenis. Ten aanzien van de openbare registers raadplege men, behalve genoemde afdeling van Boek 3 BW, de Wet openbare registers, bedoeld in artikel 16 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek. Er is een bewaarder, die de leiding heeft ten aanzien van alle vier soorten registers: de registers van inschrijving van feiten die betrekking hebben op onroerende zaken en de rechten waaraan deze onderworpen zijn (a), de registers van inschrijving van feiten die betrekking hebben op schepen en de rechten waaraan deze onderworpen zijn (b), de registers van inschrijving van feiten die betrekking hebben op luchtvaartuigen en de rechten waaraan deze onderworpen zijn (c) en het register van voorlopige aantekeningen onderscheidenlijk voor onroerende zaken, schepen en luchtvaartuigen en de rechten waaraan deze onderworpen zijn (d).

Artikel 1301 is nieuw. Het sluit aan bij wat voor zeeschepen geldt (men zie artikel 192). Het gaat hier om twee verplichtingen van de eigenaar, namelijk die van artikel 1303, vierde lid, tweede volzin, en artikel 1304, tweede lid.

Artikel 1303

Het facultatieve karakter van de teboekstelling is gehandhaafd; men zie ook artikel 1304. Is een luchtvaartuig niet overeenkomstig het onderhavige artikel teboekgesteld, dan zijn daarop de bepalingen van toepassing betreffende roerende zaken. In het tweede lid – dat nieuw is – wordt er rekening mee gehouden dat in sommige landen, waar het Verdrag van Genève (zie artikel 1300) niet van kracht is, een civielrechtelijk register bestaat vergelijkbaar met dat van artikel 1302. Een dergelijke bepaling geldt ook in het zeerecht (artikel 194, tweede lid).

Artikel 1304

Dit artikel stemt overeen - behoudens de benodigde terminologische aanpassingen - met artikel 4 van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen; het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, onder 3°, heeft betrekking op de Surinaamse nationaliteit. Luchtvaartuigen die geregistreerd zijn in het Surinaamse luchtvaartuigregister hebben de Surinaamse nationaliteit (artikel 7 Wet veiligheid en Beveiliging Burgerluchtvaart, S.B. 2002 no. 24; zie ook de Surinaamse Luchtvaartwet 1935, G.B. 1955 no. 69). Ten aanzien van het zeerecht vergelijk men artikel 195. De formeelrechtelijke bepalingen van het tweede lid van artikel 4 van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen zijn verplaatst naar artikel 624 van het nieuwe Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Evenals onder de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen waakt het onderhavige artikel zoveel mogelijk tegen een dubbele teboekstelling. Zo is een buitenlandse koper van een hier te lande teboekstaand onbelast vliegtuig verplicht als eigenaar de teboekstelling hier te lande te laten doorhalen, zodra het vliegtuig geen Surinaams vliegtuig meer is (artikel 1304, eerste lid, onderdeel b, onder 3°). Hier te lande wordt degene die door middel van een executoriale verkoop hier eigenaar van een buitenlands vliegtuig wordt, in de gelegenheid gesteld dit vliegtuig in de openbare registers te boek te stellen, onafhankelijk van de medewerking van de buitenlandse geëxecuteerde tot doorhaling in het buitenlandse register (artikel 1303, derde lid). Als complement bepaalt artikel 1304, eerste lid, onderdeel b, onder 4°, en tweede lid, dat als een Surinaams vliegtuig in andere handen overgaat vanwege een overeenkomstig het Verdrag van Genève geschiedde executie in een Verdragsstaat buiten Suriname en de koper zijn vliegtuig in een verdragsregister heeft teboekgesteld, de eigenaar/koper verplicht is de doorhaling in de openbare registers hier te lande te verzoeken. Ook ambtshalve kan in zo'n geval tot doorhaling worden overgegaan.

Artikel 1305

De redactie van dit artikel sluit aan bij die van artikel 197. De thans voorgestelde opzet correspondeert beter met artikel 1, eerste lid, van het Verdrag van Genève. In het bijzonder komt duidelijker dan in de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen naar voren dat de op een teboekstaand luchtvaartuig te vestigen rechten limitatief zijn opgesomd; zo is vruchtgebruik uitgesloten. Voorts is tot uiting gebracht dat de hypotheek slechts gevestigd kan worden op het luchtvaartuig zelf en niet op de zakelijke rechten die op het luchtvaartuig rusten.

