



**WET van 5 december 2024,
houdende vaststelling van een nieuw
Burgerlijk Wetboek.
(Burgerlijk Wetboek)
(S.B. 2024 no. 164)**

BOEK 8

BOEK 8
BURGERLIJK WETBOEK VAN SURINAME

Boek 8

Verkeersmiddelen en vervoer

I

ALGEMENE BEPALINGEN

Titel 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

1. In dit wetboek worden onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.
2. Bij staatsbesluit kunnen zaken, die geen schepen zijn voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als schip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op zaken, die schepen zijn.
3. Voortbewegingswerktuigen en andere machinerieën worden bestanddeel van het schip op het ogenblik dat, na hun inbouw, hun bevestiging daaraan zodanig is als deze ook na voltooiing van het schip zal zijn.
4. Onder scheepstoebehoren worden verstaan de zaken, die, geen bestanddeel van het schip zijnde, bestemd zijn om het schip duurzaam te dienen en door hun vorm als zodanig zijn 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.
5. Behoudens afwijkende bedingen, wordt het scheepstoebehoren tot het schip gerekend. Een afwijkend beding kan worden ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3.
6. Voor de toepassing van de leden 3 tot en met 5 wordt onder schip mede verstaan een schip in aanbouw.

Artikel 2

1. In dit wetboek worden onder zeeschepen verstaan de schepen die als zeeschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.
2. Bij staatsbesluit kunnen schepen, die geen zeeschepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als zeeschip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op schepen, die zeeschepen zijn.

Artikel 3a

1. In dit wetboek worden onder luchtvaartuigen verstaan toestellen die in de dampkring kunnen worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent, met uitzondering van toestellen die blijkens hun constructie bestemd zijn zich te verplaatsen op een luchtkussen, dat wordt in stand gehouden tussen het toestel en het oppervlak der aarde.
2. Het casco, de motoren, de luchtschroeven, de radiotoestellen en alle andere voorwerpen bestemd voor gebruik in of aan het toestel, onverschillig of zij daarin of daaraan zijn aangebracht dan wel tijdelijk ervan zijn gescheiden, zijn bestanddeel van het luchtvaartuig.
3. Bij staatsbesluit kunnen zaken die geen luchtvaartuigen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als luchtvaartuig worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op zaken die luchtvaartuigen zijn.

Artikel 5

In dit wetboek worden onder opvarenden verstaan alle zich aan boord van een schip bevindende personen.

Artikel 6

In dit wetboek wordt de kapitein aangemerkt als lid van de bemanning.

Artikel 8

In dit wetboek worden onder bagage verstaan de zaken, die een vervoerder in verband met een door hem gesloten overeenkomst van personenvervoer op zich neemt te vervoeren met uitzondering van zaken, vervoerd onder een het vervoer van zaken betreffende overeenkomst.

Artikel 10

In dit wetboek wordt onder reder verstaan de eigenaar van een zeeschip.

Artikel 12

In dit boek leidt strijd met een dwingende wetsbepaling tot ambtshalve toe te passen nietigheid van de rechtshandeling.

Artikel 13

Dit boek laat onverlet enige in Suriname van kracht zijnde internationale overeenkomst of enige wet die de aansprakelijkheid voor kernschade regelt.

Titel 2

Algemene bepalingen betreffende vervoer

Afdeling 1

Overeenkomst van goederenvervoer

Artikel 20

De overeenkomst van goederenvervoer is de overeenkomst, waarbij de ene partij, de vervoerder, zich tegenover de andere partij, de afzender, verbindt zaken te vervoeren.

Artikel 21

De vervoerder is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat waarin hij hen heeft ontvangen.

Artikel 22

Onverminderd artikel 21 is de vervoerder verplicht ten vervoer ontvangen zaken zonder vertraging te vervoeren.

Artikel 23

De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade voor zover deze is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een vervoerder de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen.

Artikel 24

De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd te zijner beschikking zijn.

Artikel 25

1. Alvorens zaken ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, is de afzender bevoegd de overeenkomst op te zeggen. Hij is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze ten gevolge van de opzegging lijdt.
2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

Artikel 26

De afzender is verplicht de vervoerder omtrent de zaken, alsmede omtrent de behandeling daarvan, tijdig al die opgaven te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn, en waarvan hij weet of behoort te weten, dat zij voor de vervoerder van belang zijn, tenzij hij mag aannemen dat de vervoerder deze gegevens kent.

Artikel 27

De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de documenten, die van de zijde van de afzender voor het vervoer zijn vereist, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn.

Artikel 28

1. Wanneer vóór of bij de aanbieding van de zaken aan de vervoerder omstandigheden aan de zijde van een der partijen zich opdoen of naar voren komen, die haar wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.
3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

Artikel 29

De vracht is verschuldigd na aflevering van de zaken ter bestemming.

Artikel 30

1. De vervoerder is gerechtigd afgifte van zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, te weigeren aan ieder, die uit anderen hoofde dan de vervoerovereenkomst recht heeft op aflevering van die zaken, tenzij op de zaken beslag is gelegd en uit de vervolging van dit beslag een verplichting tot afgifte aan de beslaglegger voortvloeit.
2. De vervoerder kan het recht van retentie uitoefenen op zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, voor hetgeen hem door de ontvanger verschuldigd is of zal worden ter zake van het vervoer van die zaken. Hij kan dit recht tevens uitoefenen voor hetgeen bij wijze van rembours op die zaak drukt. Dit retentierecht vervalt zodra aan de vervoerder is betaald het bedrag waarover geen geschil bestaat en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen waaromtrent wel geschil bestaat of welker hoogte nog niet kan worden vastgesteld. De vervoerder behoeft echter geen zekerheid te aanvaarden voor hetgeen bij wijze van rembours op de zaak drukt.
3. De in dit artikel aan de vervoerder toegekende rechten komen hem niet toe jegens een derde, indien hij

op het tijdstip dat hij de zaak ten vervoer ontving, reden had te twijfelen aan de bevoegdheid van de afzender jegens die derde hem de zaak ten vervoer ter beschikking te stellen.

Artikel 31

Wordt de vervoerder dan wel de afzender of een ondergeschikte van een hunner buiten overeenkomst aangesproken, dan zijn de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 32

Deze afdeling geldt slechts ten aanzien van niet elders in dit boek geregelde overeenkomsten van goederenvervoer.

Afdeling 2

Overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer

Artikel 40

De overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder, gecombineerd vervoerder, zich bij een en dezelfde overeenkomst tegenover de afzender verbindt dat het vervoer deels over zee, over binnenwateren, over de weg, langs spoorstaven, door de lucht of door een pijpleiding dan wel door middel van enige andere vervoerstechniek zal geschieden.

Artikel 41

Bij een overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer gelden voor ieder deel van het vervoer de op dat deel toepasselijke rechtsregelen.

Artikel 42

1. Indien de gecombineerd vervoerder de zaken niet zonder vertraging ter bestemming aflevert in de staat waarin hij hen heeft ontvangen en niet is komen vast te staan, waar de omstandigheid, die het verlies, de beschadiging of de vertraging veroorzaakte, is opgekomen, is hij voor de daardoor ontstane schade aansprakelijk, tenzij hij bewijst, dat hij op geen der delen van het vervoer, waar het verlies, de beschadiging of de vertraging kan zijn opgetreden, daarvoor aansprakelijk is.
2. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

Artikel 43

1. Indien de gecombineerd vervoerder aansprakelijk is voor schade ontstaan door beschadiging, geheel of gedeeltelijk verlies, vertraging of enig ander schadeveroorzakend feit en niet is komen vast te staan waar de omstandigheid die hiertoe leidde, is opgekomen, wordt zijn aansprakelijkheid bepaald volgens de rechtsregelen die toepasselijk zijn op dat deel of die delen van het vervoer, waarop deze omstandigheid kan zijn opgekomen en waaruit het hoogste bedrag aan schadevergoeding voortvloeit.
2. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

Artikel 44

1. De gecombineerd vervoerder kan op verlangen van de afzender, geuit alvorens zaken te zijner beschikking worden gesteld, ter zake van het vervoer een document, CT-document, opmaken, dat door hem wordt gedateerd en ondertekend en aan de afzender wordt afgegeven. De ondertekening kan worden gedrukt of door een stempel dan wel enig ander kenmerk van oorsprong worden vervangen.
2. Op het CT-document worden vermeld:
 - a. de afzender,

- b. de ten vervoer ontvangen zaken met omschrijving van de algemene aard daarvan, zoals deze omschrijving gebruikelijk is,
 - c. een of meer der volgende gegevens met betrekking tot de in onderdeel b bedoelde zaken:
 - 1° aantal,
 - 2° gewicht,
 - 3° volume,
 - 4° merken,
 - d. de plaats waar de gecombineerd vervoerder de zaken ten vervoer heeft ontvangen,
 - e. de plaats waarheen de gecombineerd vervoerder op zich neemt de zaken te vervoeren,
 - f. de geadresseerde die, ter keuze van de afzender, wordt aangegeven hetzij bij name of andere aanduiding, hetzij als order van de afzender of van een ander, hetzij als toonder; de enkele woorden 'aan order' worden geacht de order van de afzender aan te geven,
 - g. de gecombineerd vervoerder,
 - h. het aantal exemplaren van het document indien dit in meer dan één exemplaar is uitgegeven,
 - i. al hetgeen overigens afzender en gecombineerd vervoerder gezamenlijk goeddunkt.
3. De aanduidingen, vermeld in lid 2 onder a tot en met c, worden in het CT-document opgenomen aan de hand van door de afzender te verstrekken gegevens, met dien verstande dat de gecombineerd vervoerder niet verplicht is in het CT-document enig gegeven met betrekking tot de zaken op te geven of te noemen waarvan hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat het niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen zaken weergeeft of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad. De gecombineerd vervoerder wordt vermoed geen redelijke gelegenheid te hebben gehad de hoeveelheid en het gewicht van gestorte of gepompte zaken te toetsen. De afzender staat in voor de juistheid, op het ogenblik van de inontvangstneming van de zaken, van de door hem verstrekte gegevens.
4. Partijen zijn verplicht elkaar de schade te vergoeden die zij lijden door het ontbreken van in lid 2 bedoelde gegevens.

Artikel 45

De verhandelbare exemplaren van het CT-document, waarin is vermeld hoeveel van deze exemplaren in het geheel zijn afgegeven, gelden alle voor één en één voor alle. Niet verhandelbare exemplaren moeten als zodanig worden aangeduid.

Artikel 46

1. Voor het deel van het vervoer, dat overeenkomstig de tussen partijen gesloten overeenkomst zal plaatsvinden als vervoer over zee of binnenwateren, wordt het CT-document als cognossement aangemerkt.
2. Voor het deel van het vervoer, dat overeenkomstig de tussen partijen gesloten overeenkomst over de weg zal plaatsvinden, wordt het CT-document als vrachtbrief aangemerkt.
3. Voor het deel van het vervoer, dat overeenkomstig de tussen partijen gesloten overeenkomst langs spoorstaven of door de lucht zal plaatsvinden, wordt het CT-document, mits het mede aan de daarvoor gestelde vereisten voldoet, als voor dergelijk vervoer bestemd document aangemerkt.

Artikel 47

Indien een overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer is gesloten en bovendien een CT-document is afgegeven, wordt, behoudens artikel 51 lid 2, tweede volzin, de rechtsverhouding tussen de gecombineerd vervoerder en de afzender door de bedingen van de overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer en niet door die van dit CT-document beheerst. Behoudens het in artikel 51 lid 1 gestelde vereiste van houderschap van het CT-document, strekt dit aan hen dan slechts tot bewijs van de ontvangst der zaken door de gecombineerd vervoerder.

Artikel 48

1. Het CT-document bewijst, behoudens tegenbewijs, dat de gecombineerd vervoerder de zaken heeft ontvangen en wel zoals deze daarin zijn omschreven. Tegenbewijs tegen het CT-document wordt niet toegelaten, wanneer het is overgedragen aan een derde te goeder trouw.
2. Indien in het CT-document de clausule: 'aard, gewicht, aantal, volume of merken onbekend' of enige andere clausule van dergelijke strekking is opgenomen, binden zodanige in het CT-document voorkomende vermeldingen omtrent de zaken de gecombineerd vervoerder niet, tenzij bewezen wordt dat hij de aard, het gewicht, het aantal, het volume of de merken der zaken heeft gekend of had behoren te kennen.
3. Een CT-document, dat de uiterlijk zichtbare staat of gesteldheid van de zaak niet vermeldt, levert, behoudens tegenbewijs dat ook jegens een derde mogelijk is, een vermoeden op dat de gecombineerd vervoerder die zaak voor zover uiterlijk zichtbaar in goede staat of gesteldheid heeft ontvangen.
4. Een in het CT-document opgenomen waarde-opgave schept, behoudens tegenbewijs, een vermoeden, doch bindt niet de gecombineerd vervoerder die haar kan betwisten.
5. Verwijzingen in het CT-document worden geacht slechts die bedingen daarin te voegen die voor degene jegens wie daarop een beroep wordt gedaan, duidelijk kenbaar zijn. Een dergelijk beroep is slechts mogelijk voor hem, die op schriftelijk verlangen van degene jegens wie dit beroep kan worden gedaan of wordt gedaan, aan deze onverwijld die bedingen heeft doen toekomen.
6. Dit artikel laat onverlet de bepalingen die aan cognossement of vrachtbrief een grotere bewijskracht toekennen.
7. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 5 wordt afgeweken.

Artikel 49

Een CT-document aan order wordt geleverd op de wijze als aangegeven in titel 4, afdeling 2, van Boek 3.

Artikel 50

Levering van het CT-document vóór de aflevering van de daarin vermelde zaken door de vervoerder geldt als levering van die zaken.

Artikel 51

1. Indien een CT-document is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden, jegens de gecombineerd vervoerder het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op deze rustende verplichtingen te vorderen. Onverminderd dit recht op aflevering heeft hij, en hij alleen, voor zover de gecombineerd vervoerder aansprakelijk is wegens het niet nakomen van de op hem rustende verplichting zaken zonder vertraging ter bestemming af te leveren in de staat waarin hij hen heeft ontvangen, uitsluitend het recht te dier zake schadevergoeding te vorderen.
2. Jegens de houder van het CT-document, die niet de afzender was, is de gecombineerd vervoerder gehouden aan en kan hij een beroep doen op de bedingen van het CT-document. Jegens iedere houder van het CT-document kan hij de daaruit duidelijk kenbare rechten tot betaling geldend maken. Jegens de houder van het CT-document, die ook de afzender was, kan de gecombineerd vervoerder zich bovendien op de bedingen van de overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer en op zijn persoonlijke verhouding tot de afzender beroepen.

Artikel 52

Van de houders van verschillende exemplaren van hetzelfde CT-document heeft hij het beste recht, die houder is van het exemplaar waarvan, ná de gemeenschappelijke voorman die houder was van al die exemplaren, het eerst een ander houder is geworden te goeder trouw en onder bezwarende titel.

Afdeling 3

Overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen

Artikel 60

De overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen is de overeenkomst, waarbij de ene partij, de expediteur, zich jegens zijn wederpartij, de opdrachtgever, verbindt tot het te haren behoefte met een vervoerder sluiten van een of meer overeenkomsten van vervoer van door deze wederpartij ter beschikking te stellen zaken, dan wel tot het te haren behoefte maken van een beding in een of meer zodanige vervoerovereenkomsten.

Artikel 61

1. Voor zover de expediteur de overeenkomst tot het sluiten waarvan hij zich verbond, zelf uitvoert, wordt hij zelf aangemerkt als de vervoerder uit die overeenkomst.
2. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

Artikel 62

1. Indien de zaken niet zonder vertraging ter bestemming worden afgeleverd in de staat, waarin zij ter beschikking zijn gesteld, is de expediteur voor zover hij een vervoerovereenkomst die hij met een ander zou sluiten, zelf uitvoerde, verplicht zulks onverwijld aan de opdrachtgever die hem kennis gaf van de schade mee te delen.
2. Doet de expediteur de mededeling niet, dan is hij, wanneer hij daardoor niet tijdig als vervoerder is aangesproken, naast vergoeding van de schade die de opdrachtgever overigens dientengevolge leed, een schadeloosstelling verschuldigd gelijk aan de schadevergoeding, die hij zou hebben moeten voldoen, wanneer hij wel tijdig als vervoerder zou zijn aangesproken.
3. Nietig is ieder beding, waarbij van de leden 1 en 2 wordt afgeweken.

Artikel 63

1. Indien de zaken niet zonder vertraging ter bestemming worden afgeleverd in de staat, waarin zij ter beschikking zijn gesteld, is de expediteur voor zover hij de vervoerovereenkomst, die hij met een ander zou sluiten, niet zelf uitvoerde, verplicht de opdrachtgever onverwijld te doen weten welke vervoerovereenkomsten hij ter uitvoering van zijn verbintenis aanging. Hij is tevens verplicht de opdrachtgever alle documenten en gegevens ter beschikking te stellen, waarover hij beschikt of die hij redelijkerwijs kan verschaffen, voor zover deze althans kunnen dienen tot verhaal van opgekomen schade.
2. De opdrachtgever verkrijgt jegens degene met wie de expediteur heeft gehandeld, van het ogenblik af, waarop hij de expediteur duidelijk kenbaar maakt dat hij hen wil uitoefenen, de rechten en bevoegdheden, die hem zouden zijn toegekomen, wanneer hijzelf als afzender de overeenkomst zou hebben gesloten. Hij kan ter zake in rechte optreden, wanneer hij overlegt een door de expediteur of, in geval van diens faillissement, door diens curator af te geven verklaring, dat tussen hem en de expediteur ten aanzien van de zaken een overeenkomst tot het doen vervoeren daarvan werd gesloten.
3. Komt de expediteur een verplichting als bedoeld in lid 1, niet na, dan is hij, naast vergoeding van de schade die de opdrachtgever overigens dientengevolge leed, een schadeloosstelling verschuldigd gelijk aan de schadevergoeding die de opdrachtgever van hem had kunnen verkrijgen, wanneer hij de overeenkomst die hij sloot, zelf had uitgevoerd, verminderd met de schadevergoeding die de opdrachtgever mogelijkwijs van de vervoerder verkreeg.
4. Nietig is ieder beding, waarbij van de leden 1 tot en met 3 wordt afgeweken.

Artikel 64

De opdrachtgever is verplicht de expediteur de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd ter beschikking zijn.

Artikel 65

1. Alvorens zaken ter beschikking zijn gesteld, is de opdrachtgever bevoegd de overeenkomst op te zeggen. Hij is verplicht de expediteur de schade te vergoeden die deze ten gevolge van de opzegging lijdt.
2. De opzegging geschiedt door schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

Artikel 66

1. De opdrachtgever is verplicht de expediteur omtrent de zaken alsmede omtrent de behandeling daarvan tijdig al die opgaven te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn, en waarvan hij weet of behoort te weten, dat zij voor de expediteur van belang zijn, tenzij hij mag aannemen, dat de expediteur deze gegevens kent.
2. De expediteur is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.

Artikel 67

De opdrachtgever is verplicht de expediteur de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de documenten, die van de zijde van de opdrachtgever voor het uitvoeren van de opdracht zijn vereist, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn.

Artikel 68

1. Wanneer voor of bij de terbeschikkingstelling van de zaken omstandigheden aan de zijde van een der partijen zich opdoen of naar voren komen, die haar wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de overeenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
2. De opzegging geschiedt door schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.
3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

Artikel 69

1. De expediteur is gerechtigd afgifte van zaken of documenten, die hij in verband met de overeenkomst onder zich heeft, te weigeren aan ieder, die uit anderen hoofde dan de overeenkomst tot doen vervoeren recht heeft op aflevering daarvan, tenzij daarop beslag is gelegd en uit de vervolging van dit beslag een verplichting tot afgifte aan de beslaglegger voortvloeit.
2. De expediteur kan het recht van retentie uitoefenen op zaken of documenten, die hij in verband met de overeenkomst onder zich heeft, voor hetgeen hem ter zake van de overeenkomst door zijn opdrachtgever verschuldigd is of zal worden. Hij kan dit recht tevens uitoefenen voor hetgeen bij wijze van rembours op de zaak drukt. Dit retentierecht vervalt zodra aan de expediteur is betaald het bedrag waarover geen geschil bestaat en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen waaromtrent wel geschil bestaat of welke hoogte nog niet kan worden vastgesteld. De expediteur behoeft echter geen zekerheid te aanvaarden voor hetgeen bij wijze van rembours op de zaak drukt.
3. De in dit artikel aan de expediteur toegekende rechten komen hem niet toe jegens een derde, indien hij

op het tijdstip dat hij de zaak of het document onder zich kreeg, reden had te twijfelen aan de bevoegdheid van de opdrachtgever jegens die derde hem die zaak of dat document ter beschikking te stellen.

Artikel 70

Indien een overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen niet naar behoren wordt uitgevoerd, dan wel een zaak niet zonder vertraging ter bestemming wordt afgeleverd in de staat, waarin zij ter beschikking is gesteld, is de expediteur, die te dier zake door zijn wederpartij buiten overeenkomst wordt aangesproken, jegens deze niet verder aansprakelijk dan hij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst tot het doen vervoeren van die zaak.

Artikel 71

Indien een overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen niet naar behoren wordt uitgevoerd, dan wel een zaak niet zonder vertraging ter bestemming wordt afgeleverd in de staat, waarin zij ter beschikking is gesteld, is de expediteur, die te dier zake buiten overeenkomst wordt aangesproken, behoudens de artikelen 361 tot en met 366, niet verder aansprakelijk dan hij dit zou zijn tegenover zijn opdrachtgever.

Artikel 72

Indien een vordering als bedoeld in artikel 71 buiten overeenkomst wordt ingesteld tegen een ondergeschikte van de expediteur, dan is deze ondergeschikte, mits hij de schade veroorzaakte in de werkzaamheden, waartoe hij werd gebruikt, niet verder aansprakelijk dan een dergelijke expediteur, die hem tot deze werkzaamheden gebruikte, dit op grond van artikel 71 zou zijn.

Artikel 73

Het totaal van de bedragen, verhaalbaar op de expediteur, al dan niet gezamenlijk met het bedrag, verhaalbaar op de wederpartij van degene die de vordering instelt, en hun ondergeschikten mag, behoudens in geval van schade ontstaan uit eigen handeling of nalaten van de aangesprokene, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, niet overtreffen het totaal, dat op grond van de door hen ingeroepen overeenkomst is verschuldigd.

II. ZEERECHT

Titel 3

Het zeeschip en de zaken aan boord daarvan

Afdeling 1

Rederij van het zeeschip

Artikel 160

1. Indien een zeeschip blijkens de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3, aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort, bestaat tussen hen een rederij. Wanneer de eigenaren van het schip onder een gemeenschappelijke naam optreden bestaat slechts een rederij, indien zulks uitdrukkelijk bij akte is overeengekomen en deze akte in die registers is ingeschreven.
2. De rederij is geen rechtspersoon.

Artikel 161

Iedere mede-eigenaar is van rechtswege lid der rederij. Wanneer een lid ophoudt eigenaar te zijn, eindigt zijn lidmaatschap van rechtswege.

Artikel 162

De leden der rederij moeten zich jegens elkaar gedragen naar hetgeen door de redelijkheid en de billijkheid wordt gevorderd.

Artikel 163

In iedere rederij kan een boekhouder worden aangesteld. Een vennootschap is tot boekhouder benoembaar.

Artikel 164

De boekhouder kan slechts met toestemming van de leden der rederij overgaan tot enige buitengewone herstelling van het schip of tot benoeming of ontslag van een kapitein.

Artikel 165

De boekhouder geeft aan ieder lid der rederij op diens verlangen kennis en opening van alle aangelegenheden de rederij betreffende en inzage van alle boeken, brieven en documenten, op zijn beheer betrekking hebbende.

Artikel 166

De boekhouder is verplicht, zo dikwijls een ter zake mogelijk bestaand gebruik dit meebrengt, doch in ieder geval telkens na verloop van een jaar en bij het einde van zijn beheer, binnen zes maanden aan de leden der rederij rekening en verantwoording te doen van zijn beheer met overlegging van alle bewijsstukken daarop betrekking hebbende. Hij is verplicht aan ieder van hen uit te keren wat hem toekomt.

Artikel 167

Ieder lid der rederij is verplicht de rekening en verantwoording van de boekhouder binnen drie maanden op te nemen en te sluiten.

