

# MEDEDELINGENBLAD

van de

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

NUMMER 4

OKTOBER 1990

Secretariaat: Prinsengracht 668, 1017 KW Amsterdam, telefoon: 020-260761, telex 10611 attn. WILD, telefax: 020-205143

Inhoud:

Het Overgangsrecht van Boek 8

Nieuwe Incoterms 1990

Mededelingen

## Het Overgangsrecht van Boek 8

1. Juristen die zich met privaatrechtelijke onderwerpen bezig houden, beseffen langzamerhand zeer wel dat op 1 januari 1992 een nieuwe wettelijke regeling van het vermogensrecht in werking zal treden: op die datum worden de boeken 3, 5, 6 en 7 (gedeeltelijk) van het Nieuw Burgerlijk Wetboek ingevoerd.
2. Bij een dergelijke overgang van een oud naar een nieuw stel rechtsregels is het onvermijdelijk dat de vraag rijst welke regels van toepassing zijn op rechtsfeiten (bijv. een overeenkomst of een onrechtmatige daad) die zich hetzij geheel hetzij gedeeltelijk hebben afgespeeld vóór het in werking treden van de nieuwe regels: moeten zij door de oude regels beheerst blijven of door de nieuwe regels worden geregeerd? Voor het beantwoorden van die vraag zijn weer aparte regels nodig, aangeduid als overgangsrecht.
3. De operatie "Nieuw Burgerlijk Wetboek" is (afgezien van voorbereidingshandelingen) reeds

aan de gang sedert 1969 (personen- en familierecht). Er bestaat dan ook sedert die tijd een "Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek".

In die wet zullen thans bepalingen worden opgenomen betreffende de overgang naar de Boeken 3, 5, 6 en 7 (gedeeltelijk). Technisch betekent dit dat aan de Overgangswet worden toegevoegd Titels 3 t/m 9. Deze hebben een "gelede" structuur. Titel 3 bevat de algemene overgangsbepalingen in verband met de Boeken 3-8, de daaropvolgende Titels hebben telkens betrekking op één Boek. Aldus zal Titel 9 bevatten "Bijzondere overgangsbepalingen in verband met Boek 8".

4. Wil men nu de tekst van laatstgenoemde bepalingen raadplegen, dan stuit men op een "blanco". De verklaring hiervoor is de volgende.  
Voor de lezers van dit Mededelingenblad is het overbodig te berichten dat Boek 8 (Verkeersmiddelen en Vervoer) een eigen weg heeft afgelegd, los van de Boeken 3 en volgende. Het ligt nog steeds in de bedoeling dat Boek 8 zal worden ingevoerd op een datum liggende vóór die van de Boeken 3 en volgende. In de Memorie van Antwoord d.d. 9 mei 1990 bij W.O. 21265 (vgl. hieronder, no. 6) wordt (nog eens) uitdrukkelijk uiteengezet waarom er géén aanleiding bestaat om Boek 8 tegelijk met de Boeken 3, 5 en 6 in te voeren: zeerechtelijk particularisme, en gespreide invoering is voor de practici gemakkelijker. Op die grond – maar er zijn er méér,

daarover hieronder meer – krijgt Boek 8 ook zijn eigen overgangsrecht. De daarin voorkomende bepalingen worden dan op 1 januari 1992 overgebracht naar de (Algemene) Overgangswet Nieuw B.W., waarvan zij (met een enkele aanpassing) Titel 9 zullen gaan vormen. Men dient echter te beseffen dat de algemene bepalingen van overgangsrecht die voorkomen in Titel 3 (vgl. hierboven, nr. 3) reeds aangehecht zullen worden aan het overgangsrecht van Boek 8, om daarna op 1 januari 1992 ook "uit te waaiëren" over de Boeken 3, 5, 6 en 7 (gedeeltelijk). Deze algemene bepalingen hebben echter slechts "aanvullende betekenis".

5. De overgang naar een nieuw vermogensrecht is een grote en ingewikkelde operatie. Het valt moeilijk daarbij een overgangsrecht te concipiëren dat tegelijk uitmunt door kortheid en door duidelijkheid.  
De beoefenaren van het zee-recht hebben echter behoefte aan die duidelijkheid en kortheid. Staat men voor de vraag of het wel of niet verantwoord is beslag te leggen op een schip, dan kan men niet eerst lang studeren op vragen van overgangsrecht om te weten of de vordering, waarvoor men beslag wil leggen, bestaat en wie daarvan de crediteur respectievelijk de debiteur is. Te bedenken valt verder dat Boek 8 aanvankelijk wordt geïntroduceerd binnen het geheel van het oude vermogensrecht – de boeken 3, 5 en 6 die het vermogensrecht wijzigen, treden immers eerst later in werking.

6. Alles bijeengenomen waren er voldoende redenen voor een geheel zelfstandig doordacht overgangsrecht voor Boek 8. Daartoe is op 30 augustus 1989 een wetsontwerp ingediend (Wetsontwerp 21265) dat in niet meer dan 11 artikelen (gevolgd door enige technisch-legislatieve bepalingen) vertelt – kort gezegd – of men na invoering van Boek 8 in een concreet geval het oude recht moet toepassen dan wel Boek 8. De Tweede Kamer heeft op 23 maart 1990 een positief gestemd Voorlopig Verslag uitgebracht, waarop de Regering d.d. 9 mei 1990 heeft geantwoord. Daarbij worden weliswaar enkele wijzigingen voorgesteld doch deze hebben slechts uiterst ondergeschikte betekenis. Enkele hoofdlijnen mogen hier volgen.
7. Hoofdgedachten zijn: onmiddellijke werking van de nieuwe wet en eerbiediging van verkregen rechten. Dit zijn de algemene beginselen die het gehele overgangsrecht (van het Nieuw B.W.) beheersen.
8. Het is echter al onmiddellijk ten aanzien van het eerste beginsel dat Boek 8 overgangsrechtelijk een eigen leven gaat leiden: overeenkomsten van vervoer en expeditie blijven beheerd door het oude recht (incl. rechten van derden zoals toetredende derden en cognossementhouders). Dit is "in overeenstemming met de traditie in het vervoersrecht". Ook als een dergelijke overeenkomst van lange duur is, geeft de praktijk "er de voorkeur aan, ook voor deze het oude recht te eerbiedigen, teneinde niet door ingrijpen in bedingen een bereikt evenwicht tussen partijen in gevaar te brengen". In samenhang hiermede wordt het overgangsrecht ten aanzien van de buitencontractuele aansprakelijkheid in geval van (samenloop) geregeld: deze moet worden beperkt tot de omvang der contractuele aansprakelijkheid die door het oude recht wordt genormeerd.
9. Ten aanzien van de rangorde van vorderingen is de traditie niet gevolgd. Tenzij het schip reeds verkocht is op het ogenblik van het in werking treden van Boek 8, wordt de rangorde bepaald door het nieuwe recht. Hier moest een knoop worden doorgehakt: Boek 8 wijkt in zijn regels nopens rangorde vrij sterk af van het Wetboek van Koop-

- handel. Het is echter onmogelijk binnen één rangregeling twee stellen rangorderegels tegelijk toe te passen, namelijk voor oude en voor nieuwe vorderingen. Men kan zich inderdaad voorstellen dat een wetgever hier oude (en nieuwe) vorderingen rangschikt binnen de nieuwe rangorde, en niet nieuwe (en oude) vorderingen binnen de oude rangorde.
10. Zoals voor de hand ligt blijven "oude" aanvaringen en reeds aangevangen hulpverleningen door het vroegere recht beheerst.
11. Voorzichtigheid past ten aanzien van lopende verjaringen en aangevangen vervaltermijnen. Wederom krachtens de traditie wordt hierbij het oude recht geëerbiedigd. Hier zitten echter wel enkele adders onder het gras, zonder dat men dit bij oppervlakkige lezing van het desbetreffende art. 8 gewaar wordt. In Boek 8 komen gevallen voor waarvoor het een korte termijn stelt terwijl daarvoor thans nog de termijn van dertig jaar geldt. Of ook ontmoet men situaties waarvoor in het huidige recht, door een andere juridische structuur, in het geheel geen termijn geldt, terwijl in Boek 8 wel een regeling-inclusie-termijn wordt gegeven (bijv. verkrijgende verjaring van roerende zaken). In dergelijke gevallen moet men blijkens de Memorie van Antwoord de artt. 72-73a van de Overgangswet Nieuw B.W. toepassen.
12. Art. 9 geeft regelingen waaruit blijkt wat men moet doen in procedures die op de datum van inwerkingtreding van Boek 8 ahangig zijn. Onderscheiden worden: procedures die in een zeer vórgedorderd stadium verkeren – daarbij behoeft men zich van de gehele invoering van Boek 8 niets aan te trekken – en andere situaties waarin men wél het overgangsrecht van Boek 8 moet raadplegen.
13. Met deze korte, en uiteraard onvolledige, aanduidingen moge te dezer plaatse worden volstaan. De "algemene" juristen – die van Boek 3, 5 en 6 – zullen wellicht ons clubje zeerechtjuristen gaan benijden als het om overgangsrecht gaat...

## Nieuwe Incoterms 1990

Bij internationale leveringen wordt vaak verwezen naar de door de Internationale Kamer van Koophandel (ICC) opgestelde Incoterms. In deze standaard leveringscondities zijn de rechten en verplichtingen van de afzender en de ontvanger duidelijk omschreven. Door de verwijzing naar een Incoterm is o.a. vastgelegd wie de kosten en het risico van de levering draagt. Ondanks het feit dat de inhoud van de Incoterms duidelijk is geformuleerd bestaan er in de praktijk helaas nog een aantal hardnekkige misverstanden over deze condities. Met name in het verladende en het vervoerende bedrijfsleven wordt er nogal eens ten onrechte vanuit gegaan dat de Incoterms vervoercondities zijn en in een vervoercontract opgenomen moeten worden. Een ander misverstand is dat de Incoterms iets bepalen over het moment van eigendomsoverdracht van de goederen. Omdat dit onderwerp in de diverse nationale wetgevingen verschillend is geregeld heeft de ICC er juist bewust van afgezien eigendoms-overgang in de Incoterms vast te leggen.

De eerste versie van de Incoterms dateert van 1936. Wijzigingen hebben plaats gevonden in 1953, 1967, 1976, 1980 en in 1990. Deze laatste versie is op 1 juli j.l. in werking getreden. Twee belangrijke ontwikkelingen hebben de ICC aanleiding gegeven de Incoterms van 1980 te wijzigen. In de eerste plaats wordt er in segmenten van het bedrijfsleven in toenemende mate langs elektronische weg gecommuniceerd. Vaak wordt dit aangeduid met de afkorting EDI (Electronic Data Interchange). De Incoterms '80 gaan er echter vanuit dat de uitwisseling van informatie en gegevens door middel van documenten plaatsvindt. Er wordt bijna geen rekening gehouden met communicatie door middel van EDI. Bij het omschrijven van de rechten en verplichtingen van partijen wordt er in de oude Incoterms vanuit gegaan dat papieren documenten (bijvoorbeeld douanedocumenten, vrachtbrieven, facturen etc.) overlegd moeten en kunnen worden. De nieuwe Incoterms van 1990 sluiten wel aan bij de EDI ontwikkelingen. EDI berichten worden in beginsel met documenten gelijk gesteld. De tweede reden voor wijziging is dat er zich in de afgelopen tien jaar een aantal belangrijke ontwikkelingen in verschillende transporttechnieken hebben voorgedaan. Hierbij valt o.a. te denken aan het roll on/roll of vervoer, het gecombineerd vervoer en de toenemende containerisatie. Met deze ontwikkelingen was onvoldoende re-

kening gehouden in de oude Incoterms.

De wijzigingen zijn zowel inhoudelijk als redactioneel. De terms "Free on Rail/Free on Truck" en "Free on Board Airport" zijn vervallen. De conditie "Free Carrier" is aangepast en kan nu voor alle transporttechnieken worden gebruikt. Toegevoegd is de conditie "Delivered Duty Unpaid".

Voorts hebben een aantal terms een andere afkorting, code gekregen. Bij de herziening is ook een geheel nieuwe indeling gemaakt. De terms zijn nu ondergebracht in vier categorieën. Ook de rechten en plichten zijn per conditie opnieuw gerubriceerd. Hiermee is de toegankelijkheid van de Incoterms aanzienlijk vergroot.

De nieuwe Incoterms zijn te verkrijgen bij de ICC-Nederland in Den Haag (tel. 070-3836646).

## Mededelingen

De Rijksuniversiteit te Leiden geeft een PAO-cursus betreffende Boek 8 NBW

5 November 1990:  
Algemeen overzicht en Algemene Bepalingen; voorts paardesprong en voorrechten.

Docent: Mr K.F. Haak.

19 November 1990:

Cognossementsvervoer.

Docent: Prof. Mr R.E. Japikse.

3 December 1990:

Wegvervoer.

Docent: Mr M.H. Claringbould.

17 December 1990:

Gecombineerd vervoer en Expeditie.

Docent: Mr F.A.W. Bannier.

Inlichtingen en opgaveformulieren:

Bureau Juridisch Post-Academisch

Onderwijs

Hugo de Grootstraat 32

2311 XX LEIDEN

Tel: 071-277871/277833

-----

De China Maritime Arbitration Commission heeft een gecompileerde selectie van arbitrale uitspraken over de jaren 1984-1988 gepubliceerd. Deze uitspraken strekken zich uit over een breed gebied van zeerechtelijke disputen, uitgegeven in zowel de chinese als de engelse taal en beschikbaar voor US\$.35,=, exclusief kosten. Bestelformulieren kunnen worden verkregen bij het Secretariaat.

-----

De jaarlijkse ledenvergadering zal op vrijdag 23 november 1990 des namiddags te 14.30 uur bij de Koninklijke Nederlandse Roei- en Zeilvereniging "De Maas" te Rotterdam plaatsvinden.

Buiten het gebruikelijke huishoudelijke gedeelte zal Mr. F. de Vries een voordracht betreffende "beperkingen van aansprakelijkheid" houden. Convocatie en agenda volgen.