

~~E. 401~~

1.6

MOLENGRAAFF
LEIDRAAD
NEDERLANDSCH
HANDELSRECHT



DISPERPUS JATIM

LEIDRAAD BIJ DE BEOEFENING VAN HET
NEDERLANDSCHE HANDELSRECHT

MILIK PERPUKKAAN
KANTOR GUBERNUR KDH,
TK. I JAWA-TIMUR

LEIDRAAD

BIJ DE BEOEFENING

VAN HET

NEDERLANDSCHE HANDELSRECHT

DOOR

Mr W. L. P. A. MOLENGRAAFF

TWEEDE DEEL

Achtste druk, herzien door
Mr C. W. STAR BUSMANN, Oud-hoogleraar en Mr CHR. ZEVENBERGEN,
Hoogleraar te Utrecht.



HAARLEM
DE ERVEN F. BOHN N. V.
1948

MILIK :
Bagian Hukum & Per-Undangan dan
Kantor Gubernur Kepala Daerah
Propinsi Djawa - Timur

VOORBERICHT BIJ DEN ACHTSTEN DRUK

Het Transportrecht werd bewerkt door Mr CHR. ZEVENBERGEN,
het Verzekeringsrecht en het Faillissementsrecht door Mr C. W. STAR
BUSMANN. Jurisprudentie en literatuur zijn bijgewerkt tot begin 1947.

UTRECHT, Maart 1948.

C. W. STAR BUSMANN
CHR. ZEVENBERGEN





INHOUD.

Aanvullende lijst van eenige afkortingen	Blz.
Lijst van wijzigingen en aanvullingen	xiii
	xv

Transportrecht.

§ 47. Inleiding	529
§ 48. Expeditie	530
De cargadoor	535
De konvooi-looper	536
§ 49. Vervoer. Algemeene beschouwingen	536
§ 50. Vervoer te land en op binnenlandsche wateren	540
A. Vervoer van goederen	540
De transport-ondernemer	541
De vrachtbrief en het cognossement	543
Verplichtingen des vervoerders	544
Beteekenis van „toeval” en „overmacht”	547
Beperking der aansprakelijkheid	555
Rembours-zendingen	556
Verplichtingen van den afzender	557
Rechten en verplichtingen van den geadresseerde	557
Verval en verjaring der vordering tot schadevergoeding	560
Doorgaand vervoer	564
B. Vervoer van personen	567
C. Openbare middelen van vervoer	572
§ 51. Spoorwegvervoer	574
I. Spoorwegen, waarop niet uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd	575
A. Algemeene bepalingen	576
1°. Artikel 1 Spoorwegwet	576
2°. Verplichtingen om te vervoeren	578
B. Goederenvervoer	579
Positie van den geadresseerde	583
C. Personenvervoer	584
II. Spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd (locaalspoorwegen en tramwegen)	585
III. Internationaal vervoer op spoorwegen	588
A. Goederenvervoer	589
B. Personenvervoer	594
§ 52. Luchtvaart	594
I. Luchtvaart en luchtvaartuigen	595
A. Begrip en onderscheidingen	595
B. De nationaliteit van het luchtvaartuig. Het luchtvaartregister	595
C. Het toezicht op de luchtvaart. Maatregelen ter voorkoming van ongevallen met luchtvaartuigen	597
II. Het luchtvervoer van personen, bagage en goederen	599
A. Nationaal en internationaal luchtvervoer	599
B. Vervoer van reizigers. Het reisbiljet	601
C. Vervoer van bagage. Het bagagebiljet	602
D. Vervoer van goederen. De luchtvrachtbrief	602
E. De aansprakelijkheid van den vervoerder	607
1. Bij vervoer van reizigers	608
2. Bij vervoer van bagage en goederen	610
F. De rechtshandelingen tegen den vervoerder	612
G. Doorgaand vervoer en gecombineerd vervoer	614
H. Andere verdragen betreffende het luchtvervoer	615

§ 53. Postvervoer	Blz. 616
§ 54. De telegraaf, de telefoon en de fonograaf	621
De telegraaf	621
De telefoon	623
De fonograaf	624
§ 55. Bronnen en literatuur van het zeerecht	624
§ 56. Schepen en hun lading	628
Schepen	629
Grootte en meting van het schip	631
Het scheepstoebehooren	632
De nationaliteit van het schip	633
De teboekstelling van het schip	635
Het toezicht op schepen	639
Het schip als zaak	640
A. De levering van teboekgestelde schepen	641
B. Scheepshypotheek	643
C. De bevoorrechte schulden op schip en lading	645
§ 57. Reeders en reederijen	650
A. De reeder	650
Aansprakelijkheid des reeders	651
Afstand (abandon) niet toegelaten	653
Gevallen van beperkte aansprakelijkheid	654
B. De reederij	656
§ 58. De kapitein	660
A. De kapitein als gezagvoerder	661
Het dagregister of journaal	663
De scheepsverklaring	665
B. De kapitein in zijn verhouding tot den reeder	667
Bijzondere bepalingen voor de arbeidsovereenkomst van den kapitein	668
C. De kapitein in zijn verhouding tot derden	673
Omvang van de wettelijke bevoegdheid des kapiteins	674
§ 59. De schepelingen	676
Totstandkoming der overeenkomst, de monstering	678
Scheepsofficieren en scheepsgezellen	680
Bijzondere bepalingen voor de arbeidsovereenkomst van de schepelingen	681
Verzekering tegen ongevallen	686
Raad voor de scheepvaart	687
§ 60. Vervrachting en bevrachting	688
Algemeene bepalingen	689
Bijzondere bepaling omtrent tijdbevrachting	692
§ 61. Vervoer van goederen	693
Afd. 1. Algemeene bepalingen	693
Vervoerder	694
Aansprakelijkheid des vervoerders	694
Bedingen omtrent zijn aansprakelijkheid	695
Afl levering van het goed aan den geadresseerde	700
Betaling van de vracht door den ontvanger	704
Het cognossement	708
Afd. 2. Tijdbevrachting	714
Afd. 3. Reisbevrachting	716
De inlading	717
De reis	721
De lossing	722
De verschuldigdheid van de vracht	726
Verbreking der bevrachting in geval van oorlog of van andere overheidsmaatregelen	728
Afd. 4. Vervoer van stukgoederen	729
A. De geregelde vaart (vaste lijnen)	730
Doorgaand vervoer. Door-cognossement	735
B. De wilde vaart	737
Afd. 5. Sleepvervoer	741
Afd. 6. Binnenvaart	743
§ 62. Vervoer van personen	745

	Blz.
Afd. 1. Algemeene bepalingen	745
Afd. 2. Tijdbevrachting	748
Afd. 3. Reisbevrachting	748
Afd. 4. Vervoer van personen anders dan krachtens een bevrachtings- overeenkomst	749
A. Vervoer met lijnbooten	749
B. Vervoer anders dan met lijnbooten	750
Vervoer van landverhuizers	751
§ 63. Bodemerij	752
§ 64. Avarij-grosse	753
York—Antwerpen Regels	762
§ 65. Aanvaring	764
Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen	773
§ 66. Hulp en berging	778
Hulploon	784

Verzekeringsrecht.

§ 67. Inleiding	791
---------------------------	-----

A. SCHADE-(VERMOGENS-)VERZEKERING.

§ 68. Bronnen en literatuur	792
§ 69. Begrip en wezen der overeenkomst	797
§ 70. Schadevergoeding	800
Voorwerp der verzekering, verzekerde zaak, belang of interest	801
Bewijs van het belang	804
Wat niet verzekerd kan worden	805
Omvang der verzekering, verzekerbare waarde	806
Verzekering in herbouw	808
Oververzekering, open en getaxeerde polissen	809
Dubbele verzekering	812
§ 71. Onzekere, toevallige gebeurtenis	813
Verzekering op goede of kwade tijding	814
Schuld van den verzekerde	815
§ 72. Het sluiten der overeenkomst. De polis en de partijen	817
De polis	817
De sluitnota	819
De partijen	820
Verzekering voor rekening van een derde	821
Verzekering voor rekening van wien het aangaat	822
Polissen aan order of toonder	824
Overgang van de verzekering	825
§ 73. Het gevaar	826
I. De onzekere gebeurtenis	827
Verzekering van lek- en smeltgoederen	828
Verzekering van bederfelijke goederen	829
Eigen gebrek, onzeewaardigheid	831
Schaden voor rekening van den verzekeraar:	
A. Brandverzekering	833
B. Inbraakverzekering	833
C. Zeeverzekering	834
Schelmerij van den schipper	835
Van buiten aankomende onheilen, zeeëvenementen	836
Bewijslast	837
Verzekering vrij van molest en tegen molest	840
Oorzakelijk verband	842
II. Het gevaarsobject	843
Verkeerde of onwaarachtige opgave, verzwijging	844
Verzekering van goederen op schip of schepen	852
Contract-polis	853
III. De som, waarvoor verzekerd wordt	854
IV. Begrenzing naar tijd en plaats	857

	Tijd-verzekering	Blz. 857
	Reis-verzekering	858
	Gemengde verzekering	860
	Verhooging van het gevaar gedurende de verzekering	861
§ 74.	Verplichtingen van den verzekerde	863
	Restorno of ristorno	865
§ 75.	Vaststelling en betaling der schade. Abandonnement	866
	Vaststelling der schade	866
	Partieel verlies, gedeeltelijke schade	868
	Franchise	871
	Totaal verlies, algeheele schade	873
	Abandonnement	876
	Omvang van den betalingsplicht	878
	Betaling der schadevergoeding	881
	Subrogatie van den verzekeraar	882
§ 76.	Het einde der overeenkomst	884
§ 77.	Eenige schade-verzekeringen in het bijzonder	885
	A. Verzekering van de hypotheekaire schuldvordering tegen beschadiging van het onderpand door brand	885
	B. Behouden-varen-verzekering	888
	C. Verzekering van avarij-penningen	891
	D. Vrachtverzekering	891
	E. Winstverzekering	893
	F. Verzekering van schuldvorderingen (credietverzekering)	895
	G. Landbouw-(oogst-)verzekering en Veeverzekering	898
	H. Aansprakelijkheidsverzekering	898
	De herverzekering en de herverzekerings-clausule	899
	Reassurantie-contracten	902
	I. Premieverzekering	903

B. SOMMENVERZEKERING.

§ 78.	Algemeene beschouwingen	904
§ 79.	Levensverzekering. — Bronnen en literatuur	906
	a. Kapitaalverzekering	906
	b. Rente- en Pensioenverzekering. Lijfrente	908
§ 80.	Wettelijke bepalingen omtrent levensverzekering	910
	I. Het levensverzekeringbedrijf	910
	II. De overeenkomst van levensverzekering	911
	A. Kapitaalverzekering	911
	B. Renteverzekering	913
§ 81.	Verschillende vragen van levensverzekeringsrecht	915
	Het recht van den bevoordeelde bij verzekering eener uitkeering in geval van overlijden	918
§ 82.	Ongevallen- en ziekteverzekering	922
	A. Ongevallenverzekering	922
	Collectieve verzekering tegen ongevallen	925
	B. Ziekteverzekering	926

Faillissement.

§ 83.	Geschiedenis, wetgeving en literatuur	928
§ 84.	Algemeene beginselen	935
	A. Het faillissement en de persoon van den failliet	937
	B. Wie failliet kunnen gaan	938
	1°. Nalatenschap	939
	1°. Het scheepsvermogen	940
	4°. Huwelijks-gemeenschap	941
	4°. Vennootschap onder een firma	943
	C. Kooplieden en niet-kooplieden	946
	D. Het faillissement omvat alleen vermogensrechten	946
	Wat buiten het faillissement blijft	947
	E. Het faillissement omvat het geheele vermogen van den schuldenaar	950

	Blz
De zoogen. Pauliana	955
F. Einde van het faillissement	963
G. Het faillissement strekt ten behoeve van alle schuldeischers	963
Welke schuldeischers buiten het faillissement blijven	966
H. Karakter van het faillissementsbeslag	971
§ 85. De faillietverklaring	973
§ 86. Gevolgen der faillietverklaring	989
Instelling en voortzetting van rechtsgedingen	990
Tweezijdige overeenkomsten, waaraan tijdens de faillietverklaring nog niet geheel is voldaan	996
Betaling en schuldvergelijking	1002
§ 87. Het bestuur over den faillieten boedel	1005
A. De rechter-commissaris	1005
B. De curator	1007
C. De commissie uit de schuldeischers	1010
D. De vergadering der schuldeischers	1011
E. De rechterlijke beschikkingen	1011
§ 88. Rechten en plichten van den gefailleerde	1012
§ 89. De eerste periode van het faillissement	1013
A. De verificatie der schuldvorderingen	1014
De verificatie-vergadering	1015
Het renvooi-proces	1018
De verificatie van sommige vorderingen nader beschouwd	1024
B. Het dwangakkoord	1032
§ 90. De tweede periode van het faillissement (De insolventie)	1040
§ 91. De rehabilitatie	1052
§ 92. Internationaal recht	1052
§ 93. Surséance van betaling	1056
A. Procedure tot verkrijging der surséance van betaling	1058
B. Rechtsgevolgen der surséance van betaling	1061
C. Einde der surséance van betaling	1064
D. Het surséance-akkoord	1065
Register der behandelde artikelen	1167
Register der behandelde onderwerpen	1192

BIJLAGEN.

Bijlage	XX: Amsterdamsch Vervoer en Expeditie- Reglement	Blz. 1070
Bijlage	XXI: Algemeene voorwaarden, vastgesteld door de Scheepvaart Vereeniging Noord	1075
Bijlage	XXII: Algemeene Bepalingen der Vereeniging van Rotterdamsche Expeditie	1079
Bijlage	XXIII: De Algemeene Vervoercondities der Vereeniging tot behar- tiging van de Binnenlandsche Beurtvaart (stoom en zeil)	1084
Bijlage	XXIV A en B: Beurtvaartadres	1088
Bijlage	XXV: Sleepconditiën 1929	1090
Bijlage	XXVI: Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën	1091
Bijlage	XXVII: The Baltic and White Sea Conference Uniform Time Charter 1912	1093
Bijlage	XXVIII: The Baltic and White Sea Conference Uniform Time Charter 1922	1097
Bijlage	XXIX: Chamber of shipping River Plate Charter-Party 1914	1102
Bijlage	XXX: Continental Steam Bill of Lading. Holland to London	1109
Bijlage	XXXI: Bill of lading from Rotterdam/Amsterdam to and via U.S.A. Gulf ports	1116
Bijlage	XXXII: German Coal Charter 1933	1123
Bijlage	XXXIII: York-Antwerp Rules, 1890	1128
Bijlage	XXXIV: York-Antwerp Rules 1924	1132
Bijlage	XXXV: Beurs-Goederen-Polis	1137
Bijlage	XXXVI: Rotterdamsche Beurs-Brandpolis	1139
Bijlage	XXXVII: Beurs-Zeescasco-polis	1145
Bijlage	XXXVIII: Rotterdamsche Beurscasco-polis voor de Binnenvaart	1147
Bijlage	XXXIX: Algemeene bepalingen van de Contractpolis van assurantie	1149
Bijlage	XL: Pauschal-polis	1153
Bijlage	XLI: Condiitiën waarop ter beurze van Rotterdam verzekeringen worden gesloten	1156

AANVULLENDE LIJST VAN EENIGE AFKORTINGEN.

A. L. R.	Algemeen loodsreglement.
A. R. V.	Algemeen reglement voor het vervoer op de spoorwegen.
A. R. V. L.	Algemeen reglement voor het vervoer op de locaalspoorwegen.
B. V. R. T.	Bijzonder reglement voor het vervoer op de tramwegen.
dt. Kon. Ord.	deutsche Konkurs-Ordnung.
Grw.	Grondwet
Int. Sp. O. G.	Internationale overeenkomst omtrent het vervoer van goederen per spoorweg.
Int. Sp. O. P.	Internationale overeenkomst omtrent het vervoer van personen per spoorweg.
L. V. R.	Luchtverkeersreglement.
Lsp. Tr.w.	Locaalspoor- en Tramwegwet.
Lvw.	Luchtvaartwet.
L. verv. W.	Wet, houdende voorzieningen inzake het luchtvervoer.
Mem. v. Toel.	Memorie van Toelichting.
R. T. L.	Regeling van het Rijkstoezicht op de luchtvaart.
Rv.	Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.
Spww.	Spoorwegwet.
Sr.	Wetboek van Strafrecht.
V. W.	Verdrag van Warschau betreffende het internationale luchtvervoer.
Verz. Arch.	Verzekeringsarchief.
Vz.	Voorziening.
W. S.	Wet op de Strandvonderij.
De Fw. verkl.	Mr W. L. P. A. MOLENGRAAFF, De Faillissementswet verklaard, 3de dr., 1936, bewerkt door Mrs C. W. STAR BUSMANN en H. R. RIBIUS.
DORHOUT MEES	Mr T. J. DORHOUT MEES, Schadeverzekeringsrecht, 2de dr. 1947.
VAN DEN DRIES	Mr. J. J. VAN DEN DRIES, Nederlandsch zeerecht, 1926.
GISCHLER	Mr C. D. GISCHLER, Schets van het nieuwe Nederlandsche zeerecht, 1927.
GOEDHUIS, G.V.	Mr D. GOEDHUIS, La convention de Varsovie du 12 Octobre 1919, Leiden 1933.
GOEDHUIS, Handb.	Mr D. GOEDHUIS, Handboek voor het luchtrecht, 1943.
GOEDHUIS, W.C.	Mr D. GOEDHUIS, Nationaal Airlegislation and the Warsaw convention, 1937.
LE GOFF	M. LE GOFF, Traité théorique et pratique de droit aérien, 1934, Suppl. 1939.
GREEBE	Mr A. GREEBE, Transportrecht, 1944.
VAN HOUTTE	J. VAN HOUTTE, La responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux, 1940.
JAEGER	E. JAEGER, Lehrbuch des deutschen Konkursrechts, 8e dr. 1932.
K. Begr.	Mr W. L. P. A. MOLENGRAAFF, Kort begrip van het nieuwe Nederlandsche zeerecht, 1928.
KLAASSENS-EGGENS	J. G. KLAASSENS, Huwelijksgoederen- en Erfrecht, 5de dr. 1935, bewerkt door Mr. J. EGGENS.
KOFFKA	O. KOFFKA — H. G. BODENSTEIN — E. KOFFKA, Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen, 1937.
MOLLER	N. H. MOLLER, The law of civil aviation, 1936.
MULDERIJE	Mr. H. MULDERIJE, Aanvaring, aanrijding en hulploon, 1931.
NOLST TRENITÉ, Brandv.	Mr J. G. L. NOLST TRENITÉ, Zeeverzekering, 2 dl, 2de dr. 1928/30.
NOLST TRENITÉ, Zeeverz.	Mr J. G. L. NOLST TRENITÉ, Brandverzekering, 2de dr. 1921.

- NOORDRAVEN EN DE BOER T. J. NOORDRAVEN en S. P. DE BOER, Handboek der
scheepvaartwetten, scheepvaartcontracten en scheeps-
administratie, 7de dr. 1939.
- PAPPENHEIM R. WAGNER, Handbuch des Seerechts, dl 2 en 3 be-
werkt door M. PAPPENHEIM, 1906 en 1918.
- POLAK-SCHELTEMA, V.R. Mr M. POLAK, Handboek voor het Nederlandsche Han-
delsrecht, dl 4, 1e st. bewerkt door Mr H. J. SCHELTEMA,
1945.
- ROGER R. ROGER, Nouveau manuel juridique théorique et pra-
tique des transports, 1932.
- VAN ROSSEM-CLEVERINGA Mr W. VAN ROSSEM Bz., Het Nederlandsche Wetboek
van Burgerlijke Rechtsvordering, 2 dl, 3de dr. 1934, be-
werkt door Mr R. P. CLEVERINGA Jz.
- SCRUTTON T. R. SCRUTTON, The contract of affreightment as ex-
pressed in charter parties and bills of lading, 14de dr. 1939.

DISPERPUSIP JATIM

LIJST VAN WIJZIGINGEN EN AANVULLINGEN.

172. In regel 4 van onderen na lid toe te voegen: 1.
201. In regel 30 leze men in plaats van W. B.: B. W.
210. In regel 9 verandere men Rb. in: Rv.
225. De regels 16 en 17 van onderen moeten vervallen.
235. In regel 6 leze men: art. 8 lid 1, 5°. i. v. m. art. 5 lid 1, 3°.
237. In regel 20 van onderen na 14 in te voegen: (oud).
244. In regel 15 van onderen in plaats van 52e te lezen: 52b.
In regel 10 van onderen in plaats van 48c te lezen: 48e.
275. In regel 25 worde 47b vervangen door: 37b.
290. In regel 19 van onderen na tweehonderd toe te voegen: art. 22 Cw.
292. In regel 18 van onderen na art. 9 lid in te voegen: 3.
323. In regel 9 van in plaats van: § 72, te lezen: § 71.
354. In regel 2 in plaats van: 8 Jan. te lezen: 1 Jan.
819. In regel 27 te schrappen: i. v. m. 1 lid 2 K.
821. In regel 30 staat: overschrijving; lees: omschrijving.
859. In regel 13 moet 660 vervallen.
891. In regel 7 van onderen staat: art. 462 K.; moet zijn: art. 462(oud)K.
903. In regel 15 staat: 281 en 281; lees: 280 en 281.
946. In regel 19 staat: vermogen; moet zijn: onvermogen.
948. In regel 12 van onderen staat: art. lid 78 a; lees: art. 78 lid 1a.
949. In regel 16 staat: Auteursrecht; lees: Auteurswet.
945. In regel 17 staat: 215; lees: 214.
968. In regel 11: K, te vervangen Fw.
971. In regel 32 staat: 176; lees: 174.
In regel 32 staat: 173—175; lees: 175 en 176.
988. In regel 5 vervalt: lid 1.
990. In regel 15 staat: 23, lees: 24.
991. In regel 23 na 813 in te voegen: (oud).
994. In regel 20 moet op gehoord volgen: Verg. art. 324 lid 2 Rv.
1021. In regel 27 staat: 3 Mei; lees: 5 Mei.

TRANSPORTRECHT.

§ 47. INLEIDING

Transportrecht in uitgebreide beteekenis omvat alle rechtsbetrekkingen, welke voortspuiten uit het vervoer en wat daarmee in verband staat: expeditie, goederenvervoer, personenvervoer, vervoermiddelen en de exploitatie daarvan.

Wettelijke bepalingen:

- a. *Expeditie*, Wetb. v. Kooph., bk I, tit. 5, afd. 2.
- b. *Vervoer binnenslands*, Wetb. v. Kooph., bk I, tit. 5, afd. 3.
- c. *Binnenscheepvaart*, Wetb. v. Kooph., bk II, tit. 13.
- d. *Vervoer ter zee*, Wetb. v. Kooph., bk II, tit. 1—12.
- e. *Openbare middelen van vervoer*, met uitzondering der spoorwegdiensten, Wet v. 23 April 1880, S. 67, laatst gew. bij Wet v. 24 Juni 1939, S. 527 (nieuwe tekst „Wet openbare vervoermiddelen”: K.B. v. 1 Sept. 1926, S. 321). — K.B. v. 31 Juli 1880, S. 121, laatst gew. bij K.B. v. 6 Oct. 1939, S. 566.
- f. *Spoorwegvervoer*, Wet v. 9 Apr. 1875, S. 67 (vroeger Wet v. 21 Aug. 1859, S. 98), tot regeling van den dienst en het gebruik der spoorwegen, laatst gew. bij Wet v. 5 Oct. 1934, S. 526. — Algemeen reglement voor den dienst op de spoorwegen („Algemeen Reglement Dienst” of „A.R.D.”): K.B. v. 15 Mei 1933, S. 277, laatst gew. bij K.B. v. 18 Sept. 1946, S. G.262. — Algemeen reglement voor het vervoer op de spoorwegen („Algemeen Reglement Vervoer” of „A.R.V.”): K.B. v. 9 Nov. 1928, S. 415, laatst gew. bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37. — K.B. v. 12 Juni 1936, S. 573, gew. bij K.B. v. 16 Febr. 1940, S. 564, tot instelling van een Rijksverkeersinspectie, die mede zal worden belast met het toezicht op de spoorwegen, bedoeld in art. 10 Spww. — Wet v. 9 Juli 1900, S. 118, houdende nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd (gew. tekst „Locaalspoor- en Tramwegwet”; K.B. v. 17 Jan. 1918, S. 99), laatst gew. bij Wet v. 5 Oct. 1934, S. 526. — Algemeen reglement voor den dienst op de spoorwegen, bedoeld in art. 1 dezer wet („Algemeen Reglement Dienst Locaalspoorwegen” of „A.R.D.L.”): K.B. v. 16 Mrt 1935, S. 142, laatst gew. bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37. — Algemeen reglement voor het vervoer op de locaalspoorwegen („Algemeen Reglement Vervoer Locaalspoorwegen” of „A.R.V.L.”): K.B. v. 17 Dec. 1928, S. 459, laatst gew. bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37. — Tramwegreglement (voor den dienst): K.B. v. 24 Febr. 1920, S. 85, laatst gew. bij K.B. v. 24 Febr. 1946, S. G.37. — Bijzonder Reglement voor het vervoer op tramwegen of „B.R.V.T.”: K.B. v. 24 Febr. 1920, S. 85. — Wet v. 15 Dec. 1917, S. 703, houdende voorschriften omtrent aanleg en instandhouding van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd, op wegen niet onder beheer van het Rijk, gew. bij Wet v. 29 Nov. 1930, S. 455.
- g. *Vervoer van landverhuizers*, Wet v. 31 Dec. 1936, S. 804, houdende bepalingen met betrekking tot emigranten en transmigranten („Landverhuizingswet”).
- h. *Vervoer van brieven enz.*, Postwet v. 15 Apr. 1891, S. 87, tot regeling der brievenpost (nieuwe tekstuitgave bij K.B. v. 26 Aug. 1919, S. 543), laatst gew. bij Wet v. 1 Aug. 1936, S. 307. Besluiten tot uitvoering: Postbesluit v. 25 Sept. 1925, S. 396, laatst gew. bij K.B. v. 8 Mrt 1939, S. 341 en Postbesluit Dienststukken van 5. Nov. 1923, S. 504, laatst gew. bij K.B. v. 14 Juni 1927, S. 179; Internationaal Postbesluit 1934 v. 6 Nov. 1934, S. 570, laatst gew. bij K.B. v. 5 Oct. 1939, S. 355; Girodienst: K.B. v. 28 Aug. 1934, S. 493 (Girobesluit 1934), laatst gew. bij K.B. v. 6 Juni 1939, S. 349.

i. Vervoer van pakketten, Wet v. 21 Juni 1881, S. 70, tot inrichting van een dienst ter verzending met de post van pakketten, een gewicht van 5 kilogram niet te boven gaande (gew. tekst „Pakketpostwet” bij K.B. v. 15 Aug. 1917, S. 466), laatst gew. bij Wet v. 28 Juli 1933, S. 376; Pakketpostbesluit v. 18 Sept. 1919, S. 574, laatst gew. bij K.B. v. 8 Mrt 1939, S. 341; Internationaal Postbesluit 1934 v. 6 Nov. 1934, S. 570 (zie boven).

j. Overbrenging van berichten door middel van de telegraaf en de telefoon (waaronder ook moeten worden gerekend de radiotelegraaf en de radiotelefoon), Wet v. 11 Jan. 1904, S. 7, betr. aanleg, exploitatie en gebruik van telegrafen en telefonen (Telegraaf- en Telefoonwet 1904), laatst gew. bij Wet v. 8 Dec. 1938, S. 302; Reglement voor den dienst der Rijkstelegraaf (Rijkstelegraafreglement 1939); K.B. v. 17 Dec. 1938, S. 358, laatst gew. bij K.B. v. 24 Apr. 1946, S. G.98.; Reglement voor den dienst der Rijkstelefoon (Rijkstelefoonreglement 1929); K.B. v. 19 Sept. 1929, S. 441, laatst gew. bij K.B. v. 14 Apr. 1939, S. 344; Radio-reglement 1930; K.B. v. 9 Mei 1930, S. 159, laatst gew. bij K.B. v. 2 Mei 1946, S. G.105.

k. Vervoer met luchtvaartuigen; Wet v. 30 Juli 1926, S. 249, laatst gew. bij de Wet v. 12 Dec. 1935, S. 700 tot regeling der luchtvaart (Luchtvaartwet); Regeling van het Rijkstoezicht op de Luchtvaart („R.T.L.”); K.B. v. 6 Dec. 1928, S. 454, laatst gew. bij K.B. v. 31 Dec. 1938, S. 579 N.; Luchtverkeersreglement („L.V.R.”); K.B. v. 28 Febr. 1929, S. 67, gew. bij K.B. v. 5 Mrt 1936, S. 568; Luchtvaatrampenwet v. 10 Sept. 1936, S. 522, gew. bij de Wet v. 31 Dec. 1937, S. 527; Wet v. 10 Sept. 1936, S. 523, houdende voorzieningen inzake luchtvervoer.

l. Vervoer van personen met motorrijtuigen; Wet v. 24 Juni 1939, S. 527 (Wet Autovervoer Personen). Besluit tot uitvoering: Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 v. 10 Aug. 1939, S. 564; Reglement Autovervoer Personen v. 13 Febr. 1939, S. 560.

Internationale regeling van het (goederen)vervoer op spoorwegen, van de overbrenging van berichten door middel van de telegraaf, van het postvervoer en van de luchtvaart. Zie hierboven dl 1, bl. 33 v.

§ 48. EXPEDITIE

Ontwerp Wetb. v. Kooph. v. 1809, artt. 81—84; Code de Comm., artt. 96—100; Wetb. v. Kooph., artt. 86—89.

C. S. GRÜNHUT, Das Recht des Commissionshandels, 1879; J. L. BURCHARD, Das Recht der Spedition, 1894; R. SENCKPIEHL, Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht, 1907; ISAAC, Das Recht der Spedition, 1928; L. MAYER, Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb, 1933; N. MEYER, Der Speditionsvertrag nach schweizerischem Recht, 1931; J. OCHSÉ, Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht, diss. Zürich 1933; B. HELMLE, Das Pfandrecht des Spediteurs, Frachtführers und Lagerhaushalters, diss. Heidelberg 1935; M. DUMONT, Die Haftung des Spediteurs auf Grundlage des europäischen Speditions-gewerbes, 1939; W. HECHT, Der Speditionsvertrag als Vertrag zugunsten Dritter, 1939; L. POUGET, Des droits et des obligations des divers commissionnaires, 4 dl, 1872; A. M. DE COCK, Bijdrage tot de kennis van den expeditiehandel, prft Leiden 1862; D. W. K. DE ROO DE LA FAÏLLE, Aanteekening op de artt. 86—89 W. v. K., prft Leiden 1890; L. S. HOLLANDER, Het expeditiecontract naar Nederlandsch recht, prft Leiden 1892 (rec. TICHELAR, R.M. 1892, bl. 602).

Expéditeur is iemand, die zich (tegen loon) met het *doen* vervoeren (liever: met de bezorging van het vervoer) van goederen te land of te water bezighoudt, art. 86 lid 1 K. Hij belast zich niet met het vervoer, neemt dit niet voor zijn rekening, maar bezorgt het vervoer, zorgt voor de verzending (verg. art. 87 K.).

Zie Rb. R'dam 5 Jan. 1923, W. 11073.

In „*zich bezighoudt*” (art. 86 lid 1 K.) ligt opgesloten het „beroep (bedrijf) maken”: bezigheid als middel van verdienste. Zie Rb. Arnhem 26 Jan. 1928, N.J. 1929, bl. 303, W. 11828.

„*Te land of te water*” (art. 86 lid 1 K.): ook over zee. Zie Rb. R'dam 5 Febr. 1913, N.J. 1913, bl. 433, W. 9494; HOLLANDER, a. prft, bl. 44 v.

Uit de artt. 87 en 88 K. blijkt, dat de expediteur in den zin der wet is de tusschenpersoon tusschen den afzender en den vervoerder; degene, die, al of niet op eigen naam (in den regel niet als vertegenwoordiger: H.R. 1 Apr. 1921, W. 10775), goederen ten vervoer aanbiedt. Hij belast zich uitsluitend met de verzending in den zin van afzending, niet met de verzending in den zin van zorg voor de aankomst van het goed (*l'arrivée des marchandises et effets*: art. 97 C. d. C.) ter bestemmingsplaats (de bezorging van te vervoeren goed aan den geadresseerde). Wel mag tot het expeditie-bedrijf in den zin der wet worden gerekend het afhalen van vervoerd goed bij den vervoerder en de bezorging daarvan aan een opvolgenden vervoerder of aan den geadresseerde.

„Al of niet op eigen naam”. Rb. Dordrecht 25 Mrt 1936, N.J. en W. 1936, nr. 708: de expediteur mag de vervoer-overeenkomst afsluiten op eigen naam, tenzij hij uitdrukkelijk opdracht heeft ontvangen, haar af te sluiten op naam van den afzender. Zie ook hieronder bl. 535 en 545.

Zie VOORDUIN, dl 8, bl. 362 v.; H.R. 11 Mrt 1887, W. 5405: de expediteur is niet verplicht het meest spoedige en veilige transportmiddel te kiezen, wel de goederen zoo spoedig mogelijk af te zenden.

De expediteur is niet bevoegd, de goederen ten behoeve van den vervoerder te verbinden ter zake van door hem aan den vervoerder verschuldigde gelden wegens andere zendingen: Hof A'dam 21 Mei 1929, N.J. 1929, bl. 1173, W. 11996 en 12035, bev. Rb. A'dam 28 Febr. 1928, N.J. 1928, bl. 1536, W. 11820. Verg. art. 493 lid 1 K., waarover hieronder bl. 705.

Op hen, die zich expediteurs noemen, doch hun werkkring niet beperken tot expeditie in den zin der wet, zijn de bepalingen der artt. 86—89 K., c.q. de door partijen daarvoor in de plaats gestelde regels (zie hieronder), niet van toepassing, althans niet voor zooverre zij zich bezig houden met andere werkzaamheden.

Verg. POLAK, dl 2, bl. 57; DIEPHUIS, dl 1, bl. 145, nt 1; ASSER c.s., Wetboek van Koophandel met aantekeningen, 2de dr. 1873, bl. 46; Rb. R'dam 5 Jan. 1923, W. 11073 (i.e. geen expeditie- maar vervoercontract; derhalve zijn hier de Alg. Bep. d. Ver. v. Rotterd. expediteurs niet toepasselijk); Rb. Arnhem 26 Jan. 1928, N.J. 1929, bl. 303, W. 11828 (art. 95 K. is wel toepasselijk); Rb. R'dam 14 Juni 1940, N.J. en W. 1941, nr 134 (i.e. geen expeditie-, maar vervoercontract).

In de praktijk wordt, veelszins ten nadeele van den afzender, van de bepalingen der wet afgeweken, bijv. in het Amsterdamsch Vervoer- en Expeditie-Reglement. Zie hieronder bl. 534.

Hof den Haag 17 Dec. 1936, N.J. en W. 1937, nr 829: „expediteur” in § 17 der Alg. Bep. der Ver. v. Rotterd. Expediteurs omvat ook hem, die een veembedrijf uitoefent.

De vervoer (transport)-ondernemer, die zich belast met de zorg voor het geheele vervoer, dit voor zijn rekening neemt, terwijl hij het geheel of gedeeltelijk door anderen doet uitvoeren, is in geen geval expediteur in den zin der wet. Beding van een som in eens (vracht) voor het geheele vervoer wijst op aanneming van vervoer, niet op bezorging ten vervoer bij den vervoerder. Zie hieronder bl. 541 v. en 564.

Zie POLAK, dl 2, bl. 68; GREEBE, bl. 173; Rb. R'dam 5 Febr. 1914, N.J. 1915, bl. 343, W. 9699; 18 Jan. 1917, N.J. 1918, bl. 1208, W. 10113, bev. Hof den Haag 12 Apr. 1918, W. 10344; Hof A'dam 23 Jan. 1920, N.J. 1920, bl. 396, W. 10555; Rb.

Utrecht 19 Apr. 1922, W. 11289; Hof Leeuwarden 27 Febr. 1929, W. 12032 (de transport-ondernemer is vervoerder), cass. verw. H.R. 4 Dec. 1929, N.J. 1930, bl. 156, W. 12075. Verg. ook Rb. A'dam 22 Dec. 1933, N.J. 1933, bl. 482, W. 12800, bev. Hof A'dam 23 Apr. 1936, N.J. en W. 1936, nr 672, vass. verw. H.R. 11 Juni 1937, N.J. en W. 1938, nr 141 (m.o.v. E.M.M.). — Anders Hof Leeuwarden 17 Mei 1876, W. 4029: de transport-onderneming moet als expediteur worden beschouwd voor zooverre zij niet vervoert met eigen middelen; waartegen LEVY in W. 4037. Anders ook DE ROO DE LA FAILLE, a. pft, bl. 15 v.; HOLLANDER, a. pft, bl. 47 v. Zie over vervoer verder dan de lijn reikt, hieronder bl. 565 v.

De commissionnaire pour le transport van artt. 96 v. Code de Comm. is, anders dan onze expediteur, transport-ondernemer.

LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs. 551 v.; JOSSERAND, nrs 734 v.: la commission de transport n'est pas une commission véritable; elle se ramène à une prise en charge du transport tout entier; LACOUR-BOUTERON, dl 1, nr 971: le commissionnaire de transport est toujours *ducroire*. Il répond entièrement de l'exécution du transport par les voituriers avec lesquels il contracte; E. GEORGIADÈS, De quelques éclaircissements sur la véritable situation juridique du commissionnaire de transport pour servir de contribution à l'étude de sa responsabilité, 1928. — Zie ook VOORDUIN, t.a.p., bl. 370: „ici il est question de ceux qui se chargent de transporter la marchandise à sa destination”.

De expeditie-vereenkomst is een overeenkomst tot het verrichten van enkele diensten (art. 1637 B.W.), welke een lastgeving in zich sluit.

Rb. Arnhem 31 Mrt 1921, N.J. 1922, bl. 149, W. 10777; Rb. Maastricht 29 Dec. 1932, N.J. 1933, bl. 1295, W. 12683. Verg. POLAK, dl 2, bl. 56.

De overeenkomst wordt beheerscht door de regels, die partijen stellen, en, bij gebreke van deze, door de wet.

Amsterdamsch Vervoer- en Expeditie-Reglement, in werking sedert 1 Jan. 1915, ter griffie van de rechtbank neergelegd, 22 Dec. 1914, door verschillende vervoer-ondernemers (Bijlage XX).

Algemeene bepalingen der Vereeniging van Rotterdamsche expediteurs, vastgesteld 18 Mrt 1910 en ter griffie van de rechtbank neergelegd 16 Juni 1910 (Bijlage XXII).

Verg. over de toepasselijkheid der „Algemeene bepalingen”, enz.: Rb. R'dam 6 Mei 1914, N.J. 1914 bl. 1220; Arb. 29 Apr. 1921, A.R. 30, vern. Rb. R'dam 10 Nov. 1922, N.J. 1923, bl. 858, W. 11006; Arb. 8 Jan. 1923, A.R. 52; — der gedeponeerde conditien van den graan-expediteursbond te R'dam: Scheidsger. v. d. graan-expediteursbond te R'dam Juli 1929, A.R. 133. Zie ook GREER, nr 201 j°, nrs 12 v. Verg. in verband hiermede hetgeen hieronder op bl. 543 v. wordt gezegd over de toepasselijkheid der Algemeene Vervoerconditien enz.

Verplichtingen van den expediteur.

De expediteur moet instaan voor de behoorlijke zoo spoedig mogelijke verzending van de bij hem tot dat einde ontvangen koopmanschappen en goederen, met inachtneming van alle die middelen van zekerheid, welke hij tot eene goede bezorging kan bij de hand hebben, art. 87 K. Verg. artt. 1837 en 1838 B.W.

„Behoorlijk”: Rb. A'dam 20 Febr. 1874, R.B. 1875 B, bl. 280; Rb. R'dam 21 Mei 1919, N.J. 1920, bl. 892 (deklading) en 27 Oct. 1920, N.J. 1921, bl. 834; Arb. 12 Apr. 1920, A.R. 18; H.R. 14 Dec. 1877, W. 4196 (de expediteur moet bekend zijn met de wetten op den invoer van het land, waarheen hij een verzending op zich neemt); evenzoo Rb. A'dam 13 Nov. 1923, W. 11144. Verg. nog Rb. R'dam 11 Apr. 1894, W. 6509; 5 Febr. 1913, N.J. 1913, bl. 433, W. 9494.

„Zoo spoedig mogelijk”: Rb. A'dam 13 Apr. 1888, P.v.J. 1888, nr. 73; Rb. A'dam 8 Apr. 1869, bev. Hof Nd-Holland 3 Febr. 1870, M.v.H. 1870, bl. 73 v.; Kgt nr 2 R'dam 4 Oct. 1895, P.v.J. 1896, nr 30; Hof den Haag 27 Dec. 1899, M.v.H. 1900, bl. 24: inverzuimstelling is niet noodig.

Rb. den Bosch 3 Mei 1912, W. 9424 (aansprakelijkheid wegens niet-mededeeling aan den afzender van een aan den expeditie niet te wijten vertraging in het vervoer).

Het beding, dat de goederen „op de [voor den afzender] goedkoopste wijze moeten worden vervoerd”, ontheft den expeditie niet van de verplichting om voor een zoo spoedig mogelijke en behoorlijke verzending te zorgen, tenzij het tegendeel bepaald is: Hof den Bosch 1 Apr. 1930, N.J. 1930, bl. 1612, W. 12337.

Nà de verzending (gedurende het vervoer) staat de expeditie alleen in voor de beschadiging en het verlies van het goed, „welke aan zijne schuld of onvoorzichtigheid” (i.h.b. de niet-behoorlijke verzending) kunnen worden toegeschreven”, art. 88 K.

Verg. met art. 88 K. art. 83 Ontw. 1809.

Zie over de beteekenis van art. 88 K.: VOORDUIN, t.a.p., bl. 373, aant. IV.

Rb. A'dam 27 Mei 1881, P.v.J. 1881, nr 40* (aansprakelijkheid voor de keuze van een vervoerder; het in dit vonnis voorkomende beroep op art. 1840, 2° B.W. is niet juist); Rb. R'dam 16 Jan. 1897, W. 6998 (aanneming van een onzekerwaardig schip). Verg. Rb. R'dam 10 Mei 1875, W. 3885; 5 Febr. 1913, N.J. 1913, bl. 433, W. 9494.

Afwijking van den Code de Commerce, die echter in artt. 96 v. meer bepaaldelijk het oog heeft op den transport-ondernemer.

Zie LYON-CAEN en RENAULT, t.a.p.; JOSSERAND, t.a.p.

Uit artt. 87 en 88 K. volgt, dat „de expeditie verantwoordelijk is voor alle daden, die tot de expeditie betrekking hebben” (VOORDUIN, t.a.p., bl. 374). Hij kan worden aangesproken tot schadevergoeding wegens verlies of beschadiging van het goed nà de verzending of wegens vertraagde aankomst van het goed, indien het verlies, de beschadiging of de vertraging een gevolg is van de wijze van verzending. Volgens algemeene beginselen van verbintenissenrecht behoeft niet ook schuld of onvoorzichtigheid van den expeditie te worden gesteld; deze heeft te zijner bevrijding te bewijzen, dat hij zijn verplichtingen heeft nagekomen, m.a.w. dat hij de verzending behoorlijk heeft bezorgd. Evenzoo rust op hem de bewijslast, als het vervoer achterwege is gebleven, en hij deswege wordt aangesproken. Dit volgt ook uit art. 1839 B.W., dat den lasthebber de verplichting oplegt, rekenschap te geven van hetgeen hij verricht heeft.

Verg. TICHELAAR, De aansprakelijkheid des vrachtvervoerders, in Themis 1890, bl. 43 v. en R.M. 1892, bl. 604 v.; DE ROO DE LA FAILLE, a. pft, bl. 50 v.; POLAK, dl 2, bl. 60.

Daarentegen verlangen KIST, dl 3, 2de dr., bl. 121 v., en HOLLANDER, a. pft, bl. 103 v., van den afzender, die vergoeding vordert, het bewijs der niet-behoorlijke verzending. — In dezen zin Rb. A'dam 17 Juni 1887, P.v.J. 1888, nr 19; Rb. R'dam 16 Jan. 1897, W. 6998; Rb. Dordrecht 8 Juni 1898, W. 7182. Zie ook Rb. R'dam 10 Mei 1875 en 4 Dec. 1880, W. 3885 en 4604.

In denzelfden geest Rb. A'dam 21 Mei 1917 en 3 Juni 1918, M.v.H. 1918, bl. 144; als het vervoer is achterwege gebleven, moet de opdrachtgever bewijzen, dat de expeditie in zijn verplichtingen is tekort geschoten.

Indien de expeditie, zooals in den regel het geval is, de door

hem te verzenden goederen onder zich neemt (art. 87 K.: de bij hem tot dat einde *ontvangen* koopmanschappen en goederen), heeft hij overeenkomstig artt. 1271 en 1272 B.W. voor het behoud dier goederen te zorgen, totdat de verzending is geschied. Wordt hij aangesproken tot schadevergoeding wegens verlies of beschadiging der goederen vóór de verzending of bezorging, dan heeft hij het bewijs te leveren, dat hij voor hun behoud de vereischte zorg heeft gedragen, m.a.w. dat de schade het gevolg is van een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend. Verg. artt. 1280, 1281, 1480, 1743—1745 B.W. Hetzelfde geldt van den expediteur, die op zich neemt het vervoerde god bij den vervoerder af te halen en te bezorgen bij dengene, voor wien het is bestemd; in de uitvoering van zijn taak staat hij met een vervoerder gelijk.

Aldus: Rb. A'dam 15 Febr. 1918, N.J. 1918, bl. 692; Rb. R'dam 18 Jan. 1917, N.J. 1918, bl. 1208, W. 10113, bev. Hof den Haag 12 Apr. 1918, W. 10344.

Anders: Rb. A'dam 19 Febr. 1892, P.v.J. 1892, nr 46. — Zie ook Hof den Bosch 12 Apr. 1898, W. 7150, cass. verw. H.R. 24 Febr. 1899, W. 7245: de afzender heeft alleen te bewijzen „verlies en wijders zoodanige schuld of nalatigheid, dat daaraan het verlies. . . in rechtskundigen zin kan worden toegerekend”.

Aansprakelijkheid voor tusschen-expediteurs „door hem gebruikt”, art. 89 K. Verg. art. 1840 B.W.

Zie HOLLANDER, a. prft, bl. 111 v., Rb. A'dam 13 Apr. 1888, P.v.J. 1888, nr 73; Rb. R'dam 10 Mei 1875, W. 3885 en 18 Jan. 1917, N.J. 1918, bl. 1208, W. 10113, bev. Hof den Haag 12 Apr. 1918, W. 10344.

De expediteur is verplicht te verantwoorden, wat hij voor den afzender ontvangt. Verg. art. 1839 B.W.

Zie Rb. Arnhem 31 Mrt 1921, N.J. 1922, bl. 149, W. 10777.

Verjaring der vordering wegens verlies, vertraging of schade, tenzij in geval van bedrog of ontrouw: zes maanden of één jaar, art. 95 K.

Zie hieronder bl. 562.

Rb. A'dam 11 Febr. 1887, P.v.J. 1888, nr 3: de korte verjaring heeft alleen betrekking op de rechtsoverdrachten, welke uit het den expediteur opgedragen transport ontstaan; HOLLANDER, a. prft, bl. 134: de korte verjaring is alleen van toepassing op de vordering uit hoofde van verlies ná de verzending, Zie daartegen POLAK, dl 2, bl. 66 en Rb. R'dam 22 Mei 1886, W. 5346.

Bijzondere plichten van den expediteur. Zie artt. 86 lid 2 (dagregister) en 90 lid 2 K. (inschrijving van den vrachtbrief in het dagregister); art. 118 Algemeene Wet v. 26 Aug. 1822, S. 38, over de heffing der rechten van in-, uit- en doorvoer en van de accijnzen (verplichting tot aangifte van goederen, waarop invoerrechten of accijnzen zijn verschuldigd).

Rechten van den expediteur.

De expediteur heeft tegen den afzender een vordering tot betaling van vracht, provisie en andere voorschotten, zooals kosten van maatregelen, ter bewaring van het goed betaalde invoerrechten, enz.