In artikel 1307 is aan een verjaringstermijn van vijf jaren de voorkeur gegeven. Dit strookt meer met de huidige langere levensduur van luchtvaartuigen. De verlenging past bovendien in het streven naar uniformering van het scheepsrecht en luchtrecht. De verjaring kan op grond van artikel 17, eerste lid, onderdeel i, van Boek 3 BW worden ingeschreven in de openbare registers. De verjaring is in dit artikel limitatief geregeld. De zakelijke rechten die in de artikelen 1308 en 1309 geregeld zijn, kunnen dus niet door verjaring ontstaan.

Artikel 1308

In dit artikel is opgenomen hetgeen in artikel 8 van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen en artikel I, eerste lid, onder b, van het Verdrag van Genève is geregeld. De ruime omschrijving is gehandhaafd om de toepassing van buitenlandse rechtsfiguren die hier te lande onbekend zijn, niet te frustreren. Het zakelijk recht wordt op grond van artikel 89, vierde lid, in verbinding met artikel 98 van Boek 3 BW gevestigd door inschrijving van de notariële akte van vestiging in het openbare register. Het tweede lid van artikel 8 van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen keert niet terug. Het is overbodig geworden door artikel 24 van Boek 3 BW in combinatie met de eis van beschikkingsbevoegdheid voor het vestigen van zakelijke rechten (artikel 84, eerste lid, in verbinding met artikel 98 van Boek 3 BW). Voorts bestaat geen behoefte aan het voorbehoud als vervat in de aanhef van het tweede lid van artikel 8 van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen, omdat artikel 1319 in verbinding met de tweede volzin van artikel 1320, vierde lid, al duidelijk maakt dat de onderhavige zakelijke rechten niet kunnen worden tegengeworpen aan de crediteur die voor de in artikel 1317 genoemde voorrechten verhaal neemt. Wat betreft het bestaande artikel 5, eerste lid, van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen zij opgemerkt dat ingevolge artikel 1557, vierde lid, onder c, van Boek 7A BW, koop en verkoop op afbetaling in de zin der wet niet zijn de overeenkomsten welke betrekking hebben op luchtvaartuigen teboekstaand in de openbare registers. Het recht van wederinkoop is in de nieuwe kooptitel (titel 1 van Boek 7 BW) komen te vervallen.

Artikel 1309

In het tweede lid is uitdrukkelijk vastgelegd dat de huurovereenkomst de titel van vestiging is. Het recht moet gevestigd worden overeenkomstig artikel 89, vierde lid, in verbinding met 98, van Boek 3 BW. Afhankelijk van de inhoud van de overeenkomst, kan een leaseovereenkomst onder de omschrijving van een huurovereenkomst vallen.

Artikelen 1315 e.v.

De regeling van de voorrechten sluit zoveel mogelijk aan - voor zover het Verdrag van Genève dat toestaat - bij de voorrechten op zeeschepen. Wat betreft de kosten tot behoud na het beslag gemaakt (artikel 1315), zie ook artikel 584n, eerste lid, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Artikel 1316 houdt ermee verband dat het Verdrag van Genève geen voorrang erkent voor een vordering waarvoor retentierecht bestaat.

VII. SLOTBEPALINGEN

Titel 20 Verjaring en verval

Afdeling 1 Algemene bepalingen

Artikelen 1700 en 1701

Door artikel 1700 is een wijziging van een verjaringstermijn bij nadere overeenkomst nietig, wanneer het aansprakelijkheidsregime waar deze termijn deel van uitmaakt, dwingendrechtelijk is. Artikel 1701 geeft daarop de uitzondering dat dit wel mogelijk is wanneer het feit, dat de rechtsvordering heeft doen ontstaan reeds heeft plaatsgevonden. Dit is een uitzondering op de algemene regeling van verjaring in Boek 3 (artikel 322, derde lid),

Artikel 1702 wijkt af van artikel 321, eerste lid, onderdeel f, van Boek 3 omdat de verdragen waarop dit wetboek is gegrond deze uitzondering niet toelaten.

Afdeling 2 Goederenvervoer

In artikel 1710 worden de begrippen uit deze afdeling omschreven, teneinde overbodige herhalingen te voorkomen.

Artikel 1711

Alle vorderingen uit de vervoerovereenkomst, zowel die tegen de vervoerder als die van de vervoerder, verjaren door verloop van een jaar. Deze termijn geldt voor alle vervoerovereenkomsten met welk vervoermiddel dan ook uitgevoerd.

