

## **Gedemonteerde kraan per 'Ufuk'**

*verhaalsmogelijkheid op een zeeschip buiten debiteurschap*  
HR 2 april 1993, RvdW 1993, 90

W.H. van Boom

Verschenen in: R.D. Vriesendorp e.a. (eds.), *Het actuele recht; rechtspraak anno 1993* in 67 Tilburgse bijdragen, Vermande, Lelystad, 1993, ISBN 9054580763, p. 21-24

Een van de beginselen van ons vermogensrecht is dat een debiteur met zijn gehele vermogen instaat voor zijn schulden. Zie art. 3: 276 BW. Met dit beginsel hangt sterk samen het uitgangspunt dat het vermogen van een ander dan de debiteur niet kan worden uitgewonnen voor de schuld van de debiteur. In een recente uitspraak heeft de Hoge Raad het bestaan van een belangrijke uitzondering op dit uitgangspunt aanvaard voor wat betreft het zeerecht. Het is voor zeerecht-specialisten een belangrijke uitspraak, omdat de woorden alsmede het systeem en de totstandkomingsgeschiedenis van de wet niet bijzonder duidelijk waren. De Hoge Raad heeft thans duidelijkheid gecreerd.

Waar gaat het om? Turlib is eigenaar van het m.s. Ufuk. Danielsen heeft het schip in tijdbefrachtiging van Turlib. Sea-Gull op zijn beurt heeft het schip in ondertijdbefrachtiging van Danielsen. Boskalis wil een gedemonteerde kraan vervoeren van Rotterdam naar een haven in Guyana en sluit ten behoeve van dit vervoer een reisbefrachtiging met Sea-Gull. Uit hoofde van deze reisbefrachtiging ontvangt Boskalis bij afgifte van de kraan een cognossement van Sea-Gull. De kraan wordt geladen, de trossen worden losgegooid en het schip... vaart de haven niet uit! De motor werkt niet en reparatie blijkt lang te gaan duren. Boskalis laat de kraan lossen en zoekt in allerijl een ander schip om de kraan mee te vervoeren. Als gevolg van de motorpech loopt Boskalis nu vertragingsschade op. Tot zekerheid van betaling van de schade legt Boskalis beslag op het schip. De reder (eigenaar) van de Ufuk, Turlib, vordert opheffing van het beslag wegens – simpel gezegd – de omstandigheid dat Turlib niet de wederpartij is van Boskalis en dus ook niet debiteur van de vordering uit wanprestatie. Verhaal op een vermogensrecht (het schip) van een ander (Turlib) dan de debiteur (Sea-Gull) is immers niet mogelijk.

De Hoge Raad is een andere mening toegedaan. Hij acht het schip uitwinbaar voor de schuld van reisvervrachter Sea-Gull, en wel op grond van art. 8: 217 BW. Dit artikel bepaalt, voor zover hier van belang, het volgende:

*Boven alle vorderingen, (...), zijn op een zeeschip, (...) bij voorrang verhaalbaar:  
a.(...) de vorderingen die tegen een uit hoofde van artikel 461 gelezen met artikel 462 (...) als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt. (...)*

Na lezing van dit artikel blijkt de problematiek niet opgelost te zijn, maar slechts verschoven. Immers, het schip is uitwinbaar voor een vordering die tegen 'iemand' kan worden ingesteld die als vervoerder in de zin van de artikelen 461 en 462 kan worden aangemerkt. Vraag is dan: wie kan als vervoerder worden aangemerkt? Art. 8: 461 lid 1 BW bepaalt dat hij die het cognossement afgeeft of namens wie het cognossement is afgegeven, als 'vervoerder onder cognossement' heeft te gelden. Als het cognossement door de kapitein van het schip is afgegeven, dan is bovendien (o.m.) de reder 'vervoerder onder cognossement'.<sup>1</sup> Er zijn in dat geval twee (of meer) vervoerders die aangesproken kunnen worden door de cognossementshouder en die op hun beurt de cognossementshouder tot betaling van de vracht kunnen aanspreken.<sup>2</sup> Als het cognossement door of namens de kapitein wordt getekend, dan is de reder volwaardig contractspartij: enerzijds staat hij met zijn gehele vermogen (en dus ook met zijn schip) in voor de schulden die uit de bevrachtingen voortvloeien, en anderzijds is hij volwaardig crediteur van de bevrachter.

In het geval van het vervoer van de kraan van Boskalis was er echter geen sprake van een 'kapiteinscognossement': alleen Sea-Gull was als 'vervoerder onder cognossement' aan te merken. Turlib was dus in ieder geval niet als 'vervoerder onder cognossement' aansprakelijk te achten. De Hoge Raad acht de Ufuk echter wel uitwinbaar, omdat art. 8: 217 BW niet meer eist dan dat er *iemand* moet zijn die als vervoerder onder cognossement aangemerkt kan worden. Aangezien Sea-Gull het cognossement heeft afgegeven, is er *iemand* die als vervoerder in de zin van art. 8: 461 BW kan worden aangemerkt en die enkele omstandigheid vestigt reeds het hoogerpreferente verhaalsrecht op het schip.