De Konvooilooier zorgt voor de in- en uitklaring van schepen en goederen, voor de betaling der in- en uitgaande rechten, de te stellen borgtochten, de paspoorten, enz. Voor zijn werkzaamheden heeft hij recht op loon.

Zie over de in- en uitklaring, in het algemeen over de douaneformaliteiten: NOORDRAVEN en DE BOER, bl. 345 v.

Rb. R'dam 16 Jan. 1918, N.J. 1918, bl. 472, W. 10267 (recht op loon).

De expediteurs, cargadoors en konvooilooiers zijn voor betaalde vrachtlonen en bijkomende onkosten bevoorrecht op het vervoerde goed, art. 1185, 7^o. i.v.m. art. 1193 B.W.

Aldus Kist, dl 3, 2de dr., bl. 125/126; DIEPHUIS, dl 1, bl. 146, nt 3; Kgt den Haag 19 Dec. 1887, W. 5557. Verg. Rb. A'dam 28 Oct. 1880, W. 4617, bev. Hof A'dam 2 Dec. 1881, W. 4752. — Anders ASSER c.s., Wetboek van Koophandel met aantekeningen, 2de dr. 1873, bl. 47; POLAK, dl 2, bl. 65; de artt. 1185, 7^o. en 1193 B.W. zien alleen op den vervoerder en den transportondernemer; echter wordt de expediteur, die den vervoerder vracht en onkosten heeft betaald, krachtens art. 1438, 3^o. B.W. gesubrogeerd in diens voorrecht; voor zijn eigen onkosten en provisie is hij dus niet bevoorrecht. Zie ook VÖLLMAR, bl. 207.

Indien zij geadmiteerd zijn, hebben zij voor betaalde inkomende rechten en accijnzen voorrecht op alle roerende goederen van hun schuldenaren gedurende zes maanden, art. 119 Alg. Wet v. 26 Aug. 1822, S. 38, i.v.m. art. 2 lid 2 Wet v. 29 Dec. 1922, S. 755.

Verg. J. VAN DER POEL, Wetgeving op in-, uit- en doorvoer en de accijnzen in het algemeen, 2de dr. 1928, bl. 207 v.

De termijn van zes maanden is een vervaltermijn, niet een verjaringstermijn. Hij loopt niet, zoolang surséance van betaling duurt: H.R. 7 Juni 1918, N.J. 1918, bl. 711, W. 10288, vern. Hof A'dam 12 Oct. 1917, N.J. 1918, bl. 530, W. 10200, vern. Rb. A'dam 17 Mrt 1916, W. 9999.

Zij hebben recht van terughouding volgens att. 1766 en 1849 B.W., behoeven dus het goed niet af te geven dan tegen betaling van hetgeen hun toekomt.

Rb. Maastricht 29 Dec. 1932, N.J. 1933, bl. 1295, W. 12663. Verg. Rb. A'dam 27 Juli 1930, bev. Hof A'dam 23 Juni 1932, W. 12566.

Zie over een en ander HOLLANDER, a. prft, bl. 170 v. — Hof A'dam 28 Nov. 1924, W. 11301: art. 1849 B.W. is niet van toepassing, als de geadresseerde de goederen opvoert als eigenaar.

Volgens art. 17 lid 1 der Alg. Bep. d. Ver. v. Rotterd. expediteurs strekken de goederen, die den expediteur worden toevertrouwd ter doorzending, ten opslag of ter uitlevering aan derden, hem tot algemeen onderpand voor de op die goederen rustende vracht en kosten enz. (Bijlage XXII). Verg. art. 16 lid 1 van het Amsterd. Vervoer- en Expeditie-reglement (Bijlage XX).

Verg. Schgr. Ver. R'damsche expediteurs 18 Mrt 1931, A.R. 150.

§ 49. VERVOER. ALGEMEENE BESCHOUWINGEN

C. W. VAN DER POT, Het verkeer, Hfdst. IX van Nederlandsch Bestuursrecht, 1932; F. MEILI, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten, 1888 (vooral voor literatuur); R. VON DER BORCHT, Das Verkehrswesen, 1894; J. BRUNZEL, System der Verkehrspolitik, 1908; F. J. KLEINSORG, Verkehrsrecht im dritten Reich, 1936; M. JULIER, Deutsches Verkehrsrecht, 1938.

Verhouding van den Staat tot de ondernemers van vervoer; bemoeiing van den Staat met de openbare middelen van vervoer, vooral van vervoer te lande en op de binnenlandsche wateren.

Verschillende stelsels:

1°. Staatsaanleg en -bedrijf: de Staat is eigenaar van het middel van vervoer en exploiteert het; hij treedt op als vervoerder, a. met uitsluiting van ieder ander, staatsmonopolie, regaal: het brievenvervoer volgens de Postwet; b. met vrijlating van het particulier bedrijf: vervoer van pakketten, telegraaf en telefoon.

2°. Staatseigendom van weg en werken met exploitatie door bijzondere ondernemers: de staatsspoorwegen. Wetten van 22 Juli 1890, S. 134, en 28 Juli 1921, S. 1011, welke het bedrijf der staatsspoorwegen regelen. Dit was feitelijk een gemengd bedrijf, daar de Staat de meerderheid bezat zoowel van de aandelen der Mij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen als van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Mij, de beide exploitanten voor gemeenschappelijke rekening.

W. J. M. WESTERWOUT, De Staat en de spoorwegmaatschappijen, prft Amsterdam 1882 (waarover B. H. PEKELHARING, in R.M. 1882, bl. 604 v.); M. I. B. BRUNING, Aanleg en exploitatie van spoorwegen, prft Leiden 1899; Praeadviezen en Verslag v. d. Ver. v. d. Staathhk. e.d. Stat., jg. 1899; J. H. VAN DER MEULEN, Naastingsrecht van spoorwegen, prft Leiden 1933, bl. 75 v.

Tengevolge van de Wet v. 26 Mei 1937, S. 520, tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf is hier thans sprake van een particuliere maatschappij, die eigenares is van weg en werken, te weten de „N.V. Nederlandsche Spoorwegen“, waarvan echter de aandelen (10.000 van f 1000.) op twee na in handen zijn van den Staat.

3°. Het concessie-stelsel: uitoefening van het bedrijf of aanleg van de daarvoor benodigde werken niet geoorloofd zonder voorafgaande vergunning van de overheid.

G. DE BOSCH KEMPER, De concessiën volgens het Nederlandsch recht, prft Leiden 1866; J. M. NAP, Concessies voor publieke ondernemingen, prft Groningen 1898; S. J. R. DE MONCHY, Iets over het rechtskarakter van concessies, R. M. 1908, bl. 1 v.; R. KRANENBURG, Inleiding tot het Nederlandsch administratief recht, Algemeen deel, 1941, bl. 13 v.; C. F. DIESCH, De bedrijfsconcessie, prft Leiden 1939; O. MAYER, Verwaltungsrecht, dl 2, bl. 303.

Men onderscheide: concessie als vergunning voor de uitoefening van het bedrijf, en concessie als vergunning om van staats-, provinciale of gemeente-eigendommen gebruik te maken, als vergunning voor den aanleg van werken. Beide kunnen samengaan. Zoogen. gas-, waterleiding-, tramconcessies van gemeentewege zijn concessies van de tweede soort.

Zie Rb. Arnhem 12 Nov. 1891, W. 6107 (gemeentelijke tramwegconcessie); C.J. H. SCHEPPEL, Aanleg van tramwegen op openbare wegen, 1898. — Wet v. 15 Dec. 1917, S. 703, houdende voorschriften omtrent aanleg en instandhouding v. spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd, op wegen niet onder beheer van het Rijk, art. 2 (vergunning v. Ged. Staten tot aanleg en instandhouding op wegen in hun provincie).

Concessie wordt door de wet alleen gevorderd voor telegraaf, telefonen, locaalspoorwegen en tramwegen; voorafgaande vergunning voor personenvervoer met autobussen; concessie of vergunning voor het vervoer van personen of goederen als bedrijf met luchtvaartuigen.

Art. 2 lid 1 Telegraaf- en Telefoonwet 1904: „Voor den aanleg en de exploitatie van (voor het openbaar verkeer bestemde) telegraphen en telefonen (radio-telegraphen en radio-telefonen daaronder begrepen, art. 1 lid 2 T. Tw.) door anderen dan door den Staat, wordt eene door Ons verleende concessie vereischt". Zie voorts art. 3 T. Tw.

Art. 2 lid 1 Locaalspoor- en Tramwegwet: „Voor den aanleg van een locaalspoorweg of van een tramweg en de uitoefening van den dienst op dien locaalspoorweg of op dien tramweg wordt eene door Ons of met Onze machtiging verleende concessie vereischt".

Art. 4, 10 v. en 46 v. der Wet v. 24 Juni 1939, S. 527, betreffende het vervoer van personen met motorrijtuigen (Wet Autovervoer Personen) regelen de vergunning van personenvervoer met autobussen, alsmede personenvervoer tegen vergoeding met een personenauto als bedrijf of nevenbedrijf.

Art. 11 lid 1 Luchtvaartw.: „Voor zoover daaromtrent bij verdrag niet anders is overeengekomen, behoeven ondernemingen, welke uitsluitend of mede een bedrijf maken van het vervoer van personen of goederen met luchtvaartuigen, hetzij tusschen twee of meer binnen het Rijk gelegen plaatsen, hetzij met een binnen het Rijk gelegen plaats als begin-, eind- of tusschenstation, daartoe eene concessie van Ons of van Onzentwege in geval het bestuur der onderneming zijn zetel binnen het Rijk heeft gevestigd, en eene vergunning van Onzen minister, ingeval die zetel buiten het Rijk gevestigd is."

Voorts is o.a. nog een vergunning vereischt voor het vervoer van goederen per vaartuig (art. 1 lid 1 Binnenscheepvaartbesluit v. 24 Oct. 1941, Verord. Blad 1941, nr 209); voor het vervoer van goederen langs den weg per motorrijtuig (art. 1 v.h. 2de en 3de Uitvoeringsbesluit v. 18 Juni 1940, S. 551 en 552); voor het gebruik van een motorrijtuig of motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van personen anders dan met autobussen (art. 1 v.h. 1e Uitvoeringsbesluit v. 17 Juni 1940, S. 550).

De praktijk, die ook voor den aanleg van spoorwegen een concessie vordert, steunt niet op eenige wetsbepaling.

Art. 1 lid 2 Onteigeningswet van 28 Aug. 1851, S. 125: „In dat publiek belang kan ook ten name van bijzondere personen of verenigingen, aan wie de uitvoering van het werk, dat onteigening vordert, is toegestaan, worden onteigend". Vestigt niet het vereichte van concessie-verleening. Verg. DE MONCHY, t.a.p., bl. 5 v., 23 v.

Zie overigens artt. 6 en 7 Spoorwegwet.

4°. **Vrijheid van bedrijf**; art. 1 Wet Openbare Vervoermiddelen (K.B. v. 1 Sept. 1926, S. 321): „Tot het in werking brengen van een openbaar middel tot vervoer van personen of goederen wordt geene voorafgaande vergunning gevorderd.

Art. 15 lid 3: „Het vervoer van personen met motorrijtuigen, het vervoer van personen binnen eene gemeente, alsmede de overzetveren, worden door deze wet niet geregeld".

Art. 1 van de Verenwet (5 Juli 1921, S. 838, tot vaststelling van voorschriften betr. overzetveren en veerrechten): „Tot het ondernemen van een overzetveer wordt geen voorafgaande vergunning of bekrachtiging van tarieven gevorderd".

De concessiën en vergunningen en het verleen van renteloze voorschotten voor den aanleg en het in exploitatie brengen zijn een middel tot het stellen van voorwaarden in het belang van het publiek en van het personeel, en tot het maken van bepalingen omtrent naasting; zie art. 2 lid 2 Telegr. en Telef.wet 1904 en art. 2 lid 3 Loc.sp. en Tramw.wet (voor zooveel tramwegen betreft) en art. 11 lid 2 Luchtvaartwet. De concessiën worden veelal verleend en de voorschotten toegekend in den vorm van overeenkomsten; karakter dezer overeenkomsten.

Zie over concessie-overeenkomsten: Rb. A'dam 24 Dec. 1895, W. 6765, i. hoofd. bev. Hof A'dam 27 Jan. 1899, W. 7237 en 7238, vern. H.R. 30 Juni 1899, W. 7313 (gemeentelijke gas-concessie); Rb. R'dam 28 Nov. 1910, W. 9248 (gemeentelijke tramwegconcessie); Rb. Utrecht 6 Dec. 1916, N.J. 1917, bl. 972, W. 10046, vern. Hof A'dam 29 Apr. 1918, N.J. 1918, bl. 866, W. 10275, cass. verw. H.R. 21 Mrt 1919, N.J. 1919, bl. 492, W. 10415 (gemeentelijke waterleiding-concessie); Arb. 31 Dec. 1925 en 15 Jan. 1927, A.R. 100 (gemeentelijke gasconcessie); Rb. Breda 8 Mrt 1932, N.J. 1932, bl. 1393, W. 12426; Hof den Bosch 16 Mei 1933 N.J. 1934, bl. 1345; Rb. den Haag 4 Dec. 1942, N.J. en W. 1943, nr 450, bev. Hof den Haag 22 Oct. 1945, N.J. en W. 1946, nr. 113; H.R. 18 Aug. 1944, N.J. en W. 1944/45, nr 598; VAN GELEIN VITRINGA, in R.M. 1899, bl. 563 v.; SYBENGA en RUTGERS, Wettelijke regeling v. d. concessie, Praeadv. N.J.V., in H.N.J.V. 1927, dl 1; F. G. SCHELTEMA, Het grensterrein v. publiek- en privaatrecht, in R.M. 1927, bl. 233 v.; C. W. VAN DER POT, in Nederlandsch Bestuursrecht, 1932, bl. 222 v.; G. J. WIARDA, Overeenkomsten met overheidslichamen, prft A'dam 1939, bl. 179v.; J. KRUSEMAN, De verhouding van administratief recht en burgerlijk recht, in Geschriften van de Vereeniging voor administratief recht, dl IV, 1941, bl. 27v.; L. J. M. BEEL en G. J. WIARDA, Publiekrechtelijke overeenkomsten, t.z.p., dl VIII, 1943, bl. 18v. en 29v.; L. J. H. CLUYSENAER, Publiekrechtelijke overeenkomsten, in R.M.Th. 1942, bl. 509v. Verg. ook A. H. GÜNTHER, Drinkwatervoorziening in Nederland, prft A'dam 1934, bl. 64v.; N. J. VONCK, Gasconcessies naar Nederlandsch recht, in Rechtskundige Opstellen . . . aangeboden aan Prof. Mr E. M. MEYERS, 1935, bl. 105 v.

Dat een gemeentelijke telefoon-concessie, verleend vóór de wet van 1904, een plaatselijke verordening is, in den zin van artt. 150 en 151 Gemeentew., besliste Hof A'dam 3 Mrt 1911, W. 9192, cass. verw. H.R. 12 Apr. 1912, W. 9370 (m.o.v. E.M.M.). Evenzoo ten aanzien van een tramwegconcessie: Hof A'dam 24 Mei 1912, W. 9409, cass. verw. H.R. 20 Febr. 1914, N.J. 1914, bl. 548, W. 9772.

De inwoners kunnen aan de concessie ook individueel rechten tegen den concessionaris ontleenen, daar het bestuur bij het verleenen der concessie ook voor of ten behoeve van de enkele inwoners optreedt. *Contrats d'utilité publique*.

CH. SAINTELETTE, Des contrats d'utilité publique, in Revue de dr. int., dl 20 (1888), bl. 425 v.; F. MEILLI, Telephonrecht, bl. 163 v.; E. BOURDON, Des contrats d'utilité générale passés au profit d'une collectivité, 1905; A. ROUAST, Essai sur la nature juridique du contrat collectif, th. Lyon, 1909; JOSSEMAND, nrs 213 v.; MEIJERS in Themis 1905, bl. 426 v. (overeenkomsten van gemeenschappelijk nut); in W.P. N.R., nr 2664; A. E. RIBBINS PELETIER, Leden-contracten, prft Utrecht 1920. Verg. N.J. VONCK, t.z.p., bl. 116 v.

Verg. Rb. A'dam 20 Dec. 1915, N.J. 1916, bl. 81 (gemeentelijke concessie voor den aanleg van een werk onder voorwaarden ten behoeve van derden), bev. Hof A'dam 9 Febr. 1917, W. 10167, cass. verw. H.R. 1 Febr. 1918, N.J. 1918, bl. 325, W. 10246.

Wettelijke beperking der contractsvrijheid en uitgebreide bepalingen van dwingend recht, in het bijzonder ten opzichte van het spoorwegvervoer. De wet regelt op dwingende wijze den inhoud van de overeenkomst van vervoer.

JOSSEMAND, nr 71: „le contrat qu'il (le client) conclura sera un contrat public dans son organisation et dans sa source en même temps qu'un contrat d'adhésion dans la formation duquel sa volonté ne jouera qu'un rôle amoindri”.

Zie over de *contrats d'adhésion*: R. SALEILLES, De la déclaration de volonté, nrs 229 v.; DEMOGUE, dl 2, nrs 616 v.; PLANTOL en RIPERT, dl 6, nrs 122 v., alwaar uitvoerige literatuur-vermelding, alsmede hieronder bl. 573.

§ 50. VERVOER TE LAND EN OP BINNEN- LANDSCHE WATEREN

Ontw. Weth. v. Kooph. 1809, artt. 85—90; Code Civil, artt. 1782—1786 (des voituriers par terre et par eau); Code de Comm., artt. 101—108; Burg. Weth., art. 1653; Weth. v. Kooph., artt. 90—99, 748—763.

C. H. J. PERSILLE, De overeenkomst van vervoer bij binnenlandsch verkeer, prft Leiden 1877; M. C. L. LOTSY, Beschouwingen over de binnenvaart, prft Leiden 1869; A. GREERE, Transportrecht, 1944; A. VINOT, Manuel des transports, 1924; C. COLSON, Transports et tarifs, 3de dr. 1908, Supplément 1918; L. JOSSERAND, Les transports, 2de dr. 1926; R. ROGER, Nouveau manuel juridique théorique et pratique des transports, 1932; R. BRUN, Précis de transports commerciaux, 2 dl, 1930/31; R. BRUNET, Cours de transports terrestres, fluviaux, aériens, 2de dr. 1934; G. EGER, Das deutsche Frachtrecht, 3 dl, 2de dr. 1888—1890; SCHOTT, Das gewöhnliche Transportgeschäft, in ENDEMANN's Handbuch, dl 3, bl. 289 v.; C. RUNDNAGEL, Beförderungsgeschäfte, in EHRENBURG's Handbuch, dl V, 2, bl. 111 v. (1915); J. A. BALFOUR, The law relating to the carriage of goods by land, 1934; W. H. MACNAMARA, The law of carrier of merchandise and passengers by land, 3de dr. 1925; R. P. WHEELER, The modern law of carriers, New-York, 1890; R. HUTCHINSON, A treatise on the law of carriers, 3 dl, 3de dr. 1907 (Am.); J. E. R. STEPHEN, The law of carriage, 1909; O. KAHN-FREUND, Law of carriage by inland transport, 1939; A. MALGERI, Il contratto di trasporto terrestre di cose e di persone, 1913; A. GRASSI, Contratto di trasporto, 1915; A. ASQUINI, Del contratto di trasporto, 6de dr. 1935.

Het spoorwegvervoer, het luchtvervoer, het brieven- en het postpakkettenvervoer, het overbrengen van berichten door middel van de telegraaf en telefoon zijn afzonderlijk wettelijk geregeld; zie de volgende §§

De wet onderscheidt:

1°. openbare middelen van vervoer, met uitzondering der spoorwegdiensten:

a. van personen, Wet Openbare Vervoermiddelen (K.B. v. 1 Sept. 1926, S. 321);

b. van goederen, art. 1 dezer wet en art. 96 W.v.K.;

2°. schepen en vaartuigen, varende van of naar het buitenland; zij zijn aan het zeerecht onderworpen, art. 748 W.v.K.;

3°. schepen en vaartuigen, bij uitsluiting varende van de eene plaats in het binnenland naar de andere, artt. 91—96 en 749—763 W.v.K.;

4°. overzetveren, Verenwet v. 5 Juli 1921, S. 838;

5°. andere middelen van vervoer, als rij- en voertuigen, artt. 91—96 W.v.K.

Staatscommissie van 1879 tot herziening van het Wetboek van Koophandel. Ontwerp van een wetsvoorstel (uitgegeven in 1890) betreffende de vrachtvervoerders en expediteurs. Eerste afd., Van vrachtvervoerders: artt. 1—46. De bepalingen hebben een algemeene strekking.

A. Vervoer van goederen.

A. TAX, De vrachtbrief, in Themis 1896, bl. 121 v.; A. MESRITZ, De vrachtbrief, prft A'dam 1904; CH. ACKERMANN, De la lettre de voiture et de sa nature, 1922.

De wet geeft noch van „vervoer-overeenkomst” noch van „vervoerder” een omschrijving. Vandaar de vraag, wie vervoerder is in den zin der wet.

Men kan bij het vervoer onderscheiden:

a. dengene, die het voertuig (wagen, schip, enz.) bestuurt (den koetsier, conducteur, schipper, kapitein);

b. dengene, die het voertuig exploiteert (den ondernemer van het vervoermiddel);

c. dengene, die het vervoer voor zijn rekening neemt, terwijl hij het geheel of gedeeltelijk door anderen doet uitvoeren (den aannemer of ondernemer van het vervoer, den transportondernemer).

In artt. 91—95 K. wordt gesproken van den voerman of den schipper; in art. 96 K. van ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen; in art. 755 K., met verwijzing naar den vijfden titel van het eerste boek, van bevrachting; in de wet van 23 Apr. 1880 van den ondernemer van een openbaar middel van vervoer. Deze terminologie toont aan, dat de exploitant van het vervoermiddel (in de binnenvaart: de reeder) is vervoerder (schipper of voerman) in den zin der wet, niet degene, die bloot is bestuurder van het vervoermiddel.

H.R. 27 Dec. 1895, W. 6755, cass. verw. Hof den Haag 25 Mrt 1895, M. v. H., 1895, bl. 119: „schipper” in art. 91 K. is hij, die het vervoer op zich neemt, niet degene, die, buiten het vervoercontract staande, met het feitelijk vervoer is belast; vern. Rb. den Haag 17 Apr. 1894, W. 6523; „schipper” in art. 91 K. is hij, die gedurende het vervoer over het voertuig onmiddellijk gezag heeft, niet de eigenaar of de ondernemer van het vaartuig; Rb. Utrecht 29 Mrt 1911, W. 9194: de ondernemer van een goederenbeurtvaart is schipper in den zin van art. 91 K., al bestuurt hij niet zelf zijn vaartuigen. — Eenigszins anders: Rb. A'dam 21 Oct. 1898, W. 7304: schipper in den zin van art. 91 K. is de gezagvoerder, die ten aanzien van het vervoer zelfstandig (als contractant) optreedt. — Zie ook Hof A'dam 3 Nov. 1882, R.B.B. 1885 B, bl. 106, en Rb. R'dam 11 Nov. 1908, W. 8921.

In den zin van art. 753 K. is schipper van een binnenlandsch schip niet de exploitant, doch de bestuurder van het schip, indien zijn positie overeenkomt met die van den schipper, bedoeld in den 3den titel van het 2de boek.

Betwist is, of ook de transport-ondernemer vervoerder is in den zin der wet.

Verg. HOLLANDER, a. prft, bl. 47 v.; POLAK, dl 2, bl. 67 v.

H.R. 17 Apr. 1874, W. 3712, cass. verw. Hof Limburg 30 Juni 1873, W. 3621: alleen hij, die met eigene of gehuurde schepen vervoert of zich tot zoodanig vervoer heeft verbonden, is vervoerder; 17 Juni 1921, N.J. 1921, bl. 974, W. 10780: op aanneming van vervoer door een transport-onderneming zijn artt. 91 v. K. niet van toepassing; Hof Leeuwarden 17 Mei 1876, W. 4029: de transport-ondernemer is vervoerder, alleen voorzover hij vervoert met eigen middelen. — Anders LEVY, in W. 4037; Rb. R'dam 18 Jan. 1917, N.J. 1918, bl. 1208, W. 10113, bev. Hof den Haag 12 Apr. 1918, W. 10344: de transport-ondernemer, die niet zelf vervoert, is niettemin vervoerder; evenzoo de ondertransport-ondernemer; Hof A'dam 23 Jan. 1920, N.J. 1920, bl. 396, W. 10555; 9 Nov. 1920, N.J. 1921, bl. 971, W. 10669; Rb. A'dam 15 Oct. 1920, N.J. 1921, bl. 77, W. 10655; Hof Leeuwarden 27 Febr. 1929, W. 12032, bev. H.R. 4 Dec. 1929, N.J. 1930, bl. 156, W. 12075 (m.o.v. S.B.); Hof A'dam 23 Apr. 1936, N.J. en W. 1936, nr 672: het niet-hebben van een eigen vervoermiddel sluit het optreden als vervoerder niet uit, bev. Rb. A'dam 22 Dec. 1933, N.J. 1935, bl. 482, W. 12800. Zie voorts hierboven bl. 531 en hieronder bl. 564 v.

De omschrijving van vervoerder in art. 466 K. (vervoer over zee) omvat den transport-ondernemer. Verg. CLEVERINGA, bl. 335.

In elk geval zijn op transport-ondernemers niet de artt. 86—91 K. (Van expediteurs), maar de algemeene bepalingen van artt. 1375, 1271 v. en 1279 v. B.W. van toepassing.

Zie hierboven bl. 531. Evenzoo POLAK, dl 2, bl. 68 v. Verg. Rb. R'dam 5 Febr. 1914, N.J. 1915, bl. 343, W. 9699. — Anders HOLLANDER, a. prft, bl. 49; Kist, dl 3, 2de dr., bl. 115.

De vervoer-overeenkomst is naar stellig recht een overeenkomst tot het verrichten van enkele diensten. Artt. 1637b en 1640—1652 B.W. zijn niet van toepassing.

Aldus ook POLAK, dl 2, bl. 8 v.; STAR BUSMANN, in W. 10661; VÖLLMAR, Hr., dl 1, bl. 190/191. — Anders GREEBE, nr 49, die spreekt van „een met aanneming van werk vergelijkbare overeenkomst“ (bl. 36/37); Kist, dl 3, 2de dr., bl. 130: de overeenkomst van bevrachting is een samengesteld contract, huur en verhuur van diensten en van zaken, vermengd met bewaargeving.

Rb. Tiel 14 Maart 1919, W.P.N.R., nr 2595: vervoer is niet aanneming van werk, noch een overeenkomst tot het verrichten van arbeid, maar een in de wet niet met name genoemde overeenkomst; art. 1647 B.W. is daarop niet van toepassing; Rb. den Bosch 18 Febr. 1921, N.J. 1922, bl. 936, W. 10924 (niet aanneming van werk; art. 1647 B.W. is niet van toepassing).

Artt. 91 v. K. zijn van toepassing op vervoer van goederen ook door boden, kruiers, ondernemers van verhuizingen, enz., of met handkarren, transportfietsen, carriers, vrachtwagens, zolderschuiten en derg.

Toepassing op vervoer door een overzetveer: Rb. Dordrecht 20 Mrt 1918, N.J. 1919, bl. 127 (verjaring volgens art. 95 K.).

Verhuizing. Hof Arnhem 1 Mei 1917, N.J. 1917, bl. 960, W. 10187, beschouwt het inpakken, het vervoer, den opslag, het vervoer terug en het uitpakken van meubilair als een vervoer-overeenkomst. Verg. LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, bl. 540, nt 2, en JOSSERAND, nr 286, over l'entreprise de déménagements; zij nemen louage d'industrie aan. — Anders ROGER, nrs 58 v.; WAHL, Nature juridique du contrat de déménagement, in Rev. trim. dr. civ. 1911, bl. 507 v. — Ook indien er niet is een vervoer-overeenkomst, is de ondernemer van verhuizingen toch aansprakelijk voor de goederen, die hij onder zich neemt.

In de praktijk geschiedt echter een zeer groot deel van het vervoer te land en op de binnenwateren volgens de Algemeene Vervoercondities der Vereeniging tot behartiging van de belangen van de binnenlandsche beurtvaart (Stoom en Zeil), gevestigd te Rotterdam, van 1912/1922, waarin vaak belangrijk van de voorschriften van het Wetboek van Koophandel wordt afgeweken.

Immers is voor het vervoer van goederen met behulp van vrachtauto's en voor dit vervoer in de beurtvaart het gebruik van een beurtvaart-adres voorgeschreven, en in dit document wordt uitdrukkelijk naar de Algemeene Vervoercondities verwezen. Daarom zal, zoo dikwijls daartoe aanleiding bestaat, hieronder aan deze Condities aandacht worden besteed.

Voor de beurtvaart werd het gebruik van een beurtvaart-adres voorgeschreven bij Besluit van den Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht v. 23 Mei 1940, S. 1940, nr O 551. Dit Besluit werd ingetrokken bij Besluit v. d. Secr.-Generaal v.h. Departement van Waterstaat v. 24 Oct. 1941, Verord. Blad 1941, nr 209 (het Binnenschepvaartbesluit). Het ter uitvoering van dit Besluit gegeven Binnenschep-

vaartreglement v. 24 Oct. 1941, Stcrt 1941, nr 223 bepaalt in art. 3, dat het vervoer in de beurtvaart zal geschieden op beurtvaart-adres.

Dat het vervoer van goederen met vrachtauto's moet plaats vinden op beurtvaart-adres is bepaald bij het 3de Uitvoeringsbesluit (inzake de Verordening v. 17 Juni 1940, Verord. Blad 1940, nr 15) v. 18 Juni 1940, Verord. Blad 1940, nr 18, S. 552.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid, dat een vervoer geschiedt volgens de bepalingen van het Amsterdamsch Vervoer- en Expeditie-reglement v. 1 Jan. 1915.

Niettegenstaande deze voorschriften heeft de vraag der toepasselijkheid van dergelijke Condities en Reglementen bij zwijgen van de vervoersovereenkomst, geenszins haar belang verloren. Allereerst, omdat niet alle vervoer te land en op de binnenwateren op beurtvaart-adres (en dus onder de Algemeene Vervoercondities) behoeft te geschieden, en voorts, omdat zich gevallen kunnen voordoen, waarin zulk een adres weliswaar is voorgeschreven, maar niettemin niet is gebruikt. De geldigheid toch der vervoersovereenkomst wordt door het niet-gebruik-maken van het voorgeschreven beurtvaart-adres niet aangetast.

Zie over de toepasselijkheid dier Condities en Reglementen: GREEBE, bl. 16 v. en voorts Rb. A'dam 14 Mrt en 11 Apr. 1919, W. 10466 en 10571; Hof den Haag 25 Apr. 1919, W. 10563; Rb. A'dam 15 Oct. 1920, N.J. 1921, bl. 77, W. 10655; 4 Febr. 1924, W. 11265; Rb. Assen 4 Nov. 1919, W. 10554; Rb. R'dam 6 Oct. 1920, W. 10700; Rb. Utrecht 26 Oct. 1921, N.J. 1922, bl. 1286; Rb. den Bosch 12 Juli 1923, N.J. 1924, bl. 640, W. 11140; Hof A'dam 21 Nov. 1924, W. 11292; Rb. den Haag 23 Juni 1925, N.J. 1926, bl. 539, W. 11550; Rb. R'dam 15 Apr. 1929, W. 12025; Kgt A'dam 24 Jan. 1933, N.J. 1933, bl. 1419; Rb. R'dam 5 Febr. 1941, N.J. en W. 1941, nr 611; Kgt A'dam 8 Juli 1941, N.J. en W. 1942, nr 429.

De vervoer-overeenkomst is vormvrij, doch geeft in den regel aanleiding tot het opmaken van een schriftelijk stuk, een vrachtbrief of een beurtvaart-adres (i.h.b. bij vervoer te land of per beurtboot), een cherteparty of een cognossement (bij ander vervoer te water).

Beschrijving van de opvatting, dat de vervoer-overeenkomst een reëel contract zou zijn, bij JOSSERAND, nr 80 en LACOUR-BOUTERON, dl 1, nr 975. — Anders LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 559; ROGER, nr 3: Le contract de transport est à la fois un contract *consensuel et réel*.

In de gevallen, waarin het vervoer op beurtvaart-adres moet geschieden (zie hierboven), is dit document niet *solemnitatis* of *expressionis causa*, d.i. als geldigheidsvereischte, voorgeschreven, maar *probationis causa*, d.i. als bewijsmiddel. Zie hierboven dl 1, bl. 301. Verg. ook GREEBE, nr 65. Voor wat aangaat de beteekenis van den vrachtbrief in dit verband vergelijke men MESRITZ, a. prft, bl. 84 v.

De vrachtbrief (*lettre de voiture*), art. 90 K., heeft den vorm van een open, tot den geadresseerden gericht, geleidebrief, wordt door den afzender of expediteur onderteekend en met het goed aan den vervoerder ter hand gesteld. Hetzelfde kan gezegd worden van het beurtvaart-adres, behalve dan dat onderteekening ervan vrijwel nimmer plaats vindt;

Het ontbreken van de onderteekening verhindert niet, dat het door den vervoerder van den afzender in ontvangst genomen beurtvaart-adres bewijs oplevert van de tusschen hen gesloten vervoersovereenkomst en derhalve beide partijen aan de daarin omschreven condities c.q. aan de condities, waarnaar het verwijst, behoudens tegenbewijs, gebonden zijn. Verg. GREEBE, nr 68; MESRITZ, a. prft, bl. 90/91; Rb. R'dam 5 Febr. 1941, N.J. en W. 1941, nr 611.

Uit art. 90 K. mag worden afgeleid, dat de vervoerder van den afzender of expeditie de opmaking van een vrachtbrief van den in dit artikel omschreven inhoud kan vorderen.

de cherte-partij wordt door beide partijen: den afzender of expeditie en den vervoerder, onderteekend;

het *cognossement* (*récépissé*, echter uitsluitend op naam) wordt door den vervoerder onderteekend, en, na ontvangst van het goed, aan den afzender afgegeven.

De vrachtbrief en het beurtvaart-adres vermelden de bedingen, waaronder het goed ten vervoer wordt gegeven; het *cognossement* de bedingen, waaronder het ten vervoer wordt aangenomen; de cherte-partij bevat de vervoer-overeenkomst.

Verg. Rb. Arnhem 27 Juni 1918, W. 10299 (bewijs van bevrachting en vrachtbrief).

Door den vrachtbrief aan order te stellen wordt de geadresseerde vervangbaar gesteld; de algemeene bepalingen omtrent orderpapier (§ 29) zijn op den vrachtbrief aan order van toepassing.

Aanneming van den vrachtbrief of het beurtvaart-adres door den vervoerder levert het vermoeden op, dat de daarin vermelde goederen aan hem zijn overgegeven. Verg. voor wat aangaat den z.g. *schoonen* vrachtbrief en het *schoone* beurtvaart-adres hieronder bl. 546.

DIEPHUIS, dl 1, bl. 149; MESRITZ, a. prft. bl. 104; Rb. R'dam 2 Juni 1840, W. 123.

Een *cognossement*, afgegeven voor binnenlandsch vervoer, heeft dezelfde kracht en beteekenis als een zee-*cognossement*.

Hof Nd-Holland 2 Febr. 1871, vern. Rb. A'dam 30 Dec. 1870, W. 3359 en 3331; Rb. Leeuwarden 8 Juni 1904, W. 8088; Hof Leeuwarden 30 Mei 1906, W. 8508, cass. verw. H.R. 22 Mrt 1907, W. 8512; Rb. Winschoten 21 Dec. 1923, W. 11238 (strafzaak).

Verplichtingen des vervoerders.

W. J. KARSTEN, De aansprakelijkheid van den voerman krachtens artikel 91 W. v. K., in Themis 1873, bl. 386 v., 1874, bl. 289 v.; M. M. W. PENNING, De aansprakelijkheid van den schipper in verband met het algemeen handelsbelang, prft Utrecht 1879; P. A. TICHELAAR, De aansprakelijkheid des vrachtvervoerders, in Themis 1889, bl. 299 v., 1890, bl. 26 v.; A. COTELLE, Des dommages-intérêts en matière de transports, 2de dr. 1894; CH. SAINTELETTE, De la responsabilité et de la garantie (accidents de transport et de travail), 1884, chap. 3, De transport des choses; SCHÖNE-MANN, Die Haftung des Frachtführers, diss. Leipzig, 1907.

De vervoerder verbindt zich, de goederen, die hij daartoe onder zich neemt, te vervoeren en af te leveren, wat medebrengt de verplichting voor het behoud der goederen gedurende het vervoer te zorgen, m.a.w. te zorgen, dat hij ze op de plaats van bestemming aflevert in denzelfden toestand, waarin hij ze ten vervoer heeft overgenomen. Toepassing van artt. 1271 en 1280 B.W. in art. 91 K.

Verg. H.R. 2 Dec. 1926, N.J. 1927, bl. 76 (m.o.v. P.S.), W. 11603 (m.o.v. MFF); POLAK, dl 2, bl. 29/30; VÖLLMAR, Hr., dl 1, nr 272. — Anders Kist, dl 3, 2de dr., bl. 139; H.R. 17 Apr. 1874, W. 3712; Rb. A'dam 15 Nov. 1918, N.J. 1919, bl. 249, W. 10404.

De verplichting, den vervoerder in art. 91 K. opgelegd, in te staan „voor alle schaden aan de ter vervoering overgenomen koopmanschappen of goederen overgekomen”, vloeit mitsdien voort uit de vervoer-overeenkomst, niet zoogen. uit de wet alleen, uit schuld of onrechtmatige daad of uit een bijkomstige verplichting tot praestatie van custodia (Rechtsgel. Adviezen, dl 6, bl. 189; PINNER, W. 3391), noch uit wat men noemt *receptum* of bewaarneming.

L. 1 pr. Dig. 4, 9: Ait praetor: Nautae, caupones, stabularii, quod cujusque saluum fore receperint, nisi restitutum, in eos iudicium dabo.

Zie KARSTEN, Themis 1873, bl. 389 v.; POLAK, dl 2, bl. 35; LYON-CAEN en RENAUULT, dl 3, nr 603; JOSSERAND, nr 563; DANJON, dl 2, nr 715; RIPERT, dl 2, nrs 1687 v.

De vervoerder is voorts verplicht, met bekwamen spoed (tijdig) te vervoeren en is dus aansprakelijk voor vertraging, art. 1280 B.W., toegepast in art. 92 K.

In afwijking hiervan verklaart art. 7 der Algemeene Vervoercondities den vervoerder niet aansprakelijk „voor de gevolgen van vertraagd vervoer, zoo min als van vertraagde in-ontvangstname en (of) aflevering der goederen. Zie daarvoor GREEBE, nrs 107 v.; Kgt A'dam 23 Febr. 1940, N.J. en W. 1941, nr 14 (art. 7 is niet toepasselijk in geval van ontrouw of opzet van den vervoerder). Verg. ook Kgt A'dam 8 Juli 1941, N.J. en W. 1942, nr 429.

De vordering tot schadevergoeding komt niet toe aan den eigenaar van het vervoerde goed, maar aan dengene, die de vervoer-overeenkomst heeft gesloten (zooals de expediteur), onverschillig, of hij eigenaar is, mits hij dit heeft gedaan op eigen naam. De expediteur heeft wat hij uit dien hoofde ontvangt te verantwoorden aan zijn opdrachtgever (art. 1839 B.W.).

Rb. R'dam 27 Apr. 1904, W. 8156: de expediteur kan niet vorderen, als de eigenaar van het goed van zijn verzekeraar vergoeding van de schade heeft ontvangen; 18 Juni 1913, N.J. 1913, bl. 942, W. 9567: de eigenaar van het goed, die niet partij is bij de vervoer-overeenkomst, kan schadevergoeding niet vorderen; 15 Jan. 1919, W. 10471, bev. Hof den Haag 25 Juni 1920, N.J. 1920, bl. 1007, W. 10658, cass. verw. H.R. 1 Apr. 1921, N.J. 1921, bl. 669, W. 10775: al stelt hij, dat de expediteur de vervoer-overeenkomst te zijnen behoeve heeft gesloten, Rb. R'dam 10 Dec. 1930, N.J. 1931, bl. 840, W. 12279; 4 Nov. 1921, W. 10859: wie de vervoer-overeenkomst heeft gesloten, al is hij niet eigenaar der vervoerde goederen, kan de vordering tot schadevergoeding instellen; 17 Juli 1940, N.J. en W. 1940, nr 943: den expediteur, die op eigen naam de vervoer-overeenkomst afsloot, komt een vordering tot schadevergoeding toe. Verg. MATJERS, in W.P.N.R., nr 2603 en in zijn onderschrift bij het arrest H.R. 21 Mrt 1929, N.J. 1929, bl. 1369; SCHELTEMA, W.P.N.R., nr 3461; CLEVERINGA, bl. 334, 390 en 409; VÖLLMAR, nr 284; ASSER-LOSECAAT VERMEER, dl 3, bl. 198/199; DE BEUS, W.P.N.R., nrs. 3604 v.; VAN DER GRINTEN, W.P.N.R., nr 3651; SUYLING, 2de st., nr 361; POLAK, dl 2, bl. 61 v. Zie hierboven bl. 535.

De schuldeischer (afzender), nakoming vorderende of schadevergoeding wegens niet-nakoming (geheel verlies, niet-bezorging aan den geadresseerde), heeft slechts te bewijzen, dat het goed aan den vervoerder is overgegeven; op dezen rust de bewijslast van de bezorging van het goed aan den geadresseerde.

Verg. H.R. 12 Mei 1911, W. 9185; 2 Dec. 1926, N.J. 1927, bl. 76 (m.o.v. P.S.), W. 11603 (m.o.v. MFF). Zie ook Hof Leeuwarden 21 Oct. 1925, W. 11553.

Indien de afzender na de uitlevering schadevergoeding vordert, heeft hij bewijs te leveren, hetzij van de uitlevering van het goed ter bestemmingsplaats in een toestand van beschadigdheid, die bij de afzending niet aanwezig was, hetzij van de vertraagde (d.i. niet-tijdige) uitlevering.

Verg. over de bewijslastverdeling ASSER-VAN GOUDOEVER, dl 3, bl. 128; ASSER-LOSECAAT VERMEER, dl 3, bl. 215 v.; CLEVERINGA, bl. 345 v.; POLAK dl 2, bl. 31/32; JOSSEKAND, nrs 652 v.; Rb. den Haag 17 Febr. 1921, N.J. 1921, bl. 1193, W. 10852 (verslechting van het goed en vertraging in de reis); Rb. R'dam 29 Mrt 1923, W. 11104 (schade aan de vervoerde goederen ten gevolge van vertraging; zeevervoer), bev. Hof den Haag 20 Juni 1924, W. 11265; Hof Arnhem 17 Dec. 1924, N.J. 1925, bl. 540, W. 11298.

Uit de aanneming zonder eenige aanmerking mag worden afgeleid, dat de vervoerder, het goed, voor zoover uiterlijk waarneembaar, in goeden toestand heeft ontvangen, behoudens bewijs van het tegendeel. Kracht van een *schoonen vrachtbrief*.

Rb. Roermond 15 Oct. 1863, W. 2593: het ten vervoer aannemen van een kist doet het rechtsvermoeden ontstaan, dat de vervoerder het daarin gesloten voorwerp in een goeden staat heeft ontvangen. — Anders Rb. Arnhem 15 Dec. 1856, W. 1842: een vermoeden, dat de vervoerder verpakte goederen inwendig onbeschadigd en wel geconditioneerd heeft ontvangen, mag niet worden aangenomen. Verder nog gaan Rb. A'dam 29 Apr. 1887, W. 5528, en Rb. R'dam 19 Mrt 1889, M.v.H. 1890, bl. 138 (beide vervoer op een spoorweg betreffende): uit het aannemen van een *schoonen vrachtbrief* mag niet worden afgeleid, dat het goed in onbeschadigten toestand is ingeladen. Zie voorts POLAK, dl 2, bl. 25; VÖLLMAR, nr 269; LOTSY, Binnenvaart, bl. 127 v., 174 v.; MESRIEZ, a. prft, bl. 100 v.; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 634 v.; JOSSEKAND, nr 655, 2^o, die de vraag toestemmende beantwoordt, waarbij te verg. nr 665.

Verg. voor de zeevaart en de riviervaart van en naar het buitenland, art. 514 K., waarover hieronder bl. 712.

De schuldenaar (vervoerder) heeft te zijner bevrijding te bewijzen, dat de wanpraestatie (het geheele verlies, de beschadiging of de niet-tijdige uitlevering van het goed) een gevolg is: van „een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend” (art. 1280 B.W.); van overmacht of van toeval (art. 1281 B.W.); van een „onvoorzien toeval” (art. 1480 B.W.); van een gebrek van het goed zelf, overmacht, schuld of nalatigheid van den afzender of expediteur (art. 91 K.); van overmacht (ook gebrek van het goed zelf en schuld of nalatigheid van den afzender of expediteur) (art. 92 K.). Verg. artt. 468 lid 2 en 477 K.

Een hiervan afwijkende regeling van den bewijslast geeft art. 3 lid 3 der Algemeene Vervoercondities, hetwelk bepaalt: De vervoerder is van het oogenblik af, dat hij de goederen in ontvangst neemt tot vervoer, slechts aansprakelijk voor schade tengevolge van feiten, waaruit blijkt zijn opzet of schuld of die zijner ondergeschikten (behoudens volledige sabotage), welke feiten moeten worden gesteld en bewezen door den afzender of geadresseerde. Zie hierover GREEBE, nrs 84 v.; Arb. 12 Nov. 1920, A.R. 26; Rb. R'dam 6 Oct. 1920, W. 10700; Rb. A'dam 14 Febr. 1927, N.J. 1927, bl. 787, W. 11651; Kgt R'dam 25 Mrt 1930, N.J. 1930, bl. 1282, W. 12199; Rb. Arnhem 21 Dec. 1931, N.J. 1933, bl. 198, W. 12438, bev. Hof Arnhem 7 Juni 1933, N.J. 1934, bl. 60, W. 12650; Hof A'dam 21 Nov. 1924, W. 11292. Rb. A'dam 24 Mrt 1943, N.J. en W. 1943, nr 850 en voorts enkele niet-gepubliceerde vonnissen, vermeld bij GREEBE, bl. 189.

Zie over de verhouding tusschen art. 3 lid 3 en art. 4 der Algemeene Vervoer-
condities Rb. R'dam 14 Nov. 1930, W. 12373.

Over de beteekenis van „overmacht” in onderscheiding van „toeval” bestaat veel verschil van meening.

KARSTEN, PENNINK, TICHELAAR, aa. ww.; P. H. SCHOLTEN, *Overmacht*, prft Groningen 1886; J. F. HOUWING, *Overmacht of onmogelijkheid*, R.M. 1904, bl. 250 v.; MOLENGRAAFF, *De gevolgen van den oorlog op handelsovereenkomsten*, in het bijzonder op leveringscontracten, 1915; H. M. A. SCHADEE, *Overmacht*, 1915; J. L. L. WERY, *Overmacht bij overeenkomsten*, prft Leiden 1919; ASSER-LOSECAAT VERMEER, dl 3, bl. 243; VAN BRAKEL, dl 1, bl. 97, nt 2; SUIJLING, 2de st., bl. 303, nt 1; M. G. LEVENBACH, *De spanning v. d. kontraktsband*, prft A'dam 1923 (rec. DRUCKER, R.M. 1924, bl. 252); W. C. L. VAN DER GRINTEN, *Overmacht in onze rechtspraak*, in N.J.B. 1940, bl. 188 v. en 216 v.

