

Een geslaagd handboek bij het puzzelen

Mr. W.H. van Boom¹

Mr. Th.A.G. Prisse, **Conflictenrecht met betrekking tot het zee- en binnenvaartrecht**. Zwolle 1995 (W.E.J. Tjeenk Willink).

Teksten vervoerrecht.

„Het Nederlands internationaal zee- en binnenvaartrecht is een terrein voor specialisten die hebben geleerd hoe de puzzel van materieel-rechtelijke en internationaal-privaatrechtelijke verdrags- en wettelijke regimes in elkaar past,” zo verzuchtte onlangs M.V. Polak. Wordt het vervoerrecht al gezien als een specialiteit voor ingewijden, sterker nog geldt dit voor het internationaal privaatrecht inzake vervoer. Met de inwerkingtreding op 1 mei 1993 van de Wet Internationaal Privaatrecht zee- en binnenvaartrecht² is een nieuw stukje aan deze puzzel voor specialisten toegevoegd.

De inwerkingtreding van de genoemde Wet IPR is voor Prisse de directe aanleiding geweest om een boek over het conflictenrecht inzake zee- en binnenvaart te schrijven, zo blijkt uit de inleiding van haar boek. Polak zegt over deze Wet IPR dat deze „allerminst een handleiding [bevat] voor het oplossen van deze puzzel, maar daaraan veeleer een nieuw stukje toe[voegt]. Het valt te hopen dat de scheepspraktijk met dit nieuwe recht uit de voeten kan”³.

In de Wet IPR is weliswaar een aantal verwijzingsregels neergelegd waarmee de rechter het rechtsstelsel kan aanwijzen dat toepasselijk is op een internationaal privaatrechtelijk maritiem conflict, maar de wet verschaft geen uitputtende handleiding voor de beoefening van het ‘natte’

conflictenrecht. Zo geeft deze wet geen antwoord op de vraag welk recht van toepassing is op een vervoerovereenkomst van Recife naar Rotterdam, gesloten door een te Argentinië gevestigde afzender met een vervoerder die in Hamburg hoofdkantoor houdt. Stukjes van deze internationale vervoerpuzzel treft men aan in het Europees verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomsten⁴, het gewijzigd Brussels Cognossementsverdrag (indien het vervoer onder cognossement betreft), het Haags Vertegenwoordigingsverdrag en ongeschreven IPR, zoals rechtspraak van de Hoge Raad.

Puzzelstukjes

Met de Wet IPR in de hand komt men er dus in veel gevallen niet uit; het boek van Prisse daarentegen legt een aanzienlijk deel van de puzzelstukjes op de juiste plaats. Bij de behandeling van de stof betreft Prisse namelijk niet alleen de Wet IPR, maar ook het EVO en andere relevante bepalingen van conflictenrecht. Dit boek is kortom een geslaagde handleiding bij het oplossen van de puzzel van het conflictenrecht inzake zee- en binnenvaart. Het boek verdient dan ook raadpleging door zowel specialisten als niet-ingewijde juristen.

Het boek bestaat uit vier inhoudelijke delen; na een inleidend hoofdstuk behandelt Prisse achtereenvolgens zakelijke rechten en voorrechten op schepen, exploitatieovereenkomsten in Boek 8 BW, ongevallen en beperking van aansprakelijkheid. Op enige kleine onderwerpen na, volgt Prisse hiermee

¹ De auteur is universitair docent aan de vakgroep privaatrecht van de Katholieke Universiteit Brabant te Tilburg.

² Wet van 18 maart 1993, *Stb.* 168; verder: Wet IPR

³ WPNR 93/6115, p. 898

⁴ Verder: EVO

de indeling en de onderwerpen van de Wet IPR op de voet. Over de genoemde onderwerpen valt veel te zeggen; ik beperk mij tot een paar opmerkingen.

Zakelijke rechten en voorrechten op schepen, het puzzelstukje waar Prisse mee opent, is direct het lastigste onderwerp. Bij de verdeling van de opbrengst van een schip bij een gerechtelijke uitwinning in Nederland, dienen zich vele rechtsstelsels aan die voor toepassing in aanmerking zouden kunnen komen. Kan de bemanning de vordering wegens achterstallig loon met voorrang op het schip verhalen? Naar intern Nederlands recht kan dat⁵, maar wat als het schip geregistreerd is in, of onder de vlag vaart van een ander land (wat veelal het geval zal zijn) en de bemanning een arbeidsovereenkomst heeft waarop het recht van een derde land toepasselijk is?

Dat de Nederlandse rechter moet kiezen tussen ten minste drie rechtsstelsels, duidt er op dat het recht inzake rangorde bij uitwinning van schepen geen geünificeerd (verdragen)recht betreft, althans dat unificatie niet compleet is. Daar komt nog bij dat het begrip 'voorrang' geen universele betekenis kent. Veel van de problemen spruiten hieruit voort; een vertaling van het Anglo-Amerikaanse begrip 'lien' met 'voorrecht' is gewoon niet juist. Prisse geeft nauwkeurig aan waar de valkuilen liggen.

Vervoerovereenkomsten

Het hoofdstuk over de exploitatie-overeenkomsten behandelt een aantal onderwerpen, waarvan het op vervoerovereenkomsten toepasselijke recht het belangrijkste kan worden genoemd. Aangezien het op overeenkomsten toepasselijke recht algemeen is geregeld in het EVO, geeft de Wet IPR hierover noodzakelijkerwijs geen regels. Prisse behandelt daarom

terecht het EVO en de toepassing daarvan op vervoercontracten. Tevens wordt in dit hoofdstuk de vraag behandeld naar welk recht de toepasselijkheid van algemene vervoerscondities moet worden beoordeeld. In dat kader komt art. 6: 247 BW aan de orde. Prisse geeft aan dat dit artikel vreemde gevolgen kan hebben. Als vervoerder en afzender beide in Nederland zijn gevestigd, moet de rechter de wettelijke regels inzake algemene voorwaarden toepassen, ook wanneer de vervoerovereenkomst verder geen aanknopingspunten met Nederland heeft (bijvoorbeeld vervoer van Hongkong naar Antwerpen).

Prisse behandelt in dit hoofdstuk de toepasselijkheid van uniforme regels voor vervoer onder cognossement. Haar mededeling in dit verband, te weten dat verreweg het meeste goederenvervoer over zee onder cognossement geschiedt, lijkt mij echter - in ieder geval wat betreft containervervoer - onjuist. Toevoeging van enige beschouwingen over de conflictenrechtelijke aspecten van bijvoorbeeld vervoer onder *sea waybill* zou mijns inziens een completer beeld hebben gegeven. Daarnaast zou een beschouwing over de toepasselijkheid van de Hamburg Rules ten opzichte van het gewijzigd Brussels Cognossementsverdrag welkom zijn geweest.

Een laatste opmerking over dit hoofdstuk betreft het recht van de vervoerder om aflevering van de zaken op te schorten (bijvoorbeeld totdat de vracht is voldaan). Of de vervoerder een dergelijk retentierecht heeft, moet krachtens art. 6 Wet IPR altijd worden beantwoord door het recht van de (feitelijke) loshaven. In tegenstelling tot wat Prisse stelt, ben ik van mening dat dit niet een vraag van rechtspleging is, maar veeleer een vraag van

⁵ Art. 8: 211 BW

overeenkomstenrecht. Ik vraag me dan ook af of art. 6 Wet IPR in zoverre niet in strijd is met het EVO en om die reden buiten toepassing behoort te blijven.

Aanvaringen

Het hoofdstuk over ongevallen behandelt onder meer de uitgebreide regeling die art. 7 Wet IPR treft voor het op aanvaringen toepasselijk recht. Prisse geeft beargumenteerd aan dat art. 7 niet altijd een duidelijk antwoord verschaft op de vraag wanneer een aanvaring een internationaal karakter draagt. Uit art. 7 volgt namelijk dat het internationale karakter aan de hand van de teboekstelling of de nationaliteit van het schip kan worden beoordeeld. Wat nu als op volle zee een Nederlands schip in aanvaring komt met een in Frankrijk teboekgesteld schip dat door inschrijving in het Nederlands rompbevrachtingsregister de Nederlandse nationaliteit heeft verworven?

Art. 7 laat ook onduidelijkheid bestaan over de vraag naar welk recht de vraag moet worden beantwoord wie aansprakelijk is bij 'schuld van een schip' aan een 'internationale' aanvaring. Het Aanvaringsverdrag 1910 geeft wel aan dat het 'schuldige' schip schadeplichtig is, maar beantwoordt niet de vraag of het de eigenaar (reder) dan wel de exploitant (rompbevrachter) van het schip is die met zijn (overige) vermogen voor de schuld heeft in te staan. Het interne Nederlandse recht kiest in art. 8: 544 BW voor aansprakelijkheid van de eigenaar.

Welk recht moet de Nederlandse rechter toepassen op deze vraag? De Wet IPR beantwoordt de vraag niet; Prisse behandelt de vraag evenmin. De meest voor de hand liggende rechtsstelsels zijn het recht van de vlag

van het schip, het recht van de teboekstelling (hetgeen een ander rechtsstelsel kan zijn dan dat van de vlag⁶) of het recht van het land waar de vraag aan de rechter wordt voorgelegd (de 'lex fori'). Een stukje van de puzzel ontbreekt hier.

Als laatste opmerking over dit hoofdstuk zou ik willen zeggen dat het jammer is dat geen beschouwingen zijn opgenomen over verwijzingsregels voor milieuverontreiniging door schepen en voor (risico-)aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen. Zoals bekend geldt naar Nederlands recht sinds februari 1995 een risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen aan boord van een schip⁷. Wat nu als een Nederlands schip buiten de territoriale wateren toxische stoffen verliest en hiervan schade aan de Nederlandse kustwateren (bijvoorbeeld opruimingskosten) het gevolg is? Is dan de Nederlandse regeling van toepassing?

Uit het voorgaande moge blijken dat ook na inwerkingtreding van de Wet IPR veel internationaal-privaatrechtelijke vragen onbeantwoord zijn gebleven. Dat ik de antwoorden op die vragen in Prisses boek niet altijd ben tegengekomen, zegt daarom veeleer iets over de ontbrekende stukjes van de IPR-puzzel in het algemeen dan over de kwaliteiten van het boek.

Prisses boek is redelijk goed gedocumenteerd. Zij schrijft compact en objectief. Waar nodig neemt zij weloverwogen en gemotiveerd stelling. De maritieme rechtspraktijk heeft met dit boek een handleiding bij het puzzelen; hopelijk maken ook niet-ingewijden er gebruik van.

⁶ Zie Prisse p. 7; p. 54-55.

⁷ Wet van 30 november 1994, *Stb.* 846