Artikel 168

De goedkeuring der rekening en verantwoording door de meerderheid van de leden der rederij bindt slechts hen, die daartoe hebben meegewerkt, behoudens dat zij ook een lid dat aan de rekening en verantwoording niet heeft meegewerkt, bindt, wanneer dit lid nalaat de rekening en verantwoording in rechte te betwisten binnen één jaar, nadat hij daarvan heeft kunnen kennisnemen en nadat de goedkeuring door de meerderheid hem schriftelijk is meegedeeld.

Artikel 169

De betrekking van de boekhouder eindigt, indien over hem een provisionele bewindvoerder is benoemd, hij onder curatele is gesteld, ter zake van krankzinnigheid in een gesticht is geplaatst of in staat van faillissement is verklaard.

Artikel 170

1. Is de boekhouder lid der rederij, dan heeft hij, indien de leden zijn betrekking doen eindigen of hem een dringende reden hebben gegeven op grond waarvan hij zijnerzijds de betrekking doet eindigen, het recht te verlangen, dat zijn aandeel door de overige leden wordt overgenomen tegen zodanige prijs als deskundigen het op het tijdstip, waarop hij de overneming verlangt, waard zullen achten. Hij heeft dit recht niet, indien hij aan de leden der rederij een dringende reden heeft gegeven op grond waarvan zij de betrekking doen eindigen.
2. Hij moet van zijn verlangen tot overneming kennisgeven aan de leden der rederij binnen een maand, nadat zijn betrekking is geëindigd. Wanneer aan zijn verlangen niet binnen een maand is voldaan of wanneer niet binnen twee weken na het overnemen van zijn aandeel de daarvoor bepaalde prijs aan hem is voldaan, kan de rechter op een binnen twee maanden door de boekhouder gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.
3. Door ieder van hen die tot de overneming verplicht zijn, wordt van het overgenomen aandeel een gedeelte verkregen, evenredig aan zijn aandeel in het schip.

Artikel 171

1. Alle besluiten, de aangelegenheden der rederij betreffende, worden genomen bij meerderheid van stemmen van de leden der rederij.
2. Het kleinste aandeel geeft één stem; ieder groter aandeel zoveel stemmen als het aantal malen, dat in dit aandeel het kleinste begrepen is.
3. Eenstemmigheid is vereist voor besluiten tot:
 - a. aanstelling van een boekhouder die geen lid is van de rederij,
 - b. uitbreiding van de bevoegdheid van de boekhouder buiten de grenzen getrokken door artikel 178 lid 1,
 - c. het sluiten, voor meer dan zes maanden, van een rompbevrachting, een tijdbevrachting of een overeenkomst, bedoeld in artikel 531,
 - d. ontbinding der rederij tijdens de loop van een overeenkomst tot vervoer, van een overeenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander is gesteld, of van een ter visvangst ondernomen reis.

Artikel 173

Indien ten gevolge van staking der stemmen de exploitatie van het schip wordt belet, kan de rechter op een binnen twee maanden door een lid der rederij gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.

Artikel 174

1. Indien is besloten omtrent enige buitengewone herstelling van het schip, omtrent benoeming of ontslag van de kapitein, dan wel omtrent het aangaan van een vervoerovereenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander wordt gesteld, kan ieder lid der rederij, dat tot het besluit niet heeft meegewerkt of daartegen heeft gestemd, verlangen dat zij die vóór het besluit hebben gestemd, zijn aandeel overnemen tegen zodanige prijs, als deskundigen het op het tijdstip, waarop hij de overneming verlangt, waard zullen achten. Hij moet van zijn verlangen tot overneming kennisgeven aan de boekhouder of, indien er geen boekhouder is, aan hen, die voorstemden, binnen een maand nadat het besluit te zijner kennis is gebracht. Wanneer aan zijn verlangen niet binnen een maand is voldaan of wanneer niet binnen twee weken na het overnemen van zijn aandeel de daarvoor bepaalde prijs aan hem is voldaan, kan de rechter op een binnen twee maanden door het lid der rederij gedaan verzoek bevelen dat het schip wordt verkocht. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald.
2. Door ieder van hen die tot de overneming verplicht zijn, wordt van het overgenomen aandeel een gedeelte verkregen, evenredig aan zijn aandeel in het schip.

Artikel 176

De leden der rederij moeten naar evenredigheid van hun aandeel bijdragen tot de uitgaven der rederij, waartoe bevoegdelyk is besloten.

Artikel 177

De leden der rederij delen in de winst en het verlies naar evenredigheid van hun aandeel in het schip.

Artikel 178

1. Is een boekhouder aangesteld, dan is hij, onverminderd artikel 360 lid 1, en met uitsluiting van ieder lid der rederij, in alles wat de normale exploitatie van het schip meebrengt, bevoegd voor de rederij met derden te handelen en de rederij te vertegenwoordigen.
2. Indien de rederij in het handelsregister is ingeschreven kunnen beperkingen van de bevoegdheid van de boekhouder aan derden die daarvan onkundig waren, niet worden tegengeworpen, tenzij deze beperkingen uit dat register blijken. Is de rederij niet in het handelsregister ingeschreven, dan kunnen beperkingen van de bevoegdheid van de boekhouder aan derden slechts worden tegengeworpen, wanneer hun die bekend waren.
3. De boekhouder heeft alle verplichtingen na te komen, die de wet de reder oplegt.

Artikel 179

Indien de rederij in het handelsregister is ingeschreven, kunnen de aanstelling van een boekhouder of het eindigen van diens betrekking aan derden, die daarvan onkundig waren, niet worden tegengeworpen zolang niet inschrijving daarvan in het handelsregister heeft plaats gehad. Is de rederij niet in het handelsregister ingeschreven dan kunnen de aanstelling van een boekhouder of het eindigen van diens betrekking aan derden slechts worden tegengeworpen wanneer dit hun bekend was.

Artikel 180

1. Indien er geen boekhouder is, alsmede in geval van ontstentenis of belet van de boekhouder, wordt de rederij vertegenwoordigd en kan voor haar worden gehandeld door een of meer van haar leden, mits alleen of tezamen eigenaars zijnde van meer dan de helft van het schip.
2. In de gevallen, genoemd in lid 1, kunnen handelingen, die geen uitstel kunnen lijden, zo nodig door ieder lid zelfstandig worden verricht en is ieder lid bevoegd ten behoeve van de rederij verjaring te stuiten.

Artikel 181

Voor de verbintenissen van de rederij zijn haar leden aansprakelyk, ieder naar evenredigheid van zijn aandeel in het schip.

Artikel 182

De rederij wordt niet ontbonden door de dood van een van haar leden noch door diens faillissement of plaatsing onder curatele.

Artikel 183

Het lidmaatschap der rederij kan niet worden opgezegd; evenmin kan een lid van het lidmaatschap der rederij worden vervallen verklaard.

Artikel 184

Indien tot ontbinding der rederij is besloten, moet het schip worden verkocht. Indien binnen twee maanden na het besluit het schip nog niet is verkocht, kan de rechter op een binnen twee maanden door een lid der rederij gedaan verzoek, bevelen tot deze verkoop over te gaan. De wijze van verkoop wordt door de rechter bepaald. Een besluit tot verkoop of een ingevolge artikel 170, artikel 173 of artikel 174 gegeven bevel tot verkoop van het schip staat gelijk met een besluit tot ontbinding der rederij.

Artikel 185

1. Na ontbinding blijft de rederij bestaan voor zover dit tot haar vereffening nodig is.
2. De boekhouder, zo die er is, is met de vereffening belast.

Artikel 186

Nietig is ieder beding, waarbij wordt afgeweken van de artikelen 161 tot en met 163, artikel 169, artikel 170 leden 1 en 2, artikel 178 lid 3 en de artikelen 180, 182 en 183.

Afdeling 2
Rechten op zeeschepen

Artikel 190

1. In de afdelingen 2 tot en met 5 wordt onder schepen mede verstaan schepen in aanbouw. Onder reder wordt mede verstaan de eigenaar van een zeeschip in aanbouw.
2. Indien een schip in aanbouw een schip in de zin van artikel 1 is geworden, ontstaat daardoor niet een nieuw schip.

Artikel 191

In deze afdeling wordt onder openbare registers verstaan de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3.

Artikel 192

De in deze afdeling aan de reder opgelegde verplichtingen rusten, indien het schip toebehoort aan meer personen, aan een openbare vennootschap dan wel aan een rechtspersoon, mede op iedere mede-eigenaar, besturende vennoot of bestuurder.

Artikel 194

1. Teboekstelling is slechts mogelijk:
 - a. van een in aanbouw zijnd zeeschip: indien het in Suriname in aanbouw is;
 - b. van een afgebouwd zeeschip: indien het een Surinaams schip is in de zin van artikel 3 van het Surinaams Zeebrieven Besluit 1933.
2. Teboekstelling is niet mogelijk van een zeeschip dat reeds teboekstaat in de openbare registers of in enig soortgelijk buitenlands register.
3. In afwijking van lid 2 is teboekstelling van een zeeschip dat in een buitenlands register teboekstaat mogelijk, wanneer dit schip, nadat de teboekstelling ervan in dat register is doorgehaald, een Surinaams schip zal zijn. Deze teboekstelling heeft evenwel slechts rechtsgevolg, wanneer zij binnen dertig dagen is gevolgd door aantekening in de openbare registers, dat de teboekstelling in het buitenlandse register is doorgehaald, of wanneer, in geval de bewaarder van een buitenlands register ondanks daartoe

schriftelijk tot hem gericht verzoek doorhaling weigert, van dit verzoek en van het feit dat er geen gevolg aan is gegeven, aantekening in de openbare registers is geschied.

4. De teboekstelling wordt verzocht door de reder van het zeeschip. Hij moet daarbij overleggen een door hem ondertekende verklaring, dat naar zijn beste weten het schip voor teboekstelling als zeeschip vatbaar is. Indien het een verzoek tot teboekstelling als zeeschip in aanbouw betreft, gaat deze verklaring vergezeld van een bewijs dat het schip in Suriname in aanbouw is. Indien het een verzoek tot teboekstelling als zeeschip, niet zijnde een zeeschip in aanbouw, betreft, behoeft deze verklaring de goedkeuring van de kantonrechter.
5. De teboekstelling in de openbare registers heeft geen rechtsgevolg, wanneer aan de vereisten van de leden 1 tot en met 4 niet is voldaan.
6. Bij het verzoek tot teboekstelling wordt woonplaats gekozen in Suriname. Deze woonplaats wordt in het verzoek tot teboekstelling vermeld en kan door een andere in Suriname gelegen woonplaats worden vervangen.

Artikel 195

1. De teboekstelling wordt slechts doorgehaald:
 - a. op verzoek van degene die in de openbare registers als reder staat vermeld;
 - b. op aangifte van de reder of ambtshalve:
 - 1° als het schip is vergaan, is gesloopt, of blijvend ongeschikt voor drijven is geworden;
 - 2° als van het schip gedurende zes maanden na het laatste uitvaren of de dag, waartoe zich de laatst ontvangen berichten uitstrekken, in het geheel geen tijding is aangekomen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;
 - 3° als het schip door rovers of vijanden is genomen;
 - 4° als het schip niet of niet meer de hoedanigheid van een Surinaams schip heeft; wanneer het schip de hoedanigheid van een Surinaams schip heeft verloren door toewijzing na een executie in het buitenland, vindt doorhaling slechts plaats, wanneer hetzij de reder, degenen van wier recht uit een inschrijving blijkt en de beslagleggers gelegenheid hebben gehad hun rechten op de opbrengst geldend te maken en hun daartoe ook feitelijk de gelegenheid is gegeven hetzij deze personen hun toestemming tot de doorhaling verlenen of hun vorderingen zijn voldaan.
2. In de in lid 1 onder b bedoelde gevallen is de reder tot het doen van aangifte verplicht binnen drie maanden nadat de reden tot doorhaling zich heeft voorgedaan.
3. Wanneer ten aanzien van het schip inschrijvingen of voorlopige aantekeningen ten gunste van derden bestaan, geschiedt doorhaling slechts, wanneer geen van deze derden zich daartegen verzet.
4. Doorhaling geschiedt slechts na, op verzoek van de meest gereede partij verleende, machtiging van de rechter.

Artikel 196

1. Zolang de teboekstelling in de openbare registers niet is doorgehaald heeft teboekstelling van een zeeschip in een buitenlands register of vestiging in het buitenland van rechten daarop, voor vestiging waarvan in Suriname inschrijving in de openbare registers vereist zou zijn geweest, geen rechtsgevolg.
2. In afwijking van lid 1 wordt een teboekstelling of vestiging van rechten als daar bedoeld erkend, wanneer deze geschiedde onder voorwaarde van doorhaling van de teboekstelling in de openbare registers binnen dertig dagen na de teboekstelling van het schip in het buitenlandse register.

Artikel 197

De enige zakelijke rechten, waarvan een in de openbare registers teboekstaand zeeschip het voorwerp kan zijn, zijn de eigendom, de hypotheek, het vruchtgebruik en de in artikel 211 en artikel 217 lid 1 onder b bedoelde voorrechten.

Artikel 199

1. Een in de openbare registers teboekstaand zeeschip is een registergoed.
2. Bij toepassing van artikel 301 van Boek 3 ter zake van akten die op de voet van artikel 89 leden 1 en 4 van Boek 3 zijn bestemd voor de levering van zodanig zeeschip, kan de in het eerstgenoemd artikel bedoelde uitspraak van de Surinaamse rechter niet worden ingeschreven, zolang zij niet in kracht van gewijsde is gegaan.

Artikel 201

Eigendom, hypotheek en vruchtgebruik op een teboekstaand zeeschip worden door een bezitter te goeder trouw verkregen door een onafgebroken bezit van vijf jaar.

Artikel 202

Onverminderd artikel 260 lid 1 van Boek 3, wordt in de notariële akte waarbij hypotheek wordt verleend op een teboekstaand zeeschip of op een recht waaraan een zodanig schip is onderworpen, duidelijk het aan de hypotheek onderworpen schip vermeld.

Artikel 203

Behoudens afwijkende, uit de openbare registers blijkende, bedingen, omvat de hypotheek de zaken die uit hoofde van hun bestemming blijvend met het schip zijn verbonden en die toebehoren aan de reder van het schip. Artikel 266 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 204

De door hypotheek gedekte vordering neemt rang na de vorderingen, bedoeld in de artikelen 210, 211, 221 en artikel 222 lid 1, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

Artikel 205

Indien de vordering rente draagt, strekt de hypotheek mede tot zekerheid voor de renten der hoofdsom, vervallen gedurende de laatste drie jaar voorafgaand aan het begin van de uitwinning en gedurende de loop hiervan. Artikel 263 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 206

Op hypotheek op een aandeel in een teboekstaand zeeschip is artikel 177 van Boek 3 niet van toepassing; de hypotheek blijft na vervreemding of toedeling van het schip in stand.

Artikel 207

1. Artikel 264 leden 1 en 2 van Boek 3 is in geval van een hypotheek waaraan een teboekstaand zeeschip is onderworpen, mede van toepassing op bevrachtingen.
2. De artikelen 234 en 261 van Boek 3 zijn op een zodanige hypotheek niet van toepassing.

Artikel 208

In geval van vruchtgebruik op een teboekstaand zeeschip zijn de bepalingen van artikel 217 van Boek 3 mede van toepassing op bevrachting voor zover die bepalingen niet naar hun aard uitsluitend op huur van bedrijfsruimte of huur van woonruimte van toepassing zijn.

Afdeling 3

Voorrechten op zeeschepen

Artikel 210

1. In geval van uitwinning van een zeeschip worden de kosten van uitwinning of verkoop, alsmede de kosten van gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst onder de schuldeisers uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
2. In geval van verkoop van een gestrand, onttakeld of gezonken zeeschip, dat de overheid in het openbaar belang heeft doen opruimen, worden de kosten der wrakopruijing uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
3. De in de leden 1 en 2 bedoelde vorderingen staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.

Artikel 210a

Artikel 292 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 56 lid 2, eerste volzin, en de leden 3 en 4 van de Faillissementswet, zijn op zeeschepen niet van toepassing.

Artikel 211

Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, zijn, behoudens artikel 210, op een zeeschip bevoorrecht:

- a. in geval van beslag: de vorderingen ter zake van kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip;
- b. de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de kapitein of de andere leden der bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van twaalf maanden verschuldigd;
- c. de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in averij-grosse;
- d. de vorderingen ter zake van havengelden en maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden, met dien verstande dat dit voorrecht vervalt doordat het schip een nieuwe reis aanvangt.

Artikel 212

Wanneer een vordering uit hoofde van artikel 211 bevoorrecht is, zijn de renten hierop en de kosten teneinde een voor tenuitvoerlegging vatbare titel te verkrijgen gelijkelijk bevoorrecht.

Artikel 213

1. De bevoorrechte vorderingen, bedoeld in artikel 211, nemen rang in de volgorde, waarin zij daar zijn gerangschikt.
2. Bevoorrechte vorderingen onder dezelfde letter vermeld, staan in rang gelijk doch de vorderingen, bedoeld in artikel 211 onder c, nemen onderling rang naar de omgekeerde volgorde van de tijdstippen, waarop zij ontstonden.
3. In rang gelijkstaande vorderingen worden pondspondsgewijs betaald.

Artikel 214

De voorrechten, bedoeld in artikel 211, strekken zich uit tot:

- a. alle zaken die uit hoofde van hun bestemming blijvend met het schip zijn verbonden en die toebehoren aan de reder van het schip;
- b. de schadevergoedingen, verschuldigd voor het verlies van het schip of voor niet herstelde beschadiging daarvan, daarbij inbegrepen dat deel van een beloning voor hulpverlening, van een beloning voor vlotbrengen of van een vergoeding in averij-grosse, dat tegenover een zodanig verlies of beschadiging

staat; dit geldt eveneens wanneer deze schadevergoedingen of vorderingen tot beloning zijn overgedragen of met pandrecht zijn bezwaard; deze schadevergoedingen omvatten echter niet vergoedingen die zijn verschuldigd krachtens een overeenkomst van verzekering van het schip, die dekking geeft tegen het risico van verlies of averij; artikel 283 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 215

1. De schuldeiser, die een voorrecht heeft op grond van artikel 211, vervolgt zijn recht op het schip, in wiens handen dit zich ook bevindt.
2. Voorrechten als bedoeld in artikel 211 kunnen worden ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3. Artikel 24 lid 1 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 216

De vorderingen, bedoeld in artikel 211, doen een voorrecht op het schip ontstaan en zijn alsdan daarop verhaalbaar, zelfs wanneer zij zijn ontstaan tijdens de terbeschikkingstelling van het schip aan een bevrachter, dan wel tijdens de exploitatie van het schip door een ander dan de reder, tenzij aan deze de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.

Artikel 217

1. Boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, doch na de bevoorrechte vorderingen, bedoeld in artikel 211, na de hypothecaire vorderingen, na de vorderingen, bedoeld in artikel 222, en na de vordering van de pandhouder, zijn op een zeeschip, waaronder voor de toepassing van dit artikel niet is te verstaan een zeeschip in aanbouw, bij voorrang verhaalbaar:
 - a. de vorderingen die voortvloeien uit rechtshandelingen, die de reder of een rompbevrachter binden en die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, alsmede de vorderingen die tegen een uit hoofde van artikel 461, in verbinding met artikel 462, als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt; onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen;
 - b. de vorderingen, die uit hoofde van titel 6, afdeling 1, op de reder rusten;
 - c. de vorderingen, bedoeld in artikel 752, voor zover zij op de reder rusten.
2. De in lid 1 bedoelde vorderingen staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.
3. Artikel 212, artikel 214 onder a en artikel 216 zijn op de in lid 1 bedoelde vorderingen van toepassing. Op de vorderingen genoemd in lid 1, onder a, voor zover betrekking hebbende op een scheepsreparatie, alsmede op de vorderingen genoemd in lid 1, onder b, is ook artikel 215 van toepassing.
4. Artikel 283 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 218

Na de vorderingen, bedoeld in artikel 217, zijn de vorderingen, bedoeld in de artikelen 284 en 285 van Boek 3, voor zover zij dit niet zijn op grond van enig ander artikel van deze titel, op een zeeschip bij voorrang verhaalbaar.

Artikel 219

1. De krachtens deze afdeling verleende voorrechten gaan teniet door verloop van een jaar, tenzij de schuldeiser zijn vordering in rechte geldend heeft gemaakt. Deze termijn begint met de aanvang van de dag volgend op die, waarop de vordering opeisbaar wordt. Met betrekking tot de vordering voor hulploon begint deze termijn echter met de aanvang van de dag volgend op die, waarop de hulpverlening is beëindigd.
2. Het voorrecht gaat teniet met de vordering.
3. In geval van executoriale verkoop gaan de voorrechten mede teniet op het tijdstip waarop het proces-verbaal van verdeling wordt gesloten.

Afdeling 4

Voorrechten op zaken aan boord van zeeschepen

Artikel 220

Deze afdeling geldt onder voorbehoud van titel 15.

Artikel 221

1. In geval van uitwinning van zaken aan boord van een zeeschip worden de kosten van uitwinning, de kosten van bewaking daarvan tijdens deze uitwinning, alsmede de kosten van gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst onder de schuldeisers, uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
2. De in lid 1 bedoelde vorderingen staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.

Artikel 222

1. Op zaken aan boord van een zeeschip zijn de vorderingen ter zake van hulpverlening en van een bijdrage van die zaken in averij-grosse bevoorrecht. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn bedoeld in de artikelen 210, 211 en 221, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
2. Op ten vervoer ontvangen zaken zijn bevoorrecht de vorderingen uit een met betrekking tot die zaken gesloten vervoerovereenkomst, dan wel uit artikel 488 voortvloeiend, doch slechts voor zover aan de vervoerder door artikel 489 een recht op de zaken wordt toegekend. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn bedoeld in lid 1 en in artikel 204, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

Artikel 223

Wanneer een vordering uit hoofde van artikel 222 bevoorrecht is, zijn de renten hierop en de kosten teneinde een voor tenuitvoerlegging vatbare titel te verkrijgen gelijkelijk bevoorrecht.

Artikel 224

1. De vorderingen ter zake van hulpverlening of bijdrage in averij-grosse, die bevoorrecht zijn op grond van artikel 211 of artikel 222 lid 1 nemen onderling rang naar de omgekeerde volgorde van de tijdstippen, waarop zij ontstonden.
2. De bevoorrechte vorderingen, bedoeld in artikel 222 lid 2, staan in rang gelijk.
3. De in artikel 284 van Boek 3 bedoelde vordering neemt rang na de in de leden 1 en 2 bedoelde vorderingen, ongeacht wanneer die vorderingen zijn ontstaan.
4. In rang gelijkstaande vorderingen worden pondspondsgewijs betaald.

Artikel 225

De voorrechten bedoeld in artikel 222, strekken zich uit tot de schadevergoedingen, verschuldigd voor verlies of niet herstelde beschadiging, daarbij inbegrepen dat deel van een beloning voor hulpverlening, van een beloning voor vlotbrengen of van een vergoeding in averij-grosse, dat tegenover een zodanig verlies of beschadiging staat. Dit geldt eveneens wanneer deze schadevergoedingen of vorderingen tot beloning zijn overgedragen of met pandrecht zijn bezwaard. Deze schadevergoedingen omvatten echter niet vergoedingen die zijn verschuldigd krachtens een overeenkomst van verzekering die dekking geeft tegen het risico van verlies of averij. Artikel 283 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 226

De in artikel 222 bedoelde vorderingen doen een voorrecht op de daar vermelde zaken ontstaan en zijn alsdan daarop bij voorrang verhaalbaar, ook al is hun eigenaar op het tijdstip, dat het voorrecht is ontstaan, niet de schuldenaar van deze vorderingen.

Artikel 227

1. Met de aflevering van de zaken aan de daartoe gerechtigde gaan, behalve in het geval van artikel 559, de in artikel 222 bedoelde voorrechten teniet. Zij gaan mede teniet met de vordering en door, in geval van executoriale verkoop, niet tijdig verzet te doen tegen de verdeling van de koopprijs alsmede door gerechtelijke rangregeling.
2. Zij blijven in stand, zolang de zaken op grond van artikel 490 of 574 zijn opgeslagen of daarop op grond van artikel 626 of artikel 636 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering beslag is gelegd.