GOLDSCHMIDT, *Das receptum nautarum, cautionum, stabulariorum*, Z.H., dl 3, bl. 58 v., 331 v.; dl 16, bl. 328; EXNER, *Der Begriff der höhern Gewalt (vis major)*, in Zft. f. d. pr. u. öfftl. Recht, dl 10, bl. 497 v.; DERNBURG, ald., dl 11, bl. 335 v.; H. HAFNER, *Über den Begriff der höheren Gewalt im deutschen Transportrecht*, 1886 (en daarover BÄHR, in Kr. Vj. Schr., dl 28, bl. 410); F. X. BRUCKNER, *Die Custodia nebst ihrer Beziehung zur vis major*, 1889; GERTH, *Der Begriff der vis major*, 1890 (rec. BRUCKNER, in Kr. Vj. Schr., dl 36, bl. 387 v.); E. VOLKMAR, *Vis major und Betriebsgefahr*, 1900; BARON, in Arch. civ. Pr., dl 78, bl. 203 v.; STINTZING, t.z.p., dl 81, bl. 427 v.; SCHNEIDER, Z.H., dl 44, bl. 75 v., 341 v.; Verhandlungen d. 22. Dt. Juristentages; BIERMANN, *Die höhere Gewalt im engl. und im franz. Recht*, in Arch. bürg. R., dl 10; PLANIOL-RIPERT, dl 6, nrs 382 v.; H. MAZEAUD et L. MAZEAUD, *Traité de la responsabilité*, dl 1, 3de dr. 1938, nrs 1551 v.

Verg. ook HIJMAN, *Aansprakelijkheid uit contract in het Rómeynsche recht*, in Themis 1896, bl. 226 v.; 1897, bl. 235 v.

„Toeval” en „overmacht” zijn naar Nederlandsch recht betrekkelijke begrippen, welke bij de verbintenissen om te geven verband houden met de zorg voor het behoud der te leveren of terug te geven zaak, tot welke de schuldenaar verplicht is. Waar deze verplichting ophoudt, beginnen het toeval en de overmacht; vandaar dat deze telkens worden gesteld tegenover schuld, nalatigheid of toedoen van den schuldenaar, d.w.z. niet-aanwending van de verschuldigde zorg. Naarmate de verplichting, voor het behoud der te geven zaak te zorgen, meer of minder uitgestrekt is (art. 1271 B.W.), is het gebied van het toeval en de overmacht kleiner of groter.

Verg. POLAK, dl 2, bl. 31; SUIJLING, 2de st., nrs 190 v.; ASSER-VAN GOUDOEVER, dl 3, bl. 131 v.; ASSER-LOSECAAT VERMEER dl 3, bl. 243 v.; VAN BRAKEL, dl 1, nrs 80 v.; HOFMANN, V.R., dl 1, bl. 62 v.; CLEVERINGA, bl. 342 v.

Tusschen „toeval” en „overmacht” wordt in het Burg. Wetb. en het Wetb. v. Kooph. onderscheid niet gemaakt; de uitdrukkingen worden door elkander gebruikt.

Verg., behalve de hierboven aangehaalde artikelen, de artt. 851, 1533, 1546, 1598, 1600, 1601, 1619, 1628, 1631, 1632, 1745, 1752 lid 2, 1753, 1781—1784 B.W.; artt. 153, 225 en 416 K. — Zie bovendien artt. 1203, 1300, 1427, 1642 B.W.; TICHELAAR, in Themis, 1889/1890; Praeadviezen van VISSER en ZAAIJER, over Werkstaking, H.N.J.V. 1914, dl 1, bl. 1 v.; POLAK, dl 2, bl. 31; HOFMANN, t.a.p., bl. 62; SUIJLING, 2de st., bl. 303, nt 1.

In het Ontw. W. v.K. 1822, artt. 79 en 80 (= artt. 91 en 92 K.), heeft de Fransche tekst *force majeure* en daarvoor de Nederlandsche resp. „onvoorzien of onvermijdelijk toeval” en „onvoorzien onheil”.

Zie voor het Fransche recht: JOSSEKAND, nr 570: „L'équivalence de ces deux expressions (*force majeure* et *cas fortuit*) est admise, aujourd'hui encore, par la majorité des auteurs qui les déclarent interchangeables et par une jurisprudence dominante qui les emploie, séparément ou cumulativement, l'une pour l'autre ou l'une et l'autre, pour désigner toute cause d'inexécution non imputable au débiteur”; RIPERT, dl 2, nr 1723. Deze heerschende meening wordt door hen bestreden, t.a.p., nrs 571—581, en nrs 1724 v. — Verg. LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 599; LACOUR-BOU-TERON, dl 1, nr 1017; BONNECASE, Suppl. op BAUDRY-LACANTINERIE, *Traité théorique et pratique de droit civil*, dl 3, 1924, nrs 239 v.; G. RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, 1925, nrs 82 v.; L. BAUZON, *Le cas fortuit et la force majeure dans le contrat de transport par terre*, th. Aix 1912; J. RADOUANT, *Du cas fortuit et de la force majeure*, th. Paris, 1920; R. DUFOURMANTELLE, *La force majeure dans les contrats civils et commerciaux*, 1920; A. BRUZIN, *Essai sur la notion d'imprévision et sur son rôle en matière contractuelle*, th. Bordeaux 1922; L. COURTEAUD, *La notion de force majeure en matière de responsabilité et contractuelle délictuelle*, th. Grenoble 1935.

Met name geven de aangehaalde wetsbepalingen niet aanleiding tot de meening, dat overmacht een enger begrip is dan toeval en dus wijst op een verhoogde verplichting tot zorg.

In dezen zin PENNINK, a. prft. en vele Duitsche schrijvers, o.a. GOLDSCHMIDT, t.a.p. en DERNAURG, *Das bürg. Recht*, dl 2, afd. 1, § 69 III. — Zie ook DANCYON, dl 2, nr 717bis: het onderscheid tusschen cas fortuit en force majeure ligt in „la gravité de l'accident”.

Bij de verbintenissen om te geven is overmacht of toeval een voorval, dat den schuldenaar verhindert zijn leveringsplicht na te komen, niettegenstaande door hem tot behoud van de te leveren zaak de maatregelen van zorg werden aangewend, waartoe hij, naar de opvatting van het verkeer en den redelijken zin der door hem aangegane overeenkomst, verplicht was. Niet verplicht is hij tot het nemen van maatregelen, waarmede partijen redelijkerwijze geacht moeten worden bij het aangaan harer overeenkomst niet rekening te hebben gehouden. Vandaar, dat men bij verschillende overeenkomsten tot verschillende uitkomsten kan geraken.

De schuldenaar kan het bewijs van toeval of overmacht leveren, hetzij rechtstreeks, door het bewijs van een voorval, dat op zich zelf een voldoende verantwoording voor hem oplevert, omdat het tekortkoming in zijn verplichtingen uitsluit (bijv. aardbeving, overstroming, maatregel van hooger hand, oorlogsgeweld), hetzij middellijk, door het bewijs van een voorval, dat het bestaan van een tekortkoming in het midden laat (bijv. brand, aanvaring), in verband met het bewijs van feiten, welke aannemelijk maken, dat hij in het gegeven geval aan zijn verplichtingen heeft voldaan.

Verg. POLAK, dl 2, bl. 32/33; SUIJLING, 2de st., nr 197; ASSER-LOSECAAT VERMEER, dl 3, bl. 270; CLEVERINGA, bl. 346 v. en voor wat aangaat de jurisprudentie hieronder bl. 549 v.

Tegen het middellijke bewijs richt zich de zgn. objectieve theorie der overmacht, volgens welke overmacht een volstrekt begrip is; een voorval van zoodanigen aard, dat het, wat betreft zijn ontstaan, de mogelijkheid van schuld van den schuldenaar uitsluit. Als kenmerken van dien aard noemt SCHOLTEN, a.w., dat het voorval „buiten den bedrijfskring van den schuldenaar is ont-

staan" en „door de kracht en de wijze van zijn optreden verschilt van die voorvallen, welke iederen dag gebeuren".

In dezen zin, onder de hierboven aangehaalde schrijvers, o.a. EXNER, HAFNER, BRUCKNER; voor het Fransche recht: RIBERT, dl 2, nrs 1724 v. Zie ook de omschrijving van KIST, dl 3, 2de dr., bl. 140: „overmagt is elke door uitwendige magt voortgebrachte onweerstaanbare kracht".

JOSSELAND, nr 575, stelt als eenig kenmerk „l'extériorité du fait dommageable: le défaut de connexité entre le fait dommageable et le milieu, l'organisme où il s'est produit".

Zie voorts DANJON, dl 2, nrs 717 v., bl. 607: „la force majeure a un caractère absolu, étant un obstacle qui aurait arrêté n'importe qui; tandis que le cas fortuit a, dans une certaine mesure, un caractère relatif, étant un obstacle qu'un autre que le débiteur aurait peut-être réussi à surmonter".

Bepalingen over het bewijs van toeval of overmacht komen in onze wetboeken niet voor. Het middellijke bewijs (bewijs door vermoedens) ter beoordeeling van den rechter is mitsdien niet uitgesloten.

Zie, i.h.b. ten aanzien van brand, DANJON, dl 2, nr 721bis.

Rechtspraak. Onderscheid tusschen (onvoorzien) toeval en overmacht wordt niet gemaakt.

Omschrijvingen van overmacht (in den zin van de bepalingen omtrent de aansprakelijkheid van den vervoerder, tot welke ook behoort art. 345 (oud) K.) geven Rb. Alkmaar 6 Sept. 1877, W. 4193: overmacht een feit, waarbij alle gedachte niet alleen aan schuld of nalatigheid, maar ook aan onvoorzichtigheid wordt uitgesloten; Rb. A'dam 19 Jan. 1900, W. 7508: overmacht een toestand of gebeurtenis, die niet kon worden voorzien of voorkomen en waarvan ook de gevolgen niet konden worden voorkomen; H.R. 26 Apr. 1907, W. 8533 en Rb. A'dam 31 Mei 1918, N.J. 1918, bl. 1174: onder overmacht in art. 91 K. is niet te verstaan een niet te voorzien ongeval op zich zelf, doch een zoodanig, dat niet door de vereischte voorzorg en toezicht was te voorkomen; Hof den Bosch 1 Dec. 1942, N.J. en W. 1943, nr 843.

Als overmacht werd beschouwd bij vervoer te water: door Rb. A'dam 30 Mei 1872, W. 3471: aanvaring door schuld van een ander, omdat overmacht of casus alleen die rampen uitsluit, welke een gevolg zijn van een schuld van hem, dien ze treffen, bev. Hof Nd-Holland 26 Oct. 1875, M.v.H. 1875, bl. 240; evenzoo Rb. R'dam 14 Jan. W. 9677, tevens (ook terecht?) beslissend, dat, als het geldt vervoer van goederen in een gesleept schip, het onverschillig is, of de schuld aan de aanvaring ligt bij het derde schip, dat in aanvaring kwam, of bij de sleepboot; Hof Arnhem 20 Juli 1910, P.v.J. 1910, nr 975, zinken ten gevolge van een aan de bemanning niet bekend scheurtje in den romp van het schip (verg. hieronder bl. 552); Rb. R'dam 6 Dec. 1916, N.J. 1917, bl. 516, het niet te voorzien ontstaan van eenig zonder nauwkeurig onderzoek niet bemerkbaar defect, als gevolg van het geweld van zee of weder; Rb. A'dam 28 Juni 1895, W. 6699, machtsvertoon, bestaande in het dreigen met den sterken arm door het hoofd der politie, ambtshalve optredende; Rb. R'dam 30 Juni 1915, N.J. 1915, bl. 853, W. 9800, bev. Hof den Haag 19 Nov. 1915, W. 9905, beëdigde verbintenis, ter verkrijging van verlof de reis voort te zetten, jegens de Engelsche regeering aangegaan, om de lading alleen uit te leveren aan de behoorlijk gelegitimeerde rechtverkrijgenden van de N.O.T. Daarentegen werd niet als overmacht beschouwd door Rb. R'dam 29 Mrt 1923, W. 11104, werkstaking onder de gegeven omstandigheden, bev. Hof den Haag 20 Juni 1924, W. 11300, cass. verw. H.R. 17 Apr. 1925, N.J. 1925, bl. 656, W. 11439.

Herhaaldelijk is ten aanzien van vervoer-overeenkomsten beslist, dat een onvoorzien voorval (dat ook door schuld kan zijn veroorzaakt) niet als overmacht is te beschouwen, indien de oorzaak daarvan niet blijkt. Zie Rb. R'dam 30 Apr. 1862, W. 3206 (binnenvaart: zinken); H.R. 22 Juni 1860, W. 2180 (zeevervoer: openstaan van een patrijspoort), bev. Hof Zd-Holland 21 Oct. 1859, vern. Rb. R'dam 14 Febr. 1859, W. 2112; Rb. Dordrecht 30 Mrt 1868, W. 3038, bev. Hof Zd-Holland 25 Jan. 1869, W. 3751 (binnenvaart: brand); Rb. den Haag 7 Apr. 1870, W. 3206 (spoor-

wegvervoer: brand); Rb. R'dam 18 Jan. 1917, N.J. 1918, bl. 1208, W. 10113 (vervoer te land: brand), bev. Hof den Haag 12 Mei 1918, W. 10344; de verschillende vonnissen naar aanleiding van het verbranden van de Willem III, waarbij tevens de vraag ter sprake kwam, wat bovendien door den vervoerder moet worden bewezen: Rb. R'dam 18 Febr. 1874, W. 3694 (de schipper moet aantoonen, dat hij den brand niet heeft kunnen voorkomen of dat deze niet is te wijten aan zijn schuld of nalatigheid; dit bewijs wordt geleverd, als blijkt, dat de brand is uitgebroken in het salon der kajuiten), vern. Hof Zd-Holland 1 Mrt 1875, W. 3824, cass. verw. H.R. 3 Dec. 1875, W. 3925 (de schipper is bovendien gehouden te bewijzen, dat de brand is ontstaan door een onvoorzien en onoverkomelijk toeval); Rb. R'dam 21 Febr. 1877, W. 4078, vern. Hof den Haag 28 Mrt 1878, W. 4230 (de schipper kan volstaan met het bewijs, dat de brand in geen enkel opzicht aan hem te wijten is; uit de gestelde feiten kan het vermoeden worden afgeleid, dat de oorzaak van den brand een zoodanige is geweest, die de schipper niet bij machte was te voorzien en te voorkomen, en die dus als overmacht is te beschouwen); Rb. A'dam 14 Mei 1877, W. 4127 (de gestelde feiten zijn niet voldoende om overmacht aan te nemen); Rb. Utrecht 29 Mrt 1911, W. 9194: het kantelen van een zolderschuit is op zich zelf niet overmacht; de vervoerder moet bewijzen, dat het kantelen was een niet te voorzien ongeval en is geschied buiten zijn schuld of die van zijn personeel en niet was te voorkomen door de vereischte zorg en toezicht; waarmede te verg. Rb. den Haag 11 Mrt 1920, W. 10695: het onverwacht en niet te voorzien vallen van het water en diensten-gevolge kantelen van het behoorlijk aan den wal gemeerd schip is overmacht. — Zie ook H.R. 22 Juni 1860, b.a. (bewezen moet worden, dat het voorval: het openstaan van een patrijspoort, is tweegebracht door eenig onweerstaanbaar zee-evenement of ander overmachtig voorval, hetwelk onmogelijk kon worden ontweken of afgewend); H.R. 26 Apr. 1907, W. 8533 (vervoer met een wagen: bewezen moet worden, dat het ongeval, in deze zaak diefstal, niet door de vereischte voorzorg en toezicht was te voorkomen); Rb. A'dam 29 Nov. 1918, N.J. 1919, bl. 610, W. 10407: diefstal is slechts overmacht, indien blijkt, dat die is gepleegd door anderen dan eigen personeel, en dat de vervoerder alles wat redelijkerwijs van hem kan worden verlangd, heeft gedaan om diefstal te voorkomen: Kgt Breda 16 Apr. 1919, N.J. 1919, bl. 640 (diefstal); Rb. R'dam 5 Jan. 1923, W. 11073 (diefstal); Hof Arnhem 6 Dec. 1922, N.J. 1923, bl. 558, W. 11012 (verloren raken van goederen tijdens het vervoer, zonder dat de oorzaak wordt aangegeven); Rb. Haarlem 3 Nov. 1931, W. 12398 (vallen van piano tijdens vervoer, zonder de oorzaak aan te geven); Hof den Bosch 31 Mrt 1942, N.J. en W. 1942, nr 710 (botsing van auto tegen een boom; beroep op overmacht, zonder de oorzaak daarvan aan te geven) — In geval van schade aan de lading door (zee-)water wordt als bewijs van overmacht beschouwd het bewijs, dat het schip buitengewone zee-evenementen heeft doorgestaan, die redelijkerwijze geacht mogen worden de schade te hebben veroorzaakt: Rb. A'dam 12 Febr. 1862, M.v.H. 1862, bl. 33; 23 Mei 1879, R.B. 1879 B, bl. 266; Rb. R'dam 4 Mei 1904, W. 8178. — Bij schade aan balen koffie door rattenvraat werd aan deskundigen de vraag voorgelegd, of er voor een schipper mogelijkheid bestond maatregelen te nemen, waardoor deze beschadiging zou kunnen zijn voorkomen: Hof den Haag 22 Jan. 1883, W. 4867.

In denzelfden geest is beslist, ten aanzien van verkochte en gespecialiseerde goederen, dat brand op zich zelf niet is overmacht of een onvoorzien toeval: Rb. A'dam 23 Mrt 1876, W. 4008 (verkoop van suiker: de verkoper moet bewijzen, behalve den brand, dat de oorzaak daarvan was een van zijn wil of daad onafhankelijke omstandigheid), bev. Hof A'dam 12 Jan. 1877, W. 4182 (de verkoper moet bewijzen, zoo al niet de oorzaak van den brand, dan toch, dat hij in alle opzichten voor het behoud der zaak die zorg heeft gedragen, welke van een zorgvuldig huisvader kan verwacht worden), cass. verw. H. R. 23 Nov. 1877, W. 4194 (het arrest is geheel in overeenstemming met artt. 1271 en 1480 lid 3 B.W.). Zie ook Rb. R'dam 30 Oct. 1880, W. 4592 (verkoop van bloem van een bepaald merk: de verkoper moet bewijzen, dat de brand buiten zijn schuld door een onvoorzien toeval plaats had; de gestelde feiten kunnen niet doen blijken van dat toeval en mitsdien van algeheele onschuld van den verkoper aan den brand).

Evenzoo ten aanzien van bewaarneming: H.R. 7 Febr. 1913, W. 9491 (de bewaarnemer moet volgens artt. 1480 lid 1 en 3 en 1745 B.W. bewijzen het onvoorzien toeval, waarop hij zich beroept, d.w.z. dat hem ten aanzien van den brand in geen enkel opzicht schuld is te wijten), cass. verw. Hof A'dam 3 Juni 1912, W. 9392; Hof den Haag 30 Mrt 1915, N.J. 1915, bl. 940, W. 9846; Rb. R'dam 25 Apr. 1918, N.J. 1919, bl. 848, W. 10284; Rb. Almelo 25 Febr. 1925, N.J. 1926, bl. 651, W.

11586; Rb. Middelburg 10 Oct. 1927, N.J. 1928, bl. 799, W. 11745 (hotelhouder); Rb. R'dam 13 Nov. 1931, N.J. 1933, bl. 212; Rb. Middelburg 2 Apr. 1933, N.J. 1934, bl. 832, W. 12782; Hof A'dam 22 Apr. 1927, W. 11714 (bewijslast); Rb. A'dam 26 Jan. 1943, N.J. en W. 1943, nr 516 (diefstal is op zich zelf geen vreemde oorzaak); ten aanzien van bruikleen: Hof Arnhem 6 Jan. 1925, N.J. 1925, bl. 1009, W. 11334 (aansprakelijkheid van den in-bruikleen-nemer voor brand); H.R. 30 Apr. 1937, N.J. en W. 1937, nr 900 (m.o.v. E.M.M.) [bewijslast]; ten aanzien van in reparatie-geven: Hof A'dam 13 Febr. 1925, N.J. 1926, bl. 900, W. 11348 (aansprakelijkheid van den automobilhandelaar voor brand). — Zie voorts over de aansprakelijkheid van den bewaarnemer: Hof Arnhem 14 Mrt 1911, W. 9181; Rb. Zutphen 16 Oct. 1919, N.J. 1919, bl. 1226 (rijwielbewaarplaats); Rb. Utrecht 7 Dec. 1921, W. 10883 (vestiaire); Rb. A'dam 18 Apr. 1933, N.J. 1934, bl. 1443, W. 12858. Verg. ook Rb. A'dam 15 Nov. 1918, N.J. 1919, bl. 349, W. 10404 (partij mais, door een schipper ingeladen „om daarmede te liggen”; art. 91 K. niet van toepassing).

Anders: Hof Nd-Brabant 6 Apr. 1875, W. 3879 (verkoop van melassen, afkomstig uit een bepaalde fabriek; het in brand geraken van een, aan een zeer hooge temperatuur blootgestelde, partij stroopen in de droogkamer eener beetwortelsuikerfabriek is, zolang schuld of plichtsverzuim van de zijde van den fabrikant niet is bewezen, een onvoorzien toeval in den zin van art. 1480, een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend, in den zin van art. 1280 B.W.); Rb. R'dam 2 Sept. 1846, W. 755 (maalcontract: brand is als een onvoorzien toeval en ontoerekenbare vreemde oorzaak te beschouwen, tenzij verzuim of schuld van den schuldenaar wordt bewezen); Rb. Groningen 30 Mrt 1894, W. 6550 (bruikleen: brand is, zolang niet blijkt, dat hij te wijten is aan opzet, onvoorzichtigheid of nalatigheid, te beschouwen als een bloot toeval); Rb. A'dam 3 Febr. 1919, W. 10492 (ter bewassing gegeven goederen; diefstal is op zich zelf een vreemde oorzaak, die den schuldenaar niet kan worden toegerekend).

Zie over de vraag, wanneer een hooge watervloed voor een veem overmacht is (Rotterd. vloed van 13 Jan. 1916): Rb. R'dam 21 Dec. 1916, N.J. 1917, bl. 478, W. 10111, bev. Hof den Haag 7 Dec. 1917, W. 10242; 9 Mei 1917, N.J. 1918, bl. 1063, W. 10203; 10 Jan. 1918, N.J. 1918, bl. 1052, W. 10280.

De vervoerder is verantwoordelijk voor de daden van degenen, die hij in het werk stelt (verg. art. 1427 B.W., art. 1649 B.W. = art. 1797 C.C. en 468 lid 3 K.), uit den aard van zijn contractueele verbintenis. Het instaan alleen voor zgn. *culpa in eligendo* (aldus KARSTEN, t.a.p., jg. 1873, bl. 420 v.; jg. 1874, bl. 325 v.) vindt geen steun in de wet.

H.R. 26 Apr. 1907, W. 8533; Rb. R'dam 14 Jan. 1914, W. 9677; Rb. A'dam 31 Mei 1918, N.J. 1918, bl. 1174; Kgt Breda 16 Apr. 1919, N.J. 1919, bl. 640; Rb. den Haag 3 Mei 1921, N.J. 1921, bl. 923; Rb. R'dam 27 Jan. 1937, N.J. en W. 1938, nr 162.

Verg. MEYERS in zijn hieronder genoemde aantekening; ASSER-LOSECAAT VERMEER, dl 3, bl. 258 v.; VAN BRAKEL, dl 1, § 94; SUIJLING, 2de st., nr 184; M. G. LEVENBACH, De spanning van de kontraktsband, prft A'dam 1923, nrs 93 v.; A. C. N. P. RUYSS, Aansprakelijkheid van den schuldenaar voor door derden veroorzaakte wanprestatie, prft Utrecht 1918, bl. 47 v. en 108 v.; PLANIOL-RIPERT, dl 6, nr 381; BECQUÉ, in Rev. trim. dr. civ., 1914, bl. 251 (bij daden van het personeel ontbreekt l'extériorité, is er niet een cas fortuit, een „cause étrangère” in den zin van art. 1147 C.C. = art. 1280 B.W.).

Volgens H.R. 11 Juni 1937, N.J. en W. 1938, nr 141 (m.o.v. E.M.M.) moeten de daden van het personeel beschouwd worden, als waren het daden door dengene, die het personeel aanstelde, persoonlijk verricht (cass. verw. Hof A'dam 23 Apr. 1935, N.J. en W. 1936, nr 672, bev. Rb. A'dam 22 Dec. 1933, N.J. 1935, bl. 482, W. 12800). Tegen deze opvatting, ook gehuldigd in vroegere drukken van dit werk en door H. MAZEAUD en L. MAZEAUD, Traité de la responsabilité civile, dl 1, 3de dr. 1938, nr 965 v., richt zich terecht MEYERS in zijn onderschrift bij dit arrest. Zie denzelfde in N.J. en W. 1938, in 1920 en voorts van BRAKEL, dl 1, bl. 116, nt 1; ASSER-LOSECAAT VERMEER, dl 3, bl. 259; HOFMANN, V. R., dl 1, bl. 59, nt 1; GREEBE, bl. 29 v.; DE BEUS, W.P.N.R., nrs 3604 v.

Art. 7 Alg. Regl. voor het vervoer op de spoorwegen: De spoorweg is verantwoordelijk voor zijn personeel en voor de andere personen, van wier diensten hij bij het vervoer gebruik maakt. — Art. 3 lid 3 Algemeene Vervoercondities: De vervoerder is . . . slechts aansprakelijk voor schade tengevolge van feiten, waaruit blijkt zijn opzet of schuld of die zijner ondergeschikten . . .

Zie voorts art. 39 der Berner Overeenk.; art. 101 Zw. Oblr.; § 431 D.H.G.B.; § 278 D.B.G.B. (EHRENBURG-RUNDNAGEL, bl. 205 v.).

Evenzoo is de vervoerder, uit den aard van zijn contractuele verbintenis, verantwoordelijk voor de deugdelijkheid van het materiaal, bij hem in gebruik. Gebreken van dit materiaal zijn voor zijn rekening en risico.

RIPERT, dl 2, nr 1707; Rb. A'dam 31 Mei 1918, N.J. 1918, bl. 1174; Hof Arnhem 7 Juni 1933, N.J. 1934, bl. 60, W. 12650, bev. Rb. Arnhem 21 Dec. 1931, N.J. 1933, bl. 198, W. 12438. — Anders Hof Arnhem 20 Juli 1910, P.v.J. 1910, nr 975.

De aansprakelijkheid des vervoerders bestaat ook bij kosteloos vervoer. Zij volgt uit de bepaling van art. 1271 lid 1 B.W.

De toepasselijkheid ook in dit geval van art. 91 K. werd aangenomen door H.R. 6 Febr. 1863, W. 2457, vern. Rb. Roermond 24 Apr. 1862, W. 2495 (goederen, voor een tentoonstelling bestemd). Zie ook Rb. Utrecht 14 Dec. 1910, W. 9149. — Anders JOSSEKAND, nr 103 en ROGER, nr 190 (er is bij kosteloos vervoer geen vervoercontract).

Zie over het rechtskarakter van het kosteloos vervoer: D. A. HOOGENRAAD, De aansprakelijkheid bij kosteloos mederijden, pft Utrecht 1945, bl. 48 v.

De aansprakelijkheid begint met de aanneming van het goed en duurt tot de richtige aflevering, begint dus vóór de inlading en eindigt niet met de lossing.

Kgt Groningen 16 Mei 1881, W. 4743; Rb. Groningen 27 Juni 1873, W. 3627; Rb. A'dam 29 Nov. 1918, N.J. 1919, bl. 610, W. 10407. Zie ook Hof den Haag 24 Mrt 1911, W. 9162; Rb. R'dam 18 Oct. 1929, W. 12190; Hof den Haag 5 Jan. 1942, N.J. en W. 1942, nr 319. Verg. art. 1783 C. C.

Verg. art. 468 lid 1 K., waarover hieronder bl. 694. Zie ook art. 3 lid 1 en 3 der Algemeene Vervoercondities, waarover GREEBE, nrs 76 v.

Omvang der aansprakelijkheid: de vervoerder moet overeenkomstig artt. 1272 en 1282 B.W. en binnen de grenzen, gesteld in artt. 1283 en 1284 B.W., vergoeden het geleden verlies en de gederfde winst wegens het niet- of het beschadigd afleveren van de ten vervoer overgenomen goederen, derhalve ten aanzien van koopmanschappen in het algemeen den prijs, waarvoor ze zijn verkocht of, indien ze niet zijn verkocht, de waarde ter bestemmingsplaats. Bijzondere omstandigheden, die de schade vergrooten, komen niet in aanmerking.

De toepasselijkheid van artt. 1282 v. B.W. wordt aangenomen door DIEPHUIS, dl 1, bl. 150; KARSTEN, t.a.p., jg. 1873, bl. 404 v., jg. 1874, bl. 328 v.; LEVY, A.D. Hwb., op art. 396; POLAK, dl 2, bl. 34 v.; VÖLLMAR, nr 272. — In overeenkomstigen zin voor het Fransche recht: LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 608bis; JOSSEKAND, nrs 615—618; LACOUR-BOUTERON, dl 1, nrs 1020 v.

H.R. 25 Oct. 1872, W. 3525 (het is in strijd met art. 91 K. nevens de waarde van het goed een som gelds wegens winstderving en ongerief toe te kennen), vern. Rb. A'dam 13 Mrt 1872, M.v.H., t.z.p.; Rb. A'dam 29 Nov. 1918, N.J. 1919, bl. 610, W. 10407: de schade kan uit den aard der zaak nimmer hooger zijn dan de volledige

waarde der goederen, de prijs; waarvoor deze zijn verkocht, tenzij die prijs abnormaal hoog is; 15 Nov. 1918, W. 10408; de geleden schade moet worden gesteld op den (ver)koop prijs; 14 Mrt 1919, N.J. 1920, bl. 958; W. 10466: vergoed moet worden de volle waarde tijdens het verloren gaan, welke gekend kan worden uit het factuurbedrag (den verkoop prijs); 7 Oct. 1921, W. 10800. — Zie voorts hieronder bl. 698.

Art. 69 Wetb. 1930. Nederl. tekst: „schaden, die aan de te vervoeren koopman-schappen of goederen overkomen”. Fr. tekst: „les voituriers et les bateliers sont garantis des pertes et avaries, autres que celles qui proviennent”.

Art. 10 lid 3 Alg. Vervoercondities sluit de aansprakelijkheid voor „indirecte schade, van welken aard ook” uit.

Volgens art. 10 lid 2 Algemeene Vervoercondities wordt voor de berekening der te vergoeden schade als grondslag aangenomen de handelswaarde van het goed, echter met dien verstande, dat de schadevergoeding beperkt blijft tot ten hoogste 60 cents per elk kilogram bruto.

De hier gestelde beperking der schadevergoeding betreft het gewicht der beschadigde (c.q. vermiste) goederen, en niet het gewicht van de geheele zending, waarvan deze goederen deel uitmaken. Aldus ook GREEBE, nr 91; BOUMA en GROSHUIS, in Binnenscheepvaart v. 17 Mei 1941, resp. 18 Oct. 1941; Rb. A'dam 24 Mrt 1943, N.J. en W. 1943, nr 779. — Anders Kgt A'dam 13 Apr. 1943, N.J. en W. 1943, nr 850.

Ook ingeval de vervoerder het vervoer niet, verkeerd of niet-tijdig uitvoert, is hij tot vergoeding van kosten, schaden en interessen gehouden overeenkomstig de aangehaalde artikelen. Alleen schade, welke bij een gewonen loop van zaken redelijkerwijze kan worden verwacht, komt in aanmerking.

Zie Rb. A'dam 19 Mei 1871, W. 3371 (omvang der schadevergoeding bij vertraging in het vervoer).

Verg. over de vraag, of de beperking der aansprakelijkheid in art. 10 lid 2 Alg. Vervoerc. ook toepassing vindt in geval van vertraging in het vervoer GREEBE, nr 92.

De wet kent den afzender of den geadresseerde niet het recht toe, de goederen in geval van beschadiging of van manco voor rekening van den vervoerder te laten, d.w.z. de ontvangst te weigeren en vervolgens schadevergoeding wegens niet-bezorging, dus op den voet van geheel verlies, te vorderen. Alleen indien de goederen ten gevolge van de beschadiging of vermindering voor den geadresseerde geen waarde meer hebben, kan van zoodanig recht sprake zijn.

Verg. Rb. A'dam 22 Apr. 1863, W. 2506, en Hof Nd-Holland 7 Apr. 1864, M.v. H. 1864, bl. 89; Rb. Alkmaar 29 Febr. 1872, bev. Hof Nd-Holland 8 Jan. 1874, M.v. H. 1874, bl. 3 v.; als de geadresseerde de goederen wegens beschadiging weigert, kan hij niet schadevergoeding wegens niet-bezorging vorderen; Rb. Breda 27 Juni 1871, W. 3371: de geadresseerde kan in geval van manco niet op grond van art. 1426 B.W. de ontvangst weigeren en schadevergoeding voor het geheel vorderen, tenzij hij bewijst, dat hij bij de ontvangst der geheele bezending een wezenlijk belang heeft. Hierteegen KARSTEN, in Themis 1873, bl. 408, en naar aanleiding van dit vonnis een debat tusschen Mrs LEVY en PINNER, W. 3385, 3391, 3393, 3399 en 3400. Zie voorts Hof Arnhem 12 Juni 1895, W. 6739, hieronder bl. 358; Kgt nr 3 A'dam 5 Mei 1871, bev. Rb. A'dam 13 Mrt 1872, cass. verw. H.R. 25 Oct. 1872, W. 3525: de geadresseerde kan, na weigering om het goed te ontvangen wegens beschadiging, vergoeding vragen van de geheele waarde onder aftrek van de waarde in den beschadigten toestand.

Verg. over het *laisse pour compte* door den geadresseerde: LYON-CAEN en RENAUULT, dl 3, nrs 31 v., nrs 614 v.; JOSSERAND, nrs 619 v.; LACOUR-BOUTERON, dl 1, nr 1024.

De contractuele aansprakelijkheid van den vervoerder kan bij overeenkomst gewijzigd, in het bijzonder verminderd en zelfs uitgesloten worden; een eenzijdige verklaring van den vervoerder is daartoe niet voldoende. Veelal wordt een maximum der te vergoeden schade of een bepaald bedrag per gewichtshoeveelheid vastgesteld; art. 1285 B.W. is dan van toepassing.

Indien van de zijde des vervoerders een openbaar aanbod is gedaan, komt de vervoer-overeenkomst tot stand vóórdat het vervoerbewijs is afgegeven; kunnen derhalve bedingen, op het bewijs afgedrukt, voor de wederpartij niet als bindend worden beschouwd; de vervoerder, die zijn aansprakelijkheid wil beperken, moet dit alsdan doen in zijn openbaar aanbod: tarieven, circulaire, enz., mits deze door hem algemeen verkrijgbaar worden gesteld. Verg. SCHIRMMEISTER-PROCHOWNICK, Das bürgerl. Recht Englands, dl 2, § 190, bl. 9.

Zeer ver in de uitsluiting van nagenoeg iedere aansprakelijkheid gaan het Amsterdamsch Vervoer- en Expeditie-reglement (hierboven bl. 531 genoemd), de gewijzigde Algemeene Vervoerconditiën der Vereeniging tot behartiging van de belangen van de Binnenlandsche Beurtvaart (stoom en zeil) v. 1912/22 (hierboven bl. 542) en soortgelijke reglementen. Zie over de toepasselijkheid van dergelijke reglementen en conditiën hierboven bl. 543.

Rechtspraak over het Amsterdamsch Reglement en de Algemeene Vervoerconditiën, voorzover niet elders in deze § ter sprake gebracht: Arb. Beurtvaart 22 Jan. 1922, A.R. 41; Arb. 18 Aug. 1922, A.R. 46; Rb. R'dam 30 Sept. 1925, W. 11420; zinken van een schip niet op zich zelf een evenement; Rb. Utrecht 15 Dec. 1926, N.J. 1928, bl. 411; schade aan onverpakte of onvoldoende verpakte goederen, ontstaan door opzet of schuld van ondergeschikten; Rb. R'dam 9 Apr. 1930, W. 12195; fouten in de navigatie of stuwege; 26 Sept. 1930, W. 12235; schade aan onverpakte goederen; 29 Apr. 1931, W. 12432; zorg voor de vervoersgeschiktheid van het vervoermiddel; Rb. Arnhem 21 Dec. 1931, N.J. 1933, bl. 198, W. 12438; bev. Hof Arnhem 7 Juni 1933, N.J. 1934, bl. 60, W. 12650; betekenissen van „scheepsevenementen”; Hof A'dam 23 Mrt 1939, N.J. en W. 1939, nr 707; betekenissen van „stuwege” en „navigatie”; Hof Leeuwarden 27 Nov. 1940, N.J. en W. 1941, nr 505; fouten in de navigatie; Rb. R'dam 29 Mei 1942, N.J. 1943, nr 146; fouten in de stuwege.

Voor den afzender of geadresseerde niet verbindend zijn ongeteekende bedingen in dorso van een cognossement. Hof Gelderland 6 Oct. 1852, W. 1397; bepalingen omtrent de aansprakelijkheid, opgenomen in door den vervoerder openbaar gemaakte tarieven: Rb. A'dam 7 Nov. 1845, W. 658; Rb. Breda 28 Sept. 1869, W. 3152; Rb. Arnhem 8 Juni 1865, M.v.H. 1865, bl. 151, bev. Hof Gelderland 11 Apr. 1866, W. 3007 ook al zijn deze bepalingen in dorso van het reçu afgedrukt; Rb. A'dam 5 Juni 1849, W. 1052, cass. verw. H.R. 29 Mrt 1850, W. 1134 (anders Rb. A'dam 23 Nov. 1849, W. 1080: de aanneming en het niet terstond als niet-akkoord teruggeven van een reçu is goedkeuring der in dorso daarvan vermelde voorwaarden, waartegen men verg. Lorty, t.a.p., bl. 153 v.); beperkingen der aansprakelijkheid, voorkomende in een dienstreglement bij ministerieele resolutie goedgekeurd: Rb. Arnhem 15 Dec. 1856, W. 1842; Rb. Roermond 15 Oct. 1863, W. 2593; Hof Zd-Holland 11 Jan. 1869, W. 3072 (anders Rb. A'dam 10 Dec. 1874, W. 3819); of opgenomen in een eenzijdige notarieele, in de nieuwsbladen bekend gemaakte akte: Rb. R'dam 6 Mrt 1886, W. 5305; of in voorwaarden voor het vervoer, vervat in een algemeen verkrijgbaar gesteld boekje en in aanplakbiljetten: Kgt Breda 16 Apr. 1919, N.J. 1919, bl. 640; Rb. R'dam 5 Febr. 1941, N.J. en W. 1941, nr 611; de niet-ondertekening van een beurtvaartadres verhindert niet, dat de afzender aan de daarop voorkomende bedingen gebonden is (hetzelfde geldt van de niet-afgifte van het ontvangstbewijs).

Bedingen, opgenomen in een circulaire van den exploitant eener lichtervvaart, binden dengene, die van die onderneming gebruik maakt: Hof Nd-Holland 30 Jan. 1868, W. 3029, vern. Rb. A'dam 29 Nov. 1866, W. 2888; verwijzingen in den vrachtbrief naar een reglement voor het vervoer binden den ondertekenaar van den vrachtbrief: Hof Zd-Holland 2 Jan. 1871, W. 3287, en 26 Juni 1871, W. 3357; vervoerconditiën, waarnaar wordt verwezen in het bewijs, dat de geadresseerde heeft afgeteekend en waarop hij de goederen heeft ontvangen, binden den geadresseerde: Rb. den Bosch 24 Juli 1919, N.J. 1920, bl. 357, W. 10532. Zie voorts hieronder § 61 en Leon's Rechtspraak, Burg. Wetb., Bk III, 4de dr., op art. 1356 B.W.

De Fransche rechtspraak kende aan clauses, welke de aansprakelijkheid uitsluitten, slechts het gevolg toe van omkeering van den bewijslast: de afzender of geadresseerde, schade vorderende, moest de schuld van den vervoerder of diens ondergeschikten aantoonen. Bij de wet van 17 Maart 1905 (loi-RABIER) is ieder beding in strijd met de wettelijke bepaling omtrent de aansprakelijkheid verboden (art. 103 lid 3 C. d. C.); bedingen, welke de aansprakelijkheid beperken, wat het bedrag betreft, zijn geoorloofd gebleven. Zie hierover LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 625 v.; JOSSELAND, nrs 623—645; THALLER-PERCEROU, nrs 1199—1205; P. SARDOU, Des clauses modificatrices de la responsabilité en matière contractuelle, th. Aix 1903; M. ROGER, La limitation conventionnelle de responsabilité dans le contrat de transport, th. Paris 1929; P. DURAND, Des conventions d'irresponsabilité, th. Paris 1931; J. PUEL, Les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport, th. Algiers 1932; H. MAZEAUD en L. MAZEAUD, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, dl 2, 3de dr. 1939, nrs 1615 v. en 2513 v.

Bijzondere bepaling van art. 96 K. voor ondernemers van opneembare rijtuigen en voertuigen. Opgaaf der waarde bij verzending van geld, goud, zilver, enz., en aantekening in een register.

Het Hoog Gerechtshof in den Haag, 30 Apr. 1830, veroordeelt de firma v. Gend en Loos tot betaling van f 5669.38 voor een vermist pakket effecten. Adres dier firma bij VOORDUIN, dl 8, bl. 396 v.

„Bijzondere reglementen”, art. 96 lid 1 K.: hieronder zijn te verstaan regelingen, door of van wege het openbaar gezag voorgeschreven: H.R. 29 Mrt 1850, b.a., niet ook eenzijdige door den Minister goedgekeurde reglementen en tarieven: Hof Gelderland 11 Apr. 1866, b.a. — Anders Rb. A'dam 10 Dec. 1874, b.a.

Een overzetveer, hoewel niet geregeld door de wet v. 23 Apr. 1880, S. 67 (zie hieronder bl. 572), is een openbaar vaartuig in den zin van art. 96 K.: Rb. Dordrecht 20 Mrt 1918, N.J. 1919, bl. 127.

Er is samenloop van de vordering uit de vervoer-overeenkomst (art. 91 K.) en de vordering wegens onrechtmatige daad of nalatigheid (artt. 1401—1403 B.W.), indien de daad of de nalatigheid, waardoor de schade is veroorzaakt, niet alleen in strijd is met de vervoerovereenkomst, maar ook op zich zelf onrechtmatig is.

Zie DRUCKER, R.M. 1887, bl. 79; MEIJERS, W.P.N.R., nrs 2260 en 2261; MULDERIJ, W.P.N.R., nrs 2800 en 2801; DE BEUS, W.P. N.R., nrs 3604 v.; DANJON, dl 2, nrs 728 v.; RIBERT, dl 2, nrs 1543 v.; Rb. A'dam 28 Apr. 1922, W. 10964; belading van een zolderschuit op een roekeloze wijze; H.R. 26 Mrt 1920, N.J. 1920, bl. 476, W. 10592; Hof den Haag 15 Febr. 1926, W. 11645, bev. Rb. den Haag 24 Mrt 1923, W. 11537, Verg. Rb. R'dam 9 Mei 1921, W. 10772; Kgt den Helder 1 Juni 1922, W. 10895; H.R. 11 Juni 1926, N.J. 1926, bl. 1049 (m.o.v. P.S.), W. 11521; Hof den Haag 3 Apr. 1930, N.J. 1932, bl. 497; Hof Leeuwarden 27 Nov. 1940, N.J. en W. 1941, nr 505; Rb. Dordrecht 4 Dec. 1940, N.J. en W. 1941, nr 93; Rb. den Haag 29 Mei 1940, N.J. en W. 1942, nr 781. — Anders Rb. R'dam 8 Jan. 1881, W. 4612; indien de daad of handeling valt binnen de grenzen van het vervoercontract, kan alleen uit dit contract, niet uit onrechtmatige daad, worden geageerd. Evenzoo JOSSELAND, nr 628. Verg. Hof Arnhem 12 Juni 1895, W. 6739. Zie ook Hof den Haag 6 Jan. 1939, N.J. en W. 1939, nr 426, vern. Rb. R'dam 27 Jan. 1937, N.J. en W. 1938, nr 162.

Clauses tot beperking of uitsluiting der aansprakelijkheid omvatten de aansprakelijkheid volgens artt. 1401 v. B.W.

Rb. R'dam 14 Nov. 1930, W. 12373.

Evenwel wordt uitsluiting of beperking der contractueele of wettelijke aansprakelijkheid voor opzet als nietig beschouwd wegens

strijd met de goede zeden, zoodat de vervoerder in ieder geval tot vergoeding van door eigen opzet toegebrachte schade kan worden aangesproken. Of hetzelfde moet worden aangenomen ten aanzien van door eigen grove schuld veroorzaakte schade, is betwist.

Zie Rb. R'dam, 16 Apr. 1928, N.J. 1929, bl. 14, W. 11893; 25 Oct. 1928, N.J. 1929, bl. 683, W. 12004; Hof den Haag 1 Dec. 1933, N.J. 1934, bl. 443, W. 12710. Verg. STYLING, 2de st., nr 196; ASSER-LOECCAAT VERMEER, dl 3, bl. 266 v.; CLEVERINGA, bl. 387; A. E. STOOP, Overeenkomsten tot afwenteling van de gevolgen van aansprakelijkheid, prft Utrecht 1923, nrs 7 v.; SAINTELETTE, a.w.; THALLER-PERCEROU, nr 1202; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 626bis; JASSERAND, nrs 627 v.; BECQUÉ, t.a.p., bl. 316 v.; DANJON, dl 2, nrs 730 v.; DE COURCY, Quest., 2me série bl. 75 v. Verg. § 276 lid 2 D.B.G.B.

In verband met het bovenstaande zal moeten worden aangenomen, dat de uitsluiting van des vervoerders aansprakelijkheid in artt. 4, 7 en 10 lid 3 en de beperking daarvan in art. 10 lid 2 Algemeene Vervoercondities niet geldt bij opzet van den vervoerder. Verg. GREEBE, nrs 38 en 95.

Daarentegen worden clausules tot beperking of uitsluiting van de aansprakelijkheid voor door opzet of grove schuld van ondergeschikten veroorzaakte schade vrijwel eenstemmig als geldig erkend, tenzij en voorzover de wet anders bepaalt (verg. artt. 470 v., 476 en 527 K. alsmede art. 32 Lverv. W.).

Aldus H.R. 3 Juni 1938, N.J. en W. 1938, nr 920 (m.o.v. E.M.M.); 26 Mrt 1920, N.J. 1920, bl. 476, W. 10592; Hof A'dam 24 Dec. 1936, N.J. en W. 1937, nr 1056. Rb. Utrecht 15 Dec. 1926, N.J. 1928, bl. 411; Kgt Utrecht 8 Febr. 1944, N.J. en W. 1946, nr 325; CLEVERINGA, bl. 388; STOOP, a. prft, bl. 21/22; RUYSS, a. prft, bl. 85 v.; GREEBE, nr 38. Verg. ook ASSER-LOECCAAT VERMEER, dl 3, bl. 268. — Anders C. L. K. VAN GORKUM, in R.M.-Themis, 1939, bl. 161 v.

Zie voor het Fransche recht RIPERT, dl 2, nr 1758; H. MAZEAUD en L. MAZEAUD, t.a.p., dl 2, nr 2527.

Bij r e m b o u r s z e n d i n g e n rusten op den vervoerder ten aanzien van het innen van het rembursement de verplichtingen van een lasthebber (artt. 1837 v. B.W.).

Het remboursbeding is een beding van de vervoer-overeenkomst, wat toepassing van de artt. 1837—1849 B.W. niet uitsluit, althans voorzover de aard der overeenkomst in haar geheel zich daartegen niet verzet. Verg. M. G. DE BAAAT, Gemengde contracten, prft Leiden 1920, bl. 73 en 175 v.; CREVECOEUR, in N.J.B. 1944, bl. 95 v.; Kgt Apeldoorn 15 Dec. 1943, N.J. en W. 1944, nr 336. — Eenigszins anders POLAK, dl 2, bl. 28; CLEVERINGA, bl. 425/426; Rb. Assen 4 Nov. 1919, W. 10554. Anders ook GREEBE, nrs 122 v., die de vervoer-overeenkomst onder remboursbeding beschouwt als een uitgebreiden vorm van de vervoer-overeenkomst. Evenzoo SCHUT, bl. 76 v.

De afzender kan den vervoerder, in geval van afgifte van het goed zonder betaling, aanspreken tot voldoening van het te rembourseeren bedrag tegen afstand van zijn vordering tegen den ontvanger. Evenzoo CLEVERINGA, bl. 425; CREVECOEUR, in N.J.B. 1944, bl. 99/100; SCHUT, bl. 85; Rb. Groningen 1 Nov. 1935, N.J. en W. 1937, nr 757. — Anders Rb. A'dam 22 Mei 1861, M.v.H. 1861, bl. 156; de afzender heeft alleen aanspraak op schadevergoeding: Evenzoo Arb. 3 Nov. 1911, A.R. 36; Kgt A'dam 6 Nov. 1923, N.J. 1923, bl. 1253; GREEBE, nr 124.