Turlib betoogde in de procedure met een beroep op art. 8: 377 jo. 410 BW dat het schip niet uitwinbaar was, omdat – kort gezegd – Sea-Gull niet als 'vervoerder onder cognossement' aangemerkt kon worden nu het cognossement in handen van de bevrachter was gebleven en niet in die van een derde terecht was gekomen. Art. 8: 410 BW bepaalt dat tussen de vervoerovereenkomst en bevrachter de (afwijkende) bedingen van de vervoerovereenkomst voorrang hebben boven de bepalingen van het cognossement; het is slechts de derde-verkrijger van het cognossement aan wie een beroep op de bepalingen van het cognossement toekomt. Nu Boskalis de oorspronkelijke bevrachter is, komt deze geen beroep toe op het cognossement en is Sea-Gull niet te beschouwen als 'vervoerder onder cognossement'. De Hoge Raad verwerpt dit betoog. Volgens hem dient de term 'vervoerder onder cognossement' zoals gebezigd in art. 8: 461 BW los van de term 'vervoerovereenkomst onder cognossement' als bedoeld in art. 8: 377 BW gezien te worden. Deze laatste term is, zo overweegt de Hoge Raad, in het wetboek gebruikt om de werkingssfeer van het dwingende cognossementsrecht af te bakenen en

---

<sup>1</sup> Zie over alle mogelijke combinaties van 'vervoerders onder cognossement' R. van Delden, *De overeenkomsten van goederenvervoer over zee*, Zwolle 1992 [Teksten vervoerrecht], blz. 141-146. Vgl. voorts H. Boonk, *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem 1993, blz. 30 e.v..

<sup>2</sup> De vervoerders zijn hoofdelijk aansprakelijk; bovendien kunnen zij elk de rechten uit het cognossement voor het geheel geldend maken. Zie art. 8: 442 BW.

is niet van invloed op de vestiging van het bevoorrechte verhaalsrecht op het schip ex art. 8: 217 BW.

Men kan de beslissing van de Hoge Raad als volgt kort samenvatten: als de vervrachter een cognossement afgeeft aan de bevrachter(-eerste cognossementshouder), dan is de vervrachter 'vervoerder onder cognossement' ex art. 8: 361 BW. Het schip waarmee de goederen vervoerd (moeten) worden, is uitwinbaar voor de schulden van deze 'vervoerder onder cognossement', ook al is de reder van het schip op generlei wijze als wederpartij van de bevrachter-eerste cognossementshouder te beschouwen. Dat is een vrij vergaande bescherming van de bevrachter-eerste cognossementshouder ten nadele van de reder. De bevrachter heeft een zeker verhaalsobject voor zijn vordering, terwijl de reder zich maar moet zien te verhalen op de vervoerder. Het risico van insolventie van deze laatste ligt dus feitelijk bij de eigenaar van het schip.

De uitspraak van de Hoge Raad is opmerkelijk om een drietal redenen. In de eerste plaats omdat onder het oude recht deze vergaande verhaalsmogelijkheid niet bestond.<sup>3</sup> In de tweede plaats omdat de woorden van de nieuwe wet de mogelijkheid van verhaal wel lijken toe te staan, maar bij de parlementaire behandeling van art. 8: 217 BW volstaan werd met verwijzing naar het oude recht (hetgeen dus *tegen* de verhaalsmogelijkheid lijkt te pleiten). En in de derde plaats omdat de Hoge Raad een motivering voor zijn beslissing geeft, die voor betwisting vatbaar is.

Deze laatste bewering verdient uiteraard nadere toelichting. Zoals gezegd lijken de bewoordingen van art. 8: 217 BW de verhaalsmogelijkheid toe te staan. Tijdens de parlementaire behandeling van het artikel werd evenwel volstaan met een verwijzing naar het oude recht, dat deze mogelijkheid niet kende.<sup>4</sup> Dat is een contra-indicatie voor de verhaalsmogelijkheid, maar, zo overweegt de Hoge Raad,

*"(...) daaruit mag niet worden afgeleid dat de wetgever met deze passage in de toelichting tot uitdrukking heeft willen brengen dat de nieuwe regeling in alle opzichten overeenstemt met de oude regeling".*

De Hoge Raad geeft hier blijk van een twijfelachtige redenering: alhoewel de wetgever bij een nieuwe regeling verwijst naar de oude, mag daaruit niet worden afgeleid dat de nieuwe regeling geheel gelijk de oude is. Het schijnt mij toe dat als de wetgever een verandering in het recht wil bewerkstelligen die verstrekkende (vermogensrechtelijke) gevolgen heeft, hij zulks *expressis verbis* aangeeft. Daarom kan de rechter in een geval van twijfel over de vraag wat de wetgever gewild heeft, niet volstaan met het verwerpen van contra-indicaties, maar dient hij in ieder geval ook indicaties te noemen die pleiten *voor* de verhaalsmogelijkheid. De Hoge Raad vervolgt:

*"Ook het stelsel van Boek 8 geeft geen aanleiding tot een restrictieve, in de tekst van art. 8:*

---

<sup>3</sup> Zie hierover J.A.L.M. Loeff, *Vervoer ter zee*, Zwolle 1981, nrs. 316-318 en R.E. Japikse, "Vervoer onder cognossement", *AAe* 1993/5, blz. 76.

<sup>4</sup> Zie *Parlementaire Geschiedenis Boek 8 NBW*, Deventer 1992, blz. 290-291.

*217 en 461 BW geen steun vindende uitleg van deze bepalingen".*

Ook dat pleit dus *tegen* het betoog van Turlib, maar wat pleit nu uiteindelijk *voor* de uitleg van de Hoge Raad? De Hoge Raad geeft de volgende argumenten.

*"Dat het schip van de reder verhaalsobject is voor vorderingen van cognossementshouders ook indien de reder niet hun schuldenaar is, strookt met de centrale plaats die Boek 8 aan de reder heeft toegekend en met de door de regeling van art. 8: 461 bereikte versterking van de positie van de cognossementshouder".*

Dat de reder een centrale plaats inneemt in Boek 8, is juist. Maar in die gevallen genoemd in Boek 8, waaruit deze centrale plaats blijkt, wordt de reder expliciet aansprakelijk gesteld.<sup>5</sup> Dat gebeurt voor wat betreft *déze* verhaalsmogelijkheid niet. De vaststelling dat de reder een centrale plaats inneemt, kan mijns inziens derhalve slechts dienen als 'steun-argument', nooit als zelfstandig argument voor het toekennen van een verhaalsrecht op het schip. Het tweede argument, namelijk dat de verhaalsmogelijkheid strookt met de versterkte positie van de cognossementshouder, is interessanter. Op welke wijze versterkt de regeling van art. 8: 461 BW immers de positie van de cognossementshouder? Het wijst de wederpartij van de cognossementshouder aan: degene die het cognossement afgeeft of voor wie het (bevoegdlijk) wordt afgegeven, en – kort gezegd – de reder als het gaat om een door de kapitein getekend cognossement. Slechts in geval van een kapiteinscognossement wordt de reder volwaardig wederpartij van de cognossementshouder, en slechts in dat geval ontstaat er dus een versterkte positie van deze houder. Als er een cognossement wordt afgegeven door een ander dan de kapitein (en evenmin namens de kapitein), dan is de reder geen 'vervoerder onder cognossement'. De versterking van de positie van de cognossementshouder door art. 8: 461 BW geschiedt dus alleen door toedoen van de reder c.q. diens kapitein. Het artikel zelf scheidt geen automatische aansprakelijkheid van de reder zodra er 'iemand' een cognossement uitgeeft, nee: de reder treedt toe tot de bevrachting als gevolg van de vertegenwoordigingshandeling van zijn kapitein. De reder kan de bevoegdheid van de kapitein terzake van het tekenen van cognossementen dan ook beperken en deze beperkingen tegenwerpen aan diegenen die er mee bekend zijn. Zie art. 8: 260 jo. 262 BW. In het kader van art. 8: 461 BW heeft de reder dus tot op zekere hoogte de keuze om al of niet toe te treden tot de bevrachting en aldus debiteur van de cognossementshouder te worden. Het is daarom op zijn minst twijfelachtig of aan art. 8: 461 BW een zó sterk argument kan worden ontleend pro verhaalsmogelijkheid ex art. 8: 217 BW, nu dit laatste artikel naar de mening van de Hoge Raad een verhaalsmogelijkheid op het schip in het leven roept, waar de reder zich *niet* aan kan onttrekken.

---

<sup>5</sup> Vergelijk bijv. aanvaring (art. 8: 544 BW), hulploon (art. 8: 566 BW), en de toetreding tot het cognossement ex art. 8: 461 lid 2 BW.

Een sterk argument dat tegen de verhaalsmogelijkheid pleit is mijns inziens het volgende. Turlib heeft het schip in tijdbevrachting gegeven aan Danielsen, die het op zijn beurt in tijdbevrachting heeft gegeven aan Sea-Gull. Als Sea-Gull allerlei cognossementen uitgeeft en vervolgens uitgebreid wanpresteert tegenover de houders ervan, worden deze houders wel geholpen met een verhaalsmogelijkheid op de Ufuk, maar Turlib blijft met een niet onaanzienlijk risico van onverhaalbaarheid zitten. Het is als reder moeilijk om greep te krijgen op dergelijke wanprestanten die zich `verderop' in de exploitatieketen bevinden: de reder zal in de bevrachtingen die hij sluit uitgebreide vrijwaringsregelingen dienen op te nemen (evt. met zekerheidstelling versterkt) om zijn financiële positie zoveel als mogelijk veilig te stellen.

De verhaalsmogelijkheid zoals de Hoge Raad die thans geaccepteerd heeft, kan – om met Japikse te spreken<sup>6</sup> – tot zeer vergaande consequenties leiden. Het is ten eerste de vraag of de consequenties niet té vergaand zijn, nu zonder enig toedoen van de reder diens schip uitwinbaar wordt voor schulden waar hij weinig tot geen greep op heeft.

---

<sup>6</sup> Japikse, t.a.p., blz. 76.