Artikel 228

De verkoper van brandstof voor de machines, van ketelwater, levensmiddelen of scheepsbenodigdheden kan het hem in titel 1, afdeling 8, van Boek 7 toegekende recht slechts gedurende achtenveertig uren na het einde van de levering uitoefenen, doch zulks ook indien deze zaken zich bevinden in handen van de reder, een rompbevrachter of een tijdbevrachter van het schip.

Afdeling 5 Slotbepalingen

Artikel 230

1. De afdelingen 2 tot en met 4 zijn niet van toepassing op zeeschepen die toebehoren aan de Staat of enig openbaar lichaam en uitsluitend bestemd zijn voor de uitoefening van:
 - a. de openbare macht of
 - b. niet-commerciële overheidsdienst.
2. De beschikking waarbij de in lid 1 bedoelde bestemming is vastgesteld, kan worden ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3. Artikel 24 lid 1 van Boek 3 is niet van toepassing.
3. De inschrijving machtigt de bewaarder tot doorhaling van de teboekstelling van het schip in de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3.

Artikel 231

Behoeven de in de afdelingen 2 tot en met 5 geregelde onderwerpen in het belang van een goede uitvoering van de wet nadere regeling, dan geschiedt dit bij of krachtens staatsbesluit onverminderd de bevoegdheid tot regeling krachtens de Wet Grondregistratie en Land Informatie Systeem, bedoeld in artikel 16 van Boek 3.

Titel 4 Bemanning van een zeeschip

Afdeling 2

Kapitein

Artikel 260

1. De kapitein is bevoegd die rechtshandelingen te verrichten die rechtstreeks strekken om het schip in bedrijf te brengen of te houden. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.
2. De kapitein is bevoegd cognossementen af te geven voor zaken die ten vervoer zijn ontvangen en aangenomen en passagebiljetten af te geven voor met het schip te vervoeren reizigers. Tevens is hij bevoegd namens de reder en de rechthebbenden op de zaken aan boord van het schip een overeenkomst omtrent hulpverlening te sluiten alsmede om het hulploon of de bijzondere vergoeding te innen.

Artikel 261

1. De kapitein is verplicht voor de belangen van de bevrachters en van de rechthebbenden op de aan boord zijnde zaken, zo mogelijk ook na lossing daarvan, te waken en de maatregelen, die daartoe nodig zijn, te nemen.
2. Indien het noodzakelijk is onverwijld ter behartiging van deze belangen rechtshandelingen te verrichten, is de kapitein daartoe bevoegd. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.
3. Voor zover mogelijk geeft hij van bijzondere voorvallen terstond kennis aan de belanghebbenden bij de betrokken goederen en handelt hij in overleg met hen en volgens hun orders.

Artikel 262

1. Beperkingen van de wettelijke bevoegdheid van de kapitein gelden tegen derden slechts wanneer die aan hen bekend zijn gemaakt.
2. De kapitein verbindt zichzelf slechts dan, wanneer hij de grenzen van zijn bevoegdheid overschrijdt.

Titel 5

Exploitatie

Afdeling 1

Algemene bepalingen

Artikel 360

1. De reder is naast een rompbevrachter met deze hoofdelijk aansprakelijk uit een deze laatste bindende rechtshandeling, die rechtstreeks strekt tot het in bedrijf brengen of houden van het schip. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.
2. Lid 1 is niet van toepassing indien aan degene met wie de daar bedoelde rechtshandeling wordt verricht, kenbaar is gemaakt, dat de rompbevrachter de reder niet vermag te binden dan wel deze derde wist, of zonder eigen onderzoek moest weten, dat het in lid 1 bedoelde doel werd overschreden.
3. Lid 1 is niet van toepassing ten aanzien van vervoerovereenkomsten, overeenkomsten tot het verrichten van arbeid met de bemanning aangegaan en overeenkomsten als bedoeld in afdeling 4.
4. Lid 1 is niet van toepassing, wanneer aan de reder de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.
5. Degene, die loods-, kanaal- of havengelden dan wel andere scheepvaartrechten voldoet ten behoeve van de reder, een rompbevrachter, een tijdbevrachter of de kapitein dan wel enige andere schuldenaar daarvan, wordt van rechtswege gesubrogeerd in de rechten van de schuldeiser van deze vorderingen.

Artikel 361

1. Onder exploitatieovereenkomsten worden verstaan de bevrachtingen van het schip en de overeenkomsten tot vervoer van zaken of personen met het schip.
2. Onder keten der exploitatieovereenkomsten worden verstaan de exploitatieovereenkomsten gerangschikt:
 - a. wat betreft bevrachtingen: te beginnen met een mogelijkerwijs aangegane rompbefrachtiging en vervolgens in de volgorde, waarin de bevrachters hun bevoegdheid over het schip te beschikken van elkaar afleiden,
 - b. wat betreft vervoerovereenkomsten, die geen bevrachting zijn: te beginnen met de vervoerovereenkomst aangegaan door een vervoerder, die de beschikking heeft over het schip of een gedeelte daarvan, en te eindigen met de vervoerovereenkomst aangegaan tussen een vervoerder met het schip en zijn wederpartij, die niet wederom op haar beurt vervoerder met het schip is.
3. Voor de toepassing van de artikelen 361 tot en met 366 wordt een reiziger aangemerkt als partij bij de te zijnen aanzien gesloten vervoerovereenkomst.
4. In de artikelen 361 tot en met 366 worden onder beschadiging mede begrepen niet-aflevering, geheel of gedeeltelijk verlies, waardevermindering en vertraagde aflevering en wordt onder letsel mede begrepen vertraagde ontscheping.

Artikel 362

Indien een partij bij een exploitatieovereenkomst door haar wederpartij daarbij ter zake van een bij de exploitatie van het schip ontstane schade buiten overeenkomst wordt aangesproken, dan is zij jegens die wederpartij niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst.

Artikel 363

Indien een partij bij een exploitatieovereenkomst ter zake van een bij de exploitatie van het schip ontstane schade buiten overeenkomst wordt aangesproken door een andere partij bij een dusdanige overeenkomst, dan is zij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn als ware zij wederpartij bij de exploitatieovereenkomst, die is aangegaan door degene die haar aanspreekt en die in de keten der exploitatieovereenkomsten tussen haar en deze laatste ligt.

Artikel 364

1. Wordt een reder of een bevrachter van een schip, dan wel een vervoerder met een schip ter zake van dood of letsel van een persoon of ter zake van beschadiging van een zaak, buiten overeenkomst aangesproken door iemand die geen partij is bij een exploitatieovereenkomst, dan is hij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn.
2. Was met betrekking tot de persoon of zaak een vervoerovereenkomst afgesloten en is de schade ontstaan in het tijdvak waarin een vervoerder met het schip als zodanig daarvoor aansprakelijk is, dan geldt als overeenkomst, bedoeld in lid 1, de laatste in de keten der exploitatieovereenkomsten met betrekking tot die persoon of zaak aangegaan.
3. Was de persoon of zaak aan boord van het schip op grond van een overeenkomst met een partij bij een exploitatieovereenkomst, doch is lid 2 niet van toepassing, dan geldt de eerstbedoelde overeenkomst als overeenkomst, bedoeld in lid 1.
4. Was de persoon of zaak buiten overeenkomst aan boord, dan geldt een vervoerovereenkomst als overeenkomst, bedoeld in lid 1.
5. De aansprakelijkheid, bedoeld in lid 1, is voor de toepassing van de leden 2 en 4 die van een vervoerder, en voor de toepassing van lid 3 die van de aldaar bedoelde partij.

Artikel 365

Wordt een vordering als bedoeld in de artikelen 362 tot en met 364 buiten overeenkomst ingesteld tegen een ondergeschikte van een partij bij een exploitatieovereenkomst en kan die partij ter afwering van haar aansprakelijkheid voor de gedraging van de ondergeschikte een verweermiddel jegens de eiser ontlenen aan de overeenkomst waardoor haar aansprakelijkheid ingevolge die artikelen wordt beheerst, dan kan ook de ondergeschikte dit verweermiddel inroepen, als ware hijzelf bij de overeenkomst partij.

Artikel 366

Het totaal van de bedragen verhaalbaar op een derde die partij is bij een exploitatieovereenkomst en zijn ondergeschikten, al dan niet gezamenlijk met het bedrag verhaalbaar op de wederpartij van degene die de in artikel 363 of 364 bedoelde vordering instelde en haar ondergeschikten, mag, behoudens in geval van schade ontstaan uit eigen handeling of nalaten van de aangesprokene, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, niet overtreffen het totaal, dat op grond van de door hen ingeroepen overeenkomst is verschuldigd.

Afdeling 2

Overeenkomst van goederenvervoer over zee

Artikel 370

1. De overeenkomst van goederenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van goederenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij, de vervoerder, zich tegenover de andere partij, de afzender, verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over zee te vervoeren.
2. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt als vervoer over zee beschouwd, tenzij het varen van dit schip over zee kennelijk ondergeschikt is aan het varen over binnenwateren, in welk geval dit varen als varen over binnenwateren wordt beschouwd.
3. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat zonder eigen beweegkracht deze beide wateren bevaart, wordt beschouwd als vervoer over zee voor zover, met inachtneming tevens van lid 2, het varen van het beweegkracht overbrengende schip als varen over zee wordt beschouwd. Voor zover dit niet het geval is, wordt het als vervoer over binnenwateren beschouwd.
4. Deze afdeling is niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoer van postzendingen door of in opdracht van de houder van een publiekrechtelijke concessie of onder een internationale postovereenkomst. Onder voorbehoud van artikel 510, is deze afdeling niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoeren van bagage.

Artikel 372

Deze afdeling laat titel 7 onverlet.

Artikel 373

1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip, dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, geheel of gedeeltelijk en al dan niet op tijdbasis, tijdbevrachting of reisbevrachting, ter beschikking stelt van de afzender.
2. Onder vervoerder is in deze afdeling de in lid 1 bedoelde vervoerder, onder bevrachter de aldaar bedoelde afzender te verstaan.

Artikel 374

De wetsbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op terbeschikkingstelling van een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, niet van toepassing.

Artikel 375

1. Bij eigendomsovergang van een tevoren vervracht, al dan niet teboekstaand, schip op een derde volgt deze in alle rechten en verplichtingen van de vervrachter op, die nochtans naast de nieuwe eigenaar aan de overeenkomst gebonden blijft.
2. Rechten en verplichtingen die vóór de eigendomsovergang opeisbaar zijn geworden, gaan op de derde niet over.

Artikel 377

In deze titel wordt onder vervoerovereenkomst onder cognossement verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement dan wel enig soortgelijk document dat een titel vormt voor het vervoer van zaken over zee; eveneens wordt eronder verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement of soortgelijk document als genoemd, dat is uitgegeven uit hoofde van een charterpartij, van het ogenblik af waarop dit cognossement of soortgelijk document de verhouding tussen de vervoerder en de houder van het cognossement beheerst.

Artikel 378

De vervoerder is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat, waarin hij deze heeft ontvangen.

Artikel 379

Onverminderd artikel 378 is de vervoerder verplicht ten vervoer ontvangen zaken zonder vertraging te vervoeren.

Artikel 380

1. In geval van tijdbevrachting is de vervrachter verplicht de kapitein opdracht te geven binnen de grenzen door de overeenkomst gesteld de orders van de bevrachter op te volgen. De vervrachter staat er voor in, dat de kapitein de hem gegeven opdracht nakomt.
2. De bevrachter staat er voor in, dat het schip de plekken of plaatsen, waarheen hij het ter inlading, lossing of anderszins op grond van lid 1 beveelt te gaan, veilig kan bereiken, innemen en verlaten. Indien deze plekken of plaatsen blijken niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de kapitein, door de hem gegeven orders op te volgen, onredelijk handelde.
3. Onverminderd artikel 461 wordt de bevrachter mede verbonden door en kan hij rechten ontlennen aan een rechtshandeling, die de kapitein ingevolge lid 1 verricht. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.

Artikel 381

1. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement is de vervoerder verplicht vóór en bij de aanvang van de reis redelijke zorg aan te wenden voor:
 - a. het zeewaardig maken van het schip;
 - b. het behoorlijk bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;
 - c. het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin zaken worden geladen, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement is de vervoerder, behoudens de artikelen 383 en 388, artikel 414 lid 4 en artikel 423, verplicht de zaken behoorlijk en zorgvuldig te laden, te behandelen, te stuwen, te vervoeren, te bewaren, te verzorgen en te lossen.

Artikel 382

1. Nietig is ieder beding in een vervoerovereenkomst onder cognossement, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot zaken voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen in de artikelen 381, 399 en 411, artikel 414 lid 1, de artikelen 492 en 493 of in artikel 1712 voorzien of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze afdeling of in de artikelen 361 tot en met 366 is voorzien. Een beding, krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt of elk ander beding van dergelijke strekking, wordt aangemerkt als te zijn gemaakt teneinde de vervoerder van zijn aansprakelijkheid te ontheffen.
2. Niettegenstaande lid 1 is een beding, als daar bedoeld, geldig mits het betreft:
 - a. een geoorloofd beding omtrent averij-grosse;
 - b. levende dieren;
 - c. zaken, die feitelijk op het dek worden vervoerd mits deze in het cognossement als deklading zijn opgegeven.

Artikel 383

1. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement is noch de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verliezen of schaden, voortgevloeid of ontstaan uit onzeewaardigheid, tenzij deze is te wijten aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin de zaken worden geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, zodat zij kunnen dienen tot het bergen, het vervoeren en het bewaren van de zaken, alles overeenkomstig artikel 381 lid 1. Telkens als verlies of schade is ontstaan uit onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van het aangewend zijn van de redelijke zorg op de vervoerder of op iedere andere persoon, die mocht beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.
2. Onder een vervoerovereenkomst al dan niet onder cognossement is noch de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of schade ontstaan of voortgevloeid uit:
 - a. een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een ander lid van de bemanning, de loods of ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;
 - b. brand, tenzij veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de vervoerder;
 - c. gevaren, onheilen en ongevallen van de zee of andere bevaarbare wateren;
 - d. een natuurgebeuren;
 - e. oorlogshandelingen;
 - f. een daad van vijanden van de staat;
 - g. aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijk beslag;
 - h. maatregelen van quarantaine;
 - i. een handeling of een nalaten van de afzender of eigenaar der zaken of van hun agent of vertegenwoordiger;
 - j. werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, ten gevolge van welke oorzaak dan ook, hetzij gedeeltelijk hetzij geheel;
 - k. oproer of onlusten;
 - l. redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;
 - m. verlies aan volume of gewicht of enig ander verlies, of enige andere schade, ontstaan uit een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van de zaak;
 - n. onvoldoende verpakking;
 - o. onvoldoende of gebrekkige merken;
 - p. verborgen gebreken, die ondanks een redelijke zorg niet te ontdekken waren;

- q. enige andere oorzaak, niet voortgevloeid uit de persoonlijke schuld van de vervoerder, noch uit schuld of nalatigheid van zijn agenten of ondergeschikten; doch de bewijslast rust op degene die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch zijn persoonlijke schuld, noch de nalatigheid of schuld van zijn agenten of ondergeschikten heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.
3. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement is de afzender niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, voortgevloeid of ontstaan uit welke oorzaak dan ook, zonder dat er is een handeling, schuld of nalatigheid van hem, van zijn agenten of van zijn ondergeschikten.
4. Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een schending van enige vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige schade daardoor ontstaan.
5. Het staat de afzender vrij aansprakelijkheid aan te tonen voor verlies of schade ontstaan of voortgevloeid uit de schuld van de vervoerder zelf of de schuld van zijn ondergeschikten, niet bestaande uit een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid als bedoeld in lid 2 onder a.

Artikel 384

Het staat de vervoerder vrij geheel of gedeeltelijk afstand te doen van zijn uit de in artikel 382 lid 1 genoemde artikelen of uit de artikelen 383 en 388, artikel 414 lid 4 of artikel 423 voortvloeiende rechten en ontheffingen van aansprakelijkheid of zijn uit deze artikelen voortvloeiende aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeerderen, mits in geval van een vervoerovereenkomst onder cognossement deze afstand of deze vermeerdering blijkt uit het aan de afzender afgegeven cognossement.

Artikel 385

Niettegenstaande artikel 382 lid 1, is een beding als daar bedoeld geldig, wanneer het betreft zaken, die door hun karakter of gesteldheid een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen en welker vervoer moet geschieden onder omstandigheden of op voorwaarden, die een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen. Het hier bepaalde geldt echter slechts, wanneer voor het vervoer van deze zaken geen cognossement, doch een blijkens zijn bewoordingen onverhandelbaar document is afgegeven en het niet betreft een gewone handelslading, verscheept bij gelegenheid van een gewone handelsverrichting.

Artikel 386

Niettegenstaande artikel 382 lid 1, staat het de vervoerder en de afzender vrij in een vervoerovereenkomst enig beding, enige voorwaarde, enig voorbehoud of enige ontheffing op te nemen met betrekking tot de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip voor het verlies of de schaden opgekomen aan de zaken of betreffende hun bewaring, verzorging of behandeling vóór het laden in en na het lossen uit het over zee vervoerende schip.

Artikel 387

Voor zover de vervoerder aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van de artikelen 378 en 379 rustende verplichtingen heeft de afzender geen ander recht dan betaling van de in artikel 388 bedoelde of de met toepassing van artikel 384 overeengekomen bedragen te vorderen.

Artikel 388

1. Tenzij de aard en de waarde van zaken zijn opgegeven door de afzender voor hun inlading en deze opgave in het cognossement, indien dit is afgegeven, is opgenomen, is noch de vervoerder noch het schip in enig geval aansprakelijk voor enig verlies van of enige schade aan de zaken of met betrekking tot deze voor een bedrag hoger dan de tegenwaarde van 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, dan wel twee rekeneenheden per kilogram brutogewicht der verloren gegane of beschadigde zaken, waarbij het hoogste van deze bedragen in aanmerking moet worden genomen.
2. Het totale verschuldigde bedrag wordt berekend met inachtneming van de waarde welke zaken als de ten vervoer ontvangene zouden hebben gehad zoals, ten tijde waarop en ter plaatse waar, zij zijn afgeleverd of zij hadden moeten zijn afgeleverd. De in dit lid bedoelde waarde wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van zaken van dezelfde aard en hoedanigheid.
3. Wanneer een laadkist, een laadbord of dergelijk vervoergerei is gebezigd om zaken bijeen te brengen, wordt iedere collo of eenheid, die volgens vermelding in het cognossement in dat vervoergerei is verpakt, beschouwd als een collo of eenheid als bedoeld in lid 1. Behalve in het geval hiervoor omschreven wordt dit vervoergerei als een collo of eenheid beschouwd.
4. De rekeneenheid, bedoeld in lid 1, is het bijzondere trekkingsrecht zoals dat is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen, bedoeld in lid 1, worden omgerekend in Surinaams geld naar de koers van de dag, waarop de betaling wordt verricht. De waarde van het Surinaamse geld, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.
5. Noch de vervoerder noch het schip kan zijn aansprakelijkheid met een beroep op dit artikel of artikel 414 lid 4 beperken, wanneer bewezen is, dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
6. Bij overeenkomst tussen de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder enerzijds en de afzender anderzijds, mogen andere maximumbedragen dan die, bedoeld in lid 1, worden bepaald, mits deze bedragen in geval van een vervoerovereenkomst onder cognossement niet lager zijn dan de in lid 1 bedoelde.
7. Noch de vervoerder noch het schip is in enig geval aansprakelijk voor verlies of schade van of aan zaken of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk is opgegeven en, indien een cognossement is afgegeven, daarin verkeerdelijk is opgenomen.

Artikel 389

Indien met betrekking tot een zaak hulploon, een bijdrage in averij-grosse of een schadevergoeding uit hoofde van artikel 488 is verschuldigd, wordt deze aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.

Artikel 390

1. De tijd- of reisbevrachter is bevoegd de overeenkomst op te zeggen, wanneer hem door de vervrachter is meegedeeld dat het schip niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of zal kunnen zijn.
2. Hij kan deze bevoegdheid slechts uitoefenen door binnen een redelijke, niet meer dan achtenveertig uren durende, termijn na ontvangst van de mededeling, bedoeld in lid 1, het in lid 5 bedoeld bericht te verzenden.
3. Indien bij gebreke van de ontvangst van een mededeling, bedoeld in lid 1, het de bevrachter uit andere hoofde bekend is dat het schip niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of kan zijn, is hij, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen, doch slechts binnen een redelijke, niet meer dan achtenveertig uren durende, termijn nadat hem dit bekend is geworden; gelijke bevoegdheid komt hem toe, indien hem na ontvangst van een mededeling als bedoeld in lid 1, uit andere hoofde bekend wordt, dat het schip op grond van andere omstandigheden dan die de

vervrachter tot zijn mededeling brachten, niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of kan zijn.

4. De in dit artikel bedoelde termijn wordt geschorst op die zaterdagen, zondagen en plaatselijke feestdagen, waarop ten kantore van de bevrachter in het geheel niet wordt gewerkt.
5. De opzegging geschiedt door telegram of bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

Artikel 391

De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd te zijner beschikking zijn.

Artikel 392

1. Alvorens zaken ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, is de afzender bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
2. Zijn bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, verlengd met de overligtijd, door welke oorzaak dan ook, in het geheel geen zaken ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
3. Zijn bij het verstrijken van de in lid 2 bedoelde tijd, door welke oorzaak dan ook, de overeengekomen zaken slechts gedeeltelijk ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen dan wel de reis te aanvaarden.
4. De opzegging geschiedt door telegram, bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan, doch niet voor lossing van de zaken.
5. Onder voorbehoud van artikel 383 lid 3, is de afzender verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt ten gevolge van de opzegging of van de aanvaarding van de reis.
6. De leden 1 tot en met 5 zijn niet van toepassing in geval van tijdbevraching.

Artikel 393

1. In geval van reisbevraching is de vervrachter tegen zekerheidstelling voor wat hij van de bevrachter heeft te vorderen, op diens verlangen verplicht de reis te aanvaarden met een gedeelte der overeengekomen zaken. De bevrachter is verplicht de vervrachter de dientengevolge geleden schade te vergoeden.
2. De vervrachter is bevoegd in plaats van de ontbrekende zaken andere aan te nemen. Hij is niet gehouden de vracht, die hij voor het vervoer van deze zaken ontvangt, met de bevrachter te verrekenen, behalve voor zover hij zijnerzijds van de bevrachter vergoeding van door hem geleden schade heeft geïnd of gevorderd.

Artikel 394

1. De afzender is verplicht de vervoerder omtrent de zaken alsmede omtrent de behandeling daarvan tijdig al die opgaven te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn, en waarvan hij weet of behoort te weten, dat zij voor de vervoerder van belang zijn, tenzij hij mag aannemen dat de vervoerder deze gegevens kent.
2. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.
3. Is bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, niet of slechts gedeeltelijk voldaan aan de in lid 1 genoemde verplichting van de afzender, dan is, behalve in het geval van tijdbevraching, artikel 392 leden 2 tot en met 5 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 395

1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn de documenten en inlichtingen die van de zijde van de afzender vereist zijn voor het vervoer dan wel ter voldoening aan voor de aflevering van de zaken te vervullen douane- en andere formaliteiten.
2. De vervoerder is verplicht redelijke zorg aan te wenden dat de documenten, die in zijn handen zijn gesteld, niet verloren gaan of onjuist worden behandeld. Een door hem ter zake verschuldigde schadevergoeding zal die, verschuldigd uit hoofde van de artikelen 387, 388 en 389 in geval van verlies van de zaken, niet overschrijden.
3. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.
4. Zijn bij het verstrijken van de tijd waarbinnen de in lid 1 bedoelde documenten en inlichtingen aanwezig moeten zijn, deze, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig, dan is, behalve in het geval van tijdbevrachting, artikel 392 leden 2 tot en met 5 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 396

1. Wanneer vóór of bij de aanbieding van de zaken aan de vervoerder omstandigheden aan de zijde van een der partijen zich opdoen of naar voren komen, die haar wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
2. De opzegging geschiedt door telegram, bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.
3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

Artikel 397

1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die materiaal, dat hij deze ter beschikking stelde of zaken die deze ten vervoer ontving dan wel de behandeling daarvan, de vervoerder berokkenden, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig afzender van de ten vervoer ontvangen zaken niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulk een afzender de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.
2. Lid 1 laat artikel 383 lid 3 en de artikelen 398 en 423, alsmede de bepalingen nopens averij-grosse onverlet.

Artikel 398

1. Ten vervoer ontvangen zaken, die een zorgvuldig vervoerder, indien hij geweten zou hebben dat zij na hun inontvangstneming gevaar zouden kunnen opleveren, met het oog daarop niet ten vervoer zou hebben willen ontvangen, mogen door hem op ieder ogenblik en op iedere plaats worden gelost, vernietigd dan wel op andere wijze onschadelijk gemaakt. Ten aanzien van ten vervoer ontvangen zaken, waarvan de vervoerder de gevaarlijkheid heeft gekend, geldt hetzelfde doch slechts dan wanneer zij onmiddellijk dreigend gevaar opleveren. De vervoerder is ter zake geen enkele schadevergoeding verschuldigd en de afzender is aansprakelijk voor alle kosten en schaden voor de vervoerder voortvloeiende uit de aanbieding ten vervoer, uit het vervoer of uit de maatregelen zelf.
2. Door het treffen van de in lid 1 bedoelde maatregel eindigt de overeenkomst met betrekking tot de daar bedoelde zaken, doch, indien deze alsnog worden gelost, eerst na deze lossing. De vervoerder verwittigt zo mogelijk de afzender, degene aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degene aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkerwijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden. Dit lid is niet van toepassing met betrekking tot zaken die de vervoerder na het treffen van de in lid 1 bedoelde maatregel alsnog naar hun bestemming vervoert.
3. Indien zaken na beëindiging van de overeenkomst alsnog in feite worden afgeleverd, wordt vermoed, dat zij zich op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst bevonden in de staat, waarin zij

feitelijk zijn afgeleverd; worden zij niet afgeleverd, dan wordt vermoed, dat zij op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst verloren zijn gegaan.

4. Indien de afzender na feitelijke aflevering een zaak niet naar haar bestemming vervoert, wordt het verschil tussen de waarden ter bestemming en ter plaatse van de aflevering, bedoeld in artikel 388 lid 2, tweede volzin, aangemerkt als waardevermindering van die zaak. Vervoert de afzender een zaak na de feitelijke aflevering alsnog naar haar bestemming, dan worden de kosten, die hij te dien einde maakt, aangemerkt als waardevermindering van die zaak.
5. Op de feitelijke aflevering is het tussen partijen overeengekomene alsmede het in deze afdeling nopens de aflevering van zaken bepaalde van toepassing, met dien verstande, dat deze feitelijke aflevering niet op grond van de eerste volzin van lid 1 of op grond van artikel 484 lid 2 de vracht verschuldigd doet zijn. De artikelen 490 en 491 zijn van overeenkomstige toepassing.
6. De leden 1 tot en met 5 laten artikel 423, alsmede de bepalingen nopens averij-grosse onverlet.
7. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

Artikel 399

1. Na de zaken ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:
 - a. de voornaamste voor identificatie van de zaken nodige merken, zoals deze, voor de inlading van deze zaken is begonnen, door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken zijn gestempeld of anderszins duidelijk zijn aangebracht op de onverpakte zaken of op de kisten of verpakkingen, die de zaken inhouden en wel zodanig, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;
 - b. òf het aantal der colli òf het stuktal, òf de hoeveelheid òf het gewicht, al naar gelang der omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;
 - c. de uiterlijk zichtbare staat en gesteldheid der zaken;met dien verstande, dat geen vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder verplicht zal zijn in het cognossement merken, aantal, hoeveelheid of gewicht op te geven of te noemen waarvan hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen zaken weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad. De vervoerder wordt vermoed geen redelijke gelegenheid te hebben gehad de hoeveelheid en het gewicht van gestorte of gepompte zaken te toetsen.
2. Als de zaken ingeladen zijn, zal het cognossement, dat de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder aan de afzender afgeeft, indien deze dit verlangt, de vermelding 'geladen' bevatten, mits de afzender, indien hij vooraf enig op die zaken rechtgevend document heeft ontvangen, dit tegen afgifte van het 'geladen'-cognossement teruggeeft. De vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder heeft eveneens het recht in de laadhaven op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen, aan boord waarvan de zaken werden geladen, en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in dit artikel vermelde bijzonderheden, als een 'geladen'-cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

Artikel 410

Indien een vervoerovereenkomst is gesloten en bovendien een cognossement is afgegeven, wordt, behoudens artikel 441 lid 2, tweede volzin, de rechtsverhouding tussen de vervoerder en de afzender door de bedingen van de vervoerovereenkomst en niet door die van dit cognossement beheerst. Behoudens het in artikel 441 lid 1 gestelde vereiste van houderschap van het cognossement, strekt dit aan hen dan slechts tot bewijs van de ontvangst der zaken door de vervoerder.

Artikel 411

De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het ogenblik van de in ontvangstneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloosstellen voor alle verliezen, schaden en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt op geen enkele wijze zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender.

Artikel 412

1. Het cognossement wordt gedateerd en door de vervoerder ondertekend en vermeldt de voorwaarden waarop het vervoer plaatsvindt, alsmede de plaats waar en de persoon aan wie de zaken moeten worden afgeleverd. Deze wordt, ter keuze van de afzender, aangegeven hetzij bij name of andere aanduiding, hetzij als order van de afzender of van een ander, hetzij als toonder.
2. De enkele woorden 'aan order' worden geacht de order van de afzender aan te geven.

Artikel 413

Het cognossement wordt, tenzij het op naam is gesteld, afgegeven in één of meer exemplaren. De verhandelbare exemplaren, waarin is vermeld hoeveel van deze exemplaren in het geheel zijn afgegeven, gelden alle voor één en één voor alle. Niet verhandelbare exemplaren moeten als zodanig worden aangeduid.

Artikel 414

1. Tegenbewijs tegen het cognossement wordt niet toegelaten, wanneer het is overgedragen aan een derde te goeder trouw.
2. Indien in het cognossement de clausule: 'inhoud, hoedanigheid, aantal, gewicht of maat onbekend', of enige andere clausule van dergelijke strekking is opgenomen, binden zodanige in het cognossement voorkomende vermeldingen omtrent de zaken de vervoerder niet, tenzij bewezen wordt, dat hij de inhoud of de hoedanigheid der zaken heeft gekend of had behoren te kennen of dat de zaken hem toegeteld, toegewogen of toegemeten zijn.
3. Een cognossement, dat de uiterlijk zichtbare staat of gesteldheid van de zaak niet vermeldt, levert, behoudens tegenbewijs dat ook jegens een derde mogelijk is, een vermoeden op dat de vervoerder die zaak voor zover uiterlijk zichtbaar in goede staat of gesteldheid heeft ontvangen.
4. De in het cognossement opgenomen opgave, bedoeld in artikel 388 lid 1, scheidt, behoudens tegenbewijs, een vermoeden, doch bindt niet de vervoerder die haar kan betwisten.

Artikel 415

1. Verwijzingen in het cognossement worden geacht slechts die bedingen daarin in te voegen, die voor degene jegens wie daarop een beroep wordt gegaan, duidelijk kenbaar zijn.
2. Een dergelijk beroep is slechts mogelijk voor hem, die op schriftelijk verlangen van degene jegens wie dit beroep kan worden gedaan of wordt gedaan, aan deze onverwijld die bedingen heeft doen toekomen.
3. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 2 wordt afgeweken.

Artikel 416

Een cognossement aan order wordt geleverd op de wijze als aangegeven in titel 4, afdeling 2, van Boek 3.

Artikel 417

Levering van het cognossement vóór de aflevering van de daarin vermelde zaken door de vervoerder geldt als levering van die zaken.

Artikel 418

De vervoerder is verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen; in geval van tijdbevrachting is echter artikel 380 van toepassing en in geval van reisbevrachting artikel 419.

Artikel 419

1. In geval van reisbevrachting is de bevrachter verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen.
2. Hij moet daartoe aanwijzen een gebruikelijke plek, die terstond of binnen redelijke tijd beschikbaar is, waar het schip veilig kan komen, liggen, laden of lossen en waarvandaan het veilig kan vertrekken.
3. Wanneer de bevrachter niet aan deze verplichting voldoet of de bevrachters, als er meer zijn, niet eenstemmig zijn in de aanwijzing, is de vervoerder zonder dat enige aanmaning is vereist verplicht zelf de plek van inlading of lossing aan te wijzen.
4. Indien de bevrachter meer dan één plek aanwijst, geldt de tijd nodig voor het verhalen als gebruikte laad- of lostijd. De kosten van verhalen zijn voor zijn rekening.
5. De bevrachter staat ervoor in, dat het schip op de plek, die hij op grond van lid 1 ter inlading of lossing aanwijst, veilig kan komen, liggen, laden of lossen en daarvandaan veilig kan vertrekken. Indien deze plek blijkt niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de kapitein, door de hem gegeven aanwijzing op te volgen, onredelijk handelde.

Artikel 420

Wanneer in geval van reisbevrachting de bevrachter de bevoegdheid heeft laad- of loshaven nader aan te wijzen, is artikel 419 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 421

Behalve in geval van bevrachting is de vervoerder verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen.

Artikel 422

1. Voor zover de vervoerder verplicht is tot laden, is hij gehouden zulks in de overeengekomen laadtijd te doen.
2. Voor zover de afzender verplicht is tot laden of stuwen, staat hij er voor in dat zulks in de overeengekomen laadtijd geschiedt.
3. Werd geen laadtijd vastgesteld, dan behoort de inlading te geschieden zo snel als ter plekke voor een schip als het betrokken schip gebruikelijk of redelijk is.
4. Bepaalt de vervoerovereenkomst overliggeld, doch niet de overligtijd, dan wordt deze tijd vastgesteld op acht opeenvolgende etmalen of als op de ligplek een ander aantal redelijk of gebruikelijk is, op dit aantal.
5. De wettelijke bepalingen omtrent boetebedingen zijn niet van toepassing op bedingen met betrekking tot overliggeld.
6. Schuldenaren van overliggeld en een mogelijkerwijs uit hoofde van lid 2 verschuldigde schadevergoeding zijn tot betaling daarvan hoofdelijk verbonden.

Artikel 423

1. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement mogen zaken van ontvlambare, explosieve of gevaarlijke aard, tot de inlading waarvan de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan had gekend, te allen tijde voor de lossing door de vervoerder op iedere plaats worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze zaken is aansprakelijk voor alle schade en onkosten, middellijk of onmiddellijk voortgevloeid of ontstaan uit het inladen daarvan.
2. Indien onder een vervoerovereenkomst onder cognossement enige zaak als bedoeld in lid 1, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag zij evenzo door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor averij-grosse, indien daartoe gronden bestaan.

Artikel 424

1. Behalve in geval van tijd- of reisbevrachting is de vervoerder wanneer, nadat de inlading een aanvang heeft genomen, het schip vergaat of zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het schip het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dat dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is na lossing van de zaken bevoegd de overeenkomst te beëindigen, mits hij dit zo spoedig mogelijk doet.
2. Vermoed wordt dat het vergaan of de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervoerder komt; voor rekening van de vervoerder komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.
3. De vervoerder verwittigt, zo mogelijk, de afzender, degene aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degene aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijksterwijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden.
4. Artikel 398 leden 3 tot en met 5 is van toepassing.

Artikel 425

1. In geval van tijd- of reisbevrachting is ieder der partijen, mits zij dit zo spoedig mogelijk doet, bevoegd de overeenkomst geheel of met betrekking tot een gedeelte der zaken op te zeggen, wanneer het schip, zonder dat het vergaan is, zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het schip het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dat dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is.
2. De reisbevrachter komt de hem in lid 1 toegekende bevoegdheid ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken niet toe indien de vervoerder, zodra hem dit redelijkerwijs mogelijk was, heeft verklaard dat hij deze zaken, zij het niet in het bevrachte schip, ondanks de beëindiging van de overeenkomst naar hun bestemming zal vervoeren; zulk vervoer wordt vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.
3. De opzegging geschiedt door telegram, bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan, doch ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken, eerst na lossing van die zaken. Een in een dergelijk telegram of bericht vervatte mededeling, dat de vervoerder zaken alsnog, doch niet in het bevrachte schip, naar hun bestemming zal vervoeren, houdt met betrekking tot die zaken opzegging van de overeenkomst in.
4. Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervoerder komt; voor rekening van de vervoerder komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.
5. Artikel 398 leden 3 tot en met 5 is van toepassing met dien verstande, dat in geval van tijdbevrachting vracht verschuldigd blijft tot op het tijdstip van de lossing der zaken.

Artikel 426

1. In geval van tijd- of reisbevrachting eindigt de overeenkomst met het vergaan van het schip. In geval van langdurige tijdingloosheid wordt vermoed, dat het schip is vergaan te 24.00 uur Universele Tijd van de dag, waarop het laatste bericht is ontvangen.
2. Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat het vergaan van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervoerster komt; voor rekening van de vervoerster komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.
3. Vervoert de vervoerster ondanks het vergaan van het schip zaken die reeds aan boord waren ontvangen alsnog naar hun bestemming, dan wordt in geval van reisbevrachting dit vervoer vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.
4. De vervoerster verwittigt de bevrachter zo spoedig als dit mogelijk is.
5. Artikel 398 leden 3 tot en met 5 is van toepassing.

Artikel 440

1. De afzender of, indien een cognossement is afgegeven, uitsluitend de in artikel 441 bedoelde houder daarvan en dan alleen tegen afgifte van alle verhandelbare exemplaren van dit cognossement is bevoegd, voor zover de vervoerder hieraan redelijkerwijs kan voldoen, aflevering van ten vervoer ontvangen zaken of, indien daarvoor een cognossement is afgegeven, van alle daarop vermelde zaken gezamenlijk voor de aankomst ter bestemmingsplaats te verlangen, mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige lading ter zake schadeloos stelt. Hij is verplicht tot bijdragen in een averij-grosse, wanneer de averij-grosse handeling plaats had met het oog op een omstandigheid, waarvan reeds voor de aflevering is gebleken.
2. Hij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer door de voortijdige aflevering de reis zou worden vertraagd.
3. Zaken, die ingevolge lid 1 zijn afgeleverd, worden aangemerkt als ter bestemming afgeleverde zaken en de bepalingen van deze afdeling nopens de aflevering van zaken, alsmede de artikelen 490 en 491 zijn van toepassing.

Artikel 441

1. Indien een cognossement is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden, jegens de vervoerder onder het cognossement het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen; daarbij is artikel 387 van toepassing.
2. Jegens de houder van het cognossement, die niet de afzender was, is de vervoerder onder cognossement gehouden aan en kan hij een beroep doen op de bedingen van dit cognossement. Jegens iedere houder van het cognossement kan hij de uit het cognossement duidelijk kenbare rechten tot betaling geldend maken. Jegens de houder van het cognossement, die ook de afzender was, kan de vervoerder zich bovendien op de bedingen van de vervoervereenkomst en op zijn persoonlijke verhouding tot de afzender beroepen.

Artikel 442

1. Indien bij toepassing van artikel 461 verscheidene personen als vervoerder onder het cognossement moeten worden aangemerkt, zijn dezen jegens de in artikel 441 lid 1 bedoelde cognossementhouder hoofdelijk verbonden.
2. In het in lid 1 bedoeld geval is ieder der vervoerders gerechtigd de uit het cognossement blijkende rechten jegens de cognossementhouder uit te oefenen en is deze jegens iedere vervoerder gekweten tot op het opeisbare bedrag dat hij op grond van het cognossement aan één hunner heeft voldaan. Titel 7 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 460

Van de houders van verschillende exemplaren van hetzelfde cognossement heeft hij het beste recht, die houder is van het exemplaar, waarvan na de gemeenschappelijke voorman, die houder was van al die exemplaren, het eerst een ander houder is geworden te goeder trouw en onder bezwarende titel.

Artikel 461

1. Onverminderd de leden 2 tot en met 5, worden als vervoerder onder het cognossement aangemerkt degene die het cognossement ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende alsmede hij wiens formulier voor het cognossement is gebezigd.
2. Indien de kapitein of een ander voor hem het cognossement ondertekende, wordt naast degene, bedoeld in lid 1, die tijd- of reisbevrachter, die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten der exploitatieovereenkomsten als bedoeld in afdeling 1, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Indien het schip in rompbevrachting is uitgegeven wordt naast deze eventuele tijd- of reisbevrachter ook de laatste rompbevrachter als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Is het schip niet in rompbevrachting uitgegeven dan wordt naast de hier bedoelde eventuele tijd- of reisbevrachter ook de reder als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.
3. In afwijking van de leden 1 en 2 wordt uitsluitend de laatste rompbevrachter, onderscheidenlijk de reder, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien het cognossement uitsluitend deze rompbevrachter, onderscheidenlijk de reder, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst en, in geval van aanwijzing van de rompbevrachter, bovendien diens identiteit uit het cognossement duidelijk kenbaar is.
4. Dit artikel laat artikel 262 lid 2 onverlet.
5. Nietig is ieder beding waarbij van de leden 1 tot en met 4 wordt afgeweken.

Artikel 462

1. Artikel 461 lid 1 vindt geen toepassing indien een daar als vervoerder onder het cognossement aangemerkte persoon bewijst dat degene die het cognossement voor hem ondertekende daarbij de grenzen van zijn bevoegdheid overschreed of dat het formulier zonder zijn toestemming is gebezigd. Desalniettemin wordt een in artikel 461 lid 1 bedoelde persoon als vervoerder onder het cognossement aangemerkt, indien de houder van het cognossement bewijst dat op het ogenblik van uitgifte van het cognossement, op grond van een verklaring of gedraging van hem voor wie is ondertekend of wiens formulier is gebezigd, redelijkerwijs mocht worden aangenomen, dat degene die ondertekende daartoe bevoegd was of dat het formulier met toestemming was gebezigd.
2. In afwijking van lid 1 wordt de rederij als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien haar boekhouder door ondertekening van het cognossement de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch zij wordt niet gebonden jegens de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de boekhouder de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
3. Een beroep op artikel 461 lid 2 is mogelijk ook indien de kapitein door ondertekening van het cognossement of door een ander de bevoegdheid te geven dit namens hem te ondertekenen de grenzen van zijn bevoegdheid overschreed, doch dergelijk beroep staat niet open aan de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de kapitein de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
4. Lid 3 vindt eveneens toepassing indien degene die namens de kapitein het cognossement ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

Artikel 480

1. Is een vervrachter ingevolge artikel 461 tot meer gehouden dan waartoe hij uit hoofde van zijn bevrachting is verplicht of ontving hij minder dan waartoe hij uit dien hoofde is gerechtigd, dan heeft hij, mits de ondertekening van het cognossement of de afgifte van het formulier plaatsvond krachtens het in de bevrachting bepaalde, dan wel op verzoek van de bevrachter, deswege op deze laatste verhaal.
2. Hetzelfde geldt voor een ingevolge lid 1 aangesproken bevrachter, die op zijn beurt vervrachter is.

Artikel 481

1. De houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, is verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van kwijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven.
2. Hij is gerechtigd het cognossement tot zekerheid der afgifte daarvan bij een, in geval van geschil op verzoek van de meest gereede partij door de rechter aan te wijzen, derde in bewaring te geven totdat de zaken afgeleverd zijn.

Artikel 482

1. Een door de vervoerder na intrekking van het cognossement afgegeven document dat de houder daarvan recht geeft op aflevering van in dat cognossement genoemde zaken, wordt met betrekking tot deze zaken met het cognossement gelijkgesteld. Het cognossement wordt vermoed van het hier bedoelde document deel uit te maken. Degene die dit document ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende, noch degene wiens formulier werd gebruikt, wordt door het blote feit van deze ondertekening of dit gebruik als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.
2. Tenzij in documenten als bedoeld in lid 1 anders is bepaald, zijn de houders daarvan hoofdelijk verbonden voor de verbintenissen die uit het vervoer van de onder het cognossement vervoerde zaken voor de houder van dat cognossement voortvloeien.

Artikel 483

1. Behalve in geval van bevrachting is de vervoerder verplicht de zaken uit het schip te lossen.
2. Op de lossing van de zaken vindt artikel 422 overeenkomstige toepassing.

Artikel 484

1. De vracht is verschuldigd na aflevering van de zaken ter bestemming of ter plaatse, waar de vervoerder hen met inachtneming van artikel 440 afleverde. Is de vracht bepaald naar gewicht of omvang der zaken, dan wordt hij berekend naar deze gegevens bij aflevering.
2. Vracht die in één som voor alle zaken ter bestemming is bepaald, is, ook wanneer slechts een gedeelte van die zaken is afgeleverd, in zijn geheel verschuldigd.
3. Onder voorbehoud van lid 5 is voor zaken, die onderweg zijn verkocht omdat hun beschadigdheid verder vervoer redelijkerwijs niet toeliet, de vracht verschuldigd, doch ten hoogste tot het bedrag van hun opbrengst.
4. Vracht, die vooruit te voldoen is of voldaan is, is en blijft, behalve in geval van tijdbevrachting, in zijn geheel verschuldigd, ook wanneer de zaken niet ter bestemming worden afgeleverd.
5. In waardeloze toestand afgeleverde zaken worden aangemerkt als niet te zijn afgeleverd. Zaken, die niet zijn afgeleverd, of die in waardeloze toestand zijn afgeleverd, worden desalniettemin aangemerkt als afgeleverde zaken, voor zover het niet of in waardeloze toestand afleveren het gevolg is van de aard of een gebrek van de zaken, dan wel van een handeling of nalaten van een rechthebbende op of de afzender of ontvanger van de zaken.

Artikel 485

Voor zaken die door een opvarende voor eigen rekening in strijd met enig wettelijk verbod worden vervoerd is de hoogste vracht verschuldigd die ten tijde van de inlading voor soortgelijke zaken kon worden bedongen. Deze vracht is verschuldigd ook wanneer de zaken niet of in waardeloze toestand ter bestemming worden afgeleverd en de ontvanger is met de verscheper hoofdelijk voor deze vracht verbonden.

Artikel 486

Onder voorbehoud van artikel 425 lid 5, laatste zinsnede, is in geval van tijdbevrachting vracht niet

verschuldigd over de tijd, dat de bevrachter het schip niet overeenkomstig de bedingen van de bevrachting te zijner beschikking heeft

- a. ten gevolge van beschadiging daarvan, dan wel
 - b. doordat de vervrachter in de nakoming van zijn verplichtingen te kort schiet,
- mits het schip meer dan 24 aaneengesloten uren niet ter beschikking van de bevrachter staat.

Artikel 487

1. Bij tijdbevrachting komen de brandstof voor de machines, het ketelwater, de havenrechten en soortgelijke rechten en uitgaven, die verschuldigd worden ten gevolge van uitgevoerde reizen en het vervoeren van zaken, ten laste van de bevrachter. De overige lasten der exploitatie van het schip komen ten laste van de vervrachter.
2. De vervrachter is gerechtigd en verplicht de zich bij het einde van de bevrachting nog aan boord bevindende brandstof van de bevrachter over te nemen tegen de marktprijs ten tijde en ter plaatse van de oplevering van het schip.

Artikel 488

Onverminderd het omtrent averij-grosse bepaalde en onverminderd titel 4, afdeling 1, van Boek 6 zijn de afzender, de ontvanger en, indien een cognossement is afgegeven, de in artikel 441 bedoelde houder daarvan, hoofdelijk verbonden de vervoerder de schade te vergoeden, geleden doordat deze zich als zaakwaarnemer inliet met de behartiging van de belangen van een rechthebbende op ten vervoer ontvangen zaken dan wel doordat de kapitein zijn in artikel 261 genoemde verplichtingen is nagekomen.

Artikel 489

1. De vervoerder is gerechtigd afgifte van zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, te weigeren aan ieder, die uit anderen hoofde dan de vervoerovereenkomst recht heeft op aflevering van die zaken, tenzij op de zaken beslag is gelegd en uit de vervolging van dit beslag een verplichting tot afgifte aan de beslaglegger voortvloeit.
2. De vervoerder kan het recht van retentie uitoefenen op zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, voor hetgeen hem door de ontvanger verschuldigd is of zal worden ter zake van het vervoer van die zaken alsmede voor hetgeen als bijdrage in averij-grosse op die zaken verschuldigd is of zal worden. Dit retentierecht vervalt zodra aan de vervoerder is betaald het bedrag waarover geen geschil bestaat en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen, waaromtrent wel geschil bestaat of welke hoogte nog niet kan worden vastgesteld.
3. De in de leden 1 en 2 aan de vervoerder toegekende rechten komen hem niet toe jegens een derde, indien hij op het tijdstip dat hij de zaak ten vervoer ontving, reden had te twijfelen aan de bevoegdheid van de afzender jegens die derde hem de zaak ten vervoer ter beschikking te stellen.

Artikel 490

1. Voor zover degene die jegens de vervoerder recht heeft op aflevering van vervoerde zaken niet opkomt, weigert deze te ontvangen of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, voor zover op zaken beslag is gelegd, alsmede indien de vervoerder gegronde redenen heeft aan te nemen, dat een houder van een cognossement die als ontvanger opkomt, desalniettemin niet tot de aflevering gerechtigd is, is de vervoerder gerechtigd deze zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats of lichter. Op zijn verzoek kan de rechter bepalen dat hij deze zaken, desgewenst ook in het schip, onder zichzelf kan houden of andere maatregelen daarvoor kan treffen.
2. De derdebewaarnemer en de ontvanger zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.

Artikel 491

1. In geval van toepassing van artikel 490 kan de vervoerder, de bewaarnemer dan wel hij, die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering op zijn verzoek, door de rechter worden gemachtigd de zaken geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.
2. De bewaarnemer is verplicht de vervoerder zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; de vervoerder heeft deze verplichting jegens degene die jegens hem recht heeft op de aflevering van de zaken, en jegens degene aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkere wijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden.
3. De opbrengst van het verkochte wordt ter griffie van het Hof van Justitie gestort voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan de vervoerder uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem verschuldigd is ter zake van het vervoer, alsmede een bijdrage in averij-grosse; voor zover deze vorderingen nog niet vaststaan, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vorderingen strekken.
4. De ter griffie gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.

Artikel 492

1. Tenzij aan de vervoerder of zijn agent in de loshaven voor of op het oogenblik van het weghalen van de zaken en van hun overgifte aan de krachtens de vervoervereenkomst op de aflevering rechthebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van verliezen of schaden en van de algemene aard van deze verliezen of schaden, schept dit weghalen, tot op bewijs van het tegendeel, het vermoeden dat de zaken door de vervoerder zijn afgeleverd in de staat als in de vervoervereenkomst omschreven.
2. Zijn de verliezen of schaden niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.
3. Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van de zaak op het oogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk werd vastgesteld.

Artikel 493

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of schade is, moeten de vervoerder en de ontvanger elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de zaak en het natellen van de colli mogelijk te maken.

Artikel 494

1. Zowel de vervoerder als degene die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering, is bevoegd bij de aflevering van zaken de rechter te verzoeken een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de toestand waarin deze worden afgeleverd; tevens zijn zij bevoegd de rechter te verzoeken de daarbij bevonden verliezen of schaden gerechtelijk te doen begroten.
2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.

Artikel 495

1. Zowel de vervoerder als degene die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering is, wanneer hij verliezen of schaden van zaken vergoedt, bevoegd de rechter te verzoeken voor, bij of terstond na de aflevering daarvan en desgewenst aan boord van het schip een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de oorzaak daarvan.
2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.

Artikel 496

1. De kosten van een gerechtelijk onderzoek als bedoeld in de artikelen 494 en 495, moeten worden voldaan door de aanvrager.
2. De rechter kan deze kosten en door het onderzoek geleden schade geheel of gedeeltelijk ten laste van de wederpartij van de aanvrager brengen, ook al zou daardoor het bedrag bedoeld in artikel 388 lid 1 worden overschreden.

Afdeling 3

Overeenkomst van personenvervoer over zee

Artikel 500

1. De overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van personenvervoer al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij, de vervoerder, zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een schip een of meer personen, reizigers, en al dan niet hun bagage uitsluitend over zee te vervoeren. De overeenkomst van personenvervoer aan boord van een luchtkussenvoertuig is geen overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze afdeling.
2. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt als vervoer over zee beschouwd.
3. Hutbagage in de zin van deze afdeling is de bagage, met uitzondering van levende dieren die de reiziger in zijn hut heeft, die hij in zijn bezit, onder zijn toezicht of in zijn macht heeft, alsmede de bagage die hij aan boord heeft van een met hem als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip, doch niet dit voertuig of schip zelf.
4. Bij staatsbesluit kunnen zaken die geen hutbagage zijn voor de toepassing van bepalingen van deze afdeling, als hutbagage worden aangewezen, dan wel bepalingen van deze afdeling niet van toepassing worden verklaard op zaken, die hutbagage zijn.

Artikel 501

Vervoer over zee omvat:

- a. met betrekking tot personen of hun hutbagage de tijd dat de reiziger of zijn hutbagage aan boord van het schip verblijft, de tijd van inscheping of ontscheping, alsmede de tijd dat de reiziger of zijn hutbagage te water wordt vervoerd tussen wal en schip of tussen schip en wal, indien de prijs hiervan in de vracht is inbegrepen of het voor dit hulpvervoer gebezigde schip door de vervoerder ter beschikking van de reiziger is gesteld; vervoer over zee van personen omvat echter niet de tijd dat de reiziger verblijft in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie;
- b. met betrekking tot hutbagage bovendien de tijd dat de reiziger verblijft in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie, indien die bagage is overgenomen door de vervoerder en niet weer aan de reiziger is afgeleverd;
- c. met betrekking tot bagage die geen hutbagage is de tijd tussen het overnemen door de vervoerder hetzij te land, hetzij aan boord en de aflevering door de vervoerder;
- d. met betrekking tot een levend dier de tijd dat het aan boord van het schip verblijft dan wel onder de hoede van de vervoerder is.

Artikel 502

1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van personenvervoer, waarbij de vervoerder, de vervrachter, zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, in zijn geheel en al dan niet op tijdbasis, tijdbevrachting of reisbevrachting, ter beschikking stelt van zijn wederpartij, de bevrachter.
2. De in afdeling 2, in het bijzonder voor het geval van bevrachting gegeven bepalingen, alsmede artikel 375 zijn op deze bevrachting van overeenkomstige toepassing.

Artikel 503

De wetsbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op ter beschikkingstelling van een schip ten vervoer, anders dan bij wijze van rompbevrachting, niet van toepassing.

Artikel 504

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of door een omstandigheid waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.
2. Vermoed wordt dat een zorgvuldig vervoerder de omstandigheid die leidde tot schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand heeft kunnen vermijden alsmede dat zulk een vervoerder heeft kunnen verhinderen dat deze omstandigheid tot een dergelijk voorval leidde.
3. Gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip of van het materiaal waarvan hij zich voor het vervoer bedient wordt aangemerkt als een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen heeft kunnen verhinderen.
4. Bij de toepassing van de leden 1 tot en met 3 wordt slechts dan rekening gehouden met een gedraging van een derde, indien geen andere omstandigheid, die mede tot het voorval leidde, voor rekening van de vervoerder is.

Artikel 505

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies dan wel beschadiging van hutbagage of van een als bagage ten vervoer aangenomen levend dier, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.
2. Behalve met betrekking tot een levend dier is artikel 504 leden 2 en 3 van toepassing.
3. Bij de toepassing van dit artikel wordt slechts dan rekening gehouden met een gedraging van een derde, indien geen andere omstandigheid, die mede tot het voorval leidde, voor rekening van de vervoerder is.
4. De leden 1 tot en met 3 laten artikel 545 onverlet.

Artikel 506

Onder voorbehoud van artikel 505 is de vervoerder aansprakelijk voor schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies dan wel beschadiging van bagage, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer tenzij en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulk een vervoerder de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

Artikel 507

De vervoerder is niet aansprakelijk in geval van verlies of beschadiging overkomen aan geldstukken, verhandelbare documenten, goud, zilver, juwelen, sieraden, kunstvoorwerpen of andere zaken van waarde, tenzij deze zaken van waarde aan de vervoerder in bewaring zijn gegeven en hij overeengekomen is hen in zekerheid te zullen bewaren.

Artikel 508

De vervoerder is ter zake van door de reiziger aan boord gebrachte zaken die hij, indien hij hun aard of gesteldheid had gekend, niet aan boord zou hebben toegelaten en waarvoor hij geen bewijs van ontvangst heeft afgegeven, geen enkele schadevergoeding verschuldigd indien de reiziger wist of behoorde te weten, dat de vervoerder de zaken niet ten vervoer zou hebben toegelaten; de reiziger is alsdan aansprakelijk voor alle kosten en schaden voor de vervoerder voortvloeiend uit de aanbieding ten vervoer of uit het vervoer zelf.

Artikel 509

Onverminderd artikel 508 en onverminderd artikel 179 van Boek 6 is de reiziger verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die hij of zijn bagage deze berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig reiziger niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een reiziger de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen. De reiziger kan niet om zich van zijn aansprakelijkheid te ontheffen beroep doen op de hoedanigheid of een gebrek van zijn bagage.

Artikel 510

1. Onverminderd de bepalingen van deze afdeling zijn op het vervoer van bagage de artikelen 378 en 387, artikel 388 lid 2, artikel 389, artikel 394 leden 1 en 2, de artikelen 395, 396 en 398, de artikelen 488 tot en met 491 en de artikelen 493 tot en met 496 van toepassing. De in artikel 396 bedoelde opzegging kan ook mondeling geschieden. De in artikel 489 toegekende rechten en het in artikel 491 toegekende recht tot het zich laten voldoen uit het in bewaring te stellen bedrag van kosten ter zake van het vervoer kunnen worden uitgeoefend voor alles wat de wederpartij van de vervoerder of de reiziger aan de vervoerder verschuldigd is.
2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in lid 1 op hun onderlinge verhouding toepasselijk verklaarde bepalingen.

Artikel 511

1. De reiziger is gehouden de vervoerder schriftelijk kennis te geven:
 - a. in geval van uiterlijk zichtbare schade aan bagage:
 - 1°. wat betreft hutbagage: voor of ten tijde van de ontscheping van de reiziger;
 - 2°. wat betreft alle andere bagage: voor of ten tijde van de aflevering;
 - b. in geval van niet uiterlijk zichtbare schade aan of verlies van bagage: binnen vijftien dagen na de aanvang van de dag, volgende op de dag van ontscheping of aflevering of die waarop de bagage had moeten worden afgeleverd.
2. Indien de reiziger niet aan zijn in lid 1 omschreven verplichting voldoet, wordt, behoudens tegenbewijs, vermoed dat hij de bagage onbeschadigd heeft ontvangen.
3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage op het ogenblik van in ontvangstneming gezamenlijk is vastgesteld of geïnspecteerd.

Artikel 512

De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd zich te overtuigen van de aard of gesteldheid van de bagage, indien hij vermoedt dat hij, de aard of gesteldheid van door de reiziger aan boord gebrachte bagage kennende, deze niet aan boord zou hebben toegelaten. De vervoerder is gehouden dit onderzoek te doen geschieden in tegenwoordigheid van de reiziger of, zo dit niet mogelijk is, in tegenwoordigheid van twee personen van wier hulp hij overigens bij de uitvoering van zijn verbintenis geen gebruik maakt.

Artikel 513

Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de reiziger schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder daarvoor geheel of gedeeltelijk worden opgeheven.

Artikel 514

Indien personen van wier hulp de vervoerder bij de uitvoering van zijn verbintenis gebruik maakt, op verzoek van de reiziger diensten bewijzen waartoe de vervoerder niet is verplicht, worden zij aangemerkt als te handelen in opdracht van de reiziger aan wie zij deze diensten bewijzen.

Artikel 515

Behoudens artikel 516, is de vervoerder die zich, anders dan bij wijze van bevrachting, verbond tot vervoer volgens een dienstregeling, niet aansprakelijk voor schade die is veroorzaakt door vertraging, door welke oorzaak dan ook, voor, tijdens of na het vervoer opgetreden.

Artikel 516

Onder verlies of beschadiging van bagage wordt mede verstaan vermogensschade geleden doordat de bagage niet binnen een redelijke tijd te rekenen van het ogenblik van aankomst van het schip, waarop deze bagage werd vervoerd of zou worden vervoerd, aan de reiziger werd afgeleverd, doch niet wordt daaronder verstaan vertraging door een arbeidsconflict veroorzaakt.

Artikel 517

1. Behoudens de artikelen 504 tot en met 507, is de vervoerder niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein of de schipper, een ander lid van de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie van het schip.
2. Behoudens de artikelen 504 tot en met 507, wordt generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen en generlei redelijke afwijking van de koers beschouwd als een schending van enige vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige schade daardoor ontstaan.

Artikel 518

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder ter zake van dood of letsel van de reiziger is beperkt tot een bedrag van ten hoogste 175 000 rekeneenheden per reiziger.
2. In het geval dat de schadeloosstelling wordt bepaald in de vorm van een rente is het gekapitaliseerde bedrag beperkt tot een bedrag van ten hoogste 175 000 rekeneenheden per reiziger.

Artikel 518a

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder ter zake van vertraging van een reiziger en verlies of beschadiging van diens hutbagage is beperkt tot een bedrag van ten hoogste 1 800 rekeneenheden per reiziger; onder hutbagage is, in afwijking van artikel 500 lid 3, niet begrepen de bagage aan boord van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip.
2. De aansprakelijkheid van de vervoerder ter zake van verlies of beschadiging van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip, met inbegrip van de bagage aan boord daarvan, is beperkt tot een bedrag van ten hoogste 10 000 rekeneenheden per voertuig of schip.
3. De aansprakelijkheid van de vervoerder ter zake van verlies of beschadiging van bagage, niet zijnde bagage in de zin van de leden 1 of 2, is beperkt tot een bedrag van ten hoogste 2 700 rekeneenheden per reiziger.
4. Ten aanzien van de aansprakelijkheid van de vervoerder in de zin van dit artikel kunnen de vervoerder en de reiziger een franchise overeenkomen van ten hoogste:
 - a. 300 rekeneenheden ter zake van verlies of beschadiging van bagage in de zin van lid 2;
 - b. 135 rekeneenheden ter zake van vertraging van een reiziger en verlies of beschadiging van overige bagage.

Artikel 518b.

Met betrekking tot de rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 518 en 518a, is artikel 759 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 518c

In de bedragen, genoemd in de artikelen 518 en 518a, is de wettelijke rente niet begrepen.

Artikel 518d

De artikelen 518 tot en met 518c laten titel 7 onverlet.

Artikel 519

1. De vervoerder kan zich niet beroepen op enige beperking van zijn aansprakelijkheid voor zover de schade is ontstaan uit zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
2. Nietig is ieder beding waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

Artikel 520

Nietig is ieder vóór het aan de reiziger overkomen voorval of vóór het verlies of de beschadiging van bagage gemaakt beding, waarbij de ingevolge de artikelen 504 tot en met 507 en artikel 516 op de vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast wordt verminderd op andere wijze dan in deze afdeling is voorzien.

Artikel 521

1. In geval van verlies of beschadiging van bagage wordt de vordering tot schadevergoeding gewaardeerd naar de omstandigheden.
2. In geval van aan de reiziger overkomen letsel en van de dood van de reiziger zijn de artikelen 107 en 108 van Boek 6 niet van toepassing op de vorderingen die de vervoerder als wederpartij van een andere vervoerder tegen deze laatst instelt.

Artikel 522

De wederpartij van de vervoerder is verplicht deze de schade te vergoeden die hij lijdt doordat de reiziger, door welke oorzaak dan ook, niet tijdig ten vervoer aanwezig is.

Artikel 523

De wederpartij van de vervoerder is verplicht deze de schade te vergoeden die hij lijdt doordat de documenten met betrekking tot de reiziger, die van haar zijde voor het vervoer vereist zijn, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn.

Artikel 524

1. Wanneer voor of tijdens het vervoer omstandigheden aan de zijde van de wederpartij van de vervoerder of de reiziger zich opdoen of naar voren komen, die de vervoerder bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij hem wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor hem grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is de vervoerder bevoegd de overeenkomst op te zeggen en de reiziger uit het schip te verwijderen.
2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de wederpartij van de vervoerder of aan de reiziger en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst van de eerst ontvangen kennisgeving.
3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

Artikel 525

1. Wanneer voor of tijdens het vervoer omstandigheden aan de zijde van de vervoerder zich opdoen of naar voren komen, die diens wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij van de vervoerder bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.
3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

Artikel 526

Wanneer de reiziger na het verlaten van het schip niet tijdig terugkeert kan de vervoerder de overeenkomst beschouwen als op dat tijdstip te zijn geëindigd.

Artikel 527

1. De wederpartij van de vervoerder is steeds bevoegd de overeenkomst op te zeggen. Zij is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die deze ten gevolge van de opzegging lijdt.
2. Zij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer daardoor de reis van het schip zou worden vertraagd.
3. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

Artikel 528

1. Wordt ter zake van het vervoer een passagebiljet, een ontvangstbewijs voor bagage of enig soortgelijk document afgegeven, dan is de vervoerder verplicht daarin op duidelijke wijze zijn naam en woonplaats te vermelden.
2. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

3. Rechtspersonen zijn niet verplicht haar volledige naam, woonplaats en inschrijfnummer volgens het handelsregister te vermelden.

Afdeling 4

Enige bijzondere overeenkomsten

Artikel 530

1. Onder de overeenkomst, rompbevrachting, waarbij de ene partij, de rompvervrachter, zich verbindt een schip uitsluitend ter zee ter beschikking te stellen van haar wederpartij, de rompbevrachter, zonder daarover nog enige zeggenschap te houden, ligt de exploitatie van het schip in handen van de rompbevrachter en geschiedt zij voor diens rekening.
2. Artikel 375 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 531

1. Op de overeenkomst waarbij de ene partij zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, uitsluitend ter zee ter beschikking te stellen van de andere partij voor andere doeleinden dan het daarmee vervoeren van zaken of personen zijn de bepalingen nopens averij-grosse alsmede de bepalingen van deze titel van overeenkomstige toepassing.
2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in lid 1 op hun onderlinge verhouding toepasselijk verklaarde bepalingen.

Artikel 532

Voor de toepassing van de bepalingen van deze afdeling wordt terbeschikkingstelling van een en eenzelfde schip ter zee en op binnenwateren beschouwd als terbeschikkingstelling ter zee, tenzij deze terbeschikkingstelling ter zee kennelijk ondergeschikt is aan die op binnenwateren, in welk geval zij als terbeschikkingstelling op binnenwateren wordt beschouwd.

Titel 6

Ongevallen

Afdeling 1

Aanvaring

Artikel 540

Aanvaring is de aanraking van schepen met elkaar.

Artikel 541

Het in deze afdeling omtrent aanvaring bepaalde vindt eveneens toepassing indien schade door een zeeschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had.

Artikel 542

Indien een zeeschip door een aanvaring schade heeft veroorzaakt, dan wel aan een zeeschip, deszelfs opvarenden of de zaken aan boord daarvan door een schip schade is veroorzaakt, wordt de aansprakelijkheid voor deze schade geregeld door deze afdeling.

Artikel 543

Indien de aanvaring is veroorzaakt door toeval, indien zij is toe te schrijven aan overmacht of indien twijfel bestaat omtrent de oorzaken der aanvaring, wordt de schade gedragen door hen, die haar hebben geleden.

Artikel 544

Indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één schip, is de eigenaar van het schip, dat de schuld had, verplicht de schade te vergoeden.

Artikel 545

1. Indien twee of meer schepen gezamenlijk door hun schuld een aanvaring hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren daarvan zonder hoofdelijkheid aansprakelijk voor de schade, toegebracht aan medeschuldige schepen en aan goederen, die zich aan boord daarvan bevinden, en hoofdelijk voor alle overige schade.
2. Is de aansprakelijkheid niet hoofdelijk, dan zijn de eigenaren van de schepen die gezamenlijk door hun schuld de aanvaring hebben veroorzaakt, tegenover de benadeelden aansprakelijk in verhouding tot het gewicht van de schuld van hun schepen; indien echter de omstandigheden meebrengen, dat die verhouding niet kan worden vastgesteld of indien blijkt dat de schuld van deze schepen gelijkwaardig is wordt de aansprakelijkheid in gelijke delen verdeeld.
3. Is de aansprakelijkheid hoofdelijk, dan moet elk der aansprakelijke eigenaren zijn door lid 2 vastgesteld aandeel in de betaling aan de schuldeiser voor zijn rekening nemen. Onder voorbehoud van artikel 364 heeft hij, die meer dan zijn aandeel heeft betaald, voor het overschot verhaal op zijn medeschuldenaren, die minder dan hun aandeel hebben betaald.

Artikel 546

Er bestaan geen wettelijke vermoedens van schuld met betrekking tot de aansprakelijkheid voor aanvaring; het schip, dat in aanraking komt met een andere, zo nodig behoorlijk verlichte, vaste of te bekwamer plaatse vastgemaakte zaak, geen schip zijnde, is aansprakelijk voor de schade, tenzij blijkt dat de aanraking niet is veroorzaakt door schuld van het schip.

Artikel 547

De krachtens deze afdeling bestaande aansprakelijkheid wordt niet opgeheven in geval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, zelfs niet als het gebruik van deze verplicht is.

Afdeling 2
Hulpverlening

Artikel 551

In deze afdeling wordt verstaan onder:

- a. hulpverlening: iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak;
- b. schip: ieder schip of ander vaartuig, dan wel iedere constructie waarmee kan worden gevaren;
- c. goederen: alle zaken die niet blijvend en opzettelijk aan de kust zijn bevestigd en de in risico zijnde vracht;
- d. milieuschade: aanzienlijke fysieke schade aan de gezondheid van de mens, aan de marine fauna of flora of aan hulpbronnen in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden, veroorzaakt door verontreiniging, besmetting, brand, ontploffing of soortgelijke ingrijpende gebeurtenissen;
- e. betaling: iedere krachtens deze afdeling verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.

Artikel 552

Voor de toepassing van deze afdeling worden de baaien en inhammen die in open verbinding staan met de zee beschouwd tot de zee en de stranden en oevers daarvan tot het zeestrand te behoren.

Artikel 553

Deze afdeling is niet van toepassing in geval van hulpverlening aan:

- a. vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties wanneer die platforms of boorinstallaties op een locatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem;
- b. een maritiem cultuurobject dat van prehistorisch, archeologisch of historisch belang is en zich ten minste vijftig jaar op de zeebodem bevindt.

Artikel 554

Deze afdeling is mede van toepassing in geval van hulpverlening door of aan een oorlogsschip of ander niet-handelsschip, dat toebehoort aan, dan wel gebruikt of bevracht wordt door enige Staat die het op 28 april 1989 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake Hulpverlening 1989 op die schepen van toepassing heeft verklaard.

Artikel 555

De bepalingen omtrent hulpverlening zijn van overeenkomstige toepassing in geval van hulpverlening:

- a. aan op het vaste zeestrand of de oevers van bevaarbaar binnenwater gezonken of aangespoelde zaken;
- b. door een schip aan een luchtvaartuig.

Artikel 556

1. Een overeenkomst omtrent hulpverlening kan op verlangen van een der partijen door de rechter geheel of gedeeltelijk worden vernietigd of gewijzigd wanneer zij is totstandgekomen door misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen voorwaarden onbillijk zijn, of de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.
2. Nietig is ieder beding waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

Artikel 557

1. Hulp aan in gevaar verkerende schepen, aan zich aan boord daarvan bevindende zaken of aan van een schip afkomstige driftige, aangespoelde of gezonken zaken mag niet worden verleend tegen een uitdrukkelijk en redelijk verbod van de reder of kapitein van het schip in. Hulp aan andere in gevaar verkerende zaken mag niet worden verleend tegen een uitdrukkelijk en redelijk verbod in van de rechthebbende op de zaak.
2. Een verbod tot hulpverlening kan steeds worden uitgevaardigd.

Artikel 558

1. Het verlenen van hulp aan een schip, aan zich aan boord daarvan bevindende zaken of aan van een schip afkomstige driftige, aangespoelde of gezonken zaken staat onder leiding van de kapitein en, wanneer er geen kapitein is of deze niet optreedt, onder leiding van de rechthebbende op het schip of de zaak.
2. Bij stranding of aanspoeling aan of op het vaste zeestrand berust de leiding, wanneer kapitein noch rechthebbende optreedt, bij de strandvonder. De Districtscommissaris bekleedt van rechtswege het ambt van strandvonder.
3. Indien het noodzakelijk is onverwijld maatregelen te treffen, geldt dit artikel niet, totdat de kapitein, de rechthebbende of de strandvonder de leiding op zich heeft genomen.

Artikel 559

1. Wanneer een schip door de bemanning is verlaten en door hulpverleners of de strandvonder is overgenomen, staat het de kapitein steeds vrij naar zijn schip terug te keren en het gezag daarover te hernemen, in welk geval de hulpverleners of de strandvonder terstond het gezag aan de kapitein moeten overdragen.
2. Indien de kapitein of de rechthebbende bij de hulpverlening of ter plaatse, waar de geredde zaken worden aangebracht, tegenwoordig is en dit de hulpverlener of de strandvonder bekend is, moeten de hulpverleners of de strandvonder, onverminderd artikel 571, die zaken terstond te zijner beschikking stellen.
3. In de gevallen, waarin de geredde zaken niet op grond van lid 2 terstond ter beschikking van de kapitein of van de rechthebbende moeten worden gesteld, moeten zij, voor zover zij tijdens de hulpverlening zich aan of op de buitengronden of het vaste zeestrand bevinden, terstond ter beschikking worden gesteld van de strandvonder.

Artikel 560

1. De hulpverlener is jegens de reder van het schip of de rechthebbende op andere in gevaar verkerende zaken verplicht:
 - a. de hulpverlening met de nodige zorg uit te voeren;
 - b. bij de nakoming van de in onderdeel a bedoelde verplichting de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken;
 - c. in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijs vereisen, de bijstand in te roepen van andere hulpverleners; en
 - d. de tussenkomst van andere hulpverleners te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijs wordt verzocht door de reder of de kapitein van het schip of de rechthebbende op andere in gevaar verkerende zaken, met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.
2. De reder en de kapitein van het schip of de rechthebbende op andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de hulpverlener verplicht:
 - a. gedurende de hulpverlening volledig met hem samen te werken;
 - b. daarbij de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken; en
 - c. wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer zulks redelijkerwijs door de hulpverlener wordt verzocht.
3. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 1 onder b of lid 2 onder b wordt afgeweken.

Artikel 561

1. Hulp die met gunstig gevolg is verleend geeft recht op hulploon.
2. Behoudens artikel 564, is geen betaling krachtens deze afdeling verschuldigd, wanneer de hulp geen gunstig gevolg heeft gehad.
3. Hulp als omschreven in lid 1 geeft recht op hulploon, ook al is de tot hulploon gerechtigde of hij, die gerechtigd is de vaststelling van het hulploon te vorderen, dezelfde persoon als hij, die hulploon verschuldigd is.

Artikel 562

Indien een partij bij een overeenkomst omtrent hulpverlening door haar wederpartij daarbij ter zake van een bij de hulpverlening veroorzaakte schade buiten overeenkomst wordt aangesproken, is zij jegens die wederpartij niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst. De artikelen 365 en 366 zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 563

1. Het bedrag van het hulploon wordt vastgesteld bij overeenkomst tussen partijen en bij gebreke daarvan door de rechter.
2. Het hulploon wordt vastgesteld met het oog op het aanmoedigen van hulpverlening, rekening houdend met de volgende criteria, ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd:
 - a. de geredde waarde van het schip en de andere goederen;
 - b. de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu;
 - c. de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag;
 - d. de aard en ernst van het gevaar;
 - e. de vakkundigheid en inspanningen, betoond door de hulpverleners bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;
 - f. de door de hulpverleners gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;
 - g. het risico van aansprakelijkheid en andere door de hulpverleners of hun uitrusting gelopen risico's;
 - h. de snelheid van de verleende diensten;
 - i. de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor hulpverlening bestemde uitrusting;
 - j. de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners.
3. Voor hulp verleend aan een schip en de zaken aan boord daarvan is het hulploon uitsluitend verschuldigd door de reder van het schip, met dien verstande dat de reder een recht van verhaal heeft jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel. Voor hulp verleend aan andere zaken is het hulploon verschuldigd door de rechthebbende op die zaken.
4. Het hulploon, met uitzondering van rente en verhaalbare gerechtelijke kosten, mag de geredde waarden van het schip en de andere goederen niet overtreffen.
5. Wanneer het hulploon mede strekt tot vergoeding van gemaakte kosten en geleden schade geeft de rechter aan welke gemaakte kosten en geleden schade dit betreft.

Artikel 564

1. Indien een hulpverlener hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu en hij geen hulploon heeft verkregen krachtens artikel 563 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding van de zijde van de reder, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.
2. Indien de hulpverlener in de in lid 1 bedoelde omstandigheden door zijn hulpverleningswerkzaamheden schade aan het milieu heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de reder volgens lid 1 aan de hulpverlener te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd met maximaal 30% van de door de hulpverlener gemaakte kosten. Indien echter de rechter, rekening houdend met de in artikel 563 lid 2 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan degene die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100% van de door de hulpverlener gemaakte kosten.
3. Voor de toepassing van de leden 1 en 2 worden onder kosten van de hulpverlener verstaan de voorschotten die door de hulpverlener redelijkerwijs zijn gedaan bij de hulpverlening en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijs zijn ingezet tijdens de hulpverlening, in aanmerking nemend de criteria, genoemd in artikel 563 lid 2 onder h, i en j.
4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het hulploon dat de hulpverlener krachtens artikel 563 kan ontvangen.
5. Indien de hulpverlener nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven schade aan het milieu te voorkomen of te beperken, kan de rechter de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk ontzeggen.
6. De rechter die een hulploon vaststelt als bedoeld in artikel 563 en een bijzondere vergoeding bepaalt als bedoeld in lid 1, is niet verplicht om het bedrag van het hulploon vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en de andere geredde goederen alvorens het bedrag van de bijzondere

vergoeding te bepalen.

7. De leden 1 tot en met 6 doen geen afbreuk aan enig recht van verhaal van de reder van het schip.

Artikel 565

1. Geen hulploon is verschuldigd door personen wier leven is gered.
2. Niettegenstaande lid 1 is voor de afzonderlijke redding van opvarenden van een schip hulploon verschuldigd door de reder.
3. Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de hulpverlening, is gerechtigd tot een billijk aandeel in de betaling die aan de hulpverlener is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van schade aan het milieu.

Artikel 566

1. Gerechtigd tot hulploon zijn die personen of groepen van personen, die hulp hebben verleend.
2. Indien de hulp is verleend door personen of groepen, die afhankelijk van elkaar handelden, is aan deze groepen of personen gezamenlijk slechts één bedrag als hulploon verschuldigd.
3. Indien de hulp door een schip is verleend kunnen ook de leden der bemanning, die geen hulp verleenden, tot hulploon gerechtigd zijn.

Artikel 567

Afstand, jegens wie dan ook, door een lid der bemanning van zijn recht op een aandeel in het door een schip te verdienen of verdiende hulploon is nietig, tenzij het schip blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor hulpverlening of sleepdienst is bestemd of de afstand één bepaalde hulpverlening betreft.

Artikel 568

1. Geen recht op betaling krachtens deze afdeling hebben zij, die hulp verleenden niettegenstaande een uitdrukkelijk en redelijk verbod als bedoeld in artikel 557 lid 1.
2. Opvarenden kunnen wegens hulp door hen verleend aan het schip, zich aan boord daarvan bevindende zaken of daarvan afkomstige driftige, aangespoelde of gezonken zaken, slechts recht op betaling hebben, wanneer door hen diensten zijn bewezen, waartoe zij redelijkerwijs niet zijn gehouden.
3. Geen betaling is verschuldigd krachtens deze afdeling tenzij de verleende diensten verder gaan dan wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als een gebruikelijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.
4. Indien de hulpverleners door hun schuld de hulpverlening hebben nodig gemaakt of bemoeilijkt of zich hebben schuldig gemaakt aan diefstal, verberging of andere bedrieglijke handelingen, kan de rechter de krachtens deze afdeling verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk ontzeggen.

Artikel 569

1. Indien de hulp is verleend door onafhankelijk van elkaar handelende personen of groepen van personen is ieder van deze personen bevoegd vaststelling te vorderen van het hulploon dat, of de bijzondere vergoeding die hem of de groep, waarvan hij deel uitmaakte, toekomt.
2. Indien de hulp is verleend door afhankelijk van elkaar handelende personen of groepen van personen is ieder van deze personen bevoegd vaststelling te vorderen van het hulploon dat, of de bijzondere vergoeding die aan deze personen of groepen gezamenlijk toekomt.
3. Indien door een schip hulp is verleend, is uitsluitend de reder of de kapitein bevoegd omtrent het hulploon of de bijzondere vergoeding overeen te komen. De door hem gesloten overeenkomst bindt alle tot het hulploon of de bijzondere vergoeding gerechtigden. Hij is verplicht ieder van hen vóór de uitbetaling desverlangd het bedrag van het hulploon of de bijzondere vergoeding schriftelijk mee te

delen. Bij gebreke van een overeenkomst is uitsluitend hij, niet alleen gerechtigd, doch ook verplicht gerechtelijke vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding te vorderen en dit te innen.

4. In het in artikel 561 lid 3 bedoelde geval is iedere tot hulploon of bijzondere vergoeding gerechtigde bevoegd de vaststelling daarvan door de rechter te vorderen, ook al mocht over het hulploon of de bijzondere vergoeding een overeenkomst zijn gesloten.

Artikel 570

1. De verdeling van een hulploon als bedoeld in artikel 563 tussen hulpverleners geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.
2. De verdeling van een bijzondere vergoeding als bedoeld in artikel 564 tussen hulpverleners geschiedt met in aanmerkingneming van de criteria, genoemd in artikel 563 lid 2 onder h, i en j.
3. Bij geschillen omtrent de verdeling van het hulploon en de bijzondere vergoeding tussen de daartoe gerechtigden wordt deze op vordering van de meest gereede partij door de rechter vastgesteld.

Artikel 571

1. Degene, die gerechtigd is vaststelling van het hulploon te vorderen, heeft, behoudens artikel 559 leden 1 en 3, jegens ieder, die daarvan afgifte verlangt, een retentierecht op de schepen of zaken, waaraan hulp is verleend, alsmede op de schepen aan welker zich aan boord bevindende zaken hulp is verleend, voor hetgeen ter zake van hulploon is verschuldigd.
2. Ter zake van de in artikel 564 bedoelde bijzondere vergoeding kan dit retentierecht worden uitgeoefend op de schepen, waaraan hulp is verleend.
3. Dit retentierecht vervalt zodra is betaald het bedrag, waarover geen geschil tussen partijen bestaat, en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen, waaromtrent wel geschil bestaat of welker hoogte nog niet kan worden vastgesteld.

Artikel 572

1. Degene die krachtens deze afdeling een betaling verschuldigd is, moet op verlangen van de hulpverlener voldoende zekerheid stellen voor hetgeen hij ter zake van die betaling verschuldigd is, met inbegrip van rente en kosten.
2. Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de hulpverlener worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na beëindiging van de hulpverlening zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld voor de in lid 1 bedoelde betaling.

Artikel 573

1. De rechter kan, voordat hij het hulploon of de bijzondere vergoeding vaststelt, bevelen dat aan degene die gerechtigd is de vaststelling daarvan te vorderen, een naar billijkheid te bepalen bedrag bij wijze van voorschot wordt betaald. De rechter kan aan dit bevel voorwaarden verbinden die gezien de omstandigheden billijk zijn, daaronder begrepen de voorwaarde dat voor de gehele of gedeeltelijke terugbetaling van het voorschot zekerheid zal worden gesteld.
2. Is krachtens artikel 572 zekerheid gesteld, dan wordt het bedrag van de gestelde zekerheid verminderd met het bedrag van het betaalde voorschot.

Artikel 574

1. Indien de rechthebbende op de schepen of andere zaken waaraan hulp is verleend, niet opkomt, is hij, die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen, gerechtigd deze voor rekening en gevaar van de rechthebbende onder zich te houden dan wel bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats.
2. De derdebewaarnemer en de rechthebbende zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.

Artikel 575

1. In geval van toepassing van artikel 574 kan hij, die gerechtigd is vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding te vorderen, de bewaarnemer dan wel de rechthebbende op de schepen of andere zaken, op zijn verzoek door de rechter worden gemachtigd hen geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.
2. De bewaarnemer is verplicht degene die de zaken in bewaring gaf, zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; degene die de zaken in bewaring gaf of onder zich hield, heeft deze verplichting jegens de hem bekende rechthebbenden op de zaken.
3. De opbrengst van het verkochte wordt gestort ter griffie van het Hof van Justitie, voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan degene die de zaken in bewaring gaf, uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem ter zake van hulploon of bijzondere vergoeding is verschuldigd; voor zover het hulploon of de bijzondere vergoeding nog niet vaststaat, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vordering strekken.
4. De ter griffie gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.

Artikel 576

1. Degene, die gerechtigd is tot hulploon of bijzondere vergoeding, verkrijgt de eigendom van de zaak, waaraan hulp is verleend en waarvoor geen rechthebbende is opgekomen, twee jaar na de beëindiging van de hulpverlening, mits de zaak zich op dat tijdstip nog in zijn macht bevindt en hij datgene heeft gedaan wat redelijkerwijs van hem kan worden gevergd om de rechthebbende te ontdekken en deze van het gevolg van de hulpverlening op de hoogte te stellen.
2. Lid 1 vindt geen toepassing, wanneer de rechthebbende zich binnen de in dat lid genoemde termijn bij hem, die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen, heeft aangemeld en aan deze de kosten van bewaring en onderhoud en tot opsporing van de rechthebbende heeft vergoed. Degene die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen is bevoegd de afgifte op te schorten totdat deze verplichting is nagekomen. Indien de rechthebbende die de zaak opeist, de verschuldigde kosten niet binnen een maand nadat ze hem zijn opgegeven, heeft voldaan, wordt hij aangemerkt zijn recht op de zaak te hebben prijsgegeven.

Artikel 577

De wetsbepalingen omtrent zaakwaarneming vinden op hulpverlening geen toepassing.

Afdeling 3
Averij-grosse

Artikel 610

Er is een averij-grosse handeling, wanneer, en alleen wanneer, enige buitengewone opoffering of uitgave opzettelijk en redelijkerwijs wordt verricht of gedaan voor de gemeenschappelijke veiligheid met het doel de goederen, betrokken bij een gemeenschappelijke met een zeeschip uitgevoerde onderneming, voor gevaar, hoe of door wiens toedoen dit ook zij ontstaan, te behoeden.

Artikel 611

Alleen zodanige verliezen, schaden of onkosten, die het onmiddellijke gevolg zijn van een averij-grosse handeling, worden als averij-grosse toegelaten.

Artikel 612

1. Averij-grosse wordt aan hem, die haar leed, vergoed door de reder, de belanghebbende bij verschuldigde vracht of passagegeld, de ontvanger van de lading en de eigenaren van de overige zich aan boord bevindende zaken, met uitzondering van brieven, andere poststukken of postpakketten, van bagage en van persoonlijke zaken van opvarenden die geen bagage zijn.
2. In afwijking van lid 1 draagt een motorrijtuig of schip, dat door een vervoerder in verband met een overeenkomst van personenvervoer aan boord van het schip wordt vervoerd, bij in de averij-grosse.

Artikel 613

De vergoedingen in averij-grosse en de dragende waarden der in de averij-grosse bijdragende belangen worden bovendien bepaald met inachtneming van de York-Antwerp Rules, zoals vastgesteld door het Comité Maritime International, en zulks in de Engelstalige tekst daarvan.

Titel 7
Beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen

Artikel 750

1. De reder van een schip en de hulpverlener kunnen door het stellen van een of meer fondsen als bedoeld in artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 752 genoemde vorderingen.
2. Onder reder worden in deze titel mede verstaan de bevrachter, de huurder of andere gebruiker van een schip, met inbegrip van degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd.
3. Onder hulpverlener wordt in deze titel eenieder verstaan die werkzaamheden verricht in onmiddellijk verband met hulpverlening, waaronder in deze titel mede worden verstaan de in artikel 752 lid 1 onder d, e en f genoemde werkzaamheden of maatregelen.
4. Onder schip wordt in deze titel zeeschip verstaan. Een schip in aanbouw wordt voor de toepassing van deze titel mede als schip aangemerkt van het ogenblik af, dat de stapelloop aanvangt. Een luchtkussenvoertuig wordt voor de toepassing van deze titel niet als schip aangemerkt. Een platform dat is gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan en dat kan drijven, wordt voor de toepassing van deze titel niet als schip aangemerkt gedurende de tijd dat het op de zeebodem rust.
5. In deze titel wordt onder letsel verstaan iedere lichamelijke verwonding van de mens en iedere aantasting in zijn persoon.

Artikel 751

1. Indien een vordering als bedoeld in artikel 752 wordt gericht tegen enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de reder of de hulpverlener in beginsel aansprakelijk is, heeft deze persoon de in deze titel verleende bevoegdheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid.
2. De verzekeraar van de aansprakelijkheid voor vorderingen, waarvoor op grond van deze titel beperking van aansprakelijkheid mogelijk is, kan zich in dezelfde mate als zijn verzekerde op die beperking beroepen.

Artikel 752

1. Onder voorbehoud van de artikelen 753 en 754 bestaat de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid voor de hierna genoemde vorderingen ingesteld hetzij op grond van overeenkomst, hetzij buiten overeenkomst en zelfs wanneer de aansprakelijkheid uitsluitend voortvloeit uit eigendom of bezit van of een voorrecht op het schip of uit het feit, dat dit onder hoede of toezicht is van degene die zich op de beperking van aansprakelijkheid beroept:
 - a. vorderingen ter zake van dood of letsel, dan wel ter zake van verlies van of schade aan zaken, met inbegrip van schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen of hulpmiddelen voor de scheepvaart, opgekomen aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening, alsmede voor vorderingen ter zake van schade ten gevolge van een of ander;
 - b. vorderingen ter zake van schade ontstaan door vertraging bij het vervoer over zee van lading, reizigers of hun bagage;
 - c. vorderingen ter zake van andere schade ontstaan door inbreuk op enig niet op overeenkomst gegrond vermogensrecht en opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met werkzaamheden ter hulpverlening;
 - d. vorderingen ter zake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een zeeschip dat is gezonken, schipbreuk heeft geleden, gestrand of verlaten is, met inbegrip van alles wat aan boord van zulk een schip is of is geweest;
 - e. vorderingen ter zake van het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;
 - f. vorderingen van een persoon ter zake van maatregelen genomen om schade te voorkomen of te verminderen voor welke schade de daarvoor aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid op grond van deze titel zou kunnen beperken, alsmede voor vorderingen ter zake van verdere schade door zulke maatregelen geleden, één en ander echter met uitzondering van dusdanige vorderingen van deze aansprakelijke persoon zelf.
2. Aansprakelijkheid voor de in lid 1 bedoelde vorderingen kan worden beperkt, ook indien deze, al dan niet op grond van een overeenkomst, zijn ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. De aansprakelijkheid voor de vorderingen, bedoeld in lid 1 onder d, e of f, kan echter niet worden beperkt voor zover deze vorderingen betrekking hebben op een vergoeding verschuldigd op grond van een overeenkomst met de aansprakelijke persoon.

Artikel 753

1. Deze titel is niet van toepassing op:
 - a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening, met inbegrip van, indien van toepassing, een vordering ter zake van een bijzondere vergoeding als bedoeld in artikel 14 van het op 28 april 1989 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, zoals nadien gewijzigd, of bijdrage in averij-grosse;
 - b. vorderingen voor schade door verontreiniging door olie, zoals deze zijn bedoeld in het op 29 november 1969 te Brussel totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie of in enige kracht van wet hebbende wijziging van dat Verdrag of Protocol daarbij;
 - c. vorderingen gebaseerd op enig bindend internationaal verdrag of enige wet die de beperking van aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt;

- d. vorderingen tegen de exploitant van een nucleair schip terzake van kernschade;
 - e. vorderingen uit hoofde van arbeidsovereenkomst tegen de reder of de hulpverlener ingesteld door zijn ondergeschikten of hun rechtverkrijgenden voor zover deze vorderingen werkzaamheden betreffen in verband met het schip of de hulpverlening, al naar gelang de aansprakelijkheid van de reder of de hulpverlener voor deze vorderingen uit hoofde van de op de arbeidsovereenkomst toepasselijke wet niet of slechts tot een hoger bedrag dan op grond van deze titel het geval zou zijn, kan worden beperkt.
2. Wanneer degene die op grond van deze titel bevoegd is zijn aansprakelijkheid te beperken, gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken, die voortkomt uit hetzelfde voorval, zullen de respectieve vorderingen met elkaar worden verrekend en wordt de beperking van aansprakelijkheid slechts toegepast op het daarna mogelijkwijs overblijvende saldo.

Artikel 754

Niemand is gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien is bewezen dat de schade is ontstaan door zijn eigen handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 755

1. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid uit hoofde van deze titel voor niet in artikel 756 genoemde vorderingen, naar aanleiding van éénzelfde voorval ontstaan, kan worden beperkt, te noemen: het bedrag van het fonds, beloopt:
 - a. wanneer het vorderingen betreft ter zake van dood of letsel, die niet zijn vorderingen als bedoeld in artikel 752 lid 1 onder d of e, te noemen: het personenfonds:
 - 1°. 2 000 000 rekeneenheden voor een schip, waarvan de tonnage niet meer dan 2 000 bedraagt;
 - 2°. voor een schip, waarvan de tonnage groter is dan 2 000, wordt het onder 1° bedoelde bedrag vermeerderd met:
 - 800 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een van 2 001 tot en met 30 000;
 - 600 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een van 30 001 tot en met 70 000;
 - 400 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een boven de 70 000.
 - b. wanneer het enige andere vordering betreft die niet is een vordering als bedoeld in artikel 752 lid 1 onder d of e, te noemen: het zakenfonds:
 - 1°. 1 000 000 rekeneenheden voor een schip, waarvan de tonnage niet meer dan 2 000 bedraagt;
 - 2°. voor een schip, waarvan de tonnage groter is dan 2 000, wordt het onder 1° bedoelde bedrag vermeerderd met:
 - 400 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een van 2 001 tot en met 30 000;
 - 300 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een van 30 001 tot en met 70 000;
 - 200 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een boven de 70 000.
 - c. wanneer het vorderingen betreft als bedoeld in artikel 752 lid 1 onder d of e, te noemen: het wrakkenfonds:
 - 1°. 1 000 000 rekeneenheden voor een schip, waarvan de tonnage niet meer dan 2 000 bedraagt;
 - 2°. voor een schip, waarvan de tonnage groter is dan 2 000, wordt het onder 1° bedoelde bedrag vermeerderd met:
 - 400 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een van 2 001 tot en met 30 000;
 - 300 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een van 30 001 tot en met 70 000;
 - 200 rekeneenheden voor elke toename van de tonnage met een boven de 70 000.
2. Voor schepen, die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak zijn bestemd tot het vervoer van personen en waarvan de tonnage niet groter is dan 300, kan bij staatsbesluit het bedrag waartoe uit hoofde van deze titel de aansprakelijkheid voor de in lid 1 aanhef en onder b bedoelde vorderingen kan worden beperkt, op een lager aantal rekeneenheden worden gesteld dan bedoeld in lid 1 onder b ten 1°.
3. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van een hulpverlener aan een schip die niet van een zeeschip uit werkzaamheden verricht of die werkzaamheden uitsluitend verricht op het schip waaraan of met

betrekking waartoe hij hulp verleent, kan worden beperkt, wordt berekend naar een tonnage van 1500 ton.

4. Voor de toepassing van deze titel wordt onder tonnage van het schip verstaan de bruto-tonnage van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969, met bijlagen.
5. Op verzoek van de eigenaar kan door het hoofd van de scheepsmetingsdienst een verklaring worden afgegeven betreffende de bruto-tonnage van een schip, berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I van het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.
6. Deze verklaring wordt afgegeven tegen betaling van de kosten volgens een door de ter zake van het vervoer verantwoordelijke minister vast te stellen tarief.

Artikel 756

1. Wat betreft vorderingen ontstaan naar aanleiding van éézelfde voorval ter zake van dood of letsel van reizigers van een schip belooft het bedrag waartoe de reder daarvan zijn aansprakelijkheid kan beperken, te noemen: het passagiersfonds, even vele malen 175 000 rekeneenheden als het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is reizigers te vervoeren.
2. Onder vorderingen ter zake van dood of letsel van reizigers worden voor de toepassing van dit artikel verstaan dergelijke vorderingen ingediend naar aanleiding van een voorval overkomen aan enige persoon vervoerd aan boord van het schip:
 - a. op grond van een overeenkomst tot het vervoer van reizigers;
 - b. die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren vergezelt, die worden vervoerd op grond van een overeenkomst tot goederenvervoer.

Artikel 757

Aan de bedragen vermeld in de artikelen 755 en 756 wordt toegevoegd de wettelijke rente berekend van de aanvang van de dag volgende op de dag van het voorval, dat aanleiding gaf tot de vordering, tot de aanvang van de dag volgende op de dag waarop hij, die een verzoek tot beperking van zijn aansprakelijkheid indiende, voldeed aan een hem krachtens artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering opgelegd bevel.

Artikel 758

1. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld in artikel 755 geldt voor het geheel van de naar aanleiding van éézelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen:
 - a. de persoon of personen bedoeld in artikel 750 lid 2, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze in beginsel aansprakelijk zijn, of
 - b. de reder van een schip die van dat schip uit hulp verleent, en de hulpverlener of hulpverleners die van dat schip uit hun werkzaamheden verricht of verrichten en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn, of
 - c. de hulpverlener of hulpverleners aan een schip die niet van een zeeschip uit werkzaamheden verricht of verrichten of die werkzaamheden verricht of verrichten uitsluitend op het schip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze personen in beginsel aansprakelijk zijn.
2. De beperking van aansprakelijkheid als vastgesteld in artikel 756 geldt voor het geheel van de naar aanleiding van éézelfde voorval ontstane vorderingen gericht tegen de persoon of de personen die in de in artikel 750 lid 2 bedoelde betrekking staan tot het in artikel 756 bedoelde schip, en enige persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid deze in beginsel aansprakelijk zijn.

Artikel 759

De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 755 en 756, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dat is

omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen bedoeld in de artikelen 755 en 756 worden omgerekend in Surinaams geld naar de koers van de dag waarop de schuldenaar voldoet aan een ingevolge artikel 642c van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gegeven bevel tot storting of andere zekerheidstelling. De waarde van het Surinaamse geld, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

V.
LUCHTRECHT

Titel 15
Het luchtvaartuig

Afdeling 1
Rechten op luchtvaartuigen

Artikel 1300

In deze titel wordt verstaan onder:

- a. het Verdrag van Genève: het op 19 juni 1948 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen;
- b. Verdragsstaat: een staat waarvoor het Verdrag van Genève van kracht is;
- c. verdragsregister: een in het buitenland gehouden register als bedoeld in artikel 1 lid 1 onder ii, van het Verdrag van Genève;
- d. de openbare registers: de openbare registers, bedoeld in titel 1, afdeling 2, van Boek 3.

Artikel 1301

De in deze afdeling aan de eigenaar opgelegde verplichtingen rusten, indien het luchtvaartuig toebehoort aan meer personen, aan een openbare vennootschap dan wel een rechtspersoon, mede op iedere mede-eigenaar, besturende vennoot of bestuurder.

Artikel 1303

1. Teboekstelling is slechts mogelijk, indien:
 - a. het luchtvaartuig een Surinaams luchtvaartuig is, en
 - b. het luchtvaartuig ten minste een bij staatsbesluit vastgesteld gewicht heeft.
2. Teboekstelling is niet mogelijk van een luchtvaartuig dat reeds teboekstaat in de openbare registers, in een verdragsregister of in enig soortgelijk buitenlands register.
3. In afwijking van lid 2 is teboekstelling van een in een verdragsregister of in enig soortgelijk register teboekstaand luchtvaartuig mogelijk, wanneer de eigenaar de eigendom van het luchtvaartuig heeft verkregen door toewijzing na een executie die in Suriname heeft plaatsgevonden.
4. De teboekstelling wordt verzocht door de eigenaar van het luchtvaartuig. Hij moet daarbij ter inschrijving overleggen een door hem ondertekende verklaring, dat naar zijn beste weten het luchtvaartuig voor teboekstelling vatbaar is. Deze verklaring behoeft de goedkeuring van de kantonrechter.
5. De teboekstelling in de openbare registers heeft geen rechtsgevolg, wanneer aan de vereisten van de leden 1 tot en met 4 niet is voldaan.
6. Bij het verzoek tot teboekstelling wordt in Suriname woonplaats gekozen. Deze woonplaats wordt in het verzoek tot teboekstelling vermeld en kan door een andere woonplaats in Suriname worden vervangen.

Artikel 1304

1. De teboekstelling wordt slechts doorgehaald:
 - a. op verzoek van degene die in de openbare registers als eigenaar staat vermeld;

- b. op aangifte van de eigenaar of ambtshalve:
- 1°. als het luchtvaartuig heeft opgehouden als zodanig te bestaan;
 - 2°. als van het luchtvaartuig gedurende twee maanden na het laatste vertrek geen tijding is ontvangen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;
 - 3°. als het luchtvaartuig niet of niet meer de hoedanigheid van een Surinaams luchtvaartuig heeft;
 - 4°. als het luchtvaartuig, na een executie in een Verdragsstaat in het buitenland, die plaatsvond overeenkomstig het Verdrag van Genève, in een verdragsregister teboekstaat.
2. In de in lid 1 onder b genoemde gevallen is de eigenaar van het luchtvaartuig tot het doen van aangifte verplicht binnen drie maanden nadat de reden tot doorhaling zich heeft voorgedaan.
 3. Wanneer ten aanzien van het luchtvaartuig inschrijvingen of voorlopige aantekeningen ten gunste van derden bestaan, geschiedt, behalve in het geval, genoemd in lid 1 onder b ten 4°, doorhaling slechts wanneer geen van deze derden zich daartegen verzet.
 4. Doorhaling geschiedt slechts na op verzoek van de meest gereede partij verleende machtiging van de kantonrechter.

Artikel 1305

De enige zakelijke rechten waarvan een in de openbare registers teboekstaand luchtvaartuig het voorwerp kan zijn, zijn de eigendom, de hypotheek en de zakelijke rechten, bedoeld in de artikelen 1308 en 1309.

Artikel 1306

1. Een in de openbare registers teboekstaand luchtvaartuig is een registergoed.
2. Bij de toepassing van artikel 301 van Boek 3 ter zake van akten die op de voet van artikel 89 leden 1 en 4 van Boek 3 zijn bestemd voor de levering van zodanig luchtvaartuig, kan de in het eerstgenoemde artikel bedoelde uitspraak van de Surinaamse rechter niet worden ingeschreven, zolang zij niet in kracht van gewijsde is gegaan.

Artikel 1307

Eigendom en hypotheek op een teboekstaand luchtvaartuig worden door een bezitter te goeder trouw verkregen door een onafgebroken bezit van vijf jaar.

Artikel 1308

Op een teboekstaand luchtvaartuig kan een zakelijk recht worden gevestigd, bestaande in het recht van de houder van het luchtvaartuig om na betaling van een zeker bedrag of na vervulling van enige andere voorwaarde de eigendom daarvan krachtens een door hem reeds gesloten of nog te sluiten koopovereenkomst te verkrijgen. In de notariële akte bestemd voor de vestiging van dit recht, wordt duidelijk het aan dit recht onderworpen luchtvaartuig vermeld.

Artikel 1309

1. Op een teboekstaand luchtvaartuig kan een zakelijk recht worden gevestigd, bestaande in het recht van de houder tot gebruik van het luchtvaartuig uit een huurovereenkomst die voor ten minste zes maanden is gesloten. In de notariële akte, bestemd voor de vestiging van dit recht, wordt duidelijk het aan dit recht onderworpen luchtvaartuig vermeld.
2. De huurovereenkomst geldt als titel voor de vestiging. Indien de huurovereenkomst in een notariële akte is neergelegd, die aan de eisen voor een akte van levering voldoet, geldt deze akte als akte van levering.
3. Op een huurovereenkomst ter zake van een teboekstaand luchtvaartuig is artikel 226 van Boek 7 niet van toepassing.

Artikel 1310

Onverminderd artikel 260 lid 1 van Boek 3 wordt in de notariële akte waarbij hypotheek wordt verleend op een teboekstaand luchtvaartuig, duidelijk het aan de hypotheek onderworpen luchtvaartuig vermeld.

Artikel 1311

De door hypotheek gedekte vordering neemt rang na de vorderingen, bedoeld in de artikelen 1315 en 1317, doch vóór alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

Artikel 1312

Indien de vordering rente draagt, strekt de hypotheek mede tot zekerheid voor de renten der hoofdsom, vervallen gedurende de laatste drie jaar voorafgaand aan het begin van de uitwinning en gedurende de loop hiervan. Artikel 263 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 1313

Op hypotheek op een aandeel in een teboekstaand luchtvaartuig is artikel 177 van Boek 3 niet van toepassing; de hypotheek blijft na vervreemding of toedeling van het luchtvaartuig in stand.

Artikel 1314

Op een hypotheek op een teboekstaand luchtvaartuig zijn de artikelen 234, 261, 264, 265, 266 en de artikelen 268 tot en met 273 van Boek 3 en de artikelen 544 tot en met 548 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering niet van toepassing.

Afdeling 2

Voorrechten op luchtvaartuigen

Artikel 1315

In geval van uitwinning van een luchtvaartuig dat teboekstaat in de openbare registers of in een verdragsregister, worden de kosten van uitwinning, de kosten van bewaking tijdens deze uitwinning, de kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het luchtvaartuig, daaronder begrepen de kosten van herstellingen die onontbeerlijk waren voor het behoud daarvan, alle andere kosten in het belang van de schuldeisers gemaakt tijdens de executie, alsmede de kosten van de gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst onder de schuldeisers uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.

Artikel 1316

Artikel 292 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 56 lid 2, eerste volzin, leden 3 en 4 van de Faillissementswet zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen die teboekstaan in de openbare registers of in een verdragsregister.

Artikel 1317

1. Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend zijn, behoudens artikel 1315, op een luchtvaartuig dat op het tijdstip van het ontstaan van de hierna bedoelde vorderingen teboekstaat in de openbare registers of in een verdragsregister, bevoorrecht:
 - a. de vorderingen tot betaling van hulploon voor aan het luchtvaartuig verleende hulp;
 - b. de vorderingen tot betaling van buitengewone kosten, noodzakelijk voor het behoud van het luchtvaartuig.
2. Lid 1 geldt slechts indien de hulp of de handeling tot behoud in Suriname is beëindigd of in een Verdragsstaat welks wetgeving aan de vorderingen, ontstaan vanwege deze handelingen, een voorrecht met zaaksgevolg toekent.
3. Artikel 284 van Boek 3 is niet van toepassing.

Artikel 1318

De bevoorrechte vorderingen, bedoeld in artikel 1317, nemen onderling rang naar de omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop de gebeurtenissen plaatsvonden, waardoor zij ontstonden.

Artikel 1319

De schuldeiser die een voorrecht heeft op grond van artikel 1317, vervolgt zijn recht op het luchtvaartuig, in wiens handen dit zich ook mag bevinden.

Artikel 1320

1. De krachtens deze afdeling op een luchtvaartuig verleende voorrechten gaan teniet door verloop van drie maanden, tenzij binnen die termijn het voorrecht is ingeschreven in de openbare registers of het verdragsregister waarin het luchtvaartuig teboekstaat, en bovendien het bedrag der vordering in der minne is vastgesteld dan wel langs gerechtelijke weg erkenning van het voorrecht en deszelfs omvang is gevorderd.
2. In geval van executoriale verkoop gaan de voorrechten mede teniet op het tijdstip waarop het proces-verbaal van verdeling wordt gesloten.
3. De in lid 1 genoemde termijn begint met de aanvang van de dag volgende op die, waarop de hulpverlening of de handeling tot behoud waardoor de vordering is ontstaan, is beëindigd.
4. Voorrechten als bedoeld in artikel 1317 kunnen worden ingeschreven in de openbare registers. Artikel 24 lid 1 van Boek 3 is niet van toepassing.

Afdeling 3
Slotbepaling

Artikel 1321

Behoeven de in deze titel geregelde onderwerpen in het belang van een goede uitvoering van de wet nadere regeling, dan geschiedt dit bij of krachtens staatsbesluit, onverminderd de bevoegdheid tot regeling krachtens de Wet Grondregistratie en Land Informatie Systeem, bedoeld in artikel 16 van Boek 3.

VII.
SLOTBEPALINGEN

Titel 20
Verjaring en verval

Afdeling 1
Algemene bepalingen

Artikel 1700

1. Een beding, waarbij een wettelijke termijn van verjaring of verval wordt gewijzigd, wordt aangemerkt als een beding ter wijziging van de aansprakelijkheid van degene, aan wie een beroep op deze termijn toekomt.
2. Behoudens artikel 1701, is ieder beding nietig, waarbij van lid 1 wordt afgeweken.

Artikel 1701

Een termijn, bij afloop waarvan een rechtsvordering verjaart of vervalft, kan worden verlengd bij overeenkomst tussen partijen, gesloten nadat het feit, dat de rechtsvordering heeft doen ontstaan, heeft plaatsgehad. In afwijking van artikel 1700 lid 1, wordt een dergelijke verlenging niet aangemerkt als een wijziging van aansprakelijkheid van degene aan wie een beroep op een dergelijke termijn toekomt.

Artikel 1702

Het feit, dat een schuldenaar opzettelijk het bestaan van de schuld voor de schuldeiser verborgen houdt, is niet van invloed op een termijn van verjaring of verval.

Afdeling 2
Goederenvervoer

Artikel 1710

In artikel 1711 en in de artikelen 1713 tot en met 1720 wordt verstaan onder:

- a. vervoerovereenkomst: een overeenkomst van goederenvervoer als bedoeld in titel 2, afdeling 1, en titel 5, afdeling 2;
- b. vervoerder: een vervoerder bij een vervoerovereenkomst;
- c. afzender: een afzender, cognossementhouder, geadresseerde of ontvanger bij een vervoerovereenkomst;
- d. dag van aflevering: dag waarop de onder de vervoerovereenkomst te vervoeren of vervoerde zaken uit het vervoermiddel zijn afgeleverd dan wel, indien zij niet zijn afgeleverd, onder de al dan niet tot uitvoering gekomen vervoerovereenkomst hadden moeten zijn afgeleverd; worden zaken na voortijdige beëindiging van de vervoerovereenkomst alsnog door de vervoerder in feite afgeleverd, dan geldt de dag van deze feitelijke aflevering als dag van aflevering; worden zaken op grond van artikel 491 dan wel enig beding van dusdanige strekking verkocht, dan geldt de dag van de verkoop als dag van aflevering.

Artikel 1711

Behoudens de artikelen 1712 en 1720, verjaart een op een vervoerovereenkomst gegronde rechtsvordering door verloop van één jaar.

Artikel 1712

1. De vervoerder bij een vervoerovereenkomst onder cognossement als bedoeld in artikel 377 is in ieder geval van alle aansprakelijkheid, welke dan ook, met betrekking tot de vervoerde zaken ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen één jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag volgende op de dag van aflevering of de dag waarop de zaken hadden moeten zijn afgeleverd.
2. In afwijking van lid 1 kunnen rechtsvorderingen tot verhaal op een derde zelfs na afloop van de in dat lid bedoelde termijn worden ingesteld gedurende een termijn van drie maanden, te rekenen van de dag waarop degene die een zodanige rechtsvordering tot verhaal instelt ten aanzien van het van hemzelf gevorderde de zaak heeft geregeld of waarop hij te dien aanzien in rechte is aangesproken.
3. De in lid 1 bedoelde termijn kan worden verlengd bij overeenkomst tussen partijen, gesloten nadat de gebeurtenis die de rechtsvordering heeft doen ontstaan, heeft plaatsgehad.

Artikel 1713

Behoudens artikel 1716 en in afwijking van artikel 1717, begint in geval van een door een afzender tegen een vervoerder ingestelde rechtsvordering ter zake van niet terbeschikkingstelling van het vervoermiddel of niet aanwezig zijn daarvan, de in artikel 1711 genoemde termijn met de aanvang van de dag, volgende op de dag dat het vervoermiddel ter beschikking gesteld had moeten zijn.

Artikel 1714

In afwijking van artikel 1717 en behoudens artikel 1719, begint de in artikel 1711 genoemde termijn met de aanvang van de dag, volgende op de dag van aflevering, indien het een rechtsvordering betreft ter zake van:

- a. het ten vervoer ter beschikking stellen of ontvangen van bepaalde zaken, verschaffen van opgaven, inlichtingen of documenten betreffende deze zaken, betrachten van zorg ten aanzien van deze documenten, adresseren van bepaalde zaken of aanbrengen van gegevens op die zaken of op hun verpakking;
- b. het laden, behandelen, stuwen, herstuwen, vervoeren, lossen, opslaan, vernietigen of onschadelijk maken van bepaalde zaken dan wel berokkenen van schade door die zaken of door in- of uitladen daarvan;
- c. het afleveren van bepaalde zaken, verschaffen van middelen tot onderzoek en natellen daarvan, betalen van vracht daarover of van onkosten of extra-vergoedingen in verband met deze zaken, vergoeden van de in artikel 488 bedoelde schade, en innen en afdragen van rembours gelden;
- d. het invullen, aanvullen, dateren, ondertekenen of afgeven van een cognossement, vrachtbrief, ontvangstbewijs of een soortgelijk document.

Artikel 1715

In afwijking van artikel 1717 en behoudens artikel 1719, is op een rechtsvordering door de vervoerder of de afzender ingesteld met betrekking tot materiaal, dat van de zijde van de afzender ter beschikking moet worden gesteld of is gesteld, artikel 1714 van overeenkomstige toepassing met dien verstande, dat in geval de vervoerder volgens de overeenkomst niet tot teruggave van het materiaal verplicht is onder de dag van aflevering daarvan mede wordt verstaan de dag, waarop dit materiaal te zijner beschikking werd gesteld.

Artikel 1716

In afwijking van de artikelen 1713 en 1717 begint de in artikel 1711 genoemde termijn in geval van een rechtsvordering ter zake van schade geleden door opzegging of door voortijdige beëindiging van de vervoerovereenkomst zonder opzegging, met de aanvang van de dag volgende op de dag dat de overeenkomst eindigt.

Artikel 1717

Behoudens de artikelen 1713 tot en met 1716 en de artikelen 1718, 1719 en 1822, begint in geval van een rechtsvordering gegrond op een tijdbevrachting, de in artikel 1711 genoemde termijn met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de uitvoering van de overeenkomst is geëindigd; in geval van een rechtsvordering gegrond op een reisbevrachting begint deze termijn met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de reis, naar aanleiding waarvan de vordering is ontstaan, is geëindigd.

Artikel 1718

In afwijking van artikel 1717 begint de in artikel 1711 genoemde termijn in geval van een rechtsvordering tot schadevergoeding, verschuldigd doordat aan een verplichting tot verwittigen of op de hoogte stellen niet werd voldaan, met de aanvang van de dag volgende op de dag waarop deze verplichting ontstond.

Artikel 1719

In afwijking van de artikelen 1714, 1715 en 1717 begint in geval van een door een vervoerder ingestelde rechtsvordering tot vergoeding van schade geleden door verlies of beschadiging van een vervoermiddel de in artikel 1711 genoemde termijn met de aanvang van de dag, volgende op die waarop het verlies of de beschadiging plaatsvond.

Artikel 1720

1. Behoudens artikel 1712, begint ten behoeve van een vervoerder of een afzender, voor zover deze verhaal zoekt op een partij bij een exploitatieovereenkomst als bedoeld in artikel 361, voor hetgeen door hem aan een derde is verschuldigd, een nieuwe termijn van verjaring of verval, die drie maanden belooft; deze termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen:
 - a. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, aan de tot hem gerichte vordering heeft voldaan, of
 - b. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, ter zake in rechte is aangesproken, of
 - c. de dag waarop de verjaring, waarop hij, die verhaal zoekt, beroep zou kunnen doen, is gestuit, of
 - d. de dag waarop de termijn van de verjaring of het verval van de rechtsvordering waarvoor verhaal wordt gezocht, is verlopen, waarbij geen rekening wordt gehouden met een mogelijkerwijs door partijen overeengekomen verlenging.
2. Lid 1 kan er niet toe leiden, dat de voor rechtsvorderingen, gegrond op de desbetreffende exploitatieovereenkomst, geldende termijn van verjaring of verval eerder verstrijkt ten aanzien van de rechtsvordering tot verhaal die op die exploitatieovereenkomst is gegrond.
3. Voor de toepassing van dit artikel wordt een overeenkomst, waarbij door de ene partij een vervoermiddel anders dan bij wijze van bevrachting, ter beschikking wordt gesteld van haar wederpartij, als exploitatieovereenkomst aangemerkt en worden de partijen bij die overeenkomst aangemerkt als vervoerder en afzender.

Artikel 1721

1. Indien uit hoofde van de artikelen 1710 tot en met 1720 enige rechtsvordering in verschillende termijnen verjaart of vervalt dan wel te haren aanzien het begin van de termijn, waarbinnen de rechtsvordering verjaart of vervalt, verschilt, geldt die bepaling die de termijn van verjaring of verval het laatst doet eindigen.
2. Lid 1 laat artikel 1712 onverlet.

Artikel 1722

1. De artikelen 1710 tot en met 1721 zijn van toepassing op overeenkomsten van gecombineerd goederenvervoer, met dien verstande, dat onder afzender mede de houder van een CT-document wordt verstaan en onder dag van aflevering, de dag van aflevering onder de overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer.
2. Indien bij een overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer aan hem die de rechtsvordering instelt niet bekend is waar de omstandigheid, die tot de rechtsvordering aanleiding gaf, is opgekomen, wordt die der in aanmerking komende bepalingen van verjaring of verval toegepast die voor hem de gunstigste is.
3. Nietig is ieder beding, waarbij van lid 2 wordt afgeweken.

Afdeling 3

Bijzondere exploitatieovereenkomsten

Artikel 1730

1. Een rechtsvordering gegrond op een overeenkomst als bedoeld in titel 5, afdeling 4, verjaart door verloop van één jaar.
2. Artikel 1710, de artikelen 1713 tot en met 1722 en de artikelen 1750 tot en met 1754 zijn van overeenkomstige toepassing.

Afdeling 4

Overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen

Artikel 1740

1. Behoudens artikel 1741, verjaart een op een overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen gegronde rechtsvordering door verloop van negen maanden.
2. De termijn begint te lopen met de aanvang van de dag, volgende op de dag van aflevering. Voor de vaststelling van deze dag vindt artikel 1710 onder d overeenkomstige toepassing. Is de rechtsvordering echter gegrond op artikel 62 of op artikel 63, dan wel op enig beding van gelijke strekking, dan begint deze termijn met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de opdrachtgever wist, dat de expediteur niet aan zijn verplichting tot het doen van mededelingen voldeed.
3. Is de rechtsvordering gegrond op artikel 65 of artikel 68, dan begint de termijn met de aanvang van de dag, volgende op de dag dat de overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen eindigt.

Artikel 1741

1. Ten behoeve van een partij bij een overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen, voor zover deze verhaal zoekt op haar wederpartij voor hetgeen door haar aan een derde is verschuldigd, begint een nieuwe termijn van verjaring of verval, die drie maanden belooft; deze termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen:
 - a. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, aan de tot hem gerichte vordering heeft voldaan, of
 - b. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, ter zake in rechte is aangesproken, of
 - c. de dag waarop de verjaring, waarop hij, die verhaal zoekt, beroep zou kunnen doen, is gestuit, of
 - d. de dag waarop de termijn van de verjaring of het verval van de rechtsvordering waarvoor verhaal wordt gezocht, is verlopen, waarbij geen rekening wordt gehouden met een mogelijkerwijs door partijen overeengekomen verlenging.
2. Lid 1 kan er niet toe leiden, dat de voor rechtsvorderingen, gegrond op de desbetreffende overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen, geldende termijn van verjaring of verval eerder verstrijkt ten aanzien van de rechtsvordering tot verhaal die op die overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen is gegrond.

Afdeling 5
Vervoer van personen

Artikel 1750

1. Behoudens de artikelen 1751 tot en met 1754, verjaart een op een overeenkomst van personenvervoer als bedoeld in titel 5, afdeling 3, gegronde rechtsvordering door verloop van één jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de reiziger het vervoermiddel heeft verlaten of had moeten verlaten.
2. In afwijking van lid 1 zijn op de verjaring van een rechtsvordering ter zake van het vervoer van bagage, geen hut- of handbagage in de zin van de artikel 500, noch een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip of levend dier zijnde, de artikelen 1710 tot en met 1722 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 1751

1. Een rechtsvordering jegens de vervoerder ter zake van aan een reiziger overkomen letsel verjaart door verloop van drie jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval.
2. Een rechtsvordering jegens de vervoerder ter zake van dood van een reiziger verjaart door verloop van drie jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van overlijden van de reiziger, doch welke niet langer loopt dan vijf jaar beginnend met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval.

Artikel 1752

In geval van bevrachting strekkende tot het vervoer van personen zijn artikel 1713 lid 1, de artikelen 1716 tot en met 1719 en artikel 1721 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 1753

1. Een rechtsvordering jegens een vervoerder ter zake van dood of letsel van de reiziger of ter zake van hut- of handbagage in de zin van artikel 500, dan wel ter zake van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig, schip of levend dier vervalft indien de rechthebbende niet binnen een termijn van drie maanden aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.
2. De in lid 1 bedoelde termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het voorval of ongeval.
3. Lid 1 blijft buiten toepassing indien:
 - a. de rechthebbende binnen de in lid 1 genoemde termijn schriftelijk bij de vervoerder een vordering heeft ingediend;
 - b. het voorval of ongeval te wijten is aan schuld van de vervoerder;
 - c. van het voorval of ongeval geen kennis is gegeven of niet binnen de in lid 1 genoemde termijn kennis is gegeven, het één of het ander door omstandigheden, die niet voor rekening van de rechthebbende komen; of
 - d. de vervoerder binnen de in lid 1 bedoelde termijn uit andere hoofde kennis had van het voorval of ongeval.
4. Voor de toepassing van het de leden 1 tot en met 3 wordt een omstandigheid als bedoeld in artikel 505 aangemerkt als een aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.

Artikel 1754

1. Ten behoeve van een vervoerder van personen, een wederpartij van een zodanige vervoerder of een reiziger, voor zover deze verhaal zoekt op een partij bij een exploitatieovereenkomst als bedoeld in artikel 361, dan wel op een reiziger voor hetgeen door hem aan een derde is verschuldigd, begint een nieuwe termijn van verjaring of verval, die drie maanden belooft; deze termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen:
 - a. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, aan de tot hem gerichte vordering heeft voldaan, of
 - b. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, ter zake in rechte is aangesproken, of
 - c. de dag waarop de verjaring, waarop hij, die verhaal zoekt, beroep zou kunnen doen, is gestuit, of
 - d. de dag waarop de termijn van de verjaring of het verval van de rechtsvordering waarvoor verhaal wordt gezocht, is verlopen, waarbij geen rekening wordt gehouden met een mogelijkere wijs door partijen overeengekomen verlenging.
2. Lid 1 kan er niet toe leiden, dat de voor rechtsvorderingen, gegrond op de desbetreffende exploitatieovereenkomst, geldende termijn van verjaring of verval eerder verstrijkt ten aanzien van de rechtsvordering tot verhaal die op die exploitatieovereenkomst is gegrond.
3. Voor de toepassing van dit artikel wordt een overeenkomst, waarbij door de ene partij een vervoermiddel anders dan bij wijze van bevrachting ter beschikking wordt gesteld van haar wederpartij, als exploitatie- overeenkomst aangemerkt en worden de partijen bij die overeenkomst aangemerkt als vervoerder en diens wederpartij of reiziger.

Afdeling 7
Rederij

Artikel 1770

Een rechtsvordering tussen de leden ener rederij als zodanig en tussen deze leden en de boekhouder als zodanig verjaart door verloop van vijf jaar.

Afdeling 8
Rechtsvorderingen jegens de kapitein

Artikel 1780

1. Een rechtsvordering tegen een kapitein ter zake van schade door hem toegebracht in de uitoefening van zijn werkzaamheden verjaart door verloop van twee jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag waarop het schadeveroorzakende voorval plaatsvond.
2. Lid 1 is niet van toepassing op rechtsvorderingen van de werkgever van de kapitein.

Afdeling 9
Aanvaring

Artikel 1790

Een rechtsvordering tot vergoeding van schade veroorzaakt door een voorval als bedoeld in titel 6, afdeling 1, verjaart, indien zij niet op een overeenkomst is gegrond, door verloop van twee jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van dit voorval.

Artikel 1791

Een rechtsvordering tot verhaal van een overschot als bedoeld in artikel 545 lid 3 verjaart door verloop van één jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de betaling van het overschot heeft plaatsgehad.

Artikel 1792

1. De verjaringstermijn, genoemd in artikel 1790, wordt verlengd met de dagen, gedurende welke het aansprakelijk geachte schip niet in beslag kon worden genomen binnen de staat, waarin de schuldeiser woont of de hoofdzetel van zijn bedrijf is gevestigd, met dien verstande echter dat:
 - a. indien het schip binnen de termijn, gesteld in artikel 1790, aldus in beslag kon worden genomen, deze termijn met niet meer dan drie maanden wordt verlengd;
 - b. indien het schip niet binnen de termijn, gesteld in artikel 1790 aldus in beslag kon worden genomen, deze termijn eindigt met de aanvang van de dag, volgende op die waarop drie maanden zijn verlopen sinds het eerste tijdstip, waarop dit beslag mogelijk was en in ieder geval met de aanvang van de dag, volgende op die waarop vijf jaar zijn verlopen sinds het tijdstip van het voorval, bedoeld in titel 6, afdeling 1.
2. Indien een rechtsvordering als bedoeld in artikel 1790 wordt ingesteld voor de aanvang van de dag, volgende op die waarop vijf jaar zijn verlopen sinds het tijdstip van het voorval, bedoeld in titel 6, afdeling 1, wordt vermoed dat het aansprakelijk geachte schip voordien niet in beslag kon worden genomen binnen de staat, waarin de schuldeiser woont of de hoofdzetel van zijn bedrijf is gevestigd.
3. Bij de toepassing van dit artikel wordt geen rekening gehouden met een mogelijkerwijs door partijen overeengekomen verlenging van de in artikel 1790 gestelde termijn.

Afdeling 10
Hulpverlening

Artikel 1820

1. Een rechtsvordering ter zake van betaling als bedoeld in artikel 551 onder e verjaart door verloop van twee jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag waarop de hulpverlening is beëindigd.
2. Onverminderd artikel 1701 kan de termijn worden verlengd door een verklaring van hem die de verjaring kan invoeren, gedaan nadat het feit dat de rechtsvordering heeft doen ontstaan heeft plaats gehad.
3. In afwijking van lid 1 kunnen rechtsvorderingen tot verhaal op een derde zelfs na afloop van de in dat lid bedoelde termijn worden ingesteld gedurende een termijn van drie maanden, te rekenen van de dag waarop degene die een zodanige rechtsvordering tot verhaal instelt ten aanzien van het van hemzelf gevorderde een regeling heeft getroffen of waarop hij te dien aanzien in rechte is aangesproken.

Afdeling 11
Averij-grosse

Artikel 1830

1. Een rechtsvordering tot berekening en omslag van een averij-grosse, en die tot benoeming van een dispacheur hiertoe, verjaart door verloop van één jaar.
2. De termijn van deze verjaring begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het einde van de onderneming.
3. Indien de averij-grosse geheel of gedeeltelijk uit hulploon bestaat en de vordering tot betaling van dit hulploon is ingesteld binnen de daarvoor in de artikelen 1820 en 1823 gestelde termijn, doch na verloop van een termijn van negen maanden beginnende met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de in lid 1 bedoelde termijn aanvangt, verjaren de in lid 1 bedoelde rechtsvorderingen door verloop van een termijn van drie maanden, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de vordering tot betaling van hulploon is ingesteld.

Artikel 1831

Het recht homologatie dan wel herziening van een berekening en omslag van een averij-grosse, de dispache, te verzoeken vervalt door verloop van zes jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de dispache of een uittreksel daarvan aan belanghebbenden is meegedeeld.

Artikel 1832

1. Een rechtsvordering tot betaling van een bijdrage in averij-grosse verjaart door verloop van één jaar.
2. De termijn van deze verjaring begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de dispache of een uittreksel daarvan dan wel, indien een verzoek tot herziening der dispache is gedaan, de naar aanleiding daarvan opgestelde dispache of een uittreksel daarvan aan partijen is meegedeeld, of aan deze is meegedeeld dat deze dispache ter griffie van het kantongerecht is gedeponneerd, doch in geval van homologatie eerst op de dag dat de dispache bij in kracht van gewijsde gegane beschikking is gehomologeerd.

ALGEMENE SLOTBEPALING

1. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de termijnen gesteld in titel 5, afdeling 2 en titel 5, afdeling 4.
2. In de in lid 1 genoemde afdelingen wordt onder ‘dag’ verstaan: alle kalenderdagen met uitzondering van de zondag en de algemeen erkende feestdagen.
3. Onder ‘algemeen erkende feestdagen’ worden in dit wetboek verstaan de in artikel 3 van de Algemene termijnenwet als zodanig genoemde en de bij of krachtens dat artikel daarmee gelijkgestelde dagen.

WET van 5 december 2024, houdende vaststelling van een nieuw Burgerlijk Wetboek (Burgerlijk Wetboek).**MEMORIE VAN TOELICHTING****BOEK 8
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 lid 2 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 leden 2 en 3 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 die 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 lid 1 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 lid 1, van Boek 8. In lid 2 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 lid 3), 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 verschafft 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 onbeperkte 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 verbintennisrecht, 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 wijdere 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. Lid 2 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** lid 1 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 de leden 2 en 3 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 – rembourss, 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 verschieft van kleur al naar gelang op welk deel van het gehele vervoerstraject 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 cognossemmenten 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. Lid 6 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 lid 1). 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 lid 3 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 amper 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 meedeelt, dat hij het vervoer zelf heeft uitgevoerd, is hij op grond van artikel 61 aansprakelijk. Lid 2 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 schadelijkt 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 meedelen met wie de expediteur ter uitvoering van zijn verplichtingen vervoerovereenkomsten heeft afgesloten. Lid 2 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 beteugeling 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 een 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 lid 1 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 lid 2 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 archaïsche, 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 lid 2, 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 eenmaal 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 lid 1 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. Lid 2 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 lid 2 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 lid 3, 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 (lid 2). 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 lid 2, 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 lid 2 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 lid 4).

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 een 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 lid 1 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 lid 4 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 Grondregistratie en Land Informatie Systeem 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 lid 1 onderdeel b, in verbinding met lid 2, 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 lid 2 dat het schip niet kan worden ingeschreven, wanneer het reeds is ingeschreven in een buitenlands register.
3. In lid 3 worden twee uitzonderingen op het vereiste van lid 2 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 (lid 2); toetsing door de kantonrechter, die zich zal laten adviseren door de ter zake van vervoer verantwoordelijke minister, is voorgeschreven (zie ook artikel 1303 lid 4, 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 (lid 5).

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 lid 2 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 lid 1, 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.
4. De omstandigheden van lid 1 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).

5. 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 lid 1 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 lid 5 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 lid 3. 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 lid 2 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 lid 2 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 lid 1 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 lid 1 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 lid 4 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. Lid 2 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 lid 1, 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 jaar 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 lid 1 onderdeel i, van Boek 3 BW worden ingeschreven in de openbare registers.

Artikel 202 behelst een aanvulling van hetgeen reeds uit artikel 260 lid 1 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 lid 4, 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 lid 4. 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 wrakopruiming) 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 jaar 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 executoriale 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 een of meer goederen aan twee of meer deelgenoten gezamenlijk, zie artikel 166 van Boek 3). Volgens artikel 177 lid 1 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 lid 3 van Boek 3 bepaalt, dat, wanneer een gemeenschappelijk goed wordt verdeeld en bij de toedeling van een aandeel aan de in lid 1 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, leden 1 en 2, van Boek 3 is analoog van toepassing op bevrachtingen, wanneer op het vervrachte 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 verhypothecerd, 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 lid 1 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. Lid 1 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 pondspondsgewijze 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 lid 2, eerste zin van de leden 3 en 4, 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 lid 2 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 lid 1) 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 hoeft 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 lid 1). 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 lid 5 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 pondspondsgewijs betaald. Deze voorrechten kunnen op grond van artikel 215 lid 2, in de openbare registers worden ingeschreven. Hier wordt dus een uitzondering gemaakt, zoals bedoeld in artikel 21 lid 1, 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 sloopstoebehoren van het schip, zoals omschreven in artikel 1 lid 4. Op grond van hetzelfde artikellid kan hiervan worden afgeweken door een beding, overeengekomen tussen bijvoorbeeld de leverancier van het sloopstoebehoren 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 sloopstoebehoren. 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 vermindering 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. Lid 2 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 vervracht 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 bedrijfsporderingen. 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 lid 1 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 lid 1, 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 lid 1 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 bepaald. 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 lid 1, onderdeel a (tweede zinsdeel), een verhaalsmogelijkheid op het schip. Dit is vooral van belang wanneer de rompbefrachter (zie artikel 530) door de ondertekening van het cognossement door de kapitein die in zijn dienst is, door artikel 461 lid 2, 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 rompbefrachter 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 rompbefrachter 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 (lid 3, 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).

Lid 1 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. Lid 2 bepaalt dat de voorrechten tenietgaan samen met de vordering; Boek 3 BW kent geen vergelijkbare bepaling. Lid 3 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 lid 2 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 lid 3 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 lid 2), 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 lid 1, 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. Lid 1 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 averij-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 lid 1). 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 averij-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 averij-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 lid 2 dat de vervoerder dit voorrecht slechts toekomt wanneer artikel 489 hem een retentierecht op de zaak verschaft. Voor de toepassing van artikel 222 lid 2, is artikel 489 lid 1, niet relevant, omdat dit artikellid slechts ziet op vorderingen die niet uit de vervoerovereenkomst voortvloeien. Artikel 489 lid 2, 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 lid 1 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 lid 1 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 hulploonvorderingen. De overige voorrechten, met uitzondering van die van artikel 284 van Boek 3 BW, staan in rang gelijk (lid 2) en worden pondspondsgewijs verdeeld (lid 4). 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 lid 3, 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 vermindering van tegenstrijdigheden voor de voorrechten van artikel 222 van toepasselijkheid is uitgesloten. Wanneer een beloning voor hulpverlening of voor vlot brengen of een vergoeding in averij-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 lid 1, genoemde vorderingen (op grond van artikel 566 voor het hulploon en artikel 612 voor de averij-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 lid 2 na, bestaat het voorrecht slechts zolang de zaken, waarop het rust, in handen blijven van de vervoerder. Deze voorrechten hebben in zoverre geen zaaksgevolg, 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 lid 2). 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 lid 3, 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. Lid 2 bepaalt dat, niettegenstaande lid 1, 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 lid 2 van het artikel geen uitzondering op lid 1, maar is daarvan slechts een nadere uitwerking. Een andere opvatting is, dat lid 2 wel een uitzondering op lid 1 is, en dat de aflevering tweezijdig blijft en pas is volvoerd 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 derogeert 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 een 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 scheepstoebehoren zijn in de zin van artikel 1 lid 4, 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 te boek gestelde schepen.

TITEL 4 BEMANNING VAN EEN ZEESCHIP

Afdeling 1 is gereserveerd voor een latere vernieuwing van het zee arbeidsrecht—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) tot stand gekomen 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 vertegenwoordigings-bevoegdheid. Aan deze bepaling van derden bescherming derogert artikel 462 lid 3 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 lid 1 om feitelijk handelen en niet om het verrichten van rechtshandelingen, zoals in lid 2. Anders dan lid 1, dat slechts op feitelijk handelen van de kapitein ziet, geeft lid 2 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 averij-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 geldeningen 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 rompbevrachter niet de bevoegdheid bezat de reder te binden. Voor de aanwezigheid van de bevoegdheid rust op de wederpartij van de rompbevrachter geen onderzoek plicht, omdat hier de frase 'wist of behoorde te weten' ontbreekt. Anders is dit voor het geval de rompbevrachter rechtshandelingen verricht die niet binnen het in lid 1 verwoorde doel vallen. Hieromtrent moet de wederpartij wel onderzoeken of de rompbevrachter 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 derden werking 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 lid 1 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 tijdbevrachting geeft aan A, zal A doorgaans bevoegd zijn het schip in onderbevrachting aan B te geven. Dit kan dan een tijd- of reisbevrachting 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 tijdbevrachtingsovereenkomst aan B heeft vervoerd, kan B het schip in reisbevrachting aan C geven, die zijn bevoegdheid van B afleidt. Zo ontstaat de keten Reder - A (tijdbevrachter) - B (tijdbevrachter) - C (reisbevrachter) - D (vervoerder) - E (afzender). Wanneer het schip in rompbevrachting is uitgegeven komt deze overeenkomst als eerste in de keten. Lid 1 onderdeel b, houdt in dat ook vervoerovereenkomsten en onder vervoerovereenkomsten 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. Lid 1 bepaalt dat een delictuele vordering niettemin door overeenkomst kan worden beteugeld. De leden 2 tot en met 5 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 reisbevrachting 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 bevrachting 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 lid 2. 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 zeevaardigheid van het schip (lid 1) en de lading zorgvuldig te behandelen (lid 2). Deze verplichtingen worden in het Angelsaksische recht 'overriding obligations' genoemd. Wanneer een tekortkoming in een van beide verplichtingen schade veroorzaakt, staat

het de vervoerder niet vrij, zich op de ontheffingen van artikel 383 lid 2, te beroepen, wanneer zich ook een 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 een der zorgplichten en de schade ten gevolge van een der omstandigheden van de lijst van artikel 383 lid 2. 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 vrij getekende oorzaak (artikel 383 lid 2). 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. Lid 2 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 lid 2 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 vrij tekening van lid 2 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 trekkingsrecht (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 Monetaire 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 los gestorte bulklading spelen deze begrippen geen rol en komt slechts de beperking per kilo in aanmerking.
3. Voor de toepassing van lid 1 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 lid 1, 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 onbekendheidclausule (zie artikel 414) is opgenomen.
5. Lid 5 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 avari-j-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 avari-j-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 vervoerter 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 verbintenissenrecht 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 verbintenissenrecht 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 lid 1 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. Lid 2 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.

Lid 1 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 (lid 2). Gezien de belangen van de openbare veiligheid, is lid 1 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 vervoerdersaansprakelijkheid 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 averij-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 averij-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 krediettransacties 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 derde houder 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. Lid 2 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 lid 1. 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 schadeplichtig 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. Lid 2 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 vervoerachter 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 lid 3 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 regelmatig reeks van endossementen. Lid 2 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 lid 2. Wanneer op grond van artikel 461 meerdere partijen vervoerder onder cognossement zijn, zijn deze hoofdelijk gebonden. Betaling door een van hen aan de cognossementhouder bevrijdt alle vervoerders onder cognossement. Betaling door de houder van het cognossement aan een 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 lid 1 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. Lid 2 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 lid 1 blijft vervoerder onder cognossement. De reder wordt niet vervoerder onder cognossement wanneer in de keten van exploitatieovereenkomsten de reder een rompbevrachtingsovereenkomst (zie artikel 530) heeft gesloten. De rompbevrachter 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 rompbevrachter 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 verschuldigheid 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). De leden 2 en 3 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 tijdbevrachter 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 (lid 2).

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 lid 4 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 lid 1. Wanneer een van de in lid 2 genoemde scheepsrampen zich voordoet, wordt vermoed dat dit de vervoerder kan worden toegerekend. Hij kan tegenbewijs leveren. In lid 3 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 dienstdoen als hotelschip of ter opwekking van elektriciteit en voor de visserij.

TITEL 6 ONGEVALLLEN

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, voor zover 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 in observation des règlements' (hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door niet-naleving der regelementen). 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 lid 2, 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 hulploon 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 hulploon wegens hulpverlening is een vordering uit de wet vergelijkbaar met die op grond van zaakwaarneming, met dit belangrijke verschil dat het hulploon 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 tot stand komen, 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 hulploon slechts verschuldigd is wanneer de hulpverlening 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 hulploon niet bij overeenkomst is vastgesteld, wordt dit door de rechter of arbiter bepaald. Voor de hoogte van het hulploon 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 hulploon. Deze opsomming is niet uitputtend. Uitgangspunt is, dat het hulploon een reële aanmoediging tot het daadwerkelijk verlenen van hulp is. Het hulploon 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 hulploon.

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. Lid 3 geeft aan hoe de vergoeding moet worden berekend. Wanneer de hulpverlener een hulploon ontvangt dat geringer is dan de vergoeding die hij op grond van dit artikel kan ontvangen wanneer hij geen hulploon zou krijgen, wordt het hulploon 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 hulploon en wie de vaststelling van dit hulploon 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 hulploon 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 tevoren 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 lid 3).

Afdeling 3 Averij-grosse**Algemene opmerkingen**

Wanneer tijdens de reis een averij-grosse handeling zoals omschreven in artikel 610 wordt gepleegd, worden de kosten daarvan omgeslagen over de belanghebbenden. Averij-grosse is een oude zeerechtelijke figuur. In alle zeevervoerovereenkomsten wordt voor de regeling van de averij-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 averij-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 averij-grosse.

TITEL 7 BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID

1. Deze titel is ontleend aan het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen 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 London tot stand gekomen 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 lid 2. Voorts volgt uit lid 1 in samenhang met lid 3, 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. Lid 2 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 lid 1 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 lid 2 een beroep op de beperking doen.
5. Op grond van artikel 753 lid 2, 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 lid 1 onderdeel a), een zakenfonds (artikel 755 lid 1 onderdeel b), een wrakkenfonds (artikel 755 lid 1 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 te boek gestelde Luchtvaartuigen. Bovendien diende een aanpassing plaats te vinden aan het nieuwe vermogensrecht (men zie bijv. artikel 1306) en aan de mede voor te boek gestelde luchtvaartuigen geldende Wet Grondregistratie en Land Informatie Systeem, 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 Grondregistratie en Land Informatie Systeem, 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 lid 4, tweede volzin en artikel 1304 lid 2.

Artikel 1303

Het facultatieve karakter van de teboekstelling is gehandhaafd; men zie ook artikel 1304. Is een luchtvaartuig niet overeenkomstig het onderhavige artikel te boek gesteld, dan zijn daarop de bepalingen van toepassing betreffende roerende zaken. In lid 2 – 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 lid 2).

Artikel 1304

Dit artikel stemt overeen - behoudens de benodigde terminologische aanpassingen - met artikel 4 van de Wet te boek gestelde Luchtvaartuigen; het bepaalde in lid 1 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 lid 2 van artikel 4 van de Wet te boek gestelde Luchtvaartuigen zijn verplaatst naar artikel 624 van het nieuwe Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Evenals onder de Wet te boek gestelde 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 lid 1 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 buitenlands register (artikel 1303 lid 3). Als complement bepaalt artikel 1304 lid 1 onderdeel b, onder 4° en lid 2 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 te boek gesteld, 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 lid 1, van het Verdrag van Genève. In het bijzonder komt duidelijker dan in de Wet te boek gestelde 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 jaar 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 lid 1 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 te boek gestelde Luchtvaartuigen en artikel I lid 1 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 lid 4, in verbinding met artikel 98 van Boek 3 BW gevestigd door inschrijving van de notariële akte van vestiging in het openbare register. Lid 2 van artikel 8 van de Wet te boek gestelde 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 lid 1 in verbinding met artikel 98 van Boek 3 BW). Voorts bestaat geen behoefte aan het voorbehoud als vervat in de aanhef van lid 2 van artikel 8 van de Wet te boek gestelde Luchtvaartuigen, omdat artikel 1319 in verbinding met de tweede volzin van artikel 1320 lid 4 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 lid 1 van de Wet te boek gestelde Luchtvaartuigen zij opgemerkt dat ingevolge artikel 1557 lid 4 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 lid 2 is uitdrukkelijk vastgelegd dat de huurovereenkomst de titel van vestiging is. Het recht moet gevestigd worden overeenkomstig artikel 89 lid 4, 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 lid 1, 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 lid 3).

Artikel 1702 wijkt af van artikel 321 lid 1 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. Lid 2 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 deelvervoertrajecten 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 een jaarstermijn, omdat zo de expeditie 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 een jaar. De meest voorkomende vordering, die van de reiziger tegen de vervoerder wegens letsel, verjaart echter in drie jaar (**artikel 1751** lid 1). Voor de vordering vanwege de dood van een reiziger geldt een bijzondere regel (artikel 1751 lid 2). 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 jaar 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 lid 2, 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 jaar na de aanvaring, genoemd in lid 1 onderdeel b, wordt ingesteld. Volgens artikel 1792 lid 1, 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 jaar. Deze geldt voor alle uit de hulpverlening voortspuitende 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 gerede partij deze verdeling vaststellen. Deze vordering verjaart drie maanden na de verjaring van de vordering tot hulploon.

Afdeling 11 Averij-grosse

De dispache is de vaststelling van de geleden verliezen en gemaakte kosten, de vaststelling van hetgeen van deze kosten en verliezen als averij-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.