Kgt Haarlem 3 Dec. 1943, N.J. en W. 1944, nr 347; de vervoerder, die de goederen aan den geadresseerde afgeeft zonder betaling van het rembours-bedrag te ontvangen en daarna dit bedrag aan den afzender uit eigen zak voldoet, wordt van rechtswege gesubrogeerd in de rechten van den afzender tegen den geadresseerde.

Het beding bindt den ontvanger, van wien de vervoerder ook na aflevering van het goed, het remboursbedrag kan opvorderen: Kgt Groningen 18 Febr. 1924, N.J. 1924, bl. 277; Kgt Haarlem 19 Oct. 1923, N.J. 1923, bl. 1241, W. 11292. — Anders GREEBE, nrs 52 en 122.

Verg. JOSSERAND, nrs 316, 320—322 (expédition contre remboursement), nrs 325—530 (paiement du remboursement).

Voorrecht van den vervoerder (art. 1185, 7°. i.v.m. art. 1193 B.W.), zoolang de goederen niet in handen van derden zijn.

EVENZOO POLAK, dl 2, bl. 52/53; Rb. A'dam 28 Oct. 1880, W. 4617, bev. Hof A'dam 2 Dec. 1881, W. 4752. — Anders Rb. R'dam 12 Oct. 1925, N.J. 1926, bl. 755, W. 11441: het voorrecht vervalt door aflevering van het goed aan den belanghebbende (geadresseerde) zonder het nemen van conservatoire maatregelen. EVENZOO LACOUR-BOUTERON, dl 1, nr 998; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 698.

Recht van terughouding wordt uitgesloten door art. 94 K.

Verg. art. 493 lid 1 K., waarover hieronder bl. 705.

In gelijken zin POLAK, dl 2, bl. 53; DIEPHUIS, dl 1, bl. 153; KIST, dl 3, 2de dr., bl. 150. — Anders ASSER-SCHOLTEN, dl 2, bl. 406; SUIJLING, 5de st., nr 429 en 456; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 697; LACOUR-BOUTERON, nr 698.

Art. 12 lid 1 der Alg. Vervoercondities kent den vervoerder uitdrukkelijk een recht van retentie toe terzake van vracht, onkosten en averij, tenzij daarvoor behoorlijke zekerheid is gesteld. Zie daarover GREEBE, nrs 145 v.

Tenslotte heeft de vervoerder, indien het vervoer geschiedt onder toepasselijkheid van de Algemeene Vervoercondities een pandrecht op de vervoerde goederen voor alle bedragen, die aan hem in loopende rekening of anderszins door den eigenaar der goederen verschuldigd mochten zijn, art. 12 lid 1.

Verg. GREEBE, nrs 140 v., die o.m. terecht opmerkt, dat het pandrecht zich niet uitstrekt tot de vordering uit rembours.

Verplichtingen van den afzender: betaling van vracht en bijkomende onkosten (inkomende rechten enz.), van vergoeding wegens overligdagen (overliggeld), zoo bij de lading als bij de lossing.

Zie over overliggeld wegens vertraging bij de lossing: Rb. A'dam 14 Febr. 1896, W. 6887.

Zie voorts over de verplichtingen van den afzender hieronder bl. 559.

De vervoerder, die de vracht vordert, moet de aflevering bewijzen, als deze wordt ontkend, bijv. door een beroep op manco.

Kgt R'dam 7 Juni 1922, W. 10966.

Rechten en verplichtingen van den geadresseerde.

J. J. VAN TROOSTENBURG DE BRUIJN, De Nederlandsche rechtspraak omtrent overeenkomsten ten behoeve van derden, prft A'dam 1892, bl. 57 v.; MESRITZ, a. prft, bl. 65 v.; G. KIRBERGER, De positie van den geadresseerde, R.M. 1898, bl. 41 v.; D.W. O. A. SCHUT, Opmerkingen over den geadresseerde bij de binnenvaart, prft V.U. 1918; GREEBE, nrs 52 v.; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 550 en 629; JOSSERAND, nrs 380 v.; LACOUR-BOUTERON, dl 1, nr 970; ROGER, nrs 30 v.; HELLWIG, Verträge auf Leistung an Dritte, bl. 478 v.; MÜLLER-ERZBACH, dl 2, Kap. 144; H. GÖTZ, Der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag, diss. München 1941.

Afzender en vervoerder sluiten de vervoer-overeenkomst mede ten behoeve van den geadresseerde (art. 1353 B.W.). Deze kan, na toezending door den afzender van het cognossement of van eenig

ander vervoerdocument (bijv. den vrachtbrief) of, bij gebreke daarvan, na kennisgeving van den afzender of van den vervoerder, tot die overeenkomst toetreden; hij doet dit o.a. door zich aan te melden en zich de zaak aan te trekken, nadat het goed op de plaats van bestemming is aangekomen of had moeten aankomen. Zoowel zijn rechten als zijn verplichtingen worden alsdan bepaald door de vervoer-overeenkomst, welke hij niet anders dan in haar geheel kan aanvaarden (Rb. A'dam 1 Oct. 1915, N.J. 1915, bl. 1230, W. 9914); hij mag daarbij afgaan op het hem ter hand gestelde vervoerdocument.

In denzelfden zin POLAK, dl 2, bl. 15 v. — Anders GREEBE, nrs 54 v., die tevens een overzicht geeft van de verschillende theorieën ter verklaring van de rechtspositie van den geadresseerde. Zie voorts over de verklaring van de rechten en verplichtingen des geadresseerden: VAN TROOSTENBURG DE BRUIJN, a. pft, bl. 75 v.; J. H. L. BERGSMAN, De wanprestatie des bevrachters, pft A'dam 1892, bl. 99; SCHUT, a. pft, bl. 13 v.

De rechtspraak neemt aan, in den regel met een beroep op art. 1353 B.W., dat de geadresseerde een vordering heeft tot uitlevering of tot schadevergoeding wegens niet-uitlevering, alsook, na aanneming van het goed in beschadigden toestand, een vordering tot schadevergoeding op grond van art. 91 K.

Hof Gelderland 14 Febr. 1844, cass. verw. H.R. 28 Febr. 1845, W. 601; A'dam 3 Jan. 1861, W. 2244, cass. verw. H.R. 21 Juni 1861, W. 2286; 22 Apr. 1863, W. 2506; 1 Oct. 1914, W. 9914; Rb. Utrecht 17 Oct. 1866, W. 2863, bev. Hof Utrecht 4 Mrt 1867, W. 2911. Zie ook Rb. R'dam 8 Jan. 1881, W. 4612; Hof Arnhem 12 Juni 1895, W. 6739: de geadresseerde staat krachtens de wet, zonder dat hij zelf een contract behoeft te hebben gesloten, in een rechtsbetrekking tot den vervoerder; Rb. A'dam 1 Oct. 1915, W. 9914.

Voorts wordt den geadresseerde een vordering toegekend tot schadevergoeding na weigering het goed te ontvangen op grond van beschadiging.

Kgt nr 3 A'dam 4 Mei 1871, bev. Rb. A'dam 13 Mrt 1872, cass. verw. H.R. 25 Oct. 1872, W. 3525: als de geadresseerde weigert het goed te ontvangen, omdat het beschadigd is, kan niet-toetreding zijnerzijds tot de vervoer-overeenkomst niet worden beweerd. Zie ook Rb. A'dam 14 Oct. 1881, bev. Hof A'dam 27 Apr. 1883, W. 4982.

Ook andere rechten uit de vervoer-overeenkomst kan de geadresseerde doen gelden.

Zie Rb. R'dam 18 Dec. 1897, W. 7109 (vordering tot rekening en verantwoording van het provenu van onderweg verkochte goederen); Hof A'dam 13 Juni 1879, R.B. 1880 B, bl. 155 (vordering tot ontbinding der vervoer-overeenkomst wegens wanprestatie); Kgt R'dam 25 Mrt 1930, N.J. 1930, bl. 1282, W. 12199 (alle rechten van den afzender).

De afzender blijft meester van de zaak en kan tegenorders geven, totdat de vervoerder zich in betrekking heeft gesteld tot den geadresseerde, bijv. door dezen den vrachtbrief te doen toekomen, of totdat de geadresseerde tot de overeenkomst is toegetreden. Indien de afzender een cognossement of eenig ander vervoerdocument heeft ontvangen, moet hij dit teruggeven of vertoonen.

In ongeveer gelijken zin GREEBE, nrs 60/61; MESRITZ, a. prft, bl. 81 v. Zie ook Rb. R'dam 16 Dec. 1927, W. 11868: zoolang niet aan den geadresseerde is uitgeleverd of deze werkelijk tot de overeenkomst van vervoer is toegetreden. — Anders POLAK, dl 2, bl. 17/18. Verg. LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 584; JOSSEKAND, nrs 385 v.; LACOUR-BOUETON, dl 1, nr 1014; EHRENBURG-RUNDNAGEL, dl V, 2, bl. 143. Het onderwerp is geregeld in art. 68 § 8 A.R.V.; 15 lid 4j°. 16 Lverv. W.; D.H.G.B. § 433; Zw. Oblr. art. 443; Cod. di Comm. art. 396; C. d. C. belge, bk 1, tit. VIIbis (wet v. 25 Aug. 1891), art. 6.

Wat betreft de verplichtingen van den geadresseerde, neemt de rechtspraak aan, dat de geadresseerde, die zich de goederen heeft aangetrokken of ze in ontvangst heeft genomen, verplicht is tot voldoening van de vracht en bijkomende onkosten (zoals magazijngeld, rechten en andere kosten), alsook van het rembursement, aangegeven in het hem ter hand gestelde vervoerdocument, bijv. den vrachtbrief.

In dezen zin: Rb. Maastricht 14 Febr. 1867, M.v.H. 1857, bl. 147; Rb. A'dam 29 Mrt en 14 Mei 1872, W. 3544, en R.B. 1880 B, bl. 160; R'dam 23 Apr. 1919, W. 10472 (niet ook uit den vrachtbrief niet blijken schade te vergoeden, welke de vervoerder heeft geleden door oponthoud v. h. schip door schuld v. d. bevrachter); Hof A'dam 2 Dec. 1924, W. 11300; Rb. Arnhem 16 Mei 1929, W. 12023.

Het is onverschillig of de geadresseerde het goed franco heeft gekocht, indien uit den vrachtbrief niet blijkt, dat de vracht voor rekening is van den afzender: Rb. A'dam 27 Juni 1902, P.v.J. 1903, nr 246; 1 Oct. 1915, W. 9914. — Anders Kgt Arnhem 5 Oct. 1881, W. 4756, in een geval, waarin de ontvanger van den afzender franco levering aan den wal had bedongen.

Zie ten aanzien van het rembursement hierboven bl. 556.

De geadresseerde kan alleen uitlevering vorderen tegen voldoening van al datgene, waarop de vervoerder krachtens de vervoer-overeenkomst aanspraak kan maken, zooals, nevens de vracht en bijkomende onkosten, de vergoeding wegens overligdagen, gebruikt bij de inlading of de lossing.

Hof Gelderland 8 Juli 1863, W. 2510 (op grond, dat de bevrachter in den regel beschouwd moet worden als de lasthebber van den geadresseerde), cass. verw. H.R. 8 Jan. 1864, W. 2554 (omdat de bevrachter moet worden aangemerkt als *negotiorum gestor* van den geadresseerde).

Door de toetreding van den geadresseerde tot de vervoer-overeenkomst wordt de rechtsbetrekking tusschen den afzender en den vervoerder niet opgeheven. De vervoerder is zoowel jegens den afzender als jegens den geadresseerde verbonden en kan zoowel den een als den ander aanspreken. Verg. hierboven bl. 557 v.

Kgt Groningen 20 Jan. 1879, W. 4408: de vervoerder kan, ook na aanneming van het goed door den geadresseerde, den afzender voor de vracht aanspreken. Verg. art. 501 K.; Rb. den Haag 4 Dec. 1906, W. 8498: vordering tot betaling van vracht en overliggeld zoowel tegen den bevrachter als tegen den geadresseerde toegewezen; Rb. R'dam 25 Mei 1923, W. 11109 (twee vonnissen); Hof den Haag 8 Febr. 1924, W. 11182: de bevrachter kan worden aangesproken voor het overliggeld bij de lossing; Rb. Arnhem 16 Mei 1929, b.a.; Kgt R'dam 15 Nov. 1929, N.J. 1930, bl. 551, W. 12160: de vordering uit manco kan niet alleen door den geadresseerde, doch ook door den bevrachter worden ingesteld tegen den vervoerder.

v. TROOSTENBURG DE BRUIN, a. prft., bl. 79; BERGSMAN, a. prft, bl. 101 v.; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 689; JOSSEKAND, nrs 397, 517, 647 v.

Verval en verjaring der vordering tot schadevergoeding.

Door aanneming der goederen en betaling der vracht (zonder protest) vervalt de bevoegdheid van den geadresseerde en van den afzender, tegen den vervoerder een rechtsvordering in te stellen ter zake van uiterlijk waarneembare beschadiging of vermindering, art. 93 lid 1 K.; evenzoo door de aanneming zonder meer bij franco-zendingen.

Rb. A'dam 15 Nov. 1918, N.J. 1920, bl. 989, W. 10408: de beschadiging der goederen zelve moet uiterlijk zichtbaar zijn; het is niet voldoende, dat de verpakking zichtbaar is beschadigd.

Is de vervoerder verplicht den geadresseerde gelegenheid te geven, het goed zoowel uit- als inwendig te onderzoeken, alvorens het aan te nemen en den prijs te betalen? Zie JOSSEKAND, nrs 655 en 665; EHRENBURG-RUNDNAGEL, dl V, 2, bl. 137.

In geval van aanneming en vrachtbetaling (resp. van aanneming) onder voorbehoud van recht (*reserve* of *protest*) blijft de rechtsvordering van den geadresseerde ontvankelijk, tenzij het voorbehoud door den vervoerder is afgewezen.

Rb. Assen 26 Juni 1876, W. 4161: er moet zijn een zoodanige aanneming, waaruit de voerman of schipper moet afleiden, dat de geadresseerde tevreden is. Zie ook Rb. R'dam 17 Nov. 1916, N.J. 1918, bl. 1219, W. 10128: „aannemen” in den zin der wet is het aanvaarden der goederen als de uit te leveren partij; Rb. den Haag 11 Mrt 1920, W. 10695 (voorbehoud van recht, door den vervoerder aanvaard; Kgt R'dam 3 Oct. 1923, W. 11111 (afgifte van het *cognossement* met aanteekening van het manco). — Anders POLAK, dl 2, bl. 43; H.R. 31 Mei 1878, W. 4253: aanneming van het vervoerde onder voorbehoud is aanneming in den zin der wet; Rb. A'dam 15 Nov. 1918, N.J. 1920, bl. 989, W. 10408.

Verg. LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 658; JOSSEKAND, nrs 677, 680, 681, en voor franco-zendingen nr 672.

Evenzoo blijft de rechtsvordering tot schadevergoeding ontvankelijk in geval van aanneming *zonder* betaling der verschuldigde vracht, alsmede wanneer bedongen is, dat de vracht verschuldigd is, ook in geval van beschadigde aankomst of van manco.

Zie, wat het laatste betreft, Arb. 22 Jan. 1922, A.R. 41.

De uiterlijk waarneembare beschadiging of vermindering kan in deze gevallen niet worden bewezen, door een gerechtelijke bezichtiging op den voet van art. 93 lid 2 K., aangevraagd en gedaan na de aanneming van het goed.

Een en ander geldt ook voor de binnenlandsche vaart, artt. 98 en 763 K.

Indien de beschadiging of vermindering uiterlijk niet waarneembaar is, gaat de rechtsvordering tot schadevergoeding door de aanneming van het goed en betaling der vracht niet verloren, en kan alsnog door gerechtelijke bezichtiging de beschadiging of vermindering bij de aflevering worden vastgesteld, mits deze worde gevraagd binnen 2×24 uren na de aanneming en van de eenzelvigheid der goederen blijke, art. 93 lid 2 K. Geschiedt de aanvraag later, dan levert de bezichtiging geen bewijs van de beschadiging of vermindering bij de aflevering; dat schadevergoeding niet meer kan worden gevorderd, bepaalt de wet niet.

Zie POLAK, dl 2, bl. 44 v.; VÖLLMAR, bl. 201; H.R. 17 Apr. 1863, M.v.H. 1863, bl. 200; Rb. A'dam 15 Nov. 1918, N.J. 1920, bl. 989, W. 10408; Rb. R'dam 17 Nov. 1916, N.J. 1918, bl. 1219, W. 10128; Rb. Haarlem 29 Juni 1926, N.J. 1927, bl. 831. DIEPHUIS, dl 1, bl. 152, neemt aan verval van het recht op schadevergoeding na verloop van 2 x 24 uur zonder aanvraag van bezichtiging. Evenzoo voor de binnenlandsche vaart Rb. R'dam 22 Juni 1904, W. 8134, op grond van artt. 746 (oud) en 763 K., tevens beslissende, dat verlies van 6 balen op een partij van 1250 balen is een uiterlijk niet waarneembare vermindering.

Zie overigens voor uiterlijk waarneembare en uiterlijk niet-waarneembare beschadiging ook hieronder Bl. 702.

De Algemeene Vervoercondities maken geen onderscheid tusschen uiterlijk waarneembare en uiterlijk niet-waarneembare schade en bepalen algemeen, dat alle aanspraak tegen den vervoerder vervalt, indien de goederen zonder gerechtelijke bezichtiging of begroting der schade, terstond bij de aflevering zijn aangenomen (art. 3 lid 1).

Verg. ook art. 3 lid 2 der Algemeene Vervoercondities, luidende: Bij de aflevering aan huis de vervoerder van iedere aansprakelijkheid ontheven, zoodra hij de goederen bezorgd heeft aan het adres, op het beurtvaart-adres vermeld, of hem door of namens den geadresseerde opgegeven. Zie hierover GREEBE, nrs 78 v.

Art 93 K. heeft alleen betrekking op de vordering tegen den vervoerder tot schadevergoeding wegens wanpraestatie, niet op het verweer tegen de vrachtvordering van den vervoerder,

Rb. A'dam 15 Oct. 1902, W. 7884; Rb. A'dam 7 Mei 1909, W. 8910: het recht op schadevergoeding vervalt niet, zoodat de vervoerder wat door hem uit dien hoofde werd betaald niet als onverschuldigd kan terugvorderen.

en evenmin op de vordering tegen den vervoerder tot schadevergoeding wegens onrechtmatige daad, artt. 1401 v. B.W.

POLAK, dl 2, bl. 43; MULDERIJ, W.P.N.R., nr 2801; Rb. A'dam 28 Apr. 1922, W. 10964, bev. Hof A'dam 5 Mrt 1924, N.J. 1925, bl. 1137. Verg. § 438 lid D.H.G.B.

Gerechtelijke opneming of opslag bij weigering van aanneming of geschil over de aanneming (bijv. geschil over het onderzoek van het goed of over de te betalen vracht, overliggeld of schadevergoeding); gerechtelijke verkoop, art. 94 K.

Deze maatregelen dragen een conservatoir karakter; de kosten komen ten laste van de partij, die in het ongelijk wordt gesteld.

Zoolang de opslag niet is geschied, blijft de vervoerder, ook nadat hij het verlot daartoe heeft bekomen, verplicht aan den geadresseerde uit te leveren tegen betaling van vracht, overliggeld en kosten: Kgt R'dam 16 Mrt 1921, W. 10792.

Hof Arnhem 12 Juni 1895, W. 6739, cass. verw. H.R. 17 Apr. 1896, W. 6800: als de geadresseerde geen redelijk belang had de ontvangst te weigeren, komen te zijnen laste de kosten van gerechtelijk onderzoek en opslag, daarna door den vervoerder aangevraagd.

Er is geen hooger beroep van de beschikkingen, ingevolge art. 94 K. gegeven: H.R. 13 Nov. 1863, W. 2536 (lid 1); van de beschikking, waarbij een machtiging als bedoeld in art. 94 lid 2 K. wordt verleend: H.R. 7 Juni 1901, W. 7615; 26 Mei 1911, W. 9212 en 30 Juni 1922, N.J. 1922, bl. 1142, W. 10934 (m.o.v. S.B.). Tegen de beschikking, waarbij de machtiging van art. 94 lid 2 K. wordt verleend, staat wel beroep in cassatie open: H.R. 22 Dec. 1922, N.J. 1923, bl. 362, W. 11001.

Geen van beide partijen is verplicht een dezer maatregelen

te nemen. De geadresseerde kan, na weigering te ontvangen, schadevergoeding vorderen, ook al heeft hij het goed niet door deskundigen doen opnemen.

Hof A'dam 27 Apr. 1883, W. 4982; LYON-CAEN en RENAULT, dl 2, nr 589.

De vervoerder verliest zijn rechten tegen den afzender niet, door de maatregelen van art. 94 K. achterwege te laten, behoudens het recht op vergoeding van overligdagen, daar hij, door opslag te vragen, de beschikking over zijn schip kan verkrijgen. Hij blijft verantwoordelijk voor het goed, zoolang hij dit onder zich heeft. Hij behoort van de niet-aanneming door den geadresseerde aan den afzender kennis te geven en is verplicht, dezen het goed af te geven tegen betaling van de vracht en hetgeen hem verder verschuldigd mocht zijn (bewaarloon, ligdagen).

Zie Rb. A'dam 28 Sept. 1859 en 14 Febr. 1896, M.v.H. 1859, bl. 185 en W. 6887; Hof Nd-Brabant 17 Mrt 1868, W. 4205; Kgt Utrecht 16 Jan. 1879, W. 4511; POLAK, dl 2, bl. 48; JOSSERAND, nr 496.

Verg. Rb. Arnhem 27 Juni 1918, W. 10299 (te lang talmen met den verkoop na verkregen machtiging doet het recht op betaling van de onnoodig gemaakte overligdagen verloren gaan).

De vervoerder moet het goed, waar het is, ter beschikking houden van den afzender; hij is niet verplicht, het terug te voeren naar de plaats van afzending: Rb. den Haag 7 Apr. 1921, N.J. 1921, bl. 1188.

Regeling der verjaring van „alle regtsvordering” tegen den vervoerder, „uit hoofde van een geheel verlies, vertraging der bezorging, of geledene schade aan koopmanschappen of goederen”, tenzij in geval van bedrog of ontrouw, art. 95 K. Er is geen reden, niet verjaring, maar verval van het vorderingsrecht aan te nemen.

Hof den Haag 5 Jan. 1942, N.J. en W. 1942, nr 319, hoewel art. 95 K. spreekt van „alle” regtsvorderingen tegen den vervoerder, kon dit art. in casu geen toepassing vinden.

Rb. R'dam 21 Juni 1922, N.J. 1923, bl. 645, W. 10946; Hof A'dam 21 Nov. 1924, W. 11292: er is verjaring. Evenzoo POLAK, dl 2, bl. 50; W. F. LICHTENAUER, De vernietigende verjaring en aanverwante rechtsfiguren, beschouwd naar wezen, begrenzing en onderlinge verhouding, prft Leiden 1930, bl. 149; GREEBE, nr 175. Verg. L. S. HOLLANDER, Het expeditiecontract naar Nederl. recht, prft Leiden 1892, bl. 124 v. — Anders: A. F. VAN LIJNDEN, Bijdrage tot de leer der verjaring en der wettelijke vervaltermijnen op privaatrechtelijk gebied, prft Utrecht 1880, bl. 104; D. W. K. DE ROO DE LA FAILLE, Aanteekening op de artt. 86—89 W.v.K., prft Leiden 1890, bl. 63 v.

Rb. R'dam 9 Mei 1930, N.J. bl. 452, W. 12150: verjaring van art. 95 lid 1 K. geldt niet bij een als lichter gebruikt schip, dat in de haven is blijven liggen; van verzending is hier geen sprake.

Volgens Rb. Groningen 1 Nov. 1935, N.J. en W. 1937, nr 757 is een beroep op de verjaring ex art. 95 lid 1 K. niet toegelaten tegen een vordering tot betaling van remboursgelden. Intusschen bedenke men, dat de Algemeene Vervoercondities, die voor een groot gedeelte van het vervoer te land en op de binnenwateren gelden (zie hierboven bl. 542), uitdrukkelijk in art. 15 bepalen, dat alle remboursvorderingen verjaren met den tijd van 12 maanden, te rekenen van den dag, waarop het goed ten vervoer werd aangeboden.

Het is twijfelachtig, of de eed van art. 2010 B.W. kan worden opgelegd, omdat een bepaling, zooals art. 747 K. bevat, voor de binnenlandsche vaart ontbreekt. VAN BLOMMESTEIN, in W. 10826, acht de oplegging toegelaten. — Anders Rb. Arnhem 26 Jan. 1928, N.J. 1929, bl. 303, W. 11828. Zie ook Rb. A'dam 18 Febr. 1930, N.J. 1930, bl. 1030, W. 12174: art. 95 K. berust niet op een vermoeden van betaling; de verjaring kan worden ingeroepen, al wordt tevens het verweer gevoerd, dat de verbintenis niet bestond.

De verjaring vangt aan, in geval van verlies, vanaf den dag, dat het vervoer der goederen had moeten zijn volbracht, en, in geval van beschadiging of te late bezorging, vanaf den dag, dat het goed ter plaatse van bestemming zal zijn aangekomen, art. 95 lid 1 (slot) K.

Verg. Rb. den Bosch 21 Mei 1937, N.J. en W. 1938, nr 456 (goederen tijdens het vervoer beschadigd en bij den afzender terugbezorgd: art. 95 lid 1 K. is toepasselijk); GREEBE, nrs 176 en 180.

Met „geheel verlies” staat niet-bezorging aan den geadresseerde gelijk.

H.R. 22 Mei 1863, W. 2486: onder verlies moet worden verstaan elk niet-aankomen ter plaatse van bestemming, hoe ook. Evenzoo: Rb. Maastricht 8 Dec. 1850, W. 1222; Rb. R'dam 13 Nov. 1871, W. 3401; Rb. A'dam 6 Mrt 1879, R.B. 1880 B, bl. 169; Rb. R'dam 22 Mei 1886, W. 5346; Hof den Bosch 13 Sept. 1932, N.J. 1933, bl. 607, W. 12695. — Anders Rb. Arnhem 18 Oct. 1866, W. 2917.

Rb. R'dam 2 Juni 1909, M.v.H. 1009, bl. 93: bezorging aan een verkeerd adres staat gelijk met geheel verlies.

Onder „geledene schade aan koopmanschappen of goederen” is verlies van een deel (manco) begrepen.

Rb. A'dam 6 Mrt 1879, b.a. Zie ook Rb. Groningen 8 Juni 1917, N.J. 1917, bl. 1110; Kgt R'dam 7 Juni 1922, W. 10966; HOLLANDER, a.w., bl. 137.

De wet zwijgt over verzendingen uit het buitenland. Het schijnt redelijk, den termijn van één jaar toe te passen.

Rb. Breda 27 Juni 1871, W. 3371: de termijn van zes maanden is niet van toepassing. Evenzoo Hof A'dam 9 Nov. 1920, N.J. 1921, bl. 971, W. 10669. Zie POLAK, dl 2, bl. 49; GREEBE, nr 173. — Anders Rb. Arnhem 15 Apr. 1869, M.v.H. 1869, bl. 148.

De verjaring treft ook de vordering, in reconventie ingesteld. Of na afloop van den termijn van verjaring het recht op schadevergoeding nog bij wijze van verdediging kan worden aangevoerd, is betwist.

Ontkennend Rb. Groningen, b.a.; Rb. A'dam 1 Oct. 1915, W. 9914; Kgt R'dam 7 Juni 1922, W. 10966; HOLLANDER, a. prft, bl. 145; POLAK, dl 2, bl. 50 en 66; LICHTENAUER, a. prft, bl. 109; JOSSELAND, nr 708. Bevestigend LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 683.

In ieder geval blijft beroep op schuldvergelijking, indien overigens de vereischten daarvoor aanwezig zijn, tegen de vrachtvordering mogelijk; zie art. 1462 B.W. Aldus terecht S(TAR) B(USMANN), in W. 11069; Rb. R'dam 12 Mei 1920, N.J. 1921, bl. 175, W. 10608; 21 Juni 1922, N.J. 1923, bl. 645, W. 10946; Kgt R'dam 3 Oct. 1923, W. 11111; Kgt Bergen op Zoom 9 Jan. 1929, N.J. 1930, bl. 807, W. 11980. Zie ook Rb. A'dam 19 Dec. 1923, N.J. 1924, bl. 410, W. 11269. Verg. MEIJER, R. Be. 11, bl. 25; Kgt A'dam 8 Oct. 1923, R. Be. 12, bl. 21 (arbeidsovereenkomst).

Beteekenis van „bedrog of ontrouw” in art. 95 lid 2 K., waarvan het bewijs rust op dengene, die daarop een beroep doet.

Aldus wat het bewijs betreft, H.R. 12 Mei 1911, W. 9185; Hof den Bosch 13 Sept. 1932, N.J. 1933, bl. 607, W. 12695.

H.R. 11 Juni 1937, N.J. en W. 1938, nr 141 (m.o.v. E.M.M.): onder „ontrouw” moet worden verstaan: een handeling, die met een plicht of een belofte in strijd is, zonder dat daarbij behoeft te worden gedacht aan laakbare motieven, cass. verw.

Hof A'dam 23 Apr. 1936, N.J. en W. 1936, nr 672; bev. Rb. A'dam 22 Dec. 1933, N.J. 1935, bl. 482, W. 12800; Kgt A'dam 23 Febr. 1940, N.J. en W. 1941, nr 14. Zie voorts Hof den Bosch 13 Sept. 1932, N.J. 1933, bl. 607, W. 12695; Kgt Haarlem 6 Juni 1919, N.J. 1919, bl. 945; Rb. R'dam 2 Juni 1909, M.v.H. 1909, bl. 93: eigenmachtig zonder voorkennis of medeweten van den afzender afleveren aan een verkeerd adres is ontroouw; Rb. R'dam 2 Dec. 1942, N.J. en W. 1943, nr 540: verlaten van het schip tijdens vorst, terwijl de leidingen reeds bevroren zijn, is ontroouw; Rb. R'dam 18 Febr. 1944, N.J. en W. 1946, nr 281. Verg. ook Hof den Haag 21 Nov. 1919, W. 10615 en Rb. R'dam 23 Nov. 1928, W. 11988: onder bedrog en kwade trouw is hier enkel te verstaan die, welke betrekking heeft op de uitvoering der overeenkomst.

Verg. POLAK, dl 2, bl. 51; GREEBE, nr 177; LYON-CAEN en RENAULT, dl 4, nr 678.

Van de verjaring van art. 95 K. kan afstand worden gedaan.

Rb. R'dam 19 Mei 1915, N.J. 1915, bl. 1137, W. 9825.

Een beroep op den verjaringstermijn van art 95 K. komt alleen te pas tegen een vordering uit de vervoer-overeenkomst.

POLAK, dl 2, bl. 52; MULDERIJ, W.P.N.R., nr 2801; Rb. R'dam 21 Febr. 1923, N.J. 1923, bl. 1327, W. 11050: geen beroep op art. 95 K., als schadevergoeding wordt gevorderd op grond van de aansprakelijkheid van den vervoerder voor de onrechtmatige daad van zijn schipper (i.d.g. diefstal), artt. 1403 B.W.; Hof den Haag 15 Febr. 1926, W. 11645; Rb. R'dam 23 Nov. 1928, W. 11988; Rb. R'dam 18 Febr. 1944, N.J. en W. 1946, nr 281. — Anders Rb. den Haag 24 Mrt 1925, N.J. 1928, bl. 494, W. 11537. Zie ook GREEBE, nr 178.

Art. 95 K. is, evenmin als de overige artikelen der afdeeling, van toepassing op de binnenvaart naar en van het buitenland, artt. 98 en 748 lid 1 K.

H.R. 17 Juni 1921, N.J. 1921, bl. 974, W. 10780, vern. Hof A'dam 9 Nov. 1920 N.J. 1921, bl. 971, W. 10669.

Artt. 97—99 K. bevatten overbodige voorbehouden.

Doorgaand vervoer.

POLAK, dl 2, bl. 69 v.; GREEBE, nrs 110 v.; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 630 v.; JOSSELAND, nrs 709 v., 731 v.; MÜLLER-ERZBACH, dl 2, Kap. 146; EHRENBURG-RUNDNAGEL, dl 5^e, bl. 177 v.

Doorgaand vervoer heeft plaats:

1°. Als een vervoer(transport)-ondernemer (zie hierboven bl. 531 en 541 v.) een vervoer aanneemt, dat hij geheel of gedeeltelijk door anderen doet uitvoeren.

De vervoer-ondernemer is alsdan jegens den afzender of den geadresseerde voor het behoud van het goed aansprakelijk gedurende het geheele vervoer: artt. 1271, 1280 v., 1649 B.W. De geadresseerde kan bovendien den laatsten vervoerder aanspreken, indien deze het goed rechtstreeks aan hem heeft af te leveren. Overigens bestaat tusschen de vervoerders en den afzender of den geadresseerde geen rechtsband, wél tusschen de vervoerders en den vervoer-ondernemer, die in eigen naam en voor eigen rekening handelt.

Verg. GREEBE, nrs 114 v.

Art. 2. Algemeene Vervoercondities: De vervoerder behoudt zich het recht voor om de goederen te vervoeren . . . in alle zoodanige . . . voertuigen, als hem dienstig zullen voorkomen, onverschillig of deze aan hem of aan derden toebehooren.

Art. 6 v. d. Algemeene bepalingen der Ver. van Rotterdamsche expediteurs v. 16 Juni 1910 (zie Bijlage) bepaalt, dat de expediteur-transportondernemer niet aansprakelijk is als vervoerder, doch alleen als expediteur.

2°. Als een vervoerder goederen ten vervoer aanneemt naar een plaats, welke niet in zijn vervoerdienst is begrepen.

Ten aanzien van de vraag, welke de rechtspositie is van dezen vervoerder, wordt drieërlei opvatting verdedigd, te weten:

1°. hij is vervoerder ten aanzien van het vervoer op zijn eigen lijn, daarentegen expediteur voor wat aangaat het aansluitend vervoer;

2°. hij is vervoerder ten aanzien van het vervoer op zijn eigen lijn, daarentegen een gewone lasthebber van den afzender ten aanzien van het aansluitende vervoer;

3°. hij is vervoerder voor het geheele vervoer tot de eindbestemming toe.

Naar de eerste meening is hij als vervoerder alleen aansprakelijk voor het vervoer met eigen lijn, en voorts als expediteur voor de bezorging van het verdere vervoer.

Volgens de tweede opvatting is hij als vervoerder alleen aansprakelijk voor het vervoer op eigen lijn, terwijl hij voor de schade gedurende het verdere vervoer geleden alleen dan kan worden aangesproken, wanneer de afzender hem vrij heeft gelaten in de keuze van den opvolgenden vervoerder en hij in de juiste keuze daarvan heeft gefaald.

Naar de derde meening kan hij als vervoerder worden aangesproken voor de schade, aan het goed overkomen tot de aflevering aan den geadresseerde.

Voor het doorvervoer ter zee is een regeling getorffen in art. 517 v. K.

Art. 4 lid 3 Algemeene Vervoercondities ontslaat den eersten vervoerder van alle aansprakelijkheid voor het verdere vervoer. Zie daarover GREBE, bl. 101.

Ad 1°. Rb. den Haag 24 Mei 1870, W. 3227: bij aanneming van goederen, om deze te vervoeren verder dan de lijn strekt, is een spoorwegmaatschappij, ten aanzien van het aansluitend verder vervoer, expediteur; evenzoo Rb. Utrecht 9 Febr. 1876, R.B. 1876 A, bl. 165. In gelijken zin voor een stoombootdienst: Hof Limburg 30 Juni 1873, W. 3621, cass. verw. H.R. 17 Apr. 1874, W. 3712; Rb. Roermond 12 Dec. 1878, W. 4348, op dit punt bev. Hof den Bosch 1 Dec. 1879, W. 4602; Kgt A'dam 1 Apr. 1941, N.J. en W. 1942, nr 118; voor een bode: Rb. R'dam 2 Dec. 1918, N.J. 1919, bl. 910. Verg. LOTSY, Binnenvaart, bl. 142 v.; HOLLANDER, Expeditiecontract, bl. 49 v.

Ad 2°. GREBE, bl. 97 v.; GROSHUDE in Binnenscheepvaart 1941/42, bl. 458.

Ad 3°. Hij die goederen aanneemt, om die te vervoeren verder dan zijn lijn reikt, is voor het geheele vervoer als vervoerder aansprakelijk: Rb. Arnhem 18 Oct. 1866, W. 2917 (Rijnspoorweg, vervoer van Arnhem naar Vlakte); Rb. A'dam 2 Febr. 1877, W. 4128. Verg. ook Rb. Breda 6 Nov. 1877, W. 4189; Hof Nd-Holland 28 Apr. 1864, W. 2623, bev. Rb. A'dam 22 Oct. 1863, W. 2623 (vervoer Stettin—Amsterdam—Brussel); Rb. A'dam 26 Jan. 1882, R.B. 1882 B, bl. 71 (vervoer Amsterdam—Hull—Galatz); Rb. A'dam 15 Oct. 1920, N.J. 1921, bl. 77, W. 10655; Rb. Utrecht 19 Apr. 1922, W. 11289.

JOSSEKAND, die de gevallen onder 1°. en 2°. niet onderscheidt, beschouwt den eersten vervoerder (den *commissionnaire-chargeur*) in beide gevallen als vervoer-ondernemer.

Volgens het Amsterdamsche Vervoer- en Expeditie-reglement (Algemeene bepalingen, A) is de vervoerondernemer, zonder te onderscheiden tusschen de gevallen onder 1°. en 2°. genoemd, alleen voor zoover het vervoer geschiedt door personen in zijn dienst, als vervoerder, doch overigens als expediteur te beschouwen.

De vervoerder, die het goed tot verder vervoer overneemt, is, althans naar de eerste opvatting, jegens den afzender en, als hij de laatste vervoerder is, ook jegens den geadresseerde, aansprakelijk voor de schade, welke het goed lijdt gedurende den tijd, dat hij het onder zich heeft, terwijl hij volgens het tweede standpunt voor de schade aan het goed gedurende dien tijd ontstaan, aansprakelijk is niet alleen jegens den afzender, maar ook tegenover den geadresseerde, onverschillig of hij al dan niet de laatste vervoerder is.

Zie POLAK, dl 2, bl 71; GREEBE, bl. 98; Rb. Groningen 31 Dec. 1852, R.B. 1854, bl. 397; Rb. Arnhem 15 Apr. 1869, M.v.H. 1869, bl. 148.

JOSSEKAND, nr 748, acht art. 1994 lid 2 C.C. = art. 1840 lid 3 B.W. van toepassing en neemt op dien grond een rechtsband aan tusschen den afzender en de opvolgende vervoerders; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 632. Verg. LACOUR-BOUTERON, dl 1, nr 1032.

Indien hij (de vervoerder, die het goed tot verder vervoer overneemt) niet is de laatste vervoerder, is hij verplicht als expediteur of onder-lasthebber te zorgen voor het verdere vervoer van het goed.

Al de bedingen van de oorspronkelijke vervoer-overeenkomst gelden voor het verdere vervoer, indien de vervoerder, die dit vervoer bewerkstelligt, de uitvoering der oorspronkelijke vervoer-overeenkomst, bijv. door overneming van den vrachtbrief, op zich heeft genomen, tenzij de vrachtbrief zelf anders bepaalt of de vervoer-overeenkomst, door den eersten vervoerder met hem gesloten, andere voorwaarden inhoudt.

Kgt Onderdendam 7 Mei 1919, W. 10245: het beurtvaart-adres v.d. alg. vervoercond. der Ver. tot behartiging v.d. belangen v. d. binnenl. beurtvaart (stoom- en zeilvaart) bevat zoodanige bepalingen (art. 3 l.l., thans art. 4 l.l., dier condities); Rb. R'dam 26 Febr. 1920, W. 10558 (bedingen in de overeenkomst over het verder vervoer).

3°. Als een vervoerder goederen ten vervoer aanneemt op een plaats, welke niet in zijn vervoerdienst is begrepen.

Ook voor dit geval is betwist, of de vervoerder ten aanzien van het, aan het vervoer met het eigen vervoermiddel voorafgaande, vervoer is te beschouwen als vervoerder of als expediteur of als lasthebber zonder meer. In ieder geval heeft hij ervoor te zorgen, dat dit vervoer plaats heeft.

Zie voor het doorvervoer ter zee art. 517v K.

Hof Leeuwarden 17 Mei 1876, W. 4029: een stoombootonderneming is expediteur ten aanzien van het vervoer tot de plaats, waar haar dienst aanvangt.

Bij ieder doorgaand vervoer kan de geadresseerde, als de laatste vervoerder bij de aflevering van het goed de vracht voor het *geheele* vervoer vordert, op de vracht de schade verhalen, door het goed gedurende het vervoer geleden, ook vóórdat de laatste vervoerder het onder zich heeft genomen.

Verhaalsrecht van den aangesproken vervoerder op dengene, op wiens lijn de schade is geleden. De regeling der verjaring in art. 95 K. geeft hier aanleiding tot moeilijkheid.

Zie Kgt A'dam 1 Apr. 1941, N.J. en W. 1942, nr 118; GREEBE, bl. 101 v.

Art. 108 C.d.C. fr. (wet v. 11 Apr. 1888) lid 4: „Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garant". Zie hierover JOSSEKAND, nrs 755 v.

Indien ieder opvolgend vervoerder zich bepaalt tot het vervoer langs zijn eigen lijn naar een geadresseerde, die voor het verdere vervoer zorgt, is er niet doorgaand vervoer, maar een opeenvolging van op zichzelf staande vervoeren.

Binnenvaart. Zie voor de bijzondere bepalingen betreffende schepen en vaartuigen, varende van de eene plaats in het binnenland naar de andere, hieronder §§ 56 v.

B. Vervoer van personen.

G. SAINTELETTE, De la responsabilité et de la garantie, 1884, ch. 4, Du transport des personnes; A. COTELLE, a.w., hfdst. 5, bl. 333 v.; G. VASILIU, La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport des voyageurs, th. Paris 1925; V. VAN STEENBERGHE, Les accidents de voyageurs et les droits des victimes, th. Dijn 1905; H. RÖHL, Das Recht der Personenbeförderung, 1938; BARON, Der Mönchensteiner Eisenbahnunfall, in Archiv. f. d. civ. Prax., dl 81, bl. 177 v.; FR. PERRONNE, Il trasporto marittimo di persone. La responsabilità del vettore, 1906; A. ASQUINI, Il contratto di trasporto di persone, 1915; W. LULOFS, De passage-overeenkomst, prft A'dam 1879; F. W. A. ENGELMANN, Over de verplichtingen van den vervoerder van personen, prft Utrecht 1896; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 700-719; JOSSEKAND, nrs 792-938.

Een algemeene regeling van de overeenkomst tot vervoer van personen ontbreekt; omtrent het vervoer ter zee, door de lucht, over spoorwegen en met andere openbare middelen van vervoer bestaan bepalingen.

De overeenkomst is een overeenkomst tot het verrichten van enkele diensten.

Verg. hierboven bl. 542.

Verg. LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 701; JOSSEKAND, nrs 817 v.

De plaastbewijzen of vervoerbiljetten worden in den regel niet op naam gesteld.

Zie over deze biljetten hierboven dl 1, bl. 486.

De vervoerder van personen is naar den aard der overeenkomst (art. 1375 B.W.) verplicht, den reiziger veilig te vervoeren en staat dus in voor alle schade of letsel, dat dezen in *verband met* het vervoer overkomt. In geval van wanpraestatie is hij krachtens artt. 1280 v. B.W. gehouden tot vergoeding van kosten, schade en interessen, tenzij hij bewijst, dat de schade of het letsel is voortgekomen uit een oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend (overmacht of toeval, zie hierboven bl. 546 v., eigen schuld van den reiziger). Op den reiziger rust het bewijs, dat hem schade of letsel is overkomen in *verband met* het vervoer; het bewijs, dat dit is geschied *gedurende* het vervoer, in den zin van het verblijf in het vervoermiddel, is niet noodig, maar evenmin voldoende (verg. voor het vervoer te zee art. 522 K.; voor het luchtvervoer art. 24 lid 1 Lverv. W.). Onjuist is de meening, dat de reiziger uitsluitend aan artt. 1401 v. en 1406 v.

B.W. (onrechtmatige daad) een vordering kan ontleenen, en dat hij dus schuld van den vervoerder heeft te bewijzen.

„Accident de transport” is het „accident occasionné par le fait du transport”: JOSSERAND, nr 863. Zie ook CLEVERINGA, bl. 504, nt 4.

Hof A'dam 8 Dec. 1899, W. 7425; het object der verbintenis van den vervoerder is het veilig vervoer en daarmee samenhangend verkeer der reizigers over het spoorweginn; Rb. R'dam 21 Jan. 1907, W. 8618; de ondernemer van een omnibus neemt het veilig vervoer der reizigers op zich; bewijs van overmacht; Rb. den Bosch 12 Mrt 1915, N.J. 1916, bl. 344; Rb. den Haag 21 Jan. 1919, W. 10387, cass. verw. H.R. 20 Juni 1919, N.J. 1919, bl. 811, W. 10470, W.P.N.R., nr 2612 (m.o.v. E.M.M.); 10 Dec. 1931, W. 12381 (taxi-onderneming niet aansprakelijk; bewijs van overmacht); Rb. Utrecht 18 Juni 1930, N.J. 1931, bl. 626; Rb. Arnhem 15 Juni 1931, N.J. 1931, bl. 1186, W. 12356; Rb. den Haag 28 Febr. 1935, N.J. en W. 1936, nr 164; POLAK, dl 2, bl. 75 v.; VÖLLMAR, nr 270; SAINT-ÉLÉZETTE, a.w.; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 707 v.; DANJON, dl 3, nrs 927 v.; Cour de cass. fr. 21 Nov. 1911, R.M. 1912, bl. 352; Sirey 1912, I, 73; l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination. Evenzoo 27 Jan. en 21 Apr. 1913, bl. 410, 1914, bl. 309; 28 Juni 1916, W. 10002, bl. 4; Hof van Appel te Parijs 16 Dec. 1915, W. 9985, bl. 4; THALLER-PERCELOU, nr 1185; ROGER, nrs 359 v.; ENGELMANN, a. prft. — C. d. Comm. belge, art. 4 der wet v. 25 Aug. 1891: il (le voiturier) est responsable... des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que... les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

Anders Rb. Utrecht 6 Nov. 1895, W. 6733; ongeval den reiziger letsel overkomt; kan alleen een vordering wegens onrechtmatige daad worden ingesteld. Zie ook Rb. A'dam 17 Nov. 1908, W. 8879; de vervoerder, die niet zooveel mogelijk waakt voor de veiligheid der passagiers, handelt tegenover dezen onrechtmatig; RIBERT, dl 2, nrs 1996 v.; JOSSERAND, nrs 865 v., neemt aan aansprakelijkheid du fait des choses, art. 1348 lid 1 C.C. — art. 1403 lid 1 B.W.; hij noemt dit het point de vue objectif.

Zie ook Rb. A'dam 22 Juni 1922, W. 10936 (spoorwegongeluk bij Weesp); M. COCAT, Du fondement de la responsabilité du voiturier en matière de transport de personnes, 1923.

De verantwoordelijkheid van den vervoerder houdt verband met de wijze, waarop het vervoer geschiedt (in open of dichte wagens, te land of te water, enz.). Aanleiding tot twijfel geeft het geval, dat het letsel of de schade is veroorzaakt door medereizigers, roovers, enz.

Zie hierover ENGELMANN, bl. 84 v.; JOSSERAND, nr 683; SELIGSOHN, Z. H., dl 71, bl. 163.

De vordering tot schadevergoeding wegens wanpraestatie komt toe zoowel aan den reiziger als aan zijn erfgenaam, indien hij bij of tengevolge van het ongeval het leven heeft verloren.

Zie artt. 522 lid 3 K., 24 lid 2 Lverv. W. en 1638x B.W.; MEIJERS, W.P.N.R., nr 2261; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 709quater; ROGER, nrs 379 v.; DANJON, dl 3, nr 928bis. — Anders Rb. Utrecht 27 Febr. 1929, N.J. 1930, bl. 347, W. 12037 (op de erfgenamen gaat alleen over de vordering tot vergoeding van de schade door den reiziger tijdens zijn leven geleden), bev. Hof A'dam 25 Nov. 1930, N.J. 1931, bl. 343. Verg. Rb. Arnhem 14 Juni 1897, W. 6996; Rb. R'dam 21 Jan. 1907, W. 8618 en POLAK, dl 2, bl. 80.

Behalve de vordering wegens wanpraestatie kan de reiziger ook een vordering instellen tot vergoeding der kosten van herstel en der door hem geleden schade op grond van onrechtmatige daad, mits hij bewijst, dat de vervoerder of diens personeel anders hebben gehandeld dan behoort: artt. 1401 v. en 1407 B.W.

Hof Nd-Holland 1 Oct. 1857, W. 1960 (bewijs van schuld, voortvloeiende uit de omstandigheden), cass. verw. H.R. 11 Juni 1858, W. 1967; Rb. Utrecht 5 Mrt 1924, W. 11346 (vervoer per auto); Rb. A'dam 22 Juni 1922, W. 10936, bev. Hof A'dam 9 Mei 1924, N.J. 1925, bl. 53, W. 11202; H.R. 12 Dec. 1924, N.J. 1925, bl. 124, W. 11299 (spoorwegongeluk bij Weesp).

Zie over het begrip „schade” in art. 1407 B.W.: „schade” omvat onstoffelijke schade: Rb. A'dam 30 Jan. 1914, W.P.N.R., nr 2307 (schade bestaande in een litteken); Hof A'dam 4 Mei 1923, N.J. 1924, bl. 225, W. 11157; Rb. Alkmaar 9 Dec. 1926, N.J. 1927, bl. 1037; Rb. den Haag 6 Febr. 1930, N.J. 1930, bl. 967, W. 12149; Rb. Alkmaar 6 Mei 1930, N.J. 1930, bl. 1642, W. 12276; Rb. R'dam 23 Juni 1930, N.J. 1931, bl. 388, W. 12201; Hof den Haag 15 Juni 1931, N.J. 1931, bl. 974, W. 12837 (met beroep op de geschiedenis van art. 1407 B.W.); Rb. A'dam 24 Apr. 1931, N.J. 1932, bl. 265, W. 12340; Hof den Haag 25 Juni 1934, N.J. 1934, bl. 1509, W. 12852; 17 Juni 1935, N.J. 1935, bl. 1093, W. 12984; Rb. Zutphen 20 Febr. 1936, N.J. en W. 1936, nr 342; Rb. Groningen 22 Jan. 1937, N.J. en W. 1937, nr 835; 9 Juni 1939, N.J. en W. 1939, nr 1027; Rb. A'dam 28 Juni 1938, N.J. en W. 1938, nr 1010; 2 Mrt 1938, N.J. en W. 1938, nr 1011; Rb. Groningen 9 Juni 1939, N.J. en W. 1939, nr 1027; Rb. Utrecht 13 Dec. 1939, N.J. en W. 1941, nr 90; 2 Oct. 1940, N.J. en W. 1941, nr 364; 11 Juni 1941, nr 950; Rb. Arnhem 22 Apr. 1943, N.J. en W., nr 849; H.R. 21 Mei 1943, N.J. en W. 1943, nr 455.

Anders Hof den Bosch 9 Febr. 1926, N.J. 1927, bl. 28, W. 11594 (schade door pijn en schrik is niet op geld waardeerbaar); Hof den Haag 24 Juni 1929, N.J. 1930, bl. 45, W. 12121 (met beroep op de geschiedenis van art. 1407 B.W.); Hof A'dam 25 Nov. 1930, N.J. 1931, bl. 343, W. 12437; 11 Nov. 1931, N.J. 1931, bl. 1616, W. 12377 (eveneens met een beroep op de geschiedenis). De vonnissen der Rb. Utrecht 1 Apr. 1931, N.J. 1931, bl. 1489, W. 12462 (art. 1407 B.W. staat, blijkens zijn geschiedenis, geen vergoeding toe wegens pijn, hinder en ongemak, voorzover daaruit geen geldelijk nadeel is ontstaan) en der Rb. R'dam 23 Juni 1930, N.J. 1931, bl. 388, W. 12201 staan in beginsel op hetzelfde standpunt. Zie voorts nog Hof Arnhem 16 Dec. 1931, N.J. 1932, bl. 528, W. 12437; Rb. R'dam 25 Apr. 1932, N.J. 1933, bl. 938, W. 12537; 19 Juni 1933, N.J. 1933, bl. 1531, W. 12681; Hof den Haag 29 Nov. 1934, N.J. 1935, bl. 336, W. 12871; Rb. R'dam 25 Juni 1934, N.J. 1935, bl. 362, W. 12947; Rb. Utrecht 16 Jan. 1935, N.J. 1935, bl. 1441, W. 12996; Rb. Maastricht 25 Juni 1936, N.J. en W. 1937, nr 743; Hof Leeuwarden 20 Oct. 1937, N.J. en W. 1938, nr 190; Rb. Haarlem 7 Juni 1938, N.J. en W. 1938, nr 615; Hof den Haag 12 Dec. 1938, N.J. en W. 1940, nr 680; Hof den Bosch 24 Jan. 1939, N.J. en W. 1939, nr 441; Rb. R'dam 8 Mei 1940, N.J. en W. 1940, nr 704; 31 Juli 1940, N.J. en W. 1940, nr 923; Rb. Maastricht 8 Jan. 1941, N.J. en W. 1941, nr 385.

Verg. over deze kwestie (pro en contra) behalve de handboeken: DRUCKER, in R. M. 1889, bl. 384 v.; WOLFFSBERGEN, in N.J.B. 1933, bl. 577 v.; J. W. JONCKERS NIEBOER, De schadevergoeding bij onrechtmatig lichamelijk letsel, 1935, bl. 105 v.; J. J. A. F. GREESE, Eenige rechtsvergelijkende beschouwingen over de vergoeding van onstoffelijke schade bij niet-nakoming van overeenkomsten en bij onrechtmatige daad, prft A'dam 1935. LANGEMEYER, in N.J.B. 1929, bl. 346/347; F. J. DE JONG en H. MULDERIJ, Praeadviezen N.J.V. over: Behoeft de wettelijke regeling van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid wegens het veroorzaken van dood of lichamelijk letsel wijziging? in H.N.J.V. 1940, dl 2, bl. 33 v. en 114 v.

Vergoeding van toekomstige schade: Rb. A'dam 9 Juni 1868, W. 3030; Rb. Utrecht 10 Juli 1889 en 17 Sept. 1890, W. 5860 en 5923 (art. 1407 B.W. sluit vergoeding uit van winstderving, het derven van de kans op mogelijke voordeelen of winsten; 9 Mrt 1898, W. 7138 (vergoeding van mogelijke toekomstige schade kan niet worden gevraagd); 10 Jan. 1906, W. 8414 (waardeering van toekomstige schade); 14 Dec. 1910, W. 9149; Rb. A'dam 12 Nov. 1928, N.J. 1929, bl. 1140, W. 12032. Verplichting zich te onderwerpen aan een bepaalde geneeskundige behandeling: Hof A'dam 24 Jan. 1902, W. 7715; Rb. Haarlem 3 Juli 1934, N.J. 1935, bl. 1183, W. 12939.

Verg. voor het Fransche recht ROGER, nr 384; JOSSERAND, nr 909bis.

Indien de reiziger het leven heeft verloren, kunnen de nabestaanden deze vordering alleen instellen binnen de grenzen, door art. 1406 B.W. getrokken.

Verg. Rb. R'dam 21 Jan. 1907, b.a.; H.R. 12 Jan. 1906 en 6 Dec. 1907, W. 8324

en 8630; 27 Febr. 1925, N.J. 1925, bl. 566, W. 11393; Kgt R'dam 9 Aug. 1915, W. 9900. Verg. ook de JONG, aang. praeadv., bl. 25 v.

Zie over den omvang der schadevergoeding: Rb. Utrecht 13 Apr. 1881, W. 4692 (alleen werkelijk geleden materiele schade mag in aanmerking komen); 10 Mrt 1897, W. 6954: het verlies eener gegronde verwachting op lotsverbetering behoort tot de te vergoeden schade, daarentegen niet het verlies van de kans op onzekere voordeelen of winsten; 27 Febr. 1929, N.J. 1930, bl. 347, W. 12037, bev. Hof A'dam 25 Nov. 1930, N.J. 1931, bl. 343, W. 12437. Verg. Rb. R'dam 14 Oct. 1929, W. 12169: schadebedrag, uit te keeren aan de weduwe van het slachtoffer van overrijden door een automobiel behoort niet te worden gekapitaliseerd; Rb. Arnhem 15 Juni 1931, N.J. 1931, bl. 1186, W. 12356; Hof den Bosch 14 Jan. 1930, N.J. 1930, bl. 1596, W. 12228; Rb. A'dam 10 Oct. 1933, N.J. 1933, bl. 1727, W. 12755; Rb. R'dam 19 Mrt 1934, N.J. 1935, bl. 100, W. 12947; Hof den Bosch 4 Dec. 1934, N.J. 1935, bl. 333, W. 12876; Hof A'dam 14 Febr. 1935, N.J. en W. 1936, nr 70, cass. verw. H.R. 23 Jan. 1936, N.J. en W. 1936, nr 614; Hof Arnhem 1 Apr. 1936, N.J. en W. 1936, nr 658; Hof den Haag 29 Juni 1936, N.J. en W. 1937, nr 100; Rb. Dordrecht 13 Apr. 1938, N.J. en W. 1938, nr 484; Rb. A'dam 28 Juni 1938, N.J. en W. 1938, nr 1010; Rb. Utrecht 23 Febr. 1938, N.J. en W. 1939, nr 77; Rb. R'dam 2 Dec. 1938, N.J. en W. 1939, nr 476; Hof A'dam 20 Jan. 1939, N.J. en W. 1939, nr 453; H.R. 17 Febr. 1939, N.J. en W. 1939, nr 1010 (m.o.v. P.S.); Hof Arnhem 6 Juni 1939, N.J. en W. 1940, nr 225; Hof A'dam 28 Febr. 1940, N.J. en W. 1940, nr 766; Rb. Utrecht 7 Febr. 1940, N.J. en W. 1941, nr 43; Rb. Almelo 9 Apr. 1941, N.J. en W. 1941, nr 898; Rb. Dordrecht 4 Juni 1941, N.J. en W. 1941, nr 889; Hof A'dam 25 Juni 1941, N.J. en W. 1941, nr 760; H.R. 19 Nov. 1943, N.J. en W. 1944, nr 21; 11 Jan. 1946, N.J. en W. 1946, nr 90. Verg. H. R. RIBBINS, De omvang van de te vergoeden schade bij niet-nakoming van verbintenissen en bij onrechtmatige daad, pft Leiden 1906; MEYERS, in W.P.N.R., nr 2661; JONCKERS NIEBOER, t.a.p., bl. 32 v.; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 714; ROGER, nrs 380 v.

De rechter, die volgens artt. 1406 en 1407 B.W. de schadevergoeding moet waardeeren „naar gelang van den wederzijdschen stand en de fortuin der personen”, mag daarbij ook rekening houden met een door den dader gesloten verzekering tegen wetelijke aansprakelijkheid. Aldus H.R. 20 Febr. 1936, N.J. en W. 1936, nr 420 (m.o.v. E.M.M.); Rb. A'dam 27 Jan. 1930, N.J. 1930, bl. 710, W. 12171; Rb. R'dam 19 Juni 1933, N.J. 1934, bl. 22, W. 12681; 2 Oct. 1933, N.J. 1934, bl. 1085, W. 12752; 19 Mrt 1934, N.J. 1935, bl. 100, W. 12947; 25 Juni 1934, N.J. 1935, bl. 362, W. 12947; Hof den Haag 17 Mei 1934, W. 12862; Hof Arnhem 2 Jan. 1935, N.J. 1935, bl. 1389, W. 12886; Rb. Utrecht 16 Jan. 1935, N.J. 1935, bl. 1441, W. 12996. — Anders Rb. R'dam 21 Jan. 1929, N.J. 1931, bl. 961, W. 12213; Hof A'dam 28 Mei 1931, N.J. 1932, bl. 220, W. 12324; Rb. R'dam 19 Juni 1933, N.J. 1933, bl. 1531, W. 12681; Rb. R'dam 19 Mrt 1935, N.J. 1935, bl. 1445, W. 12995.

Verg. JONCKERS NIEBOER, t.a.p., bl. 39 v. en F. J. de JONG, Enkele opmerkingen over art. 1406 B.W., in Rechtskundige opstellen... aangeboden aan Prof. Mr E. M. MEYERS, 1935, bl. 512 v.

Het vervoer moet geschieden binnen den overeengekomen tijd of, is de duur niet bepaald bij de overeenkomst, binnen een redelijken tijd. De vervoerder staat in voor vertraging, tenzij het niet-tijdig uitvoeren der verbintenis voortkomt uit een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend (art. 1280 B.W.). De reiziger kan bij niet-tijdige aankomst vergoeding van kosten, schade en interessen vorderen.

Zie JOSSELAND, nrs 856 v.; ROGER, nrs 366 v.

De „Wet Openbare Vervoermiddelen”, K.B. v. 1 Sept. 1926, S. 321 (nieuwe tekst der Wet v. 23 Apr. 1880, S. 67) legt den ondernemers dezer middelen van vervoer in het openbaar belang en ter verzekering van de veiligheid der reizigers verschillende verplichtingen op, o.a. tot aankondiging van de bijzonderheden van den

dienst. Zie mede K.B. v. 31 Juli 1880, S. 121, tot uitvoering der wet, laatst gewijzigd bij K.B. v. 6 Oct. 1939, S. 566.

Art. 15 lid 1 en 3 der wet:

„Voor de toepassing van deze wet worden onder de woorden *openbare middelen tot vervoer van personen* verstaan de rijtuigen, met uitzondering van die der spoorwegdiensten, en de vaartuigen, bestemd om geregeld langs een bepaalden weg de personen, die zich daartoe aanmelden, te vervoeren, onverschillig of het vervoer al dan niet van eenige voorwaarde of van de inachtneming van eenigen vorm afhankelijk is gesteld.

Het vervoer van personen met motorrijtuigen, het vervoer van personen binnen eene gemeente, alsmede de overzetveren, worden door deze wet niet geregeld”. (Art. 15 lid 3 is aldus gewijzigd bij art. 70, sub VII, lid 2 der Wet Autovervoer Personen v. 24 Juni 1939, S. 527).

Luchvaartuigen vallen niet onder deze omschrijving.

Rb. Groningen 16 Juni 1881, W. 4728: openbaar middel van vervoer van personen is ieder rijtuig, hetwelk bestemd is om geregeld, d.i. op vaste telkens terugkeerende tijdstippen, langs een bepaalden weg, ten behoeve van het publiek, de gemeenschap tusschen twee plaatsen te onderhouden; H.R. 9 Jan. 1882, W. 4739: de wet van 1880 is niet toepasselijk op schepen *rechtstreeks* varende naar het buitenland (Stoomvaartmij Zeeland); Rb. Arnhem 14 Juni 1897, W. 6996.

Zie voorts ten aanzien van de beteekenis van „geregeld” in art. 15 lid 1: H.R. 27 Juni 1932, N.J. 1932, bl. 1511, W. 12519; 8 Jan. 1934, N.J. 1934, bl. 587, W. 12743; Hof Leeuwarden 18 Apr. 1934, N.J. 1934, bl. 1643, W. 12799, cass. verw. H.R. 22 Nov. 1934, N.J. 1935, bl. 516, W. 12860; H.R. 28 Jan. 1935, N.J. 1935, bl. 551, W. 12921; 26 Oct. 1936, N.J. en W. 1937, nr 212 („geregeld” wil zeggen: „op regelmatig telkens terugkeerende tijden”).

Zie ten aanzien van het openbaar karakter van het vervoermiddel: H.R. 25 Febr. 1935, N.J. 1935, bl. 695, W. 12903; 24 Juni 1935, N.J. 1935, bl. 1559, W. 12971; 27 Jan. 1936, N.J. en W. 1936, nr 285.

Verg. met betrekking tot art. 15 lid 3 („het vervoer van personen binnen eene gemeente”): H.R. 7 Jan. 1935, N.J. 1935, bl. 347, W. 12889.

Art. 9 der wet:

„De ondernemer is verantwoordelijk voor de schade door de reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden, ten ware de schade buiten zijne schuld of die zijner beampten of bedienden zij ontstaan.

Insgelijks is hij verplicht tot vergoeding der schade, veroorzaakt door niet-nakoming der bepalingen omtrent den dienst in de aankondigingen opgenomen, of door verzuim van de aankondigingen, bij art. 7 bedoeld.

Voor de in dit artikel bedoelde schadevergoedinge zijn de ondernemers hoofdelijk aansprakelijk”.

Het eerste lid is in overeenstemming met hetgeen bij het vervoer van personen in het algemeen rechtens is.

Zie voor de toepassing van art. 6 (thans 9) Rb. Arnhem 14 Juni 1897, W. 6996: de erfgenamen kunnen niet vorderen krachtens het eerste lid, als de reiziger is omgekomen, omdat deze alsdan niet bij zijn leven schade heeft geleden; zij kunnen wel vorderen krachtens het tweede lid, dat van schade in het algemeen spreekt; Hof A'dam 11 Juni 1903, M.v.H. 1903, bl. 194 en Rb. R'dam 23 Jan. 1907, W. 8618: bewijs van onschuld; Rb. Arnhem 5 Nov. 1931, N.J. 1932, bl. 1605, W. 12414.

Art. 8 der Wet Autovervoer Personen (Wet v. 24 Juni 1939, S. 527, betr. het vervoer van personen met motorrijtuigen) regelt de aansprakelijkheid van den ondernemer van een autobusdienst, van groepsvervoer, van toerwagenritten, van ongeregeld vervoer of van vervoer met huurauto's voor de schade door de door hem vervoerde personen geleden.

Art. 8: „De ondernemer van een autobusdienst, van groepsvervoer, van toerwageningen, van ongeregeld vervoer of van vervoer met huurauto's is verantwoordelijk voor de schade, bij het vervoer door de vervoerde personen geleden, ten ware de schade buiten zijn schuld of die van zijn personeel is ontstaan."

Bij Algemeenen Maatregel van Bestuur worden regelen gesteld ter waarborging zooveel mogelijk van de nakoming der uit het eerste lid voortvloeiende verplichtingen." (Verg. art. 8 lid 1 van het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen [Besluit v. 10 Aug. 1939, S. 564, tot uitvoering van de Wet Autovervoer Personen], luidende: „Tot dekking van de aansprakelijkheid, voortvloeiende uit artikel 8, eerste lid der Wet, moet een verzekering zijn gesloten overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van dit besluit." Nadere voorschriften ten aanzien van deze verzekering geven de artt. 8 lid 2 en 9—13 van het bovengenoemde Besluit).

Art. 5 der Verenwet (Wet v. 5 Juli 1921, S. 838) regelt de aansprakelijkheid van den ondernemer van een overzetveer voor de door hem overgezette reizigers.

Art. 5: „De ondernemer van een overzetveer is verantwoordelijk voor de schade door de reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden, ten ware de schade buiten zijne schuld of die zijner beambten of bedienden zij ontstaan. Insgelijks is hij verplicht tot vergoeding der schade, veroorzaakt door niet nakoming van bepalingen omtrent den bekend gemaakten dienst.

Voor de in dit artikel bedoelde schadevergoedingen zijn de ondernemers hoofdelijk aansprakelijk."

Het artikel is nagenoeg gelijklopend aan art. 9 der Wet Openbare Vervoermiddelen.

C. Openbare middelen van vervoer.

Wet v. 23 Apr. 1880, S. 57, hierboven aangehaald; artt. 96 (zie hierboven bl. 555) en 97 W.v.K.; Luchtvaartwet v. 30 Juli 1926, S. 249; Wet v. 10 Sept. 1936, S. 523, houdende voorzieningen inzake het luchtvervoer; Wet Autovervoer Personen v. 24 Juni 1939, S. 527, hierboven aangehaald.

P. KLEENE, De wetgeving op de openbare vervoermiddelen, in N.J.B. 1928, bl. 905 v.

Het Besluit v. 6 Dec. 1928, S. 454 tot vaststelling van een Regeling van het Rijks-toezicht op de Luchtvaart (R.T.L.) bevat in Hfdst. XI eenige bepalingen omtrent de uitoefening van luchtdiensten tot vervoer van personen en goederen. Soortgelijke bepalingen worden gevonden in § 12 van het Besluit v. 10 Aug. 1939, S. 564 tot uitvoering van de Wet Autovervoer Personen (Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939).

Is in het openlijk aankondigen van den dienst, van de tarieven en voorwaarden van vervoer door den ondernemer van een openbaar middel van vervoer een algemeen of openbaar aanbod (*general offer*), een zgn. aanbod aan het publiek of aan een onbepaalden (niet individueel bepaalden) persoon (*persona incerta*), gelegen? Geldt hetzelfde van de aankondigingen betreffende de exploitatie door ondernemers van andere openbare inrichtingen, als openbare vermaken, openbare badhuizen, enz.?

Wanneer kan in het algemeen het bestaan van een openbaar aanbod worden aangenomen? Geprijsd te koop stellen van een bepaald voorwerp, aanbod ter beurze, automaat, openlijke uitnodigingen tot intekening of tot inschrijving, uitloving, uitschrijving van een prijsvraag, enz.

Het aanbod wordt nader bepaald door de omstandigheden, waaronder het geschiedt. Bij openbare inrichtingen is bijv. het aanbod een

aanbod van de beschikbare plaatsen. Onvoorziene omstandigheden blijven steeds voorbehouden.

Van het aanbod zijn bij openbare middelen van vervoer uit den aard der zaak uitgesloten de personen, wier vervoer voor medereizigers hinderlijk of gevaarlijk is, en de goederen, waarvan het vervoer voor andere goederen nadeelig of gevaarlijk is, of op welker vervoer het vervoermiddel niet is ingericht.

Zie K.B. v. 31 Juli 1880, S. 121 (openb. middelen v. vervoer); artt. 6—8; R.T.L., artt. 195, 196; art. 87 en 90 Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939. Verg. art. 517f en 533e lid 1 K.

Het aanbod kan bovendien worden beperkt door de vooraf aan de betrokkenen of openlijk bekend gemaakte uitsluiting van een of meer bepaalde personen, of van bepaalde goederen, of van de goederen van bepaalde personen.

De overeenkomst komt tot stand door aanneming van het aanbod, de verklaring (in woord of daad), daarvan gebruik te willen maken.

Bij weigering te vervoeren of de daarvoor vereischte voorbereidingshandelingen te verrichten, zooals opmaking van een vrachtbrief of afgifte van een vervoerbiljet, kan de wederpartij (afzender of reiziger) nakoming, indien deze mogelijk is, of vergoeding van kosten, schade en interessen wegens wanpraestatie vorderen.

Zie over het onderwerp in het algemeen: J. J. POLDERMAN, Het openbaar aanbod, prft Utrecht 1913; SOHM, Vertragsschluss unter Abwesenden und mit einer persona incerta, Z.H., dl 17, bl. 13; J. BIERMANN, Rechtszwang zum Kontrahieren, in Jher. Jahrb., dl 32, bl. 267; H. NIPPERDEY, Kontrahierungszwang und diktierter Vertrag, 1920; H. NEUMOND, Der Automat, in Arch. civ. Prax., dl 89, bl. 166; W. ZSCHIMMER, Die Offerte an das Publikum, diss. Rostock 1897; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 22; R. SALEILLES, De la déclaration de volonté, nrs 229 v. (*contrats d'adhésion*); M. DOMERGUE, Etude d'ensemble sur le contrat d'adhésion, th. Toulouse 1935; SCHIRMEISTER-PROCHOWNICK, Das bürgerliche Recht Englands, dl 2, § 190, bl. 9; § 199. — Verg. voorts POLAK, dl 2, bl. 12 v.; HOFMANN, V. R., dl 1, bl. 206 v.; SUIJLING, 1e st., nrs 230 v.; F. J. VOGLER, De vaste stoomvaartlijnen, prft Leiden 1913, bl. 128 v.; G. J. WIARDA, Overeenkomsten met overheidslichamen, prfr. A'dam 1939, bl. 28 v.; A. J. MARX in N.J.B. 1939, bl. 423 v. en 447 v. JOSSELAND, nrs 76, 77, 93, 710 en hierboven bl. 539.

De overeenkomst komt tot stand, wat het vervoer van personen betreft, door het verlangen van een plaatsbiljet, of, als dit niet vooruit genomen behoeft te worden, door het plaats nemen in of op het vervoermiddel; wat het vervoer van goederen betreft, door het bij den vervoerder bezorgen van het goed. Zie Rb. den Bosch 12 Mrt 1915, N.J. 1916, bl. 344. Verg. voorts Rb. A'dam 18 Sept. 1883, W. 5005, bev. Hof A'dam 17 Oct. 1884, W. 5158 (aanbod ter beurze); Pres. A'dam 8 Nov. 1923, W. 11130 en Kgt A'dam 19 Mrt 1924, N.J. 1924, bl. 688, W. 11384 en 1 Aug. 1929, W. 12018 (geprijsde etalage-artikelen). — Zie ook Hof A'dam 1 Apr. 1912, W. 9404, cass. verw. H.R. 28 Febr. 1913, N.J. 1913, bl. 589, W. 9482 (aankondiging van de aanneming van bestellingen op een uit te geven boek).

Van het openbaar aanbod is te onderscheiden de verplichting tot het aangaan van overeenkomsten (Kontrahierungs-zwang). Bestaat deze voor hen, die in het bezit zijn van een feitelijk monopolie, of wel rust op de ondernemers van inrichtingen van openbaar nut in het algemeen, en op de ondernemers van openbare middelen van vervoer in het bijzonder, de verplichting, op grond van het karakter hunner onderneming, iedereen tot het gebruik daarvan toe te laten, behoudens uitzonderingen van algemeen aard, in verband met den

aard en de inrichting van het vervoermiddel of met eigenschappen der personen of goederen, zooals het gevaar, dat deze opleveren, enz.? De verplichting sluit de bevoegdheid uit, willekeurig de algemeenheid van het aanbod te beperken, of te weigeren met iemand de vereischte overeenkomst aan te gaan.

Verg. POLDERMAN, a. prft, bl. 28 v., 125 v.; F. MEILI, *Telephonrecht*, bl. 152 v.; M. SCHNEELI, *Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheins*, 1890, bl. 1 v.; J. W. SMITH, *Mercantile law*, 13de dr., bl. 307 v. (contracts with carriers).

De verplichting bestaat alleen, indien de wet haar oplegt, en binnen de grenzen, door de wet gesteld.

Dit is het geval met den spoorwegvervoerder (art. 31 Spww.). Niet b.v. met den Luchtvervoerder. Zie hieronder bl. 578 en 601.

Spreekt de wet van 1880 in art. 15 (zie hierboven bl. 571), in de woorden: „bestemd. . . de personen, die zich daartoe aanmelden, te vervoeren”, een verplichting tot vervoer uit?

In bevestigenden zin: POLAK, dl 2, bl. 13.

Niet-nakoming der verplichting geeft den belanghebbende recht op schadevergoeding.

Kan, met name indien de vervoerder een feitelijk monopolie bezit, willekeurige weigering te vervoeren als een onrechtmatige daad worden beschouwd, uit het oogpunt van *abus de droit* of van *chikanöse Ausübung eines Rechts* (§§ 226 en 826 D.B.G.B.; art. 2 lid 2 Zw. B.W.: Der offenbare Missbrauch eines Rechtes findet keinen Rechtsschutz)?

BIERMANN, a.w.; R. L. MOREL, Du refus de contracter opposé en raison de considérations personnelles, in *Rev. trim. dr. civ.*, 1908, bl. 289. — Zie over *abus de droit* in 't algemeen: V. G. A. BOLL, *Misbruik van recht*, prft Utrecht 1913; J. J. WIJNSTROOM, Een onderzoek naar het begrip misbruik van recht, prft A'dam 1921; MOLENGRAAFF, R. M. 1919, bl. 524 v.; R. SALEILLES, De l'abus de droit, in *Bull. soc. d'étud. lég.*, 1905, bl. 325; L. JOSSEMAND, De l'abus des droits, 1905; De l'esprit des droits et de leur relativité. Théorie dite de l'abus des droits. 1927; BONNECASE, Suppl. op BAUDRY-LACANTINERIE, dl 3, nrs 187—238; DEMOGUE, dl 4, nrs 634 v.; PLANIOL en RIPERT, dl 6, nrs 573 v. (alwaar uitvoerige literatuuropgave); DESSERTAUX, in *Rev. trim. dr. civ.*, 1906, bl. 119; G. RIPERT, L'exercice des droits et la responsabilité civile, in *Rev. crit. d. lég. etc.* 1906, bl. 352; — en over het chikaneverbod: H. TRÜEB, Der Rechtsmissbrauch (Schikane) im modernen Recht, 1909; K. HUBER, Über den Rechtsmissbrauch, 1910; L. W. HAGER, Schikane u. Rechtsmissbrauch im heut. bürgerl. Rechte, 1913; P. OERTMANN, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch, Allgemeiner Teil, 3de dr. 1927, ad § 226.

Zie over de beurtvaart hieronder bij Binnenvaart.

§ 51. SPOORWEGVERVOER

J. DUTRY VAN HAEFTEN, De spoorwegwetgeving in Nederland, prft Leiden 1863; R. VAN REES, Het personenvervoer op de spoorwegen, prft Utrecht 1876; H. POWW, Eenige aantekeningen op artt. 1—9 Spoorwegwet, prft A'dam 1876; J. KALFF Jr., Spoorwegkaartje en bagagereçu, prft Utrecht 1888; W. TH. C. VAN DOORN, De Nederl. Spoorwegwet met aantekeningen, 1889; J. VALKHOFF, De invloed van de Spoorwegen op enkele gebieden van het Nederlandsch privaatrecht, in R.M.Th.

1939, bl. 399 v. — Regeling van de aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen bij het vervoer van goederen en personen in verband met het Ned. burgerlijk en handelsrecht; Praeadvies van VAN BOLHUIS en PIJNAPPEL, H.N.J.V. 1874, dl 1, bl. 154 v.; Beraadsl., dl 2, bl. 151 v.; L. G. N. BOURICIUS, De burgerlijkrechtelijke gevolgen v. d. Wet v. 9 Juli 1900 (S. 118), prft A'dam 1902; A. MESRITZ, De vrachtbrief, prft A'dam 1904, hfdst. II, § 30; G. A. A. BARNASCONI, Rechten van crediteuren op per spoor verzonden goederen, prft A'dam 1920; POLAK, dl 2, bl. 85—128.

J. BÉDARRIDE, Des chemins de fer, 2 dl, 3de dr. door RIVIÈRE, 1891; A. PICARD, Les chemins de fer français, 6 dl 1883—1885; Les chemins de fer, 1918; A. CARPENTIER en G. MAURY, Traité prat. des chemins de fer, 3 dl, 1894; Suppl., 1913; E. LAMÉ-FLEURY, Code annoté des chemins de fer, 4de dr. door SARRUT, 1905; G. GUILLAUMOT en G. JOUANNY, Traité pratique des chemins de fer, 1911; L. LAMY, Manuel pratique des transports par chemin de fer, 11de dr. 1929; SCHOTT, Das Eisenbahntransportgeschäft, in ENDEMANN's Handb., dl 3, bl. 462 v.; W. KOCH, Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, Z.H., dl 8, bl. 401 v.; dl 10, bl. 58 v.; G. EGER, Das deutsche Frachtrecht, b.a.; SCHNELL, a.w.; R. SENCKPIEHL, Das Eisenbahntransportgeschäft, 1909; G. EGER, Eisenbahnrecht im deutschen Reich und in Preussen, 1910; E. RUNDNAGEL, Die Beförderungsgeschäfte der Eisenbahn, in EHRENBURG's Handb., dl V, 2 (1915), bl. 255 v.; WEIRAUCH, Die Eisenbahnverkehrsordnung, 6de dr. 1942 BROWNE en THEOBALD, The law of railway companies, 4de dr. 1911; MACNAMARA, a.w.; H. W. DISNEY, The law of carriage by railway, 6de dr. 1923; A. LESLIE, The law of transport by railway, 2de dr. 1928; J. D. I. HUGHES, The law of transport by rail, 1931; MANARA, Il diritto ferroviario, in Archivio Giuridico, dl 40, bl. 88 v.; G. B. MARCHESINI, Il contratto di trasporto delle merci per ferrovia, 2 dl, 2de dr. 1910; C. L. CASCA, Il codice ferroviario, 4 dl, 2de dr. 1909; U. PIPPI, Diritto ferroviario, 2de dr. 1913.

Het vervoer per spoorweg in het binnenland is geregeld in de spoorwegwetten en daarbij behorende reglementen, zie bl. 529; het vervoer naar of van een der tot de Berner-Overeenkomst van 1924 toetgetreden Staten in die Overeenkomst en de latere toevoegingen, zie bl. 33, 588 v. ¹⁾.

Duitschland, Eisenbahnverkehrsordnung v. 16 Mei 1928.

Een definitie van „spoorweg” wordt in de toepasselijke wetten en reglementen niet gevonden. De wet vereischt niet aanwending van stoomkracht of van andere mechanische kracht.

Rb. Utrecht 25 Febr. 1885, W. 5212; wegen, waarop vervoer door stoomkracht langs sporen plaats heeft, zijn spoorwegen in den zin der spoorwegw. van 1875; Rb. Arnhem 7 Nov. 1905, W. 8351 (strafzaak); in den zin der wet is een „spoorweg” een door vaste en beweegbare afsluitingen van de buitenwereld afgesloten ruimte, waarbinnen de sporen liggen; een omschrijving, die ongetwijfeld te eng is.

I. Spoorwegen, waarop niet uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd.

Spoorwegwet van 1875, laatst gew. bij de Wet v. 5 Oct. 1934, S. 526.

De Spoorwegwet bevat een ver gaande delegatie van wetgevende macht. Art. 27 bepaalt, dat bij Algemeenen Maatregel van Bestuur worden geregeld, o.a. de voorwaarden voor het vervoer van reizigers en goederen. Zie ook art. 3 Spww.; Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen, vastgesteld bij K.B. van 9 Nov.

¹⁾ Een volledig overzicht van de bepalingen der spoorwegwetten en -reglementen en van den inhoud der Berner-Overeenkomst wordt hier niet gegeven; alleen het belangrijkste wordt vermeld.

1928, S. 415, laatst gewijzigd bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37. Dit reglement regelt burgerlijk recht: de overeenkomst van vervoer per spoorweg.

Naast het Algemeen Reglement Vervoer zijn van toepassing de algemeene bepalingen van verbintenissenrecht, alsmede „hetgeen bij het Wetboek van Koophandel betrekkelijk voerlieden, schippers en ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen is bepaald” (artt. 91 v.), voor zoover daarvan niet in het Reglement wordt afgeweken. Zie art. 2 Spww., hieronder bl. 579.

A. Algemeene bepalingen.

1°. Art. 1 der Spoorwegwet:

„Ondernemers eener spoorwegdienst zijn verantwoordelijk voor de schade door personen of goederen bij de uitoefening der dienst geleden, ten ware de schade buiten hunne schuld of die hunner beambten of bedienden zij ontstaan”.

P. A. TICHELAAR, Art. 1 der wet van 9 Apr. 1875, S. nr 67, R.M. 1891, bl. 1 v.; L. G. N. BOURICIUS, a. prft, hfdst. III; F. A. R. A. VAN ITTERSUM, R.M. 1897, bl. 459 v.; VALKHOFF, t.a.p., bl. 417 v.

Verg. § 1 van de Duitse wet van 7 Juni 1871 en daarover WESTERKAMP, Die Haftpflicht, in ENDEMANN's Handb., §§ 376 v.; UNGER, Handeln auf eigene Gefahr, in Jahrb. f. d. Dogm., dl 30, bl. 409 v.

Ondernemer van een spoorwegdienst (in art. 1 en andere artikelen der wet) is de exploitant van den spoorweg, niet de eigenaar, die niet exploiteert (dus bijv. de Mij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, niet de Staat).

Aldus: POLAK, dl 2, bl. 89/90; Rb. Utrecht 4 Mrt 1896 en 14 Apr. 1897, P.v.J. 1896, nr 26 en W. 6967 (uitlegging van art. 1); Rb. R'dam 1 Nov. 1898, P.v.J. 1898, nr 90 (strafzaak); BOURICIUS, a. prft, bl. 69 v. — Anders: H.R. 18 Mei 1883 en (revisie) 16 Apr. 1885, W. 4920 en 5154 (uitlegging van art. 5); Rb. Utrecht 24 Nov. 1886, W. 5351 (uitlegging van art. 1); H.R. 7 Mrt 1887, W. 5434, en 4 Juni 1888, W. 5567; Hof den Haag 6 Oct. 1888, W. 5621 (strafzaken, uitlegging van art. 9).

Art. 1 ziet op de aansprakelijkheid wegens schuld of nalatigheid, niet op de contractueele aansprakelijkheid; het bevat een afwijking van de artt. 1401—1403 B.W. ten aanzien van de regeling van den bewijslast. De eischer heeft te bewijzen *schade, bij de uitoefening van den dienst geleden*, niet ook *schuld* van den ondernemer of van diens ondergeschikten.

Personen en goederen omvat alle personen en alle goederen, die met de uitoefening van den dienst des spoorwegs in aanraking komen, meer bepaaldelijk personen en goederen, die *niet* worden vervoerd krachtens een vervoer-overeenkomst, zooals bedienden en beambten, personen, die lossen of laden, aangrenzende eigendommen, enz.; met betrekking tot schade, toegebracht aan personen of goederen, die worden vervoerd krachtens een vervoerovereenkomst, loopt de vordering uit art. 1 samen met de vordering uit de vervoer-overeenkomst (art. 2 Spww. i.v.m. art. 91 W.v.K.; zie hierboven bl. 555).

De beperking van de toepasselijkheid van art. 1 tot personen (reizigers) en goederen, die vervoerd worden krachtens een vervoer-overeenkomst, of tot personen en goederen, die vervoerd worden, is in strijd met de woorden van het artikel, met de strekking der wet en met de geschiedenis der bepaling.

De ruime beteekenis wordt aangenomen door VAN DOORN, TICHELAAR, BOUYRICIUS, HOFMANN, V.R., dl 1, bl. 320/321, en VÖLLMAR, bl. 213/214; VALKHOFF, t.a.p., bl. 431 (die een uitvoerig overzicht geeft der verschillende, ook vóór de totstandkoming der Spoorwegwet gehuldigde, opvattingen omtrent de aansprakelijkheid uit spoorwegvervoer, t.a.p., bl. 414 v.); Rb. Utrecht 24 Nov. 1886, W. 5351 (persoon, bezig met inladen), en 14 Apr. 1897, W. 6967 (beambte). — Dat beambten, die vervoerd worden, tot de „personen” van art. 1 behooren, al zijn zij niet reizigers, besliste Rb. Utrecht 4 Mrt 1896, b.a., en 8 Mrt 1920, W. 10596. Zie ook Hof A'dam 12 Oct. 1883, W. 4992; 5 Dec. 1919, N.J. 1920, bl. 535, W. 10524 (onder art. 1 valt ieder, die vervoerd wordt, niet alleen hij, die vervoerd wordt krachtens een vervoer-overeenkomst); 8 Mrt 1920, N.J. 1920, bl. 1197, W. 10596; Rb. Utrecht 13 Dec. 1922, N.J. 1924, bl. 62, W. 11088.

Anders: art. 1 ziet alleen op personen (reizigers) en goederen, die vervoerd worden krachtens een vervoer-overeenkomst: LULofs, a. prft, bl. 90 v.; Pouw, a. prft, bl. 62; POLAK, dl 2, bl. 86 v.; Rb. A'dam 7 Febr. 1888, bev. Hof A'dam 21 Juni 1889, M.v.H. 1889, bl. 37 en 328, cass. verw. (wat dit punt betreft) H.R. 3 Apr. 1890, W. 5856 (persoon, bezig met lossen); Hof A'dam 10 Jan. 1890, W. 5826, bev. Rb. A'dam 14 Febr. 1889, W. 5687 (remmer); Rb. A'dam 14 Jan. 1890, M.v.H. 1890, bl. 101 (rijtuig en paard, op een overweg beschadigd); Rb. Utrecht 26 Nov. 1890, W. 5958 (door den trein overreden koe); Hof A'dam 28 (29) Apr. 1898, W. 7173 (machinist); H.B. 30 Jan. 1903, W. 7879 (wisselwachter; personen in art. 1 Spww. zijn uitsluitend zij, die over den spoorweg worden vervoerd); Rb. Utrecht 14 Dec. 1910, W. 9149 (postbeambte, als reiziger beschouwd), tevens beslissende, dat art. 1 ook van toepassing is bij kosteloos vervoer; Rb. A'dam 5 Mei 1905, W. 8387 (nagelaten betrekkingen van een gedooden reiziger kunnen niet vorderen op grond van art. 1 Spww.); H.R. 6 Dec. 1907, W. 8630, bev. (wat dit punt betreft) Hof A'dam 20 Oct. 1906, W. 8489, bev. Rb. A'dam 21 Oct. 1904, W. t.z.p. (nagelaten betrekkingen van een gedooden reiziger); Rb. A'dam 25 Mei 1904, W. 8213 en Hof A'dam 12 Jan. 1906, W. 8432, cass. verw. H.R. 7 Dec. 1906, W. 8470; Rb. A'dam 31 Mei 1918, N.J. 1918, bl. 1169 (conducteur der brievenmalen, die vervoerd wordt krachtens art. 47 Spww.), vern. Hof A'dam 5 Dec. 1919, N.J. 1920, bl. 535, W. 10524.

De schade moet geleden zijn „bij de uitoefening van den dienst”, d.w.z. in verband met het bedrijf van de spoorwegonderneming.

Zie over de beteekenis van deze woorden: POLAK, dl 2, bl. 90 v.; BOURICIUS, bl. 77 v.; v. ITERSUM, t.a.p., bl. 479 v.; Rb. A'dam 23 Febr. 1893, M.v.H. 1893, bl. 142; „bij de uitoefening van den dienst” beteekent ten gevolge van die uitoefening, waaronder te verstaan is de slechte uitoefening, niet gedurende de uitoefening of onder het rijden van den trein; Rb. Utrecht 14 Apr. 1897, W. 6967; schade geleden bij de uitoefening van den dienst omvat elke schade, ook geleden door iemand buiten het vervoer (aanteekenaar-weger, die bij het overgaan van sporen struikelt); H.R. 9 Jan. 1905, W. 8170 en 7 Dec. 1906, W. 8470; dienst in art. 1 Spww. beteekent de exploitatie in haar geheelen omvang, met name is daaronder begrepen de dienst op de stations, (reiziger op het perron door een ongeluk getroffen), cass. verw. Hof A'dam 12 Jan. 1906, b.a.; Rb. A'dam 25 Mei 1904, b.a.; Rb. A'dam 9 Jan. 1911, W. 9248; het uitstappen van reizigers behoort tot de uitoefening van den dienst; Rb. Utrecht 17 Dec. 1941, N.J. en W. 1942, nr 840. Zie ook de rechtspraak naar aanleiding van het spoorwegongeluk te Weesp, hierboven bl. 569.

„Ten ware de schade buiten hunne schuld of die hunner beambten of bedienden zij ontstaan”. Dit geval is aanwezig, als blijkt van roekeloosheid of onvoorzichtigheid van den getroffene.

Zie Rb. Utrecht 13 Febr. 1895, W. 6615, en 22 Apr. 1896, W. 6807; Rb. A'dam 23 Febr. 1893, M.v.H. 1893, bl. 142; Hof A'dam 8 Dec. 1899, W. 7425; 7 Mrt 1902, P.v.J. 1902, nr 160; 13 Mei 1912, W. 9459; Rb. Utrecht, z.d., W. 7517; Kgt nr 4 A'dam 30 Jan. 1906, M.v.H. 1906, bl. 31; Rb. A'dam 9 Jan. 1911, b.a.; Rb. Utrecht 9 Dec. 1925, N.J. 1927, bl. 653; 5 Dec. 1928, N.J. 1930, bl. 715; Rb. Utrecht 10 Mei 1944, N.J. en W. 1946, nr 37.

Verg. over het ontlastingsbewijs bij verwonding van een reiziger ten gevolge van een aanrijding: Rb. A'dam 2 Juli 1917, N.J. 1917, bl. 976.

Medeschuld van den reiziger of afzender: zie POLAK, dl 2, bl. 91; SUYLING, 2de st., 1e ged., nr 358.

Dat de ondernemer, krachtens hem bij wet of algemeen maatregel van bestuur opgelegde verplichting, voorzorgsmaatregelen heeft genomen, welke door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten zijn goedgekeurd, heft zijn aansprakelijkheid niet op.

JOSSERAND, nr 899. — Anders Hof A'dam 15 Apr. 1912, W.P.N.R., nr 2227, vern. Rb. A'dam 9 Jan. 1911, W. 9244. Verg. H.R. 8 Jan. 1897, W. 6915, vern. Hof A'dam 24 Jan. 1896, W. 6798, bev. Rb. Utrecht 2 Jan. 1895, W. 6598 (boschbrand, art. 33a Spww.). Zie voorts de bijzondere bepalingen voor spoor- en tramdiensten in art. 6 Boschwet 1922.

2°. Verplichting om te vervoeren. De spoorwegvervoerder (-ondernemer) is verplicht alle personen, die zich aanmelden, en alle aangeboden, niet door wettelijke bepalingen uitgesloten, goederen te vervoeren op de voorwaarden bij de reglementen bepaald en tegen geen hoogere vrachtprijzen dan in de openlijk aangekondigde tarieven, art. 31 Spww.

De bedoelde wettelijke bepalingen worden gevonden in artt. 27, 51, 52, 94, 95 en 115 v. h. Alg. Regl. Vervoer. Zie voorts Bijl. I en II v. h. Regl. Verg. VALKHOFF, t.a.p., bl. 412 v.

De ondernemers van spoorwegdiensten zijn bovendien verplicht, onder goedkeuring van den Minister van Waterstaat, het doorgaand vervoer van goederen en reizigers over de spoorwegen onder hun beheer tusschen alle daartoe door den Minister aangewezen stations onderling te regelen, met inachtneming van art. 32 Spww.

Uitsluiting van bepaalde personen of goederen van het vervoer heeft in rechte geen gevolg.

Weigering om te vervoeren is hetzij wanpraestatie, hetzij een onrechtmatige daad, die dengene, aan wien geweigerd is, recht geeft op schadevergoeding.

Zie hierboven bl. 573v.

3°. De spoorwegvervoerder is niet vrij in het bedingen van de vracht, artt. 28—31 Spww. De tarieven voor het vervoer van personen en goederen behoeven goedkeuring van den Minister van Verkeer en Energie (K.B. v. 6 Nov. 1877, S. 194, i.v.m. Wet v. 19 Dec. 1877, S. 285; K.B. v. 7 Sept. 1905, S. 264, gew. bij K.B. v. 17 Febr. 1906, S. 35; K.B. v. 23 Juni 1945, S. 98), artt. 28 en 30 Spww. De regeering kan verlaging der tarieven bevelen, art. 29 Spww. De ondernemers moeten vervoeren en wel tegen geen hoogere vrachtprijzen dan in de openlijk aangekondigde tarieven, met dien verstan-

de, dat verlaging van vrachtprijzen enkel bij wijze van gunst niet wordt verleend en de dit verbod betreffende aanwijzingen van den Minister van Waterstaat ten aanzien van verleening van verlaging worden gevolgd, art. 31 Spww.

Verg. over art. 31 lid 1 en 2 (oud) Spww.: H.R. 13 Nov. 1931, N.J. 1931, bl. 1632, W. 12416, cass. verw. Hof A'dam 27 Nov. 1930, W. 12329, bev. Rb. Utrecht 13 Febr. 1929, N.J. 1930, bl. 549.

„Voorwaarden bij de reglementen bepaald” (art. 31 lid 1): Onder reglementen is te verstaan de Algemeene Maatregel van Bestuur, voorgeschreven in art. 27 Spww., waarbij de voorwaarden voor het vervoer van reizigers en goederen worden geregeld, mitsdien het Algemeen Reglement Vervoer van 1928.