Artikel 1712 geeft in verband met het Brussels cognossementverdrag een uitzondering (vervaltermijn van één jaar).

De artikelen 1713 tot en met 1719 geven weer wanneer precies de verjaringstermijn begint te lopen.

Artikel 1720 geeft een aanvullende termijn van drie maanden op de termijn van één jaar voor het regres van de aansprakelijke vervoerder op een partij bij de exploitatie-keten. Het tweede lid geeft verschillende momenten waarop die drie maanden-termijn kan aanvangen; daarbij geldt dat het eerste moment bepalend is. Voor het geheel van de termijn samen met de aanvullende drie maanden termijn geldt dat deze nooit korter kan zijn dan de termijn die met de drie maanden termijn wordt aangevuld.

Artikel 1722

Wanneer de afdeling omtrent gecombineerd vervoer van toepassing is, geldt het op elk deel toepasselijke recht. Met betrekking tot de verjaring geldt als dag van aflevering niet de aflevering onder de deel-vervoertrajecten maar de aflevering op de eindbestemming van de gecombineerd vervoerovereenkomst. Voor het regres op de ondervoerders kan de gecombineerd vervoerder een beroep doen op de extra drie maanden van artikel 1720. Dit betekent een lichte verzwaring van de positie van de ondervoerder.

Afdeling 4 Overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen

Artikel 1740

Voor de expeditie geldt een kortere termijn dan de éénjaartermijn, omdat zo de expediteur de tijd heeft om de vervoerder aan te spreken.

Artikel 1741 is gelijk aan artikel 1720.

Afdeling 5 Vervoer van personen

Voor vervoer van personen geldt in beginsel een termijn van één jaar. De meest voorkomende vordering, die van de reiziger tegen de vervoerder wegens letsel, verjaart echter in drie jaar (artikel 1751, eerste lid). Voor de vordering vanwege de dood van een reiziger geldt een bijzondere regel (artikel 1751, tweede lid). In het bijzonder zijn hier van belang de termijnen van artikel 1753. Dit zijn bijzondere termijnen waarbinnen ter zake van vorderingen wegens letsel of dood van de reiziger of andere in het artikel genoemde vorderingen, aan de vervoerder melding moet worden gedaan van het voorval of ongeval. Dit zijn geen verjaringstermijnen. Het gaat om een voorwaarde op straffe van het niet vervuld zijn alle vorderingen vervallen. Artikel 1754 is inhoudelijk weer gelijk aan artikel 1720.

Afdeling 9 Aanvaring

1. Hier geldt een termijn van twee jaren en wel voor het ruime aanvaringsbegrip van artikel 542. Artikel 1792 geeft een verlenging van de termijn voor het geval het schip niet in beslag genomen kan worden binnen de staat van de woonplaats of zetel van de schuldeiser.
2. Op grond van artikel 1792, tweede lid, geldt het vermoeden dat het schip niet in de staat van de schuldeiser in beslag kon worden genomen, wanneer de vordering wegens aanvaring binnen vijf jaren na de aanvaring, genoemd in het eerste lid, onderdeel b, wordt ingesteld. Volgens artikel 1792, eerste lid, onderdeel a, loopt de verlenging ook af drie maanden na het moment, dat het schip in beslag genomen kon worden.

Afdeling 10 Hulpverlening

Artikel 1820

De termijn is ook hier twee jaren. Deze geldt voor alle uit de hulpverlening voortspruitende vorderingen, niet alleen voor de hulploonvordering.

Artikel 1821

Wanneer het hulploon is vastgesteld, moet het worden verdeeld over de tot het hulploon gerechtigden (zie de artikelen 566 tot en met 570). Wanneer deze gerechtigden niet tot overeenstemming komen, kan de rechter op vordering van de meest gereede partij deze verdeling vaststellen. Deze vordering verjaart drie maanden na de verjaring van de vordering tot hulploon.

Afdeling 11 Avarij-grosse

De dispache is de vaststelling van de geleden verliezen en gemaakte kosten, de vaststelling van hetgeen van deze kosten en verliezen als avarij-grosse moet worden omgeslagen, de vaststelling van de dragende waarden en de berekening van de omslag (zie artikel 1831). Het opstellen van de dispache is het werk van de dispacheur. Door de homologatie van de dispache worden partijen gebonden aan de dispache. Zie voorts de artikelen 641 en 641a van het nieuwe Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.