Zie over de spoorwegtarieven (aard en toepassing): LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 724—765; JOSSERAND, nrs 112—274; G. PIOT, De l'application des prix des tarifs de chemin de fer, 1913.

B. Goederenvervoer.

Art. 2 der Spoorwegwet:

„Ten aanzien van ondernemers van spoorwegdiensten geldt hetgeen bij het Wetboek van Koophandel betrekkelijk voerlieden, schippers en ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen is bepaald”.

Zie over de in dit voorschrift neergelegde beperking der contractsvrijheid, die ook in sommige andere wettelijke regelingen wordt teruggevonden (o.a. in artt. 470 v. K. en in art. 32 Lverv. W.), VALKHOFF, t.a.p., bl. 438 v.

Dit artikel ziet, in tegenstelling van art. 1 Spww., op de vervoer-overeenkomst.

Art. 3 der Spoorwegwet:

„Ondernemers van spoorwegdiensten zijn niet bevoegd hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging van of schade aan koopmanschappen en goederen, noch den omvang en duur hunner verplichtingen en den bewijslast door eenig beding van den vrachtbrief, of door bijzondere dienstreglementen uit te sluiten of te beperken, dan met inachtneming der regels, door Ons bij algemeen maatregel van inwendig bestuur vast te stellen”.

Zie over de geldigheid van clauses tot uitsluiting of beperking der aansprakelijkheid in het algemeen, hierboven bl. 555/556

Het staat den ondernemers vrij bij *bijzondere overeenkomst* hun verantwoordelijkheid voor verlies, enz., ook verder, dan deze Algemeene Maatregel (het Algemeen Reglement Vervoer op de spoorwegen) toelaat, te beperken of wel die op te heffen of, bijv. ten aanzien van den bewijslast, anders te regelen; daarentegen niet haar uit te breiden buiten de grenzen, gesteld in de reglementen, in art. 31 Spww. bedoeld (het Algemeen Reglement Vervoer, zie hierboven), immers zij mogen niet vervoeren op gunstiger voorwaarden dan deze reglementen inhouden (art. 31 Spww.). Bijzondere dienstreglementen mogen gunstiger *algemeen* voorwaarden vaststellen dan de Algemeene Maatregel van Bestuur (het Alg. Reglement Vervoer), dat het minimum van de verplichtingen der spoorwegvervoerders aangeeft.

Algemeen Reglement Vervoer (A.R.V.): K.B. v. 9 Nov. 1928, S. 415, laatst gewijzigd bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37, hfdst. III, Vervoer van vrachtgoederen; hfdst. IV, Vervoer van snelgoederen; hfdst. V, Vervoer van expresgoed; hfdst. VI, Vervoer van levende dieren; hfdst. VII, Vervoer van lijken; hfdst. VIII, Behandeling van gevonden voorwerpen, niet opgevraagde bagage, overbevonden bagage en overbevonden goederen.

De bepalingen omtrent het vervoer van ijl- en vrachtgoederen vinden overeenkomstige toepassing op het vervoer van bestelgoederen, levende dieren en lijken, voorzover daarvoor bijzondere bepalingen niet zijn gemaakt, artt. 94, 106 en 119 A.R.V.

Hfdst. III, art. 61 § 1 A.R.V.: De vervoer-overeenkomst (omtrent vrachtgoederen) is afgesloten, zodra het station van afzending de goederen met den vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen. Dit station stelt de aanneming vast door den vrachtbrief van zijn datumstempel te voorzien. — Art. 58 § 1 (1): Behoudens het bepaalde in § 9 moet de afzender elke zending met een vrachtbrief aanbieden. Hiertoe moeten formulieren worden gebezigd overeenkomstig het in of krachtens de tarieven vast te stellen model. — Art. 58 § 9 (1): In de tarieven kan voor zendingen, welke zich, naar het oordeel van den Spoorweg, daartoe leenen, worden bepaald, dat in plaats van een vrachtbrief een adreskaart, overeenkomstig een in bedoelde tarieven vast te stellen model, mag of moet worden gebezigd.

Hfdst. IV, art. 98 lid 1 A.R.V.: Voor snelgoed geldt het bepaalde in artikel 58, met dien verstande, dat voor den in § 1 (1) van dat artikel bedoelden vrachtbrief en de in § 9 van dat artikel bedoelde adreskaart (voorzover het gebruik van deze laatste blijkens de tarieven is voorgeschreven of toegelaten) de modellen zijn te bezigen, welke in de tarieven voor snelgoed worden vastgesteld.

De vrachtbrief kan in twee exemplaren worden opgemaakt. De duplicaat-vrachtbrief (of het ontvangstbewijs) waarop het station van afzending zijn datumstempel afdruckt, worden den afzender teruggegeven; zij strekken tot bevestiging van de aanneming der zending, doch hebben niet de kracht van den vrachtbrief, die de zending verzelt, art. 61 § 5 A.R.V.

Verg. Rb. R'dam 25 Juli 1919, N.J. 1919, bl. 819; H.R. 7 Nov. 1921, N.J. 1922, bl. 113, W. 10839.

De vrachtbrief (adreskaart) is niet een geldigheidsvereis, te voor de vervoer-overeenkomst, maar bewijsmiddel. Indien hij ontbreekt of de afstempeling is verzuimd, kunnen de overeenkomst en de aanneming der goederen door andere middelen worden bewezen.

Art. 61 § 3: Na de afstempeling strekt de vrachtbrief, behoudens het bepaalde in de volgende paragraaf, als bewijs der vervoerovereenkomst.

§ 4 (1). De vrachtbrief strekt niet tot bewijs tegen den Spoorweg van den daarin aangegeven inhoud, noch van het daarin aangegeven gewicht der zending, tenzij, wat het gewicht betreft, de zending op verzoek van den afzender door den Spoorweg is gewogen en de laatste hiervan in den vrachtbrief heeft doen blijken.

Verg. H.R. 22 Dec. 1922, N.J. 1923, bl. 326, W. 11033 en 18 Febr. 1927, N.J. 1927, bl. 658, W. 11636.

§ 4 (2). Met betrekking tot de goederen, waarvan de lading krachtens de tarieven of krachtens met den afzender getroffen regelingen door den afzender geschiedt, gelden de opgaven in den vrachtbrief betreffende het aantal stuks slechts dan als bewijs tegen den Spoorweg, indien deze de zending heeft nageteld en dit op den vrachtbrief heeft geconstateerd.

Vorm en inhoud van den vrachtbrief regelt art. 58 §§ 1 en 3 v. A.R.V. De vrachtbrief moet o.a. den naam en de woonplaats van den geadresseerde bevatten. Aan order- of aan toonder-stelling is niet toegelaten.

Zie over aanneming, door den vervoerder, van het goed met een vrachtbrief of een adreskaart, welke omtrent den toestand van het goed niets inhoudt (een schoonen vrachtbrief, adreskaart), hierboven bl. 546 en art. 53 § 1 A.R.V.

Regeling der „verantwoordelijkheid” in artt. 71, 77—79 A.R.V.

R. SENCKPIEL, Die Haftung von Eisenbahn, Post und Spediteuren, 1923; E. RUNDNAGEL, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Eisenbahnfrachtrecht, 4de dr. 1924 door FRITSCH en SPERBER; E. SCHULZ, Die Haftpflicht der Eisenbahn im Güterverkehr nach dem deutschen Eisenbahnfrachtrecht, 1920; G. HOCHGRABER, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist, 1931; G. PIOT, Des causes de la responsabilité des Adm. et des Comp. de ch. d. f. dans le transp. des march., 1910; De l'action en resp. contre les Adm. et les Comp. de ch. d. f. pour fautes dans le transp. des march., 1910; De la resp. des Adm. et des Comp. de ch. d. f. dans le transp. des march. sujettes à des règles spéc., 1910; CH. CHAMAY, La responsabilité des chemins de fer en cas de pertes, avaries ou retards, 1930.

De Spoorweg is verantwoordelijk voor zijn personeel en voor de andere personen, van wier diensten hij bij het vervoer gebruik maakt, art. 7 lid 1 A.R.V.

Zie hierboven bl. 551.

De „verantwoordelijkheid” voor de schade, welke voortvloeit uit geheel of gedeeltelijk verlies of uit beschadiging van het goed, begint met de aanneming ten vervoer en eindigt met de aflevering, art. 77 § 1 lid 1 A.R.V. De Spoorweg moet te zijner bevrijding bewijzen, dat de schade is veroorzaakt door schuld van dengene, wien het beschikkingsrecht over het goed toekomt, door een order van dezen, waartoe geen schuld van den Spoorweg aanleiding heeft gegeven, of door overmacht, art. 77 § 2 A.R.V.

De vordering tot schadevergoeding vervalt door aanneming van het goed, art. 90 lid 1 A.R.V., tenzij:

a. de rechthebbende het bewijs levert, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van den Spoorweg, art. 90 lid 2, A.R.V. onder A;

b. er is gedeeltelijk verlies of beschadiging en de Spoorweg vóór de aanneming van het goed den toestand en het gewicht daarvan, alsmede, voor zoover mogelijk, het bedrag en de oorzaak der schade en het tijdstip, waarop deze is ontstaan, overeenkomstig art. 80 A.R.V. heeft doen vaststellen, waartoe de Spoorweg verplicht is als de rechthebbende een gedeeltelijk verlies of beschadiging beweert, art. 90 lid 2 A.R.V. onder Ca, of indien de vaststelling, welke overeenkomstig art. 80 had moeten plaats vinden, uitsluitend door schuld van den Spoorweg achterwege is gebleven, art. 90 lid 2 A.R.V. onder Cb of;

c. er zijn uiterlijk niet-zichtbare gebreken, waarvan het bestaan na de aanneming van het goed is vastgesteld, onder de voorwaarden vermeld in art. 90 lid 2 A.R.V. onder D.

Ten aanzien van bepaalde goederen (goederen, welke worden vervoerd in open wagens of oningepakt of met een gebrekkige verpakking, welke zijn blootgesteld aan bijzonder gevaar van verlies of beschadiging of onder een onjuiste of onvoldoende bewaring of zonder inachtneming van voorgeschreven voorzorgsmaatregelen ten vervoer zijn gegeven, of welke begeleiding behoeven) wordt de aansprakelijkheid voor schade, ontstaan uit bepaalde oorzaken uitgesloten door art. 78, 1 A.R.V.

Voor gewichtsverschil is de Spoorweg slechts aansprakelijk, voor zoover dit verschil meer bedraagt dan 2% van het bruto-gewicht ten aanzien van vloeistoffen, van in vochtigen toestand verzonden goederen en van een aantal bij name genoemde goederen, of 1% ten aanzien van alle overige droge goederen, welke bij vervoer aan gewichtsvermindering onderhevig zijn, art. 79, 1 A.R.V.

Zie over de vraag, wat bij vervoer in open wagens een schade is, „ontstaan uit het gevaar aan die wijze van vervoer verbonden”: Rb. A'dam 12 Juni 1891, P.v.J. 1891, nr 74 (brand door vonken uit de locomotief); 23 Oct. 1896, W. 6944 (storm, die het goed van den wagon slingert); 8 Nov. 1918, N.J. 1919, bl. 351, W. 10391 (beschadiging van een niet verpakte automobiel en verloren gaan van onderdeelen).

De verantwoordelijkheid is beperkt.

De schadevergoeding wordt in geval van geheel of gedeeltelijk verlies berekend naar den beursprijs, bij gebreke van dien naar den marktprijs en bij gebreke van beide naar de gewone waarde van goederen van dezelfde soort en hoedanigheid ter plaatse, waar en ten tijde, waarop het goed ten vervoer is aangenomen, vermeerderd met hetgeen voor het verloren goed aan vracht, rechten of andere kosten is betaald of nog betaald moet worden. Echter bedraagt de schadevergoeding niet meer dan f 50.— voor elk ontbrekend kilogram bruto, tenzij in den vrachtbrief of de adreskaart het belang bij de aflevering en het bedrag daarvan is aangegeven, in welk geval voor het vervoer een premie boven het gewone tarief is verschuldigd en de verdere schade, waarvan het bewijs is geleverd, wordt vergoed tot ten hoogste het aangegeven bedrag, artt. 81 en 86 lid 1—3 i.v.m. art. 58 § 5 (3) i A.R.V.

In geval van beschadiging wordt vergoed de vermindering van de waarde van het goed, deze waarde berekend op dezelfde wijze als bij geheel of gedeeltelijk verlies; echter zal de vergoeding, naar gelang de geheele zending of een gedeelte daarvan in waarde is verminderd, niet meer bedragen, dan zij zou hebben beloopt in geval van verlies der geheele zending, onderscheidenlijk van verlies van het in waarde verminderde deel der zending. Is het belang bij de aflevering aangegeven, dan wordt ook de verdere schade, waarvan bewijs is geleverd, tot ten hoogste het aangegeven bedrag vergoed, artt. 83 en 86 lid 1—3 A.R.V.

Geld en geldswaarden, als hoedanig ook kunnen worden beschouwd alle goederen, waarvan de waarde meer dan f 50.— per kilogr. bruto bedraagt of waarvan het belang bij de aflevering met meer dan f 50.— per kilogr. bruto is aangegeven, worden ten vervoer als snelgoed aangenomen, art. 96 lid 1, 2 en 3.

De Spoorweg is verantwoordelijk voor de schade, welke het gevolg is van overschrijding van den leveringstermijn (zie art. 70), tenzij hij bewijst, dat de overschrijding is veroorzaakt door omstandigheden, welke hij niet kon voorkomen noch verhelpen, artt. 77 §§ 1 en 3. De vordering tot schadevergoeding vervalt door aanneming van het goed, tenzij de rechthebbende reclameert binnen veertien dagen, die der ontvangst daaronder niet begrepen, art. 90 lid 1 en 2 B, A.R.V. De vergoeding is vastgesteld in art. 84 A.R.V. Vergoed moet worden de door de overschrijding van den termijn ontstane schade tot ten hoogste de geheele vracht.

Nevens de vergoeding van geheel verlies is schadevergoeding wegens overschrijding van den leveringstermijn niet verschuldigd; nevens de vergoeding van gedeeltelijk verlies is zij alleen verschuldigd voor het verloren deel der zending, nevens de vergoeding wegens beschadiging is zij ten volle verschuldigd, art. 84 A.R.V.

Indien het belang bij de aflevering van de zending is aangegeven, is het daarvoor aangegeven bedrag het hoogste bedrag, dat kan worden gevorderd als vergoeding van de uit de overschrijding van den leveringstermijn ontstane schade of als vergoeding van die schade van de schade uit gedeeltelijk verlies of beschadiging ontstaan, art. 86 lid 1, 3b, 4 en 5 A.R.V.

De Spoorweg mag vervoeren volgens tarieven, waarbij de vracht verlaagd en daartegenover zijn aansprakelijkheid wordt beperkt tot maxima, lager dan de hierboven genoemde. Aangifte van belang bij aflevering is bij deze tarieven uitgesloten, art. 85 A.R.V.

De aansprakelijkheid bedraagt ten hoogste het dubbele van het toepasselijke maximum, indien het verlies, de beschadiging of de overschrijding van den leveringstermijn is veroorzaakt door opzet of grove schuld van den Spoorweg, art. 87 i.v.m. artt. 81 lid 3, 83 lid 3, 84 § 3, 85 lid 1 en 86 lid 6 A.R.V.

Indien de goederen om de een of andere reden niet tot aflevering aan den geadresseerde komen, liggen ze voor rekening en risico van den afzender, wien daarvan moet worden kennis gegeven. De spoorwegdienst is bevoegd, de goederen aan een derde in bewaring te geven en ze te verkoopen, onder de nadere bepalingen van art. 76 A.R.V.

Positie van den geadresseerde. — De afzender heeft het recht omtrent de zending nadere schriftelijke aanwijzingen te geven overeenkomstig het bepaalde in art. 68 A.R.V. Het hier bedoelde recht van den afzender vervalt, zoodra na aankomst van het goed op het station van bestemming:

a. bij goederen, welke door den Spoorweg worden besteld, deze het station hebben verlaten, ten einde bij den geadresseerde te worden besteld, tenzij deze de goederen niet in ontvangst neemt;

b. bij andere goederen, welke niet door den Spoorweg worden besteld, de vrachtbrief of de goederen aan den geadresseerde zijn afgegeven;

c. de geadresseerde zijn uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten heeft doen gelden.

Hij kan deze rechten doen gelden na aankomst van het goed op het station van bestemming en is dan zijnerzijds gehouden alle uit

de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen na te komen, tenzij de afzender reeds een nadere aanwijzing in anderen zin heeft gegeven, art. 71 § 2 A.R.V.

Van het oogenblik af, dat het recht van den afzender tot het geven van aanwijzingen is vervallen, moet de Spoorweg zich gedragen naar de aanwijzingen van den geadresseerde, art. 68 § 8 (2) A.R.V.

C. Personenvervoer.

M. LACOMBE, De la responsabilité des compagnies de chemins de fer en matière d'accidents survenus aux voyageurs, th. Toulouse, 1908; L. BENARD, De la responsabilité civile des compagnies de chemins de fer en matière d'accidents survenus aux voyageurs, th. Paris 1909; J. SEITIER, Droits et obligations du public et des Comp. en fait de transport des bagages, des colis à main et des bagages non accompagnés, 1912; H. GÖPPERT, Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen, prft Berlin 1894; H. ROHL, Das Recht der Personenbeförderung, diss. Marburg 1938; A. PARSONS, The liability of railway companies for negligence towards passengers, 1893; D. A. MEDA, Della responsabilità ferroviaria per infortunio del viaggiatore, 1909; J. KALFF Jr, Spoorwegkaartje en bagagereçu, prft Utrecht 1888; H. R. HOETINK in N.J.B. 1928, bl. 891 v. Zie voorts de literatuur, vermeld op bl. 567 en 574/575.

Algemeen Reglement voor het vervoer op de Spoorwegen: hfdst. I, Algemeene bepalingen; hfdst. II, Bepalingen voor het vervoer van reizigers en bagage. Nevens het Alg. Regl. gelden de algemeene beginselen, hierboven bl. 567 v. uiteengezet.

De verplichting van den Spoorweg, te vervoeren, is een verplichting, met een ieder, die zich ten vervoer aanmeldt, een vervoer-overeenkomst aan te gaan.

Verschil van meening bestaat over de vraag, of de vervoer-overeenkomst tot stand komt door de vraag van den reiziger om een vervoerbiljet (plaatskaart of -bewijs), waarmede hij het openbaar aanbod tot vervoer van den ondernemer aanneemt, of wel door het niet-afwijzen van die vraag door den ondernemer, waarmede deze het aanbod van den reiziger vervoerd te worden, aanneemt. In elk geval is het plaatsbewijs bewijsstuk van de tot stand gekomen vervoer-overeenkomst.

Zie hierover o.a. POLDERMAN, Het openbaar aanbod, prft Utrecht 1913, bl. 137; JOSSERAND, nr 796; E. RUNDNAGEL, in EHRENBURG's Handb., dl V, 2, bl. 501.

Zie over het rechtskarakter van het plaatsbewijs, het retourbiljet en het bagagereçu (art. 32 A.R.V.) hierboven dl 1, bl. 486 v. De rechten en verplichtingen van den reiziger worden bepaald door de voorschriften van het Algemeen Reglement voor het vervoer.

Volgens de rechtspraak regelt art. 1 Spww. de aansprakelijkheid van den ondernemer voor schade door reizigers geleden bij het vervoer: zie Rb. A'dam 2 Juli 1917, N.J. 1917, bl. 976, en Hof A'dam 24 Mei 1918, N.J. 1918, bl. 1158, W. 10287.

Regeling van de verantwoordelijkheid van den Spoorweg voor bagage en voor vertraagde aflevering van bagage in artt. 37—50 A.R.V. Vergoeding,

a. voor geheel of gedeeltelijk verlies: het bedrag dier schade tot een maximum van f 10 per ontbrekend kilogr. bruto, art. 39 § 1 A.R.V.;

b. voor beschadiging: de werkelijk geleden schade, doch niet meer, dan vergoed zou worden in geval van geheel of gedeeltelijk verlies, art. 41, 1a en b. A.R.V.,

een en ander, tenzij het belang bij de aflevering is aangegeven, in welk geval vergoeding kan worden gevorderd tot ten hoogste het aangegeven bedrag en een in de tarieven bepaalde premie wordt gegeven, art. 43, 1 A.R.V.

De vergoeding wegens vertraging in de aflevering bedraagt ten hoogste f 0,20 voor elk kilogr. bruto der bagage en voor elk tijdvak van 24 uur, met een maximum van veertien dagen, art. 42 § 1 A.R.V. Indien het belang bij de aflevering is aangegeven kan een vergoeding worden gevorderd van de uit deze vertraging geleden schade tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang, art. 43 lid 3 A.R.V.

Tenslotte bepaalt art. 44 A.R.V., dat in alle gevallen, waarin het geheel of gedeeltelijk verlies, de beschadiging of de vertraging van de bagage veroorzaakt is door opzet of grove schuld van den Spoorweg, den reiziger de geheele bewezen schade vergoed wordt, echter tot ten hoogste het dubbele der in de artikelen 39, 41, 42 en 43 genoemde maxima.

Ten aanzien van in de rijtuigen medegenomen handbagage en levende dieren is de Spoorweg alleen verantwoordelijk voor de schade, welke door zijn schuld is veroorzaakt, art. 37, 2 A.R.V.

II. Spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd.

J. H. JONCKERS NIEBOER, De wetgeving op de Locaalspoor- en Tramwegen, 1903; POLAK, dl 2, bl. 108—115.

Wet van 8 Juli 1900, S. 118, gew. bij de Wet v. 15 Dec. 1917, S. 701 (gewijz. tekst „Locaalspoor- en Tramwegwet”: K.B. v. 17 Jan. 1918, S. 99, in werking getreden 1 Juni 1920), en latere wetten, laatst bij de Wet v. 5 Oct. 1934, S. 526.

De wet onderscheidt *locaalspoorwegen* en *tramwegen*.

De Minister van Waterstaat bepaalt, welke spoorwegen in den zin dezer wet als locaalspoorwegen en welke als tramwegen worden beschouwd. Als tramwegen beschouwde spoorwegen, welke alleen voor vervoer van goederen bestemd zijn, kunnen door den Minister van Waterstaat, bestuurders van den spoorwegdienst gehoord, ten deele met locaalspoorwegen worden gelijkgesteld, art. 1 Lsp. Tr.w.

A. Voor *locaalspoorwegen* kan bij Algemeenen Maatregel van Bestuur worden afgeweken van de artt. 8, 27, 33, 33a 36 lid 2 en 45—48 der Spoorwegwet; voor de gedeelten, aangelegd op openbare wegen, ook van art. 1 Spww., „behalve met betrekking tot de verantwoordelijkheid ten aanzien van reizigers en tot vervoer aangenomen goederen”, alsmede van artt. 34, 35, 43 en 44 dier wet, art. 4 Lsp. Tr.w.

Algemeen Reglement voor den dienst op de locaalspoorwegen („Algemeen Reglement Dienst Locaalspoorwegen” of „A.R.D.L.”), vastgesteld bij K.B. v. 16 Mrt 1935, S. 142, laatst gew. bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37; Algemeen Reglement voor het vervoer op deze spoorwegen („Algemeen Reglement Vervoer Locaalspoorwegen” of „A.R.V.L.”), vastgesteld bij K.B. v. 17 Dec. 1928, S. 459, laatst gew. bij K.B. v. 26 Febr. 1936, S. G.37.

Art. 2 A.R.V.L. bevat een afwijking van art. 8 Spww., artt. 4—9 bevatten afwijkingen van artt. 17 §§ 5 en 6, 18, 22 lid 2, 23 lid 2, 33 lid 1 en 133 A.R.V. (Spww.). Deze afwijkingen zijn van ondergeschikte beteekenis, zoodat ten aanzien van het vervoer van goederen en van personen kan worden verwezen naar het hierboven onder I gezegde (bl. 575 v.).

Zie over aansprakelijkheid v. d. spoorwegdienst voor aanrijding op een niet afgesloten overweg: Rb. Utrecht 7 Febr. 1923, N.J. 1923, bl. 1301, W. 11126.

* B. Op tramwegen zijn van de Spoorwegwet alleen van toepassing artt. 4, 5, 7, 9—12, 16, 17, 20—22, 32a, 42, 49 en 71, alsmede artt. 34, 35, 43 en 44 op spoorweggedeelten, niet op openbare wegen aangelegd, art. 5 lid 1 Lsp. Tr.w.

De ondernemer is verantwoordelijk voor de schade, door de reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden, ten ware de schade buiten zijn schuld of die zijner beambten of bedienden zij ontstaan, art. 5 lid 2 Lsp. Tr.w.

Rb. Haarlem 22 Dec. 1942, N.J. en W. 1943, nr 812: ongeval een reiziger overkomen bij een zich op den openbaren weg bevindende halte, tengevolge van het opdringen van het publiek. De Tramwegmaatschappij niet-aansprakelijk geacht; bev. Hof A'dam 14 Oct. 1943 (niet gepubliceerd), cass. verw. H.R. 7 Mrt 1946, N.J. en W. 1946, nr 176.

Reglement voor den dienst op tramwegen („Reglement voor de tramwegen, genoemd in art. 1 lid 1 Lsp. Tr.w.” of „Tramwegreglement”), vastgesteld bij K.B. v. 24 Febr. 1920, S. 85, laatst gew. bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37.

Op het vervoer van goederen zijn van toepassing de algemeene bepalingen omtrent het vervoer te land en op binnenlandsche wateren (artt. 91—97 W.v.K., zie hierboven bl. 540—567), op het vervoer van personen de algemeene beginselen omtrent het personenvervoer, hierboven bl. 567—572 ontvouwd. Het voorschrift van art. 5 lid 2 Lsp. Tr.w. is overbodig, gelet op het arrest van den Hoogen Raad van 20 Juni 1919, hierboven bl. 568 aangehaald.

Zie over het bewijs van niet-schuld: Hof A'dam 24 Mei 1918, N.J. 1918, bl. 1158, W. 10287.

Op verzoek van de bestuurders van den tramdienst kan verklaard worden, dat de ondernemer van den tramweg verantwoordelijk is voor de schade door de tot vervoer aangenomen goederen bij de uitoefening van den dienst geleden, ten ware de schade buiten zijn schuld of die zijner beambten of bedienden zij ontstaan, alsook, dat de artt. 3, 25, 27, 28, 31 en 32 Spww., behoudens voor te schrijven afwijkingen, op den tramweg van toepassing zijn. Een Algemeene Maatregel van Bestuur geeft hieromtrent nadere regels, art. 5 lid 5 onder b Lsp. Tr.w.

Reglement ter uitvoering van art. 5 lid 5 onder b Lsp. Tr.w. („Bijzonder Reglement Vervoer Tramwegen" of „B.R.V.T."), vastgesteld bij K.B. v. 24 Febr. 1920, S. 85. Het geldt uitsluitend voor die tramwegen, waarop het op verzoek van bestuurders van den tramwegdienst door den Minister bij een in de *Staatscourant* te plaatsen beschikking van toepassing is verklaard, art. 1.

De bepaling omtrent de verantwoordelijkheid voor de ten vervoer aangenomen goederen (art. 5 lid 5 b der wet en art. 2 B.R.V.T.) heeft geen zin naast het algemeene voorschrift van art. 91 W.v.K.

De verplichtingen om te vervoeren is, wat het doorgaand vervoer betreft, beperkt tot het verkeer met aansluitende spoorwegen, waarop de wet van 1875 van toepassing is, art. 8 B.R.V.T. De reizigers en de ten vervoer aangeboden goederen moeten worden vervoerd tegen prijzen, niet hooger dan in de tarieven zijn bepaald en met inachtneming van de bepalingen van het reglement, art. 7 B.R.V.T.; vervoer tegen lagere prijzen is geoorloofd, geheime re-factie mitsdien toegelaten.

Het vervoer van personen en goederen is geregeld in hfdst. II v.h. Regl. De goederen moeten ten vervoer worden aangeboden met een vrachtbrief of een adreskaart, art. 35 lid 1 B.R.V.T. Wordt een vrachtbrief gebezigd, dan komt de vervoer-overeenkomst tot stand door de aanbieding van den vrachtbrief enerzijds en de afstempeling daarvan anderzijds, art. 35 lid 3 B.R.V.T.

De verantwoordelijkheid der ondernemers is in vele opzichten anders geregeld als voor het vervoer op de spoorwegen. De vergoeding door de ondernemers te betalen voor geheel of gedeeltelijk verlies van goederen bedraagt ten hoogste f 0.60 voor elk kilogr. bruto, voor waardevermindering bij beschadiging het volle bedrag daarvan, als de waarde der goederen kleiner is dan of gelijk aan het genoemde maximum van f 0.60, en een evenredig gedeelte der waardevermindering, als de waarde der goederen grooter is dan dit maximum, art. 49 B.R.V.T. Aangifte van het geldelijke belang bij de aflevering van de ten vervoer gegeven goederen kent het Reglement niet.

Ingeval ten vervoer aangenomen goederen bestemd zijn voor een plaats, niet aan den tramweg gelegen, rusten op den tramweg-ondernemer voor het verdere vervoer slechts de verplichtingen van een expediteur, tenzij het verdere vervoer geschiedt met vervoermiddelen, door de bestuurders van den tramwegdienst ingericht, art. 52 B.R.V.T.

De voorschriften omtrent de aflevering der goederen aan den geadresseerde worden aangetroffen in art. 42 B.R.V.T.

De verantwoordelijkheid voor bagage is in dier voege geregeld, dat bij verlies of beschadiging de werkelijk geleden schade wordt vergoed, echter niet meer dan f 7.— voor elk kilogr., na aftrek van het gewicht der niet verloren of beschadigde goederen, art. 24 B.R.V.T. Ook voor bagage kent het Reglement niet de aangifte van het geldelijke belang bij de aflevering.

Ten aanzien van schade aan niet vervoerde personen en goederen gelden de bepalingen van artt. 1401 v. B.W., zonder de regeling van den bewijslast, welke art. 1 Spww. bevat.

Verg. Rb. A'dam 1 Febr. 1907, W. 8669: aansprakelijkheid van een stoomtram-onderneming voor aanrijding, bev. Hof A'dam 28 Jan. 1910, W. 9066; Rb. A'dam 9 Mrt 1914, W. 9705 (aanrijding van paarden; art. 3 lid 1 Wet v. 9 Juli 1900, S. 118, en art. 42 Tramw.regl. 1902); Rb. Haarlem 13 Dec. 1927, W. 11810 (overrijding van een wandelaar).

Goedkeuring door de bevoegde macht is een administratieve en preventieve maatregel, die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid onaangeroerd laat: Rb. A'dam 9 Jan. 1911, W. 9244 (balkonafsluiting), vern. Hof A'dam 15 Apr. 1912, W.P.N.R. nr 2227. Zie hierboven bl. 578.

Op spoorwegen, waarop slechts personen-vervoer binnen één gemeente plaats heeft, is noch de Spoorwegwet, noch art. 1 Locaalspoor- en Tramwegwet van toepassing. Met deze spoorwegen kunnen bij K.B. worden gelijkgesteld spoorwegen of spoorweggedeelten, waarop in hoofdzaak geen ander dan zoodanig vervoer plaats heeft of welke uit anderen hoofde niet van aanmerkelijke beteekenis zijn voor het doorgaand vervoer; bij het besluit tot gelijkstelling kan echter worden bepaald, dat de voorschriften omtrent de concessieverleening (artt. 2 en 3 Lcsp. Tr.w.) van toepassing blijven (art. 8 Lcsp. Tr.w.). De algemeene regels omtrent het personenvervoer (zie hierboven bl. 567 v.) zijn uitsluitend van toepassing.

Rb. A'dam 8 Nov. 1909, W. 9125: aansprakelijkheid wegens aanrijding; Hof A'dam 20 Dec. 1912, N.J. 1913, bl. 276, W. 9497: aansprakelijkheid op grond van art. 1407 i.v.m. art. 1401 B.W. wegens onvoldoende inrichting van een zitplaats op het balkon, cass. verw. H.R. 16 Jan. 1914, N.J. 1914, bl. 407, W. 9635; Rb. den Haag 21 Jan. 1919, W. 10387.

III. Internationaal vervoer op spoorwegen.

Zie voor literatuur hierboven bl. 33, waaraan toe te voegen LOENING-SCHMID, Internationales Übereinkommen über dem Eisenbahnfrachtverkehr, 1927; PH. SCHNEIDER, Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts seit dem Berner Übereinkommen, 1926; F. SELIGSOHN, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 1930; W. LUTZ, Die Haftung der Eisenbahn aus Frachtverträgen nach internationalem Eisenbahnrecht, 1939; BÉLA VON NÁNÁSSY, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, 1943.

De Berner Overeenkomst omtrent het internationaal goederenvervoer op spoorwegen van 14 Oct. 1890 (Wet v. 18 Juni 1892, S. 145; K.B. v. 30 Nov. 1892, S. 258), gew. bij Additioneele Overeenkomsten van 16 Juni 1898 en 19 Sept. 1906 (Wetten v. 11 Dec. 1899, S. 256 en 1 Nov. 1907, S. 280; K.B. v. 30 Sept. 1901, S. 214, en 12 Dec. 1908, S. 408) is vervangen door de Internationale Overeenkomst van 23 Oct. 1924 omtrent het goederenvervoer per spoorweg, terwijl tevens is gesloten een Internationale Overeenkomst omtrent het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (Wet v. 30 Dec. 1926, S. 473; Nederl. tekst: K.B. v. 18 Mei 1928, S. 180; in werking sedert 1 Oct. 1928); het laatst herzien te Rome 23 Nov. 1933, goedgekeurd bij de Wet v. 20 Dec. 1935, S. 724, bekendgemaakt bij K.B. v. 17 Dec. 1938, S. 47, in werking sedert 1 Oct. 1938.

A. Goederenvervoer.

De overeenkomst is in de Fransche taal gesloten. Aan den Franschen tekst zijn Duitse en Italiaansche officieele vertalingen toegevoegd. Bij niet-overeenstemming is de Fransche tekst beslissend, art. 64 Int. Sp. O.G.

De overeenkomst stelt een supra-nationaal recht vast voor het internationaal spoorwegvervoer, d.w.z. voor het vervoer van goederen met een rechtstreekschen vrachtbrief, over afstanden gelegen op het grondgebied van ten minste twee der verdragsluitende Staten en dat uitsluitend plaats heeft over de lijnen, welke in een ingevolge art. 58 der Overeenkomst opgestelde lijst zijn vermeld, art. 1 § 1 Int. Sp. O.G.

§ 2 van dit artikel bevat uitzonderingen voor het vervoer tusschen twee plaatsen, in eenzelfde Staat gelegen over het gebied van een anderen Staat en voor het vervoer tusschen stations van twee aan elkaar grenzende Staten, indien het geheele vervoer geschiedt door Spoorwegen van een der Staten.

Aan het vervoer mogen, onder de voorwaarden in art. 2 Int. Sp. O.G. gesteld, deelnemen geregelde lijnen van automobielen en van vaardiensten, die het vervoer over den Spoorweg voltooien.

Omtrent de uitsluiting van bepaalde goederen van en de toelating van andere tot internationaal vervoer, zie artt. 3 en 4 benevens Bijlage I Int. Sp. O.G.

De Spoorwegen zijn verplicht de goederen, die hun worden aangeboden, te vervoeren met inachtneming van de bepalingen der Overeenkomst (art. 5 Int. Sp. O.G.), in de volgorde, waarin zij zijn aangenomen, tenzij een der in § 1 van art. 5 genoemde uitzonderingsgevallen zich voordoet.

Zie H.R. 8 Jan. 1931, N.J. 1931, bl. 759 (m.o.v. E.M.M.), W. 12246 (m.o.v. Mff), vern. Hof A'dam 29 Jan. 1930, N.J. 1930, bl. 834, W. 12199.

Het gebruik van een vrachtbrief met een voorgeschreven inhoud is verplicht, art. 6 en Bijlage II Int. Sp. O.G. Aan de overeenkomst is een formulier voor den vrachtbrief toegevoegd (vrachtgoed: wit papier; ijlgood: wit papier met een roode streep van ten minste één centimeter breedte langs den boven- en benedenrand).

Voor de juistheid der van zijnentwege in den vrachtbrief opgenomen aanduidingen en verklaringen is de afzender aansprakelijk in bepaalde gevallen op verbeurte van een boete, art. 7 Int. Sp. O.G.

De overeenkomst van vervoer komt tot stand door de aanneming van het goed met den vrachtbrief, art. 8 § 1 Int. Sp. O.G. Na afstempeling door den spoorwegdienst strekt de vrachtbrief tot bewijs der vervoer-overeenkomst, art. 8 § 3 Int. Sp. O.G. Op den duplicaatvrachtbrief moet de spoorweg de ontvangst van het goed en den datum van aanneming ten vervoer bevestigen. Dit duplicaat heeft noch de waarde van den vrachtbrief noch van een cognossement, art. 8 § 5 Int. Sp. O.G.

Rb. R'dam 14 Nov. 1919, N.J. 1922, bl. 33, W. 10541: het duplicaat heeft dezelfde bewijskracht als de oorspronkelijke vrachtbrief, mits deze niet meer aanwezig is (art. 1926, 1e zin, B.W.), en behoudens tegenbewijs, ook door getuigen te leveren (art. 1940, 4°. B.W. [inmiddels vervallen krachtens de wet v. 2 Juli 1934, S. 347]).

De vrachtprijzen en de bijkomende kosten moeten worden berekend volgens de behoorlijk openbaar gemaakte tarieven, die voor alle belanghebbenden op dezelfde wijze moeten worden toegepast. Bedingen der tarieven, welke strijdig zijn met het Verdrag, zijn nietig. Uitdrukkelijk verboden zijn bijzondere overeenkomsten, strekkende om aan een of meer afzenders een verlaging op de tariefprijzen te verleen, art. 9 Int. Sp. O.G.

Zie H.R. 13 Nov. 1931, N.J. 1931, bl. 1632, W. 12416, cass. verw. Hof A'dam 27 Nov. 1930, W. 12329, bev. Rb. Utrecht 13 Febr. 1929, N.J. 1930, bl. 519.

De afzender is aansprakelijk voor de gevolgen van de afwezigheid van verpakking of van den gebrekkigen toestand van de verpakking. Hij is in het bijzonder verplicht de schade te vergoeden, welke de Spoorweg uit dien hoofde mocht hebben geleden. Wanneer van de afwezigheid van de verpakking of van den gebrekkigen toestand op den vrachtbrief geen melding is gemaakt, moet het bestaan van deze gebreken door den Spoorweg worden bewezen, art. 12 § 4 Int. Sp. O.G. Hij is verplicht te zorgen voor de ter vervulling van belasting- of politieformaliteiten vereischte geleidepapieren, art. 13 Int. Sp. O.G.

De Spoorweg is verplicht op het station van bestemming den vrachtbrief en het goed aan den geadresseerde af te geven tegen ontvangstbewijs en betaling van de vracht en de kosten, in den vrachtbrief vermeld. Door de aanneming van den vrachtbrief en van het goed wordt de geadresseerde tot die betaling verplicht. Na aankomst van het goed op het station van bestemming heeft hij het recht, van den Spoorweg de afgifte van den vrachtbrief en de aflevering van het goed te vorderen, art. 16 Int. Sp. O.G.

De aan het vervoer verbonden kosten (vracht, bijkomende kosten en andere onderweg ontstane kosten) worden of door den afzender of door den geadresseerde betaald. Als vrachtprijzen en niet als bijkomende kosten worden beschouwd de bijkomende kosten, waarmede volgens het in aanmerking komende tarief, bij de berekening van de vracht, de normale of de uitzonderingstarieven worden verhoogd. De op het vervoer vallende kosten, welke de afzender krachtens den vrachtbrief niet voor zijn rekening genomen heeft, worden geacht ten laste van den geadresseerde te zijn gebracht, art. 17 Int. Sp. O.G.

Ingeval van onjuiste tarieftoepassing of van abuizen bij de bepaling van de vracht of van andere kosten, moet het voor- of nadeelig verschil worden vereffend, art. 18 § 1 Int. Sp. O.G.

Rb. Almelo 4 Dec. 1935, N.J. en W. 1937, nr 655; onder „andere kosten” vallen niet betaalde douanerechten. Zie daartegen L. C. K. van GORKUM, in N.J.B. 1937, bl. 794v.

Belasting van het goed met een remboursement tot het bedrag der waarde is toegelaten. Verzuim van inning verplicht den vervoerder tot vergoeding der schade ten beloope van het bedrag van het remboursement, behoudens zijn verhaal op den geadresseerde, art. 19 Int. Sp. O.G.

De Spoorweg is verantwoordelijk voor zijn personeel en voor de andere personen, van wier diensten hij bij het vervoer gebruik maakt, art. 39 Int. Sp. O.G. Voorts is hij, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, verantwoordelijk, van de aanneming van het goed tot de aflevering, voor de schade, voortvloeiende uit geheel en gedeeltelijk verlies of beschadiging van het goed, tenzij hij bewijst, dat de schade is veroorzaakt door schuld van den rechthebbende, door een door dezen gegeven order, waartoe schuld van den spoorweg niet aanleiding heeft gegeven, door eigen gebrek van het goed of door een geval van overmacht. Voor de schade, welke voortvloeit uit vertraging in de aflevering, is de Spoorweg eveneens aansprakelijk, tenzij hij bewijst, dat de vertraging is veroorzaakt door omstandigheden, welke hij niet voorkomen noch verhelpen kon, art. 27 Int. Sp. O.G.

Verg. H.R. 8 Jan. 1931, N.J. 1931, bl. 759 (m.o.v. E.M.M.), W. 12246 (m.o.v. MfF), vern. Hof A'dam 28 Jan. 1930, N.J. 1930, bl. 824, W. 12199.

Is de bestemmingsplaats geen spoorwegstation, dan houdt de verantwoordelijkheid op aan het laatste station, art. 26 Int. Sp. O.G. Ten aanzien van bepaalde goederen wordt de aansprakelijkheid voor schade uit bepaalde oorzaken uitgesloten door art. 28 Int. Sp. O.G. Over de aansprakelijkheid voor gewichtsvermindering op zichzelf handelt art. 31 Int. Sp. O.G.

Art. 31 lid 1, 1°. Overeenkomst 1890 (= art. 28 § 1a Overeenkomst 1933) heeft alleen het oog op mogelijke normale gevolgen van vervoer in open wagens, zooals op atmosferische invloeden; diefstal is niet zoodanig gevolg: Rb. Utrecht 21 Juni 1922, W. 11014, vern. H.R. 15 Juni 1923, N.J. 1923, bl. 1025, W. 11134 (m.o.v. H.d.J.); diefstal is een gevaar, aan die wijze van vervoer verbonden.

Zie over de uitlegging van art. 31 lid 1, 4° en lid 2 (= art. 28 §§ 1d en 2 Overeenkomst 1933): Rb. Utrecht 12 Mei 1915, W. 9828, ten onrechte vern. H.R. 31 Mrt 1916, W. 9974; Rb. A'dam 10 Mrt 1916, N.J. 1917, bl. 406, W. 10006. Verg. Rb. A'dam 14 Mei 1909, W. 9044; Rb. Utrecht 29 Juni 1927, W. 11863; Hof A'dam 21 Oct. 1930, N.J. 1931, bl. 940, W. 12254 (gebrekkige lading door den afzender).

Vergoed wordt, in geval van geheel of gedeeltelijk verlies, de beursprijs of bij gebreke daarvan de marktprijs of bij gebreke van beide de gewone waarde van goederen van dezelfde soort en hoedanigheid, ter plaatse waar en ten tijde waarop het goed ten vervoer is aangenomen, echter niet meer dan 100 francs voor elk ontbrekend kilogr. bruto-gewicht, terwijl wat betaald is wegens vervoerkosten, douanerechten en andere kosten wordt terugbetaald, art. 29 Int. Sp. O.G. In geval van beschadiging wordt de daardoor ontstane waardevermindering van het goed betaald tot het bedrag, dat de schadevergoeding zou hebben beloopt in geval van geheel verlies, indien de geheele zending door de beschadiging in waarde is verminderd, en tot het bedrag, dat zij zou hebben beloopt in geval van verlies van het in waarde verminderd gedeelte der zending, indien slechts een gedeelte der zending in waarde is verminderd, art. 32 Int. Sp. O.G.

Indien de Spoorwegen bijzondere tarieven aanbieden, welke een verlaging van de vracht inhouden, kunnen zij tevens de te betalen

schadevergoeding tot een maximum beperken, art. 34 Int. Sp. O.G. Aangifte van het belang bij de aflevering tegen vrachtverhooging is toegelaten. Alsdan wordt de bewijsbare schade tot ten hoogste het bedrag der aangegeven som vergoed, art. 35 Int. Sp. O.G.

In geval van overschrijding van den leveringstermijn kan worden gevorderd: hetzij, op grond van het enkele feit der overschrijding, betaling van ten minste $\frac{1}{10}$ en ten hoogste $\frac{5}{10}$ der vracht, of, indien het belang bij de tijdige aflevering is aangegeven, van ten minste $\frac{2}{10}$ der vracht en ten hoogste de geheele vracht, hetzij de geleden schade, doch niet meer dan de volle vracht of, indien het belang bij de tijdige aflevering is aangegeven, niet meer dan het aangegeven bedrag, indien dit hooger is dan de vracht, artt. 33 en 35 Int. Sp. O.G.

Hof A'dam 30 Mrt 1911, W. 9216: de spoorweg is slechts verplicht, het vervoer der goederen binnen den gestelden leveringstijd te doen geschieden, vern. Rb. A'dam 14 Mei 1909, W. 9044: hij is verplicht, het vervoer binnen korten tijd te doen geschieden, indien behoorlijke zorg voor het goed dit medebrengt. Als Hof A'dam ook Rb. Utrecht 30 Nov. 1927, W. 11891.

Schadevergoeding en wel tot het bedrag van het dubbele der in de artt. 29, 32, 33, 34 of 35 gestelde maxima, is verschuldigd, als de schade door opzet of grove schuld van den vervoerder is ontstaan, art. 36 Int. Sp. O.G.

Zie over dit artikel: Rb. Utrecht 22 Jan. 1908, W. 8688.

Door de aanneming van het goed vervalt elke uit de vervoer-overeenkomst voortvloeiende rechtsvordering tegen den Spoorweg, tenzij 1°. de schade is veroorzaakt door boos opzet of grove schuld van den Spoorweg; 2°. in geval van vertraging, binnen veertien dagen na den dag der ontvangst is gereclameerd; 3°. in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging, de schade vóór de aflevering op vordering van den geadresseerde is vastgesteld; 4°. in geval van uiterlijk niet-waarneembare gebreken, door den Spoorweg is aangeboden op het station van bestemming de gesteldheid van het goed vast te stellen of binnen zeven dagen na den dag der aanneming van het goed door den geadresseerde een verzoek om vaststelling van de gesteldheid van het goed is gedaan. Een voorbehoud, bij de ontvangst van het goed gemaakt, heeft alleen kracht, als de vervoerder daarin heeft toegestemd. In geval bij de aflevering een deel der in den vrachtbrief vermelde colli ontbreekt, is een aantekening daarvan in het door den geadresseerde af te geven ontvangbewijs voldoende, art. 44 Int. Sp. O.G.

De vorderingen tot schadevergoeding verjaren door verloop van één jaar resp., in geval van opzet van den Spoorweg, door verloop van drie jaar, art. 45 Int. Sp. O.G.

Rb. Utrecht 11 Mrt 1936, N.J. en W. 1938, nr 516.

Het verval en de verjaring treffen ook de reconventioneele vordering en de verdediging, art. 46 Int. Sp. O.G.

De afzender heeft het recht binnen de grenzen in art. 21 gesteld,

wijzigingen in de vervoer-overeenkomst te brengen bij een schriftelijke verklaring volgens een in de Bijlage IV der Overeenkomst vastgesteld formulier, mits hij het duplicaat van den vrachtbrief overlegt. Zijn beschikkingsrecht vervalt en gaat over op den geadresseerde, als de vrachtbrief aan den geadresseerde is afgegeven of deze, na aankomst van het goed op het station van bestemming, de afgifte van den vrachtbrief en de aflevering van het goed vordert, art. 21 Int. Sp. O.G. Ook kan de geadresseerde, indien het goed binnen dertig dagen na het verstrijken van den leveringstermijn niet is aangekomen, alle rechten uit de vervoerovereenkomst doen gelden, tegen vervulling zijnerzijds van de verplichtingen, die de overeenkomst hem oplegt. In elk geval verplicht aanneming van het goed en van den vrachtbrief den geadresseerde tot betaling van het bedrag der uit den vrachtbrief voortvloeiende vorderingen, art. 16 Int. Sp. O.G.

Rb. R'dam 24 Nov. 1897, W. 7068: opdracht aan den vervoerder tot inkleding van het goed sluit aanneming daarvan in; Rb. Utrecht 11 Mrt 1926, N.J. en W. 1938, nr 516: de geadresseerde, die alles betaald heeft, wat blijkens den vrachtbrief verschuldigd is, kan later niet worden aangesproken terzake van door den vervoerder voldaan uitvoerrecht, waarvan niet uit den vrachtbrief blijkt, terwijl de vrachtbrief evenmin vermeldt, dat uitvoerrecht alsnog zal worden geheven.

Als het goed niet kan worden afgeleverd, moet daarvan worden kennis gegeven aan den afzender en moeten diens instructies worden gevraagd, art. 24 Int. Sp. O.G.

Door overneming van het goed met den vrachtbrief treedt iedere opvolgende Spoorweg tot de vervoer-overeenkomst toe op den grondslag van den vrachtbrief, art. 26 § 2 Int. Sp. O.G. Behoudens enkele uitzonderingen kunnen de uit de vervoer-overeenkomst voortspruitende rechtsvorderingen alleen worden ingesteld tegen den Spoorweg van afzending, dien van bestemming of dien, op wiens lijn het feit, op grond waarvan de vordering wordt ingesteld, zich heeft voorgedaan. De eischer heeft de keuze. Bij wege van reconventie of verdediging kan de rechtsvordering ook tegen andere dan de genoemde Spoorwegen worden ingesteld, art. 42 Int. Sp. O.G. De laatste vervoerder int het geheele bedrag der uit de vervoer-overeenkomst voortspruitende vorderingen, art. 20 Int. Sp. O.G.

Hij heeft voor de vorderingen pandrecht op het goed, zoolang dit zich bevindt in zijn handen of in die van een derde, die het voor hem bezit, art. 25 Int. Sp. O.G.

De eerste vervoerder kan den afzender aanspreken voor de geheele vracht en alle andere uit de vervoer-overeenkomst voortvloeiende vorderingen (zooals vrachtverhooging): Rb. R'dam 15 Apr. 1914, N.J. 1915, bl. 560, W. 9712.

Het verhaalsrecht der Spoorwegen onderling en de verrekening van ontvangen vracht en verschotten is geregeld in tit. III, hoofdst. 3 der Overeenkomst (artt. 47—52).

Vonnissen, door den volgens de Overeenkomst bevoegden rechter gewezen, zijn uitvoerbaar in alle tot de Overeenkomst toegetreden Staten, art. 55 Int. Sp. O.G.

Rb. Arnhem 12 Nov. 1936, N.J. en W. 1938, nr 207.

Ter uitvoering van de Overeenkomst is een Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg (te Bern) opgericht, art. 57 en Bijlage V Int. Sp. O.G.

Aan de Overeenkomst zijn acht Bijlagen toegevoegd.

B. Personenvervoer.

HOETINK, Nieuw spoorwegrecht voor reizigers- en bagagevervoer, in N.J.B. 1928, bl. 891 v.; LOENING-SCHMID, Internationales Übereinkommen über dem Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr, 1929.

Art. 1 Int. Sp. O.G. verklaart de Overeenkomst toepasselijk op elk reizigers- en bagagevervoer met internationaal vervoerbewijs voor trajecten, gelegen op het grondgebied van ten minste twee der verdragsluitende Staten, hetwelk uitsluitend plaats vindt over lijnen, welke in de overeenkomstig art. 58 der Overeenkomst opgestelde lijst zijn vermeld.

Op de belangrijkste punten zijn de bepalingen dezer Overeenkomst overgenomen in het in 1928 vastgestelde en bij K.B. v. 26 Febr. 1946, S. G.37 het laatst gewijzigde A.R.V. (zie bl. 575 v. en 584 v.), zoodat een afzonderlijke bespreking daarvan onnoodig is.

§ 52. LUCHTVAART

D. GOEDHUIS, La convention de Varsovie du 12 Octobre 1919, prft Leiden 1933; National Airlegislation and the Warsaw convention, 1937; Handboek voor het luchtrecht, 1943; J. M. KAN, Civielrechtelijke regeling van het luchtvervoer, in N.J.B. 1936, bl. 867 v.

F. BREDOW en F. MÜLLER, Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922, 1922, Ergänzungsheft, 1927; A. WEGERT, Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, 3de dr. 1936; R. SCHLEICHER, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, 1933; R. SCHLEICHER en REYMAN, Recht der Luftfahrt, 1937; O. KOFFKA—H. G. BODENSTEIN—E. KOFFKA, Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen, 1937.

F. HESS, Schweizerisches Luftrecht, 1927; E. PITTARD, Le régime juridique de la navigation aérienne internationale en Suisse, 1932.

G. RIPERT, La Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929, et l'unification du droit privé aérien, in Journal de droit intern. 1930, bl. 94 v.; M. LE GOFF, Traité théorique et pratique de droit aérien, 1934, Suppl., 1939.

M. FRAGALI, Principii di diritto aeronautico, 1931; A. AMBROSINI, Corso di diritto aeronautico, 2 di 1935; A. GIANNINI, Saggi di diritto aeronautico, 1932; Nuovi saggi di diritto aeronautico, 1940.

H. G. HOTCHKISS, A treatise on aviation law 1928; G. D. NOKES en H. P. BRIDGES, The law of aviation, 1930; H. L. BROWN, Aircraft and the law, 1933; G. W. LUTON, Civil aviation law, 1935; N. H. MOLLER, The law of civil aviation, 1936; R. W. FIXEL, Law of aviation, 2de dr. 1945.

Luchtvaartwet v. 30 Juli 1926, S. 249, gewijzigd bij de Wet v. 12 Dec. 1935, S. 700. — Regeling van het Rijkstoezicht op de Lucht („R.T.L.”): K.B. v. 6 Dec. 1928, S. 454, laatst gewijzigd bij K.B. v. 31 Dec. 1938, S. 579 N. — Luchtverkeersreglement („L.V.R.”): K.B. v. 28 Febr. 1929, S. 67, laatst gewijzigd bij K.B. v. 5 Mrt 1936, S. 568. — Luchtvaatramperwet v. 10 Sept. 1936, S. 522, gewijzigd bij de Wet v. 31 Dec. 1937, S. 527. — Wet houdende voorzieningen inzake het luchtvervoer v. 10 Sept. 1936, S. 523.

Luchtvaartverdrag van Parijs v. 13 Oct. 1919, toetreding van Nederland bij de Wet v. 2 Juli 1928, S. 226. — Verdrag van War-

schau v. 12 Oct. 1929 tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, goedgekeurd bij de Wet v. 6 Apr. 1933, S. 149, bekend gemaakt bij K.B. v. 12 Juli 1933, S. 365.

I. LUCHTVAART EN LUCHTVAARTUIGEN

A. Begrip en onderscheidingen.

Art. 1 sub I en II Lvw. verstaat onder:

- luchtvaart:** het gebruik van luchtvaartuigen op en boven het aardoppervlak binnen het gebied van het Rijk;
- luchtvaartuigen:** vliegtuigen, luchtschepen, vrije ballons, kabelballons en kabelvliegers.

Echter voegt art. 3 lid 1 Lvw. daaraan toe, dat, behoudens in enkele in art. 3 lid 2 Lvw. genoemde gevallen, de term „luchtvaartuig” in deze wet enkel omvat vliegtuigen, luchtschepen en vrije ballons.

Een ruimere opvatting van het begrip „luchtvaartuig” wordt gehuldigd in art. 1 lid 1 sub III L.V.R. te weten: een toestel, dat in den dampkring kan worden gehouden ten gevolge van de krachten, welke de lucht daarop uitoefent. Immers hieronder vallen ook o.m. zweefvliegtuigen, kabelballons en kabelvliegers.

Deze omschrijving stemt geheel overeen met die, welke gegeven wordt in Annexe A van het Verdrag van Parijs, alsmede in art. 770h lid 3 Rv. Art. 1 lid 1 sub b R.T.L. geeft dezelfde definitie van luchtvaartuig, maar zonder uitdrukkelijk daarvan uit: kabelballons, kabelvliegers en zweefvliegtuigen. Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 157/158 en 393; I. H. PH. VERSCHOOR, Het Verdrag van Brussel van 1938 betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee, prft Utrecht 1943, bl. 13/14; LE GOFF, nrs 335 v.

Vliegtuigen worden door art. 1 sub III Lvw. omschreven als: door mechanische kracht voortbewogen luchtvaartuigen, zwaarder dan de lucht.

De luchtvaartuigen kunnen o.m. worden onderscheiden in staats- en particuliere luchtvaartuigen.

Deze onderscheiding wordt gemaakt in art. 30 Verdrag van Parijs. Dit rekent tot de staatsluchtvaartuigen: a. de militaire luchtvaartuigen en b. de luchtvaartuigen, uitsluitend gebruikt in een tak van staatsdienst, zooals post, douane en politie. Alle andere luchtvaartuigen worden geacht particuliere luchtvaartuigen te zijn.

Aangezien art. 30 Verdrag van Parijs tevens bepaalt, dat staatsluchtvaartuigen als particuliere luchtvaartuigen worden behandeld, tenzij het zijn militaire, douane- of politie-luchtvaartuigen, volgt daaruit, dat postluchtvaartuigen, die uitsluitend als zoodanig gebruikt worden, wel als particuliere luchtvaartuigen worden behandeld, hoezeer zij ook, gelijk boven bleek, als staatsluchtvaartuigen worden beschouwd. Verg. hierover GOEDHUIS, Handb., bl. 60 v.; L. W. F. H. OMTA, Immunitet van staatsschepen en -ladingen en van staatsluchtvaartuigen, prft A'dam 1938, bl. 152/153.

B. De nationaliteit van het luchtvaartuig. Het luchtvaartregister.

De luchtvaartuigen worden voorts onderscheiden in Nederlandsche en in vreemde luchtvaartuigen.

Luchtvaartuigen, althans die, waarmede de luchtvaart wordt uitgeoefend, moeten zijn voorzien van het wettelijk of krachtens verdrag voorgeschreven nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, art. 6 lid 1 Lvw. (verg. art. 10 Verdrag van Parijs). De regeling van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk geeft Hfdst. III (artt. 12—18) R.T.L.

Volgens art. 6 Verdrag van Parijs hebben de luchtvaartuigen de nationaliteit van den Staat, in welks register zij zijn ingeschreven. Dienovereenkomstig bepaalt art. 13 lid 1 Lvw., dat Nederlandsche luchtvaartuigen zijn die luchtvaartuigen, welke staan ingeschreven in het in art. 12 Lvw. genoemde luchtvaartregister.

De bijhouding van het luchtvaartregister is opgedragen aan den Luchtvaartdienst, art. 1 sub a van het K.B. v. 20 Jan. 1930, Ned. Stet nr 15. In dit K.B. wordt de taak van den Luchtvaartdienst geregeld.

De inschrijving blijft van kracht gedurende drie jaar, behoudens verlenging met gelijken termijn, art. 7 R.T.L.

Het luchtvaartregister is openbaar, art. 6 lid 1 R.T.L. Daarin wordt aanteekening gehouden van den naam en van de woonplaats van den eigenaar, van den fabrikant, van het fabrieksnummer van het luchtvaartuig, van het inschrijvingskenmerk, van de plaats, waar het luchtvaartuig thuis behoort en van den datum van inschrijving (c.q. overschrijving). Indien het luchtvaartuig wordt ingeschreven als verkeersluchtvaartuig, wordt daarvan in het register melding gemaakt, art. 6 lid 2 R.T.L.

De in- en overschrijving van luchtvaartuigen in het luchtvaartregister wordt geregeld in Hfdst II (artt 3—11) R.T.L.

Inschrijving in het in art. 12 Lvw. bedoelde luchtvaartregister stempelt een luchtvaartuig tot een Nederlandsch luchtvaartuig, tenzij het betreft een luchtvaartuig van vreemde nationaliteit, art. 13 lid 1 Lvw. Art. 14 Lvw. verbiedt de inschrijving daarvan in het genoemde register en bepaalt voorts, dat inschrijving in strijd met dit verbod aan het luchtvaartuig niet de hoedanigheid van Nederlandsch luchtvaartuig verleent.

Het bewijs van inschrijving, dat aan den aanvrager wordt uitgereikt (art. 6 lid 3 R.T.L.) en dat o.m. vermeldt het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk (art. 12 lid 2 R.T.L.) levert bewijs op — behoudens tegenbewijs — van de nationaliteit van het luchtvaartuig, art. 13 lid 2 Lvw. Indien het verloren is geraakt, kan aan hem, te wiens name de inschrijving is gesteld, op diens verzoek en op zijn kosten een duplicaatbewijs worden uitgereikt, art. 9 R.T.L.

Om te kunnen worden ingeschreven in het Nederlandsche luchtvaartregister en dus als Nederlandsch luchtvaartuig te kunnen worden erkend, is noodig, dat het luchtvaartuig toebehoort aan:

- a. het Rijk of een openbaar lichaam in het Rijk;
- b. Nederlanders, tevens ingezetenen zijnde van het Rijk;
- c. volgens de Nederlandsche wet opgerichte, in het Koninkrijk gevestigde, rechtspersoonlijkheid bezittende vereenigingen en naamlooze vennootschappen, waarvan de bestuurder Nederlander en tevens ingezetene is van het Rijk. Bestaat het bestuur uit meer dan één persoon, dan moeten de voorzitter benevens tenminste 2/3 der leden Nederlanders en tevens ingezetenen van het Rijk zijn, art. 3 lid 1 R.T.L.

Onder „Nederlanders” in art. 3 R.T.L. vallen ook Nederlandsche onderdanen, art. 3 lid 2 R.T.L.

De Minister van Verkeer en Energie is bevoegd, de inschrijving toe te staan van luchtvaartuigen, toebehoorende aan:

- a. Nederlanders, niet-ingezetenen van het Rijk;
- b. ingezetenen van het Rijk, die geen Nederlanders zijn;
- c. volgens de Nederlandsche wet opgerichte, in het Koninkrijk gevestigde, rechtspersoonlijkheid bezittende vereenigingen en naamloze vennootschappen, die niet of niet geheel voldoen aan de eischen met betrekking tot het bestuur in art. 3 lid 1 sub c R.T.L. gesteld, art. 3 lid 3 R.T.L.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 159/160.

Het Ministerie van Waterstaat is vervangen door het Ministerie van Verkeer en Energie bij K.B. v. 23 Juni 1945, S. F.113.

Voor de inschrijving van verkeersluchtvaartuigen is een speciale regeling gegeven in art. 4 R.T.L.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 160.

De wijze, waarop de aanvraag tot inschrijving moet geschieden, alsmede hetgeen daarbij moet worden overgelegd regelt art. 5 R.T.L.

De inschrijving wordt doorgehaald, indien zich een der gevallen voordoet, vermeld in art. 8 lid 1 R.T.L. Zij kan worden doorgehaald, indien een der gevallen, genoemd in art. 8 lid 2 R.T.L., toepassing vindt.

Degene, te wiens name het luchtvaartuig vóór de doorhaling het laatst stond ingeschreven, moet na de doorhaling het bewijs van inschrijving aan het Departement van Verkeer en Energie doen toekomen, uiterlijk op den achtsten dag, waarop dit Departement hem de mededeeling van de doorhaling heeft toegezonden, art. 11 R.T.L.

Degene, te wiens name een luchtvaartuig is ingeschreven, is, in geval van plaats grijpen van een der omstandigheden in art. 10 R.T.L. opgesomd, verplicht daarvan aan het Departement van Verkeer en Energie kennis te geven binnen zeven dagen.

C. Het toezicht op de luchtvaart. Maatregelen ter voorkoming van ongevallen met luchtvaartuigen.

Het toezicht op de luchtvaart is geregeld bij K.B. v. 6 Dec. 1928, S. 454, het laatst gewijzigd bij K.B. v. 31 Dec. 1938, S. 579 (Regeling Toezicht Luchtvaart of R.T.L.). Dit K.B. bevat o.m. bepalingen betreffende het toezicht op luchtvaartpersoneel en dat op luchtvaartmateriaal.

Hoofdst. IV geeft een uitvoerige regeling betreffende de z.g. bewijzen van geschiktheid, welke voor de leden der bemanning van een luchtvaartuig door art. 15 lid 3 Lvw. — behoudens in de art. 15 lid 3 Lvw. genoemde uitzonderingsgevallen — zijn voorgeschreven. Zie ook artt. 16, 17 en 52 lid 1 sub b Lvw. en artt. 12, 13 en Annexe E Verdrag van Parijs. Zie over dit alles GOEDHUIS, Handb., bl. 72 v. en 165 v.; LE GOFF, nrs 172, 173.

Hoofdst. V houdt voornamelijk voorschriften in aangaande de z.g. luchtwaardigheid van vliegtuigen en de deugdelijkheid van hun onderdeelen, alsmede het daarvoor af te geven bewijs van luchtwaardigheid. Dit ter uitwerking van art. 15 lid 2 Lvw., hetwelk verbiedt om als gezagvoerder aan boord van een luchtvaartuig dienst

te doen zonder voor dat vaartuig afgegeven geldig bewijs van luchtwaardigheid, behalve in de in art. 15 lid 3 Lvw. genoemde gevallen. Zie ook artt. 16, 17 en 52 lid 1 sub b Lvw. en artt. 11, 13 en Annexe B Verdrag van Parijs.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 68 v. en 162 v.; LE GOFF, nrs 171 en 411 v.

Daarnaast geeft het K.B. v. 28 Febr. 1929, S. 67, het laatst gewijzigd bij K.B. v. 5 Mrt 1936, S. 568 (Luchtverkeersreglement of L.V.R.). bepalingen ter bevordering van de veiligheid van het verkeer met luchtvaartuigen.

Verg. Annexe D Verdrag van Parijs.

Zie GOEDHUIS, Handb., bl. 187 v.; LE GOFF, nrs 712 v.

Voorschriften ter regeling van het onderzoek van ongevallen met Nederlandsche burgerlijke of hier te lande met vreemde luchtvaartuigen alsmede bepalingen omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van de bemanning van een luchtvaartuig worden gegeven in de Wet v. 10 Sept. 1936, S. 522, gewijzigd bij de Wet v. 31 Dec. 1937, S. 527 (Luchtvaartrampenwet).

Daarvoor was deze materie reeds, althans gedeeltelijk, geregeld in Hoofdst VII (artt. 149—154) R.T.L. Verg. over de beteekenis, die dit Hoofdstuk na de invoering der Luchtvaartrampenwet nog heeft, GOEDHUIS, Handb., bl. 190.

Bij deze wet is ingesteld een Raad voor de Luchtvaart, gevestigd te 's Gravenhage en is geregeld de inrichting van dien Raad (Afdeling I, artt. 1—5).

De Raad voor de Luchtvaart bestaat uit een voorzitter en vier gewone leden, bij voorkeur deskundigen op het gebied van de luchtvaart, art. 1 lid 2. Voorts worden tenminste tien buitengewone leden benoemd, art. 1 lid 3. Zie ook het K.B. v. 22 Sept. 1936, S. 579.

Voorts bepaalt deze wet, dat het onderzoek met betrekking tot een ongeval, hetzij aan een Nederlandsch burgerlijk luchtvaartuig, hetzij hier te lande aan een vreemd burgerlijk luchtvaartuig overkomen, bestaat uit een vooronderzoek door een of meer, door den Minister van Verkeer en Energie te benoemen, personen en zoo noodig uit een nader onderzoek door den Raad voor de Luchtvaart. Zij geeft ook regelen voor de hierbij te volgen procedure (Afdeling II, artt. 5—36) en omtrent tegen leden der bemanning te nemen tuchtmaatregelen, artt. 37—40.

Ter uitvoering van art. 6 lid 2 Luchtvaartrampenwet is het vooronderzoek geregeld bij K.B. v. 22 Sept. 1936, S. 579 A.

Maatregelen ter bevordering van de openbare gezondheid in het internationale luchtverkeer worden voorgeschreven door de Wet v. 26 Oct. 1935, S. 626 tot regeling van het sanitair toezicht op de luchtvaart, alsmede in het K.B. v. 11 Febr. 1936, S. 840, ter uitvoering dezer wet.

Door de invoering dezer wet werd gevolg gegeven aan het door ons land bij de Wet v. 20 Apr. 1934, S. 168 goedgekeurde Internationale Sanitair Verdrag voor de luchtvaart te 's-Gravenhage geteekend op 12 Apr. 1933.

Zie hierover GOEDHUIS, Handb., bl. 197 en 103 v.

II. HET LUCHTVERVOER VAN PERSONEN, BAGAGE EN GOEDEREN

A. Nationaal en internationaal luchtvervoer.

Het luchtvervoer van personen, bagage en goederen wordt geregeld door het bovengenoemde Verdrag van Warschau van 1 October 1929 (hieronder bij wijze van afkorting aangeduid als V.W.), alsmede door de Wet v. 10 Sept 1936, S. 523, houdende voorzieningen inzake het luchtvervoer (Lverv. W.). Blijkens art. 1 Lverv. W. vindende bepalingen van die wet toepassing, voorzoo veel niet ingevolge het V.W. een andere voorziening geldt. Aangezien het V.W. het internationale luchtvervoer regelt tusschen de bij dit Verdrag aangesloten Staten, vallen onder de werkingsfeer der Lverv. W.

- 1°. het nationale luchtvervoer;
- 2°. het internationale luchtvervoer tusschen Nederland en een niet bij het V.W. aangesloten Staat;
- 3°. het internationale luchtvervoer tusschen Nederland en een bij het V.W. aangesloten Staat, voorzoo ver niet ten aanzien van dit vervoer in het V.W. een bijzondere regeling is gegeven.

Verg. de Mem. v. Antwoord ad art. 1 Lverv. W. in Bijvoegsel nr 146 N.J.B. v. 6 Juni 1936; J. M. KAN, in N.J.B. 1936, bl. 867 v.

De bepalingen van het V.W. vormen den grondslag onzer bespreking van het luchtvervoerrecht. Aangezien de Lverv. W. daarmede vrijwel geheel overeenstemt, immers slechts enkele afwijkingen daarvan en aanvullingen daarop bevat, bestaat geen aanleiding, daaraan een afzonderlijke behandeling te wijden, tenzij het betreft de bedoelde aanvullende en afwijkende voorschriften. Voor het overige zal met een verwijzing zonder meer naar de met die van het V.W. overeenstemmende bepalingen der Lverv. W. worden volstaan.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 385/386.

Een afwijking van het V.W. bevatten artt. 24 lid 1 en 28 Lverv. W. Een aanvulling daarop, c.q. verduidelijking daarvan, geven artt. 6 lid 2, 17, 18 en 19, 20, 24 lid 2, 29 lid 1, 34 en 39 Lverv. W.

Het V.W. regelt alle internationaal vervoer van personen, bagage of goederen, dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats heeft, alsmede het kosteloos luchtvervoer, door een luchtvervoeronderneming bewerkstelligd, art. 1 lid 1 V.W.

Hoewel art. 1 lid 1 V.W. spreekt van „personen” blijkt uit de daarop volgende artikelen, dat het Verdrag alleen toepasselijk is op die personen, die als „reizigers” kunnen worden beschouwd. Zie over „reizigers” hieronder bl. 601. Verg. GOEDHUIS, C.V., bl. 92; W.C., bl. 130.

Het Verdrag geeft geen antwoord op de vraag, wat onder *luchtvaartuig* moet worden verstaan. Gewoonlijk vat men dit op in de ruime beteekenis, daaraan door art. 1 lid 1 sub III L.V.R. conform Annexe A van het Verdrag van Parijs toegekend (zie hierboven bl. 595). Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 204/205; KOFFKA, bl. 268.

Van „internationaal” vervoer in den zin van het V.W. is sprake, wanneer, in den geest als tusschen partijen is overeengekomen:

of de plaats van vertrek en die van bestemming gelegen zijn op het grondgebied van twee Verdragsluitende Partijen;

of weliswaar beide plaatsen gelegen zijn op het grondgebied van dezelfde Verdragsluitende Partij, maar een tusschenlanding is voorzien op het gebied van een anderen, al dan niet Verdragsluitenden Staat, art. 1 lid 2 V.W.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 199 v.; C.V., bl. 83 v.; KOFFKA, bl. 270 v.; LE GOFF, nr 1660bis.

Het internationaal karakter van het vervoer wordt niet aangetast door het feit, dat het vervoer moet worden bewerkstelligd achtereenvolgens door verschillende luchtvervoerders, althans indien dit door partijen als een enkele handeling is beschouwd, onverschillig, of te dien aanzien één dan wel een reeks van overeenkomsten is gesloten, art. 1 lid 3 V.W.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 204; KOFFKA, bl. 272/273. Zie voor het niet-internationale vervoer art. 3 Lverv.

Het V.W. mist toepassing niet slechts op het luchtvervoer dat niet-„internationaal” is in den boven aangeduiden zin, maar bovendien op:

a. het kosteloze internationale luchtvervoer, dat niet door een luchtvervoeronderneming wordt bewerkstelligd;

Dit volgt a contrario uit art. 1 lid 1, 2de zin V.W. Ten aanzien van het onder de Lverv. W. vallende vervoer wordt dit met zooveel woorden bepaald door art. 2 lid 1 sub a Lverv. W. Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 206; V.C., bl. 86 v.; KOFFKA, bl. 269/270; VAN HOUTTE, nr 27. Zie over kosteloos luchtvervoer nog hieronder bl. 610.

b. het internationale luchtvervoer, dat bij wijze van eerste proef door luchtvaartondernemingen wordt bewerkstelligd met het oog op de vestiging van geregelde luchtlijnen, art. 34 lid 1 V.W.

Art. 2 lid 1 sub b Lverv. W. bepaalt hetzelfde voor het vervoer, waarop de Lverv. W. toepasselijk is.

c. het internationale luchtvervoer, dat in bijzondere omstandigheden buiten elke normale uitoefening van het luchtvaartbedrijf plaats heeft, art. 34 lid 1 V.W.;

Gelijke regeling geeft art. 2 lid 1 sub c Lverv. W. voor het vervoer, waarop zij toepassing vindt.

d. het internationale postvervoer, art. 2 lid 2 V.W.

Verg. art. 2 lid 2 Lverv. W., dat ten aanzien van het niet-internationale luchtvervoer van de brief- en pakketpost, hetwelk geschiedt op aanvraag van of namens het bevoegd gezag, onder de voorwaarden, bedoeld in art. 1, hetzelfde voorschrijft, en bovendien nog van de toepasselijkheid dier wet uitsluit de luchtvaart, uitgeoefend door militaire, douane- of politieluchtvaartuigen.

Het internationale luchtpostvervoer is geregeld bij het Algemeen Postverdrag van Cairo (zie hieronder bl. 620), in 1939 herzien te Buenos Aires. Zie ook het ter uitvoering daarvan uitgevaardigde Internationaal Postbesluit 1934 (K.B. v. 6 Nov. 1934, S. 570). Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 109 v. en 274 v.; G. TEICHMÜLLER, Luftpostrecht, 1939.

Wel is het Verdrag, gelijk zijn art. 2 lid 1 uitdrukkelijk bepaalt, onder de voorwaarden, bedoeld in art. 1, toepasselijk op vervoer, bewerkstelligd door den Staat of door andere openbare lichamen.

Zie GOEDHUIS, Handb., bl. 200/201; KOFFKA, bl. 273/274.

Een verplichting tot vervoer van de reizigers, die zich daartoe aanmelden en van de bagage en goederen, die daartoe aangeboden worden, bestaat — anders dan voor den spoorwegvervoerder (zie hierboven bl. 574 en 578) — voor den luchtvervoerder niet.

Voor het internationale vervoer wordt dit uitdrukkelijk bepaald door art. 33 V.W. Deze bepaling is in de Lverv. W. niet overgenomen. Niettemin geldt voor het door die wet beheerschte vervoer hetzelfde, aangezien naar ons recht een verplichting tot vervoer alleen zou bestaan, indien de wet haar den luchtvervoerder zou hebben opgelegd (zie hierboven bl. 574).

In aansluiting hierop bepalen art. 13 § 2 I.A.T.A. vervoercondities A en art. 6 I.A.T.A. vervoercondities B: *Les transporteurs se réservent le droit de refuser la conclusion d'un contrat de transport sans avoir à donner de motifs.*

In de praktijk geschiedt het meeste vervoer volgens de vervoercondities, in 1930 vastgesteld door de in 1919 te 's Gravenhage opgerichte International Air Traffic Association (I.A.T.A.). Deze condities zijn samengesteld op basis van het Verdrag van Warschau, maar geven daarnaast een regeling van onderwerpen, waarover het Verdrag zich niet uitlaat. Zij binden de bij de genoemde Association aangesloten luchtvervoermaatschappijen niet alleen voor het door haar bewerkstelligde internationale, maar ook voor het niet-internationale vervoer.

Zie hierover GOEDHUIS, Handb., bl. 13 v. en 211 v.

In 1944 is de bovengenoemde I.A.T.A. vervangen door een nieuwe, de International Air Transport Association. Deze heeft de oude I.A.T.A. vervoercondities verbindend verklaard voor het gebied van de European Traffic Conference. Of en in hoeverre dit ook reeds het geval is ten aanzien van de gebieden der andere Air Traffic Conferences is mij niet bekend.

B. Vervoer van reizigers. Het reisbiljet.

„Reiziger” is hij, die krachtens een met een luchtvervoerder, door hem zelf of door een ander voor hem, gesloten overeenkomst door een luchtvaartuig wordt vervoerd.

„Reiziger” is dus niet een „blinde” passagier. Evenmin een employé eener luchtvervoersonderneming, die in de uitoefening der dienstbetrekking, waarin hij tot die onderneming staat, een luchtreis maakt. Aldus ook GOEDHUIS, Handb., bl. 206; KOFFKA, bl. 268.

De vervoerder is verplicht, den reiziger een reisbiljet uit te reiken, dat de gegevens bevat, opgesomd in art. 3 lid 1, sub a—e V.W. Echter wordt het bestaan of de geldigheid der vervoerovereenkomst niet aangetast door het ontbreken of het verlies van of een onnauwkeurigheid in het reisbiljet. De bepalingen van het Verdrag zijn dan niettemin in vollen omvang op de vervoerovereenkomst toepasselijk, behalve indien de vervoerder den reiziger geen reisbiljet heeft uitgereikt. In dat geval mist hij het recht, zich te beroepen op de bepa-

lingen van het Verdrag, welke zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken, art. 3 lid 2 V.W.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 216 v.; C.V., bl. 108 v.; W.C., bl. 148 v.; KOFFKA, bl. 276 v.; MOLLER, bl. 318/319.

Voor het niet onder het Verdrag vallende vervoer geeft art. 5 Lverv. W. een gelijke regeling.

C. Vervoer van bagage. Het bagagebiljet.

De vervoerder van bagage is verplicht, den reiziger een bagagebiljet uit te reiken, art. 4 lid 1 V.W. Het wordt opgemaakt in twee exemplaren, het eene voor den reiziger, het andere voor den vervoerder, art. 4 lid 2 V.W., en moet de gegevens bevatten, vermeld in art. 4 lid 3, sub a—h V.W.

Art. 6 lid 1, 3 en 4 Lverv. W. bepaalt hetzelfde voor het niet aan het Verdrag onderworpen vervoer.

Wat onder „bagage” moet worden verstaan, wordt door het Verdrag niet aangegeven. Wel zegt het in art. 4 lid 1, dat daaronder niet begrepen zijn „kleine voorwerpen voor persoonlijk gebruik, die de reiziger bij zich houdt”.

Zie hiervoor GOEDHUIS, Handb., bl. 218 v.; KOFFKA, bl. 281 v.; MOLLER, bl. 320/321.

Art. 8 der I.A.T.A. vervoerscondities A geeft een opsomming van de voorwerpen, die niet als bagage kunnen worden vervoerd.

In art. 6 lid 2 Lverv. W. wordt „bagage” als volgt omschreven: alle zaken, welke toebehooren aan of onder de hoede zijn van een reiziger en welke door of namens dezen, alvorens een luchtreis te ondernemen, ten vervoer door de lucht worden aangeboden, uitgezonderd kleine voorwerpen voor persoonlijk gebruik, welke de reiziger bij zich houdt.

Het ontbreken of het verlies van of een onnauwkeurigheid in het bagagebiljet heeft geen invloed op het bestaan of de geldigheid der vervoerovereenkomst. De bepalingen van het Verdrag blijven daarop toepasselijk, behalve in het geval, dat de vervoerder geen bagagebiljet heeft uitgereikt of het door hem uitgereikte bagagebiljet niet de gegevens bevat, vermeld onder de letters d, f en h van art. 4 lid 3 V.W. Alsdan toch staat hem een beroep op de bepalingen van het Verdrag, die zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken, niet open, art. 4 lid 4 V.W.

Zie over het verschil tusschen hetgeen art. 4 lid 4 V.W. ten aanzien van het bagagebiljet en art. 3 lid 2 V.W. voor het reisbiljet bepaalt GOEDHUIS, Handb., bl. 214.

Verg. voor het buiten het Verdrag van Warschau vallende vervoer art. 6 lid 5 Lverv. W., dat met art. 4 lid 4 V.W. geheel overeenstemt.

D. Vervoer van goederen. De luchtvrachtbrief.

Elke vervoerder van goederen heeft het recht van den afzender te vorderen het opmaken en afgeven van een bewijsstuk „luchtvrachtbrief” genaamd; elke afzender heeft het recht van den vervoerder te vorderen, dat hij dit stuk aanneemt, art. 5 lid 1 V.W.

Zie voor het vervoer, dat niet door het Verdrag wordt beheerscht art. 7 lid 1 Lverv. W.

De luchtvrachtbrief wordt door den afzender (of door den vervoerder op verzoek c.q. met toestemming van den afzender, art. 6 lid 5 V.W.) opgemaakt in drie oorspronkelijke exemplaren, te weten voor elk der bij de vervoerovereenkomst betrokkenen één, en met de goederen afgegeven, art. 6 lid 1 V.W.

Zie het hiermede geheel overeenstemmende art. 8 lid 1 Lverv. W.
„Oorspronkelijke”, d.w.z. dat de drie exemplaren dezelfde kracht hebben.

Het exemplaar, dat voor den vervoerder bestemd is, moet de vermelding „voor den vervoerder” bevatten en door den afzender worden ondertekend (zijn handteekening kan worden vervangen door een stempel of worden gedrukt, art. 6 lid 4 V.W.). Dat, hetwelk bestemd is voor den geadresseerde bevat de vermelding „voor den geadresseerde”, wordt door den afzender en den vervoerder ondertekend (de handteekening van den vervoerder kan worden vervangen door een stempel, art. 6 lid 4 V.W.) en gaat met de goederen mede. Het derde exemplaar wordt door den vervoerder na ontvangst der goederen, voorzien van zijn ondertekening c.q. zijn stempel, aan den afzender teruggegeven, art. 6 lid 2 V.W.

Het verdrag schrijft niet voor, dat het laatste exemplaar moet zijn voorzien van de vermelding „voor den afzender”. Wel doet dit art. 4 § 1 lid 1 I.A.T.A. vervoercondities B.

Indien — wat feitelijk niet zelden geschiedt — de vervoerder op verzoek of met goedvinden van den afzender den luchtvrachtbrief opmaakt, wordt hij vermoed dit te hebben gedaan voor rekening van den afzender, behoudens bewijs van het tegendeel, art. 6 lid 5 V.W.

Bij vervoer van verscheidene colli kan de vervoerder verlangen, dat de afzender verschillende luchtvrachtbrieven opmaakt, art. 7 V.W.

Zie voor wat betreft het niet aan het Verdrag onderworpen vervoer art. 8 lid 2, 4 en 5 alsmede art. 9 Lverv. W.

De luchtvrachtbrief moet de gegevens bevatten, opgesomd in art. 8 sub a—q V.W.

Het ontbreken of het verlies daarvan of een onnauwkeurigheid daarin tast het bestaan of de geldigheid der vervoerovereenkomst niet aan. De bepalingen van het Verdrag blijven op haar niettemin van toepassing, tenzij in het geheel geen luchtvrachtbrief is opgemaakt of de opgemaakte luchtvrachtbrief niet de gegevens bevat, vermeld onder a—i en q van art. 8 V.W. Alsdan staat den vervoerder geen beroep open op de bepalingen van het Verdrag, die zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken, art. 5 lid 2 j°. 9 V.W.

Zie voor het niet door het Verdrag beheerschte vervoer art. 7 lid 2 j°. 11 Lverv. W.

De afzender is aansprakelijk voor de juistheid der mededeelingen en verklaringen betreffende de goederen, welke hij in den luchtvrachtbrief opneemt. Hij is verplicht alle schade te vergoeden, die de vervoerder of een ander tengevolge van de onnauwkeurigheid, onvolledigheid of onjuistheid dezer verklaringen of mededeelingen heeft geleden, art. 10 V.W.

Verg. het hiermede geheel overeenstemmende art. 12 Lverv. W.

De aansprakelijkheid van den afzender bestaat niet alleen, wanneer hij zelf onnauwkeurige mededeelingen enz. heeft gedaan, maar ook, wanneer dit op zijn verzoek geschied is door den vervoerder, zie art. 6 lid 5 V.W. En voorts, volgens art. 4 § 5 lid 2^o, art. 5 lid 3 I.A.T.A. vervoercondities B, indien de vervoerder een door den afzender onvolledig ingevulden vrachtbrief, zonder diens verzoek, heeft ingevuld. Verg. KOFFKA, bl. 294.

Opgemerkt zij, dat art. 10 V.W. alleen spreekt van mededeelingen en verklaringen betreffende de goederen, d.w.z. die, welke worden genoemd in art. 8 sub g, h, i en j V.W.

De luchtvrachtbrief levert bewijs van het sluiten der overeenkomst, van de ontvangst der goederen en van de voorwaarden van het vervoer. Tegenbewijs is echter toegelaten, art. 11 lid 1 V.W.

Verg. het volkomen gelijklopende art. 14 lid 1 Lverv. W.

Aangezien van den luchtvrachtbrief drie gelijkwaardige exemplaren worden opgemaakt, is het noodig, dat zij, om volledig bewijs te kunnen leveren, met elkaar overeenstemmen. Zie daarover nader GOEDHUIS, Handb., bl. 255/256; KOFFKA, bl. 296.

De opgaven in den luchtvrachtbrief ten aanzien van het gewicht, de afmetingen en de verpakking der goederen en het aantal der colli hebben zonder meer kracht van bewijs. De opgaven echter betreffende de hoeveelheid, den omvang en den toestand der goederen leveren tegen den vervoerder alleen bewijs op 1^o. voor zoover zij door dezen juist zijn bevonden in tegenwoordigheid van den afzender en dit in den luchtvrachtbrief is vastgelegd; 2^o. indien deze opgaven alleen betreffen den uiterlijken staat der goederen, art. 11 lid 2 V.W.

Verg. het hiermede geheel overeenstemmende art. 14 lid 2 Lverv. W.

Ofschoon het artikel slechts met betrekking tot de eerste rubriek van opgaven den vervoerder toelaat tot tegenbewijs, moet ten aanzien van de tweede groep hetzelfde worden aangenomen. Zie KOFFKA, bl. 297; GOEDHUIS, Handb., bl. 227.

Art. 12 lid 1 V.W. (=art. 15 lid 1 Lverw. W.) regelt het recht van den afzender om over de goederen te beschikken, de voorwaarden, waaronder hem dit recht toekomt, en de wijze, waarop het kan worden uitgeoefend.

Het beschikkingsrecht van den afzender omvat:

- 1^o. de bevoegdheid om de goederen terug te nemen hetzij op het luchtvaartterrein van vertrek, hetzij op dat van aankomst;
- 2^o. de bevoegdheid om de goederen gedurende de reis tijdens een landing op te houden;
- 3^o. de bevoegdheid om de goederen op de plaats van bestemming of tijdens de reis te doen afleveren aan een ander dan den geadresseerde;
- 4^o. de bevoegdheid om de goederen naar het luchtvaartterrein van vertrek te doen terugzenden, voorzover hierdoor geen nadeel wordt toegebracht aan den vervoerder of aan de andere afzenders.

Verg. KOFFKA, bl. 298 v.

Indien de vervoerder de hem door den afzender gegeven opdracht niet kan uitvoeren, moet hij dezen daarvan terstond kennis geven, art. 12 lid 2 V.W. (= art. 15 lid 2 Lverv. W.)

Indien de vervoerder een opdracht van den afzender inzake de beschikking over de goederen uitvoert, is hij, tenzij hij den afzender zich heeft doen legitimeeren door overlegging van zijn exemplaar

van den luchtvrachtbrief, aansprakelijk voor de schade, geleden door hem, die op regelmatige wijze het bezit van den luchtvrachtbrief heeft verkregen. Zijnerzijds heeft hij dan verhaal op den afzender, art. 12 lid 3 V.W.

Verg. KOFFKA, bl. 303 v.

Art. 15 lid 3 Lverv. W. is met deze bepaling volkomen in overeenstemming. Verg. ook art. 21 § 2 Int. Sp. O.G., waarover uitvoerig BÉLA VON NÁNÁSSY, bl. 286 v.

Het recht van den afzender neemt een einde, zoodra dat van den geadresseerde begint overeenkomstig art. 13 V.W. Aldus bepaalt art. 12 lid 4, 1e zin V.W.

Hetzelfde voorschrift bevat art. 15 lid 4, 1e zin Lverv. W.

Het verdient aandacht, dat hier niet bedoeld wordt het recht van den afzender zonder meer, d.w.z. alle rechten van den afzender uit de overeenkomst, maar alleen het beschikkingsrecht over de goederen, hem in art. 12 lid 1 V.W. toegekend. Over het lot der andere rechten, die de afzender aan de vervoersovereenkomst ontleent, rept het Verdrag met geen woord. Zie daarover hieronder bl. 606.

Daarentegen wordt met het recht van den geadresseerde bedoeld het totaal van rechten, welke den geadresseerde uit de vervoersovereenkomst toekomen, zooals duidelijk blijkt uit art. 13 lid 3 V.W. (= art. 16 lid 3 Lverv. W.).

Wanneer nemen de rechten van den geadresseerde overeenkomstig art. 13 V.W. (= art. 16 Lverv. W.) een aanvang?

Art. 13 V.W. onderscheidt drie gevallen, te weten:

- 1°. de goederen zijn ter plaatse van bestemming aangekomen;
- 2°. de goederen zijn niet ter plaatse van bestemming aangekomen en de vervoerder erkent hun verlies;
- 3°. de goederen zijn niet op tijd ter plaatse van bestemming aangekomen, hun verlies is door den vervoerder niet erkend, maar er zijn zeven dagen verlopen sinds den dag, waarop de goederen hadden moeten aankomen.

In het eerste geval verkrijgt de afzender op het moment van de aankomst der goederen het recht, om van den vervoerder te vorderen, hem den luchtvrachtbrief over te geven en de goederen af te leveren, tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de bepalingen voor het vervoer, aangegeven in den luchtvrachtbrief, art. 13 lid 1 V.W.

Evenzoo art. 16 lid 1 Lverv. W.

Op het moment van de aankomst der goederen, zijnde het oogenblik waarop, volgens art. 13 lid 1 V.W. het recht van den geadresseerde tegen den vervoerder ontstaat, eindigt het in art. 12 lid 1 V.W. geregelde beschikkingsrecht van den afzender.

Aldus ook KOFFKA, bl. 305. — Anders GOEDHUIS, Handb., bl. 228; C.V., bl. 136/137, volgens wien het recht van den afzender eerst een einde neemt, zoodra de geadresseerde van het hem in art. 13 lid 1 V.W. toegekende recht gebruik maakt. In gelijken zin luidt art. 16 § 6 I.A.T.A. vervoercondities B.

Echter herkrijgt de afzender zijn beschikkingsrecht over de goederen, indien de geadresseerde den luchtvrachtbrief of de goederen weigert, of indien hij niet te bereiken is, art. 12 lid 4, 2de zin V.W.

Evenzoo art. 15 lid 4, 2de zin Lverv. W.

In den gedachtengang van GOEDHUIS, volgens wien immers het recht van den afzender eerst verloren gaat, zoodra de geadresseerde van de zijne gebruik maakt, spreekt dit artikel ten onrechte van „herkrijgt”. Er zou volgens hem moeten staan „behoudt”. Zie Handb., bl. 229; C.V., bl. 137.

Doet een der gevallen hierboven sub 2°. en 3°. genoemd zich voor, dan verwerft daardoor de geadresseerde tegen den vervoerder de rechten uit de vervoerovereenkomst, art. 13 lid 3 V.W.

Hetzelfde bepaalt art. 16 lid 3 Lverv. W.

Terzelfder tijd eindigt dus krachtens art. 12 lid 4, 1e zin V.W. (= art. 15 lid 4, 1e zin Lverv. W.) het beschikkingsrecht van den afzender. Een bepaling omtrent de herkrijging van dit recht, gelijk art. 12 lid 4, 2de zin V.W. ten aanzien van het eerste geval inhoudt, ontbreekt hier.

Niettemin neemt GOEDHUIS ook voor deze gevallen aan, dat het beschikkingsrecht van den afzender eerst verloren gaat doordat de geadresseerde van de hem toegekende rechten gebruik maakt. Zie Handb., bl. 229; C.V., bl. 137. Zie ook art. 16 § 6 I.A.T.A. vervoercondities B.

Hoe staat het met de andere rechten van den afzender uit de vervoerovereenkomst, inzonderheid met het recht op nakoming c.q. schadevergoeding wegens niet-nakoming? Deelen zij het lot van het beschikkingsrecht, zoodat zij vervallen, zoodra de geadresseerde rechten uit de vervoerovereenkomst heeft verworven, of is dit niet het geval?

Volgens GOEDHUIS moet het antwoord in eerstgenoemden zin luiden. Weliswaar spreekt het V.W. zich hierover niet uit, maar de auteurs van het V.W. hebben zich bij de samenstelling der artt. 12 en 13 gebaseerd op de desbetreffende regeling van de Inst. Sp. O.G. en deze bepaalt zulks uitdrukkelijk in art. 41 § 3.

Zie Handb., bl. 230; C.V., bl. 137 v.

Daartegenover acht KOFFKA, o.i. terecht, nu een voorschrift als art. 41 § 3 Int. Sp. O.G. in het V.W. ontbreekt, een samenkoppeling van het beschikkingsrecht en van de andere rechten van den afzender uit de vervoerovereenkomst niet geoorloofd. De laatstgenoemde rechten gaan dus, althans volgens het Verdrag, niet verloren, zoodra de geadresseerde rechten uit de vervoerovereenkomst verwerft. Beslissend daarvoor zijn de algemeene bepalingen van het toepasselijke nationale recht.

Zie KOFFKA, bl. 311/312.

Volgens art. 14 V.W. (= art. 22 Lverv. W.) kunnen de afzender en de geadresseerde ieder op zijn naam al de rechten doen gelden, welke hun onderscheidenlijk bij de artt. 12 en 13 V.W. (= artt. 15 en 16 Lverv. W.) zijn toegekend, onverschillig, of zij handelen in hun eigen belang, dan wel in het belang van een ander, op voorwaarde, dat zij de verplichtingen, welke de overeenkomst oplegt, uitvoeren.

Hierboven werd reeds opgemerkt, dat art. 12 V.W. (= art. 15 Lverv. W.) alleen spreekt van het beschikkingsrecht van den afzender en zich over diens andere rechten uit de overeenkomst niet uitlaat. Daaruit volgt, dat hetgeen art. 14 V.W. bepaalt, alleen betrekking heeft op dat beschikkingsrecht. Hoe het staat met de wijze van uitoefening der andere rechten van den afzender uit de vervoerovereenkomst zal dus naar nationaal recht moeten worden beslist. Verg. KOFFKA, bl. 312.

Art. 15 lid 1 V.W. (= art. 23 lid 1 Lverv. W.) stelt vast dat de bepalingen van artt. 12 13 en 14 V.W. (= artt. 15 16 en 22 Lverv. W.) de verhouding tusschen den afzender en den geadresseerde onderling, alsmede die tusschen hen en derden die aan een hunner rechten ontleenen onaangetast laten.

Mede in aansluiting hierop bepaalt art. 15 lid 2 V.W. (= art. 23 lid 2 Lverv. W.), dat alle bedingen waarbij van de bepalingen der artt. 12 13 en 14 V.W. wordt afgeweken, geldig zijn, mits zij in den luchtvrachtbrief zijn opgenomen.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 230/231; KOFFKA, bl. 313.

Tenslotte legt art. 16 lid 1 V.W. den afzender een verplichting op tot het verschaffen van inlichtingen en het overleggen van stukken in verband met het voldoen aan formaliteiten in zake douane, plaatselijke rechten of politie.

Art. 16 lid 2 V.W. voegt hieraan toe, dat de vervoerder niet verplicht is, te onderzoeken, of die inlichtingen en stukken juist en voldoende zijn.

Voor het niet door het Verdrag bestreken luchtvervoer geven de artt. 17—21 Lverv. W. een aantal aanvullende voorschriften, die in velerlei opzicht sterke gelijkenis vertoonen met eenige bepalingen van het W.v.K. betreffende het zeevervoer.

Deze bepalingen betreffen den opslag van het goed (art. 17 Lverv. W.), den verkoop daarvan, indien het aan spoedig bederf onderhevig is (art. 18 Lverv. W.), de aflevering van het goed, niettegenstaande daarop beslag is gelegd (art. 19 Lverv. W.), de aflevering van het goed zonder betaling te ontvangen van het ter zake van het vervoer verschuldigde (art. 20 lid 1 Lverv. W.), de verjaring van de vordering van den vervoerder tegen den geadresseerde (art. 20 lid 2 Lverv. W.) en de kosten van sorteer- ring der goederen (art. 21 Lverv. W.). Verg. artt. 495, 496, 499, 501, 503 en 747 lid 1 sub 1^o. K.).

E. De aansprakelijkheid van den vervoerder.

Zie behalve de reeds hierboven aangehaalde werken van GOEDHUIS en KOFFKA: W. DE GAVERE, Vervoerdersaansprakelijkheid in de luchtvaart, in N.J.B. 1935, bl. 617; J. M. KAN, Schuld van een luchtvaartuig, in N.J.B. 1937, bl. 841 v.; J. VAN HOUTTE, La responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux, 1940; G. RIPERT, La responsabilité du transporteur aérien, in Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1923, bl. 353 v.; C. HADIN, Die Enthauptungsklausel im Lufttransportvertrag, diss. München 1929; G. KILKOWSKY, Die Haftung für Luftverkehrschaden nach deutschem, schweizerischem, österreichischem, tschechoslowakischem, französischem und polnischem Recht, diss. Marburg 1930; A. MEYER, Das Problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsverträge, in Jur. Wochenschr. 1928, bl. 2310 v.; H. VON RIEBEN, Die Haftung des Luftfahrers nach dem Warschauer Abkommen, diss. Würzburg 1937; SAVOIA, La responsabilità civile del vettore aereo, 1928.

1. Bij vervoer van reizigers.

De vervoerder is aansprakelijk voor schade, ontstaan in geval van dood, verwonding of eenig ander lichamelijk letsel door een reiziger geleden, wanneer het ongeval, dat de schade veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens eenige handeling verband houdende met het aan boord gaan en het verlaten van het luchtvaartuig, art. 17 V.W.

„Ongeval”. Zie KOFFKA, bl. 90/92;

Terwijl art. 24 lid 1 Lverv. W. (dat overigens met art. 17 V.W. geheel overeenstemt) bovendien verlangt, dat het ongeval, hetwelk de schade veroorzaakte, „verband hield met het luchtvervoer” en derhalve den vervoerder vrij uit doet gaan, indien dit verband door den reiziger niet is aangetoond, wordt deze eisch door art. 17 V.W. niet gesteld. Niettemin wordt door GOEDHUIS, Handb., bl. 231/232; C.V., bl. 160 v. op goede gronden betoogd, dat voor de door art. 17 V.W. geregelde aansprakelijkheid hetzelfde geldt. — Anders KOFFKA, bl. 316.

„Tijdens eenige handeling verband houdende met het aan boord gaan en het verlaten van het luchtvaartuig.” Hieronder valt niet alleen het in- en uitstappen, maar ook het zich begeven van het stationsgebouw naar het voor vertrek gereedstaande vliegtuig en van het aangekomen vliegtuig naar het stationsgebouw. Aldus ook GOEDHUIS, Handb., bl. 234; C.V., bl. 154 v.; W.C., bl. 192 v.; KOFFKA, bl. 315/316; VAN HOUTTE, bl. 80. Verg. ook art. 7 § 2 I.A.T.A. vervoercondities A.

Voorts is de vervoerder aansprakelijk voor de schade door vertraging in het luchtvervoer aan den reiziger toegebracht, art. 19 V.W.

Art. 19 § 1 lid 2 I.A.T.A. vervoercondities A geeft te dezen aanzien een regeling, waardoor het strenge karakter dezer bepaling in belangrijke mate wordt weggenomen. Volledige terzijdestelling van art. 19 V.W. is niet mogelijk vanwege art. 23 V.W. Wel wordt zulks met betrekking tot het niet door het V.W. beheerschte vervoer toegestaan door art. 28 Lverv. W. Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 237 v.; KOFFKA, bl. 319 v.; VAN HOUTTE, nr. 43.

De vervoerder is niet aansprakelijk, indien hij bewijst, dat hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen hebben genomen, noodig om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was die maatregelen te nemen, art. 20 lid 1 V.W.

Zie voor het niet door het V.W. beheerschte vervoer art. 29 lid 1 Lverv. W.

De hier gegeven regeling van den bewijslast stemt — tenminste indien tegen den vervoerder geageerd wordt uit de vervoerovereenkomst — overeen met die van ons recht (artt. 1280 en 1281 en 91 en 92 K.). Zij geldt echter ook, indien hij uit onrechtmatige daad wordt aangesproken (zie art. 24 lid 1 V.W. en art. 33 Lverv. W.) en houdt dan een verschil in met hetgeen te dien aanzien bij ons rechtens is. Zie GOEDHUIS, Handb., bl. 245.

„De noodige maatregelen” enz. Vrij algemeen wordt aangenomen, dat deze omschrijving niet dwingt, den vervoerder aansprakelijk te stellen voor bouw- en materiaalfouten (vice propre) van het luchtvaartuig. De vervoerder zal in zulk een geval vrij uitgaan, indien hij in staat is, een geldig bewijs van luchtwaardigheid van het luchtvaartuig over te leggen en het bewijs te leveren, dat hij het luchtvaartuig voortdurend aan een strenge controle heeft onderworpen. Aldus GOEDHUIS, Handb., bl. 241; C.V., bl. 201 v.; W.C., bl. 249 v. In gelijken zin KOFFKA, bl. 322/323; VAN HOUTTE, bl. 91.

Eveneens bestaat zoo goed als eenstemmigheid daarover, dat het bewijs van het genomen-hebben der noodige maatregelen ook kan worden geleverd door vermoedens. Zie GOEDHUIS, Handb., bl. 245 v.; W.C., bl. 235 v.; KOFFKA, bl. 326; VAN HOUTTE, bl. 90.

De in art. 20 lid 1 V.W. vastgelegde aansprakelijkheid van den vervoerder voor zijn ondergeschikten berust op het beginsel, dat de daden van de ondergeschikten beschouwd moeten worden als daden van den vervoerder zelf.

Verg. GOEDHUIS, C.V., bl. 175 v.; KOFFKA, bl. 323; VAN HOUTTE, nr 45 j^o. 34. Zie over de vraag, of en in hoeverre dit beginsel in ons recht is erkend, hierboven bl. 551.

„Ondergeschikten” omvat alle degenen, die de vervoerder gebruikt voor de uitvoering van het overeengekomen vervoer; echter alleen voorzover zij gehandeld hebben in de uitoefening hunner taak. Deze beperking wordt in het V.W. niet met zooveel woorden uitgesproken, doch algemeen aangenomen. Zie GOEDHUIS, Handb., bl. 242/243; C.V., bl. 182 v.; W.C., bl. 227 v.; KOFFKA, bl. 324; VAN HOUTTE, bl. 89; VON RIEBEN, a. prft, bl. 21. In tegenstelling met het V.W. spreekt art. 29 lid 1 Lverv. W. uitdrukkelijk van „degenen, die in verband met het vervoer te werk zijn gesteld”.

Anders dan hij, die bagage en goederen vervoert, is de vervoerder van reizigers aansprakelijk voor nautische fouten. Zie GOEDHUIS, bl. 243; C.V., bl. 184 v.; KOFFKA, bl. 324.

De rechter kan overeenkomstig de wet van zijn land de aansprakelijkheid van den vervoerder ter zijde stellen of verminderen, indien deze bewijst, dat de schade is veroorzaakt, c.q. mede veroorzaakt, door de schuld van den getroffen persoon, art. 21 V.W.

Verg. voor het niet door het V.W. geregelde vervoer art. 29 lid 1, 2de al. Lverv. W. „Overeenkomstig de wet van zijn land”. Zie tegen deze toepasselijk-verklaring der *lex fori*: GOEDHUIS, Handb., bl. 252 v.; C.V., bl. 207/208; KOFFKA, bl. 326; VAN HOUTTE, nrs 47 en 50; VON RIEBEN, a. prft, bl. 21 v.

De aansprakelijkheid van den vervoerder is beperkt jegens elken reiziger tot honderd vijf en twintig duizend francs. In het geval, dat volgens de wet van den rechter, voor wien de vordering wordt aanhangig gemaakt, de schadeloosstelling kan worden bepaald in den vorm van een rente, mag de hoofdsom van de rente die grens niet te boven gaan. Bij overeenkomst kan deze limiet worden overschreden, art. 22 lid 1 V.W.

Art. 30 lid 1 Lverv. W. stelt het maximum-bedrag op f 12.500.—

De aansprakelijkheid van den vervoerder ten aanzien van de voorwerpen, die de reiziger bij zich had (handbagage), is beperkt tot vijf duizend francs per reiziger, art. 22 lid 3 V.W. (volgens art. 30 lid 3 Lverv. W. tot f 500.—). De vraag, of en wanneer de vervoerder ten aanzien van handbagage aansprakelijk is, wordt echter in het Verdrag niet geregeld en zal dus naar toepasselijk nationaal recht moeten worden beslist. Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 255 v.; KOFFKA, bl. 330; VAN HOUTTE, bl. 109.

Art. 22 lid 4 V.W. bepaalt nader wat onder „Fransche frank” moet worden verstaan.

Bedingen ter uitsluiting of beperking van de aansprakelijkheid des vervoerders zijn nietig. Zij laten echter de geldigheid der overeenkomst, waarvan zij deel uitmaken, onaangetast, art. 23 V.W.

Verg. KOFFKA, bl. 330/331; GOEDHUIS, bl. 258.

Hetzelfde geldt voor het aan de Lverv. W. onderworpen vervoer (art. 32 Lverv. W.), behalve ten aanzien van de aansprakelijkheid voor vertraging. Deze kan volgens art. 28 Lverv. W. wel worden uitgesloten of beperkt.

Van de in art. 20 V.W. getroffen regeling van den bewijslast afwijkende bedingen worden door dit artikel niet verboden.

De vervoerder is echter onbeperkt aansprakelijk:

a. indien hij geen reisbiljet heeft uitgereikt, art. 3 lid 1 V.W.

Zie hierboven bl. 601/602.

b. indien de schade het gevolg is van zijn opzet of schuld, welke volgens de wet van den rechter, voor wien de vordering wordt aanhangig gemaakt, met opzet wordt gelijkgesteld, art. 25 lid 1 V.W.

c. indien de schade het gevolg is van opzet of daarmee gelijkgestelde schuld van een zijner ondergeschikten, handelende in de uitoefening zijner dienstbetrekking, art. 25 lid 2 V.W.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 259 v.; W. C., bl. 272 v.; C.V., bl. 221 v.; VAN HOUTTE, bl. 111 v.; KOFFKA, bl. 333 v.

Art. 34 Lverv. W. spreekt van opzet of grove schuld.

Anders dan het V.W., dat zich met het kosteloos vervoer, hetwelk niet door een luchtvaartonderneming wordt bewerkstelligd, in het geheel niet inlaat, geeft de Lverv. W. in art. 39 daarvan een speciale regeling, die gedeeltelijk overeenstemt met, gedeeltelijk afwijkt van hetgeen deze wet omtrent de aansprakelijkheid van den luchtvervoerder in het algemeen bepaalt.

Art. 39 lid 2, 3 en 4 stemt overeen met resp. arts. 24 lid 2, 30 en 34 Lverv. W. Daarentegen bevat art. 39 lid 1 een afwijking van de in art. 29 Lverv. W. gegeven algemeene regeling. Het legt immers op den benadeelde de verplichting om te bewijzen, dat de vervoerder of een van degenen, die in verband met het vervoer te werk zijn gesteld niet alle maatregelen hebben genomen noodig om de schade te vermijden, terwijl volgens art. 29 Lverv. W. de vervoerder belast is met het bewijs van het tegendeel.

2. Bij vervoer van bagage en goederen.

De vervoerder is aansprakelijk voor schade, ontstaan in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage of van goederen, wanneer het voorval, dat de schade veroorzaakte, plaats heeft gehad tijdens het luchtvervoer, art. 18 lid 1 V.W.

Zie voor het niet onder het V.W. vallende vervoer art. 25 lid 1 Lverv. W.

Opgemerkt zij, dat hier niet, gelijk in art. 17 V.W., gesproken wordt van „ongeval“, maar het ruimere „voorval“ wordt gebruikt.

„Aangegeven bagage“. Hieronder valt ook bagage, die wel is aangeboden en aangenomen, maar ter zake waarvan geen bagagebiljet is uitgereikt. In art. 25 lid 1 Lverv. W. is het adjectief „aangegeven“ weggelaten. Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 237; W.C., bl. 204 v.

Het luchtvervoer, bedoeld in art. 18 lid 1 V.W., omvat het tijdperk, gedurende hetwelk de bagage of de goederen zich onder de hoede van den vervoerder bevinden, hetzij dat dit het geval is op een luchtvaartterrein of aan boord van een luchtvaartuig of waar dan ook in geval van een landing buiten een luchtvaartterrein, art. 18 lid 2 V.W.

Hetzelfde bepaalt art. 25 lid 2 Lverv. W. voor het daaraan onderworpen vervoer.

Het omvat echter niet eenig vervoer te land, ter zee of op binnenwateren, bewerkstelligd buiten een luchtvaartterrein, tenzij zoodanig vervoer plaats heeft ter uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst

in verband met het inladen, de aflevering of de overlading der goederen of bagage. De aan de goederen toegebrachte schade wordt, indien zulk een vervoer heeft plaats gehad, vermoed te zijn ontstaan tijdens het luchtvervoer. Tegenbewijs is toegelaten, art. 18 lid 3 V.W.

Hiermede stemt overeen art. 25 lid 3 Lverv. W.

De hier gegeven regeling van den bewijslast dient, om den afzender te ontheffen van de verplichting om het — praktisch vrijwel onmogelijke — bewijs te leveren, dat de schade tijdens het luchtvervoer is ontstaan. Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 235/236; C.V., bl. 164/165; W.C., bl. 203 v.; KOFFKA, bl. 318 v.; VAN HOUTTE, bl. 81 v.

Verg. in dit verband ook art. 18 § 5 I.A.T.A. vervoercondities A en art. 19 § 4 I.A.T.A. vervoercondities B, waarover GOEDHUIS, Handb., bl. 236; VAN HOUTTE, bl. 81 en nr 79.

Aansprakelijkheid van den luchtvervoerder voor schade ontstaan door vertraging in het vervoer, art. 19 V.W.

Verg. hetgeen hierboven naar aanleiding van vertraging in het vervoer van reizigers werd opgemerkt. Alleen vervange men hier art. 19 § 1 lid 2 I.A.T.A. vervoercondities A door art. 20 § 1 lid 2 I.A.T.A. vervoercondities B.

Niet-aansprakelijkheid van den vervoerder, indien hij bewijst, dat hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen hebben genomen, noodig om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was die maatregelen te nemen, art. 20 lid 1 V.W.

Deze bepaling, die hierboven (bl. 608/609) reeds in verband met het reizigersvervoer ter sprake kwam, geldt evenzeer voor het vervoer van bagage en goederen.

Daarnaast echter bevat art. 20 lid 2 V.W. voor het luchtvervoer van goederen en bagage een speciale regeling. Het bepaalt namelijk, dat zulk een vervoerder niet aansprakelijk is, indien hij bewijst, dat de schade het gevolg is van een fout, begaan bij de besturing, bij de leiding van de vaart van het luchtvaartuig of bij de navigatie, en dat, in alle andere opzichten, hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen hebben genomen noodig om de schade te vermijden.

Eenzelfde regeling bevat art. 29 lid 2 Lverv. W. voor het daaraan onderworpen vervoer.

Anders dan bij het vervoer van reizigers is de luchtvervoerder van bagage en goederen niet aansprakelijk voor nautische fouten. Zie daarover zoomede over de vraag, of dit verschil dient te worden gehandhaafd: GOEDHUIS, Handb., bl. 243 v.; W.C., bl. 232 v.; VAN HOUTTE, nr 48; KOFFKA, bl. 45/46.

Eigen schuld van den benadeelde, art. 21 V.W.

Zie daarover hierboven bl. 609.

De aansprakelijkheid van den vervoerder is beperkt tot twee honderd en vijftig francs per kg., tenzij de afzender bij de afgifte van de colli aan den vervoerder speciaal verklaart belang bij de aflevering te hebben, in welk geval van hem betaling van een verhoogd tarief kan worden bedongen. Alsdan is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, behoudens bewijs zijnerzijds,

dat die som het werkelijke belang van den afzender bij de aflevering te boven gaat, art. 22 lid 2 V.W.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 254/255; KOFFKA, bl. 239.

Art. 30 lid 2 Lverv. W. stelt het maximum-bedrag op f 250.— per kg.

Op de aansprakelijkheidsbeperking kan evenmin als op die met betrekking tot het reizigersvervoer een beroep worden gedaan in de op bl. 610 genoemde gevallen.

Bedingen ter uitsluiting of beperking van de aansprakelijkheid, art. 23 V.W.

Zie daarover hierboven bl. 609.

Kosteloos vervoer, niet door een luchtvaartonderneming bewerkstelligd.

Zie daarover hierboven bl. 610.

F. De rechtsoverdrachten tegen den vervoerder.

De rechtsoverdracht van hem, die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen (geadresseerde c.q. afzender), ter zake van beschadiging of vertraging is slechts ontvankelijk, indien deze daarvan tevoren aan den vervoerder protest heeft gedaan. Zij is echter ontvankelijk ook zonder dit protest in geval van bedrog van den vervoerder, art. 26 lid 4 V.W.

Dit protest moet in geval van beschadiging geschieden onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van drie dagen voor bagage en van zeven dagen voor goederen, te rekenen van de aanneming. En in geval van vertraging uiterlijk binnen veertien dagen te rekenen van den dag, waarop de bagage of de goederen te zijner beschikking zijn gesteld, art. 26 lid 2 V.W.

Wat aangaat den vorm van het protest, het kan worden gedaan door middel van een op het vervoerbewijs gesteld voorbehoud of door een ander geschrift, verzonden binnen den voor protest aangegeven termijn, art. 26 lid 3 V.W.

Hetzelfde bepaalt art. 35 lid 2, 3 en 4 Lverv. W. voor het vervoer, waarop het toepassing vindt.

Art. 26 lid 4 V.W. spreekt van elke „rechtsoverdracht tegen den vervoerder”. Bedoeld zijn slechts de rechtsoverdrachten ter zake van beschadiging en herstel (zie art. 26 lid 2 V.W.).

Art. 26 lid 2 V.W. rept alleen van den „geadresseerde”. Het daar bepaalde behoort echter evenzeer te gelden voor den afzender, aan wien de goederen, b.v. nadat de geadresseerde geweigerd heeft ze in ontvangst te nemen, worden afgeleverd. Zie GOEDHUIS, bl. 267; C.V., bl. 231; W.C., bl. 285; KOFFKA, bl. 336; VAN HOUTTE, bl. 131, nt 1.

Hiernaast geeft art. 26 lid 1 V.W. (= 35 lid 1 Lverv. W.) een regeling van den bewijslast, die o.i. als volgt moet worden verstaan. Indien de ontvanger de bagage en de goederen zonder protest (voorbehoud van recht) aanneemt, worden zij geacht aan hem in goeden staat en in overeenstemming met den luchtvrachtbrief te zijn afgeleverd. Beweert hij, dat zulks niet het geval is, dan zal hij dat moeten bewijzen. Heeft daarentegen de ontvanger de bagage en de goe-

deren onder protest geaccepteerd, dan zal de vervoerder dienen te bewijzen, dat de aflevering in goeden staat en overeenkomstig den luchtvrachtbrief heeft plaats gevonden.

Art. 26 lid 1 V.W. staat o.i. dus geheel los van art. 26 lid 4 V.W., hetwelk zich niet met den bewijslast bezig houdt, maar met de ontvankelijkheid der vordering. De ontvanger, die het in lid 1 bedoelde protest nalaat, komt daardoor weliswaar in een ongunstiger bewijsspositie dan waarin hij anders zou zijn geweest, maar zijn rechtsvordering tegen den vervoerder gaat daardoor niet verloren. Dit is volgens lid 4 alleen het geval, wanneer hij niet alsnog binnen de in art. 26 lid 2 V.W. aangegeven termijnen protesteert. In denzelfden zin KOFFKA, bl. 336. — Anders GOEDHUIS, Handb., bl. 266 v.; C.V., bl. 230; W.C., bl. 284, volgens wien lid 1 dermate in botsing komt met lid 4, dat het als niet-geschreven moet worden beschouwd.

De rechtsvordering ter zake van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage of goederen (art. 18 V.W.) en die ter zake van vertraging in het vervoer van reizigers, bagage of goederen kunnen slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen van het Verdrag, op welken grond zij ook steunen, art. 24 lid 1 V.W.

„Op welken grond zij ook steunen”, d.w.z. onverschillig, of zij gebaseerd zijn op onrechtmatige daad dan wel op het vervoercontract.

Hetzelfde geldt van de rechtsvordering ter zake van dood, verwonding of eenig ander lichamelijk letsel door een reiziger geleden, art. 24 lid 2 V.W.

Verg. art. 33 Lverv. W.

Het Verdrag geeft echter nergens antwoord op de vragen, wie bevoegd is, een vordering tegen den vervoerder in te stellen en ter zake van welke schade de vervoerder kan worden aangesproken, vragen, welke in het bijzonder van belang zijn voor het reizigersvervoer. Art. 24 lid 2 V.W. vestigt daarop uitdrukkelijk de aandacht door de toevoeging „zonder dat hiermede iets bepaald is omtrent de personen, die een vordering kunnen instellen, of omtrent hun onderscheiden rechten”. Het antwoord op deze vragen zal moeten worden gegeven aan de hand van de beginselen van het internationale privaatrecht van den rechter, bij wien de vordering wordt aangebracht.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 262 v.; V.C., bl. 219/220; W.C., bl. 269/270; KOFFKA, bl. 332; VAN HOUTTE, bl. 128.

In art. 24 lid 2 Lverv. W. wordt te dezer zake wel een regeling gegeven voor het geval het letsel, den reiziger overkomen, diens dood ten gevolge heeft. Deze regeling stemt geheel overeen met die van art. 1406 B.W. Zie daarover hierboven bl. 569/570.

Welke rechter competent is, van de vordering kennis te nemen, wordt in art. 28 lid 1 V.W. aangegeven. Het geeft den eischer de keus tusschen drie fora, te weten:

- 1°. dat van de woonplaats van den vervoerder;
- 2°. dat van den hoofdzetel van diens onderneming of van de plaats, waar hij een bureau heeft door welks zorg de overeenkomst is gesloten;
- 3°. dat van de plaats van bestemming.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 262 v.; W.C., bl. 286 v.; KOFFKA, bl. 338 v.; VAN HOUTTE, bl. 129 v.

Van dit voorschrift kan door partijen niet bij overeenkomst worden afgeweken. Zie art. 32 V.W.

Verplichting tot het instellen van de rechtsvordering, op straffe van verval, binnen een termijn van twee jaar, te rekenen van de aankomst ter bestemming, of van den dag, waarop het luchtvaartuig had moeten aankomen of van de onderbreking van het vervoer, art. 29 lid 1 V.W.

Verg. art. 36 Lverv. W.

Zie GOEDHUIS, Handb., bl. 267/268; KOFFKA, bl. 340.

G. Doorgaand vervoer en gecombineerd vervoer.

Ten aanzien van het doorgaand vervoer verwijst art. 30 lid 1 naar art. 1 lid 3 V.W., en bepaalt het, dat elk der bij het opvolgend vervoer betrokken vervoerders, die reizigers, bagage of goederen aanneemt, onderworpen is aan de bepalingen van het Verdrag en slechts inzooverre geacht wordt partij te zijn bij de vervoerovereenkomst, als deze overeenkomst betrekking heeft op dat gedeelte van het vervoer, hetwelk onder zijn toezicht is bewerkstelligd.

Evenzoo art. 37 lid 1 Lverv. W.

Dubieus is, of deze bepaling alleen het oog heeft op het opvolgend vervoer, ten aanzien waarvan één overeenkomst met een vervoerder is gesloten, die echter het verdere vervoer door anderen doet uitvoeren, dan wel, of zij ook slaat op het geval, dat de afzender of reiziger met elk der bij het vervoer betrokken vervoerders een afzonderlijke vervoerovereenkomst heeft gesloten. Zie daarover in verschillende zin GOEDHUIS, Handb., bl. 268/269; C.V., bl. 238 v.; W.C., bl. 295 v. en KOFFKA, bl. 341.

Van het in art. 30 lid 1 V.W. neergelegde beginsel, dat ieder der bij het vervoer betrokken vervoerders slechts geacht wordt partij te zijn bij de vervoerovereenkomst voorzooverre deze het door hem bediende traject betreft, wordt in art. 30 lid 3 V.W. (= 37 lid 3 Lverv. W.) afgeweken ten aanzien van het vervoer van bagage en goederen. Immers dit bepaalt, dat naast dezen vervoerder hoofdelijk aansprakelijk zijn, tegenover den afzender, de eerste vervoerder, en tegenover den geadresseerde, die recht heeft op afgifte, de laatste vervoerder.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 269 v.; KOFFKA, bl. 343.

Ten opzichte van het reizigersvervoer echter handhaaft art. 30 lid 2 V.W. (= art. 37 lid 2 Lverv. W.) den hoofdregel van lid 1. Dat naast den opvolgenden vervoerder, op wiens traject de schade ontstond, ook de eerste vervoerder aansprakelijk is, indien hij zich daartoe uitdrukkelijk heeft verbonden, behoefde niet met zooveel woorden in art. 30 lid 2 V.W. te zijn uitgesproken. Dit zou immers gelden van iederen vervoerder, die zulk een verbintenis aanging.

Verg. KOFFKA, bl. 342.

In geval van gecombineerd vervoer (b.v. luchtvervoer-spoorwegvervoer; luchtvervoer-zeevervoer), dat geschiedt deels door de lucht en deels met eenig ander vervoermiddel, zijn de bepalingen van het Verdrag alleen toepasselijk op het luchtvervoer, voorzover dit althans aan de voorwaarden van art. 1 V.W. voldoet. Echter handelen partijen niet in strijd met de bepalingen van het Verdrag, indien zij in geval van gecombineerd vervoer in het luchtvervoerbewijs bedingen opnemen ook voor dat deel van het vervoer, hetwelk niet met luchtvaartuigen plaats vindt, art. 31 V.W.

Zie voor het niet-internationale vervoer art. 38 Lverv. W.

Van de hierbij aan partijen gelaten vrijheid is o.m. gebruik gemaakt in de overeenkomsten met betrekking tot het gecombineerd lucht- en spoorwegvervoer, gesloten tusschen de I.A.T.A. en de Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.). Zie daarover GOEDHUIS, Handb., bl. 272 v.; C.V., bl. 247 v.; W.C., bl. 303 v.; BELA VON NÁNÁSSY, bl. 14 v.

H. Andere verdragen betreffende het luchtvervoer.

Op 29 Mei 1933 kwam te Rome tot stand een Verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake schade, door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak toegebracht (met Aanvullings-protocol v. 29 Sept. 1938). Dit verdrag is door Nederland nog niet bekrachtigd.

Zie hierover GOEDHUIS, Handb., bl. 279 v.; Aansprakelijkheid voor luchtvaart-schade, in N.J.B. 1935, bl. 161 v.; J. WOLTERBEEK-MULLER, Aansprakelijkheid voor schade, aan personen of goederen op den grond overkomen, in verband met vliegverkeer, in Themis 1931, bl. 335 v.; Le règlement des réparations des dommages causés aux tiers, dépassant la limite de la responsabilité, in Rivista di diritto aeronautico 1935, bl. 3 v.; VAN HOUTTE, bl. 141 v.; L. BRUNSCHWICK, La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne. Dommages à la surface, 1935; M. T. LAURÈS, La convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, 1934; A. KAPTAL, La convention de Rome du 29 Mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les législations nationales, 1936; M. LEMOINE, La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface, th. Paris 1935.

Eveneens werd op 29 Mei 1933 te Rome gesloten een Verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen, hetwelk door Nederland is geratificeerd (Wet v. 4 Nov. 1937, S. 33; K.B. v. 7 Febr. 1938, S. 12). In overeenstemming hiermede werd bij Wet v. 4 Nov. 1937, S. 207 in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, Boek III, Titel 4, Afd. 7 (artt. 770 h, i, j en k) het beslag op luchtvaartuigen geregeld.

Verg. GOEDHUIS, Handb., bl. 340 v.

Voorts zij hier gewezen op het Verdrag van Brussel v. 29 Sept. 1938 betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee, dat door Nederland nog niet geratificeerd is.

Zie daarover GOEDHUIS, Handb., bl. 352 v.; I. H. PH. VERSCHOOR, Het Verdrag van Brussel van 1938 betreffende hulp en berging van of door luchtvaartuigen op zee, prft Utrecht 1943; DÖRING, Hilfeleistung und Bergung im Luftverkehr, in

Rivista di diritto aeronautico 1938, bl. 248 v.; H. VON MANGOLDT, Das Brüsseler Abkommen über Hilfeleistung und Bergung von Luftfahrzeugen auf See, in Archiv f. Luftrecht 1939, bl. 91 v.; G. RIPERT, La Convention Internationale de Bruxelles du 29 Sept. 1938 sur l'assistance des aéronefs ou par les aéronefs en mer, in Revue de droit maritime comparé, 1939, bl. 24.

Tenslotte zij vermeld het op 12 April 1933 te 's Gravenhage geteekende internationaal sanitair Verdrag voor de luchtvaart (goedgekeurd bij de Wet v. 20 Apr. 1934, S. 168).

Zie daarover GOEDHUIS, Handb., bl. 104 v.

§ 53. POSTVERVOER

J. C. W. LE JEUNE, Het brievenpostvervoer in de Republiek der Vereenigde Nederlanden, 1851; H. J. LETTINK, De ontwikkelingsgeschiedenis der Nederlandsche poststerijen, 1888; H. J. DOEDENS, Wet op de brievenposterij, 1918 (commentaar).

E. S. HOLLANDER, Het brievenvervoer uit een privaatrechtelijk oogpunt beschouwd, prft Leiden 1893; SCHOTT, in ENDEMANN's Handbuch, dl 3, §§ 365 v.; M. MITTELSTEIN, Beiträge zum Postrecht, 1891; A. WOLCKE, Postrecht, 1909; G. EGER en K. GORDEN, Post-, Telegraph- und Telephonrecht, 1909; F. SCHOLZ, in EHRENBURG's Handb., dl V, 2, §§ 203—219; K. LEHMANN, Handb. des Handelsr., § 220; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nrs 808—837; T. C. GIANNINI, Trattato di diritto postale, 1913.

Wet van 15 Apr. 1891, S. 87, herhaaldelijk gewijzigd vóór de nieuwe tekstuitgave („Postwet”) bij K.B. v. 26 Aug. 1919, S. 543, daarna opnieuw meermalen gewijzigd, het laatst bij de Wet van 4 Febr. 1932, S. 32. Ter uitvoering der wet strekken K.B.^{en} v. 25 Sept. 1925, S. 396 (Postbesluit 1925, laatst gew. bij K.B. v. 8 Mrt 1939, S. 341), en van 5 Nov. 1923, S. 504 (verzending van stukken betr. den openb. dienst, laatst gewijzigd bij K.B. v. 14 Juni 1927, S. 179) — Het vervoer van pakketten is geregeld bij de Wet v. 21 Juni 1881, S. 70 (gewijzigde tekst „Pakketpostwet”); K.B. v. 15 Aug. 1917, S. 566, herhaaldelijk gewijzigd, het laatst bij de Wet v. 28 Juli 1933, S. 376. Ter uitvoering der wet strekt het K.B. v. 18 Sept. 1919, S. 574 (Pakketpostbesluit), laatst gew. bij K.B. v. 8 Mrt 1939, S. 341. Zie hierboven bl. 529/530.

Art. 2 lid 1 Postw.: „Niemand dan de Staat is bevoegd, tegen genot van vracht brieven te vervoeren, tenzij” enz.

Sanctie: art. 30 Postw. (geldboete).

De post vervoert brieven tot een gewicht van twee kilogram; art. 5 § 1a Postbesl., doch het vervoer van brieven, die zwaarder wegen dan een half kilogram, staat aan een ieder vrij; art. 2 lid 1, 1°. Postw. Het monopolie omvat niet het vervoer van gedrukte stukken, nieuwsbladen, monsters en pakketten.

De post-administratie is v e r v o e r d e r van „stukken” (brieven, gedrukte stukken, nieuwsbladen (met bijvoegsel, monsters en Brailledrukwerken) en van pakketten tot een gewicht, hetwelk door de Kroon wordt bepaald, doch niet hooger wordt gesteld dan 10 K.G., art. 1 lid 1 Pakketpostw.

H.R. 19 Jan. 1922, N.J. 1922, bl. 321, W. 10887: postwissels zijn niet „stukken“ in den zin der Postwet.

De vervoer-overeenkomsten, welke de post sluit, worden in het bijzonder beheerscht door de Postwet en de Pakketpostwet, en daarmede door de bepalingen van het W.v.K. en het B.W. Zij komen tot stand door bezorging der brieven enz. op de post; weigering ze te verzenden of aan te nemen, tenzij wegens wettige redenen (zie bijv. art. 7 lid 4—7 en art. 19 Postw., art. 11 Pakketpw., art. 1 Pakketpostbesl.), is wanpraestatie.

Rb. den Haag 18 Mei 1937, N.J. en W. 1937, nr 1077 (beroep van den Staat op art. 7 Postw. ongegrond geoordeeld).

Bovendien bestaat voor de post een verplichting tot vervoer, in dien zin, dat zij niet bevoegd is, buiten de gevallen in de wet genoemd, andere dan de in de wet genoemde stukken of pakketten van het vervoer uit te sluiten.

De geadresseerde is bevoegd stukken al dan niet met post bezwaard, niet in ontvangst te nemen, mits de afwijzing plaats hebbe onmiddellijk na de uitreiking en zonder dat de sluiting of verzegeling geschonden is, art. 25 lid 1 Postw.

Rb. den Haag 14 Febr. 1933, N.J. 1933, bl. 1658, W. 12725 (in casu is van een weigering in den zin van art. 25 lid 1 Postw. geen sprake).

„Stukken, aan de zorg der posterijen toevertrouwd“, blijven ter beschikking van den afzender, art. 26 lid 1 Postw., en worden zoo mogelijk aan hem teruggezonden, als de aanneming door den geadresseerde wordt geweigerd of ze om andere redenen niet aan den geadresseerde kunnen worden uitgereikt, art. 25 lid 2 Postw.

Rb. R'dam 20 Juni 1935, N.J. en W. 1936, nr 639: uit art. 26 lid 1 j^o, art. 11 lid 2 Postw. volgt, dat een aangezekend stuk eerst dan ter beschikking staat van den geadresseerde, als deze een bewijs van ontvangst heeft afgeteekend. Tot op dat oogenblik kan de afzender het stuk buiten den geadresseerde om terugvorderen.

Beslag op deze stukken is niet toegelaten, art. 26 lid 2 Postw. De vraag, wie gedurende het vervoer eigenaar is van het stuk, is niet anders te beantwoorden dan bij ieder ander vervoer van goederen.

Zie hierover POLAK, dl 2, bl. 137 v.; A. H. WALKATE, Eigendom van brieven, prft. Leiden 1893, hfdst. 2; HOLLANDER, a. prft, bl. 46 v.; F. GÉNY, Les droits sur les lettres missives, 2 dl, 1911; L. JARDEL, La lettre missive, 1911.

De in geval van vooruitbetaling verschuldigde vrachtprijzen (porten en rechten) worden voldaan door middel van postzegels, art. 24 lid 1 Postw. en art. 2 lid 2 Pakketpw. Wat postpakketten betreft is alleen vooruitbetaling van het port toegelaten.

Beschikking van den Min. v. Binnenl. Zaken v. 18 Mrt 1935, nr 19, i.v.m. art. 24 lid 2, laatsten zin Postw. Verg. Rb. den Haag 18 Mei 1937, N.J. en W. 1937, nr 1077.

Zie over het karakter van den postzegel hierboven dl 1, bl. 488.

Onbruikbaarmaking der postzegels, art. 14 § 4 lid 1 Postbesl.: Rb. den Haag 29 Sept. 1924 (twee vonnissen), W. 11246 (blue-bandzaken).

HOLLANDER, a. prft, bl. 90—146; F. MEILI, Die Haftpflicht der Postanstalten, 1877; WIRSING, Die zivilrechtliche Haftung der Post, 1892; F. SANLAVILLE, Responsabilité civile de l'Etat en matière de postes et de télégraphes, 1886.

Aansprakelijkheid van den Staat als brievenvervoerder, artt. 13 en 16 Postw. Voor vermissing, beschadiging of vertraging in de uitreiking van een niet-aangeteekend stuk of van den geheelen of gedeeltelijken inhoud daarvan wordt geen vergoeding verleend, art. 16 Postw.; de aansprakelijkheid der post-administratie voor beschadiging of verlies ontstaat eerst door aanteekening, art. 13 Postw. Gewone aanteekening van alle niet-gesloten stukken, die geen geld, geldswaardig papier, edele metalen of kostbaarheden bevatten, alsmede van alle gesloten stukken, tegen betaling van een door de Kroon te bepalen recht van ten hoogste 20 cent: vaste schadevergoeding van f 25.— in geval van verlies ook ingevolge overmacht, artt. 11—13 Postw.; aanteekening met aangifte der geldswaarde, alleen van gesloten brieven en tot een maximum van f 12.000, art. 6 § 6 Postbesl., tegen betaling daarenboven van een evenredig recht: vergoeding, in geval van verlies of van vermissing van den inhoud of van een gedeelte daarvan, van het volle bedrag der aangegeven geldswaarde of van het gedeelte, dat aan dat bedrag ontbreekt, ook al is het verlies het gevolg van overmacht, artt. 11—13 Postw. Rechthebbende op de vergoeding is de afzender.

De verplichting tot schadevergoeding houdt op, zoodra het aangeteekend stuk tegen ontvangstbewijs is uitgereikt, art. 13 lid 3 Postw.; de aanspraak tot schadevergoeding vervalt door verloop van één jaar na de dagteekening van het aan den afzender verstrekte bewijs van terpostbezorging, indien niet te voren bij het hoofdbestuur der posten schriftelijk aanvraag tot uitbetaling is gedaan, art. 13 lid 4 Postw. Indien het vermiste wordt teruggevonden, wordt het ter beschikking gesteld, eerst van den afzender, daarna van den geadresseerde, tegen uitkeering der betaalde vergoeding; ten slotte vervalt het aan den Staat, art. 13 lid 6 en 7 Postw.

Onder verlies van een aangeteekend stuk, in art. 12 (wet van 1891), is begrepen het niet terecht komen van een brief aan zijn adres door uitreiking aan een ander; eerst door uitreiking aan den geadresseerde vervalt de aanspraak van den afzender: Rb. den Haag 2 Mei 1906, W. 8375, cass. verw. H.R. 5 Apr. 1907, W. 8523. Verg. H.R. 26 Mrt 1920, W. 10592 (Suriname). Zie voor de vroegere wetgeving: H.R. 20 Juni 1873, W. 3603 (gewone aanteekening); 23 Febr. 1894, W. 6465 (uitreiking in ongeschonden toestand).

De uitreiking van aangeteekende stukken geschiedt, volgens art. 6 § 4 lid 1 Postbesl., alleen aan den geadresseerde *persoonlijk*, of aan zijn gemachtigde, tegen ontvangstbewijs, art. 11 lid 2 Postw., Zie daarover HOLLANDER, a. prft, bl. 69 v. Verg. Rb. R'dam 20 Juni 1935, N.J. en W. 1936, nr 639. — De geadresseerde is verplicht een aangeteekenden brief af te halen: Rb. Utrecht 2 Oct. 1929, N.J. 1930, bl. 1240, W. 12120.

Kennisgeving bij aangeteekenden brief wordt o.a. voorgeschreven door art. 386a lid 2 B.W.; zij geldt voor behoorlijke kennisgeving in de gevallen van artt. 1202 lid 2 B.W. en 82 lid 2 en 83 lid 2 K., oproeping bij aangeteekenden brief bepalen o.a. artt. 374c bis lid 1 en 438a lid 2 B.W.; artt. 317 lid 3, 481 lid 1, 483 lid 2, 489 lid 2, 493 lid 3, 494 lid 3, 496 lid 2, 515 lid 3, 518z lid 2, 519 lid 2 K. Zie ook K.B. v 27 Jan. 1926, S. 14 ter uitv. v. art. 6 Fw..

Een bewijs van uitreiking of een bericht, vermeldende de redenen, waarom de uitreiking niet heeft kunnen plaats hebben, wordt, tegen vooruitbetaling van een door de Kroon te bepalen recht, op diens verlangen verstrekt aan den afzender van een aangeteekend stuk, art. 18 Postw., art. 9 lid 1 Postbesl.

Is, nevens de bepalingen van de Postwet, art. 1403 B.W. van toepassing, indien opzet of schuld van een postambtenaar wordt bewezen, zoodat in dit geval altijd, ook als het stuk niet is aangeteekend, volledige schadevergoeding kan worden gevorderd?

HOLLANDER, a. pft, bl. 91 v., 110 v.; POLAK, dl 2, bl. 134; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 829. Verg. H.R. 16 Oct. 1857 en 20 Juni 1873, W. 1897 en 3603: in geval van gewone aanteekening kan nooit meer dan het in de Postwet vastgestelde bedrag worden gevorderd. Zie ook H.R. 26 Mrt 1920, N.J. 1920, bl. 476, W. 10592 (Suriname).

Aanteekening is verplicht bij verzending van geld, bankpapier en muntpapier, edele metalen of kostbaarheden. Bij vermoeden van verzuim: ambtshalve aanteekening en afgifte alleen tegen betaling door den geadresseerde van driemaal het recht, voor de gewone aanteekening bepaald, welk recht aan den belanghebbende wordt terugbetaald, indien het vermoeden onjuist blijkt, art. 14 lid 1 en 2 Postw.

Regeling der aansprakelijkheid bij het pakkettenvervoer, artt. 3, 5 en 6 Pakketpw. Vergoeding aan den afzender, in geval van verlies of beschadiging, van de werkelijk geleden schade tot een maximum van f 25.— per kilogr. of gedeelte daarvan. Bij pakketten met aangegeven waarde, welke aangifte tegen vooruitbetaling van een evenredig recht is toegelaten tot een door Ons te bepalen bedrag van het hoogste f 1000.—, art. 6 § 1 Pakketbesl., wordt aan den afzender in geval van verlies het volle bedrag der aangegeven waarde vergoed, in geval van gedeeltelijk verlies dat gedeelte, en in geval van beschadiging de werkelijk toegebrachte schade, art. 5 Pakketpw. In de beide laatste gevallen is art. 93 W.v.K. van toepassing (verg. art. 5 lid 1 Pakketpw.).

De vergoeding is niet verschuldigd in geval van overmacht, eigen gebrek van het vervoerde en schuld of nalatigheid van den afzender, voorts, wanneer de aanvraag om vergoeding niet binnen zes maanden na het ter post bezorgen van het pakket is gedaan. Schade ten gevolge van vertraagde overkomst, niet ten gevolge van overmacht ontstaan, wordt alleen dan vergoed, als de inhoud van het pakket door de vertraging bedorven is. Niet-aflevering binnen 20 dagen na de bezorging op de post staat gelijk met verlies, art. 6 Pakketpw.

Invordering van gelden op pakketten (verrekenpakketten) is toegelaten tot ten hoogste een door Ons te bepalen bedrag, art. 4 lid 1 Pakketpw.; bepaald op f 1000.—: art. 7 § 1 Pakketpbesl.

De post geeft gelegenheid tot storting van en beschikking over gelden in rekening-courant (postchèque- en girodienst: art. 22 lid 1, Postw.; Girobesluit 1934, S. 493, laatst gew. bij K.B. v. 6 Juni 1939, S. 349) en belast zich, zonder deswege monopolie te bezitten, met de overmaking van geldelijke bedragen door postwissels (tot elk

bedrag) of door postbewijzen (tot een bedrag van f 10.—, art. 10 § 2 lid 1 Postbesl.) tegen vooruitbetaling van het daarvoor vastgestelde recht, met de invordering van gelden op kwitantien, wisselbrieven, assignatiën en ander handelspapier, tot een door Ons te bepalen bedrag (f 1000.—: art. 11 § 3 lid 1 Postbesl.), en met het bezorgen van abonnementen op nieuwsbladen en tijdschriften (artt. 20, 21 en 23 Postw.).

De verplichting tot uitbetaling van een postwissel of een postbewijs, vervalt, indien het stuk niet binnen twee jaren, te rekenen van den dag der uitgifte ter uitbetaling is aangeboden, art. 6 Postw.

POLAK, dl 2, bl 139/140; I. H. HIJMAN, De postwissel, R.M. 1894, bl. 1 v.; C. W. STAR BUSMANN, Toonder- en legitimatie-papier, R.M. 1906, bl. 326 v.; H. TINSCH, Die Postanweisung, 1889; G. PFIZER, Die Postanweisung, in Jahrb. f. d. Dogm., dl 31, bl. 330 v.; EHRENBURG-SCHOLZ, dl V, 2, bl. 676 v.

Verg. over de postchèque hierboven dl 1, bl. 441 v. en over het rechtskarakter van den postwissel, het postbewijs en de overboeking (giro), hierboven dl 1, bl. 419 en 442.

Een postwissel en de daarop gestelde kwijting zijn authentieke akten: Hof A'dam 18 Mrt 1885, W. 5244; Rb. Maastricht 19 Mrt 1888, R.B. 1888 C, bl. 47; Rb. A'dam 26 Mrt 1889, W. 5786. — Anders (het endossement en de kwijting op een postwissel zijn onderhandsche geschriften) Hof den Haag 9 Dec. 1882, R.B. 1883 C, bl. 66.

De schuldeischer kan betaling per postwissel weigeren: Kgt den Haag 20 Mei 1927, W. 11825. Storting op de giro-rekening van den schuldeischer is betaling: Rb. Groningen 2 Nov. 1928, W. 11928; Rb. Leeuwarden 14 Nov. 1929, N.J. 1930, bl. 643, W. 12101; Kgt Breda 13 Apr. 1932, N.J. 1933, bl. 1072 (in geval van storting op de giro-rekening van den schuldeischer heeft de betaling eerst plaats op het oogenblik, dat die storting te zijner kennis is gekomen). Evenzoo Kgt Breda 2 Dec. 1934, N.J. 1935, bl. 364. — Anders Kgt Zaandam 12 Oct. 1933, N.J. 1934, bl. 222, W. 12666: de betaling vindt plaats op het oogenblik, waarop de overschrijving op de rekening van den schuldeischer plaats vindt.

De Postwet en de Pakketpostwet zijn alleen van toepassing op het binnenlandsche verkeer, art. 28 lid 1 Postw., art 10 lid 1 Pakketpw.). Het verkeer met de verschillende tot de na te noemen Overeenkomsten toetredende Staten wordt geregeld door het Algemeen Postverdrag betr. de wederzijdsche uitwisseling van brieven, briefkaarten, akten, gedrukte stukken van allerlei aard, daaronder begrepen de stukken met opgewerkte punten of teekens ten gebruike van blinden, monsters van koopwaren en pakjes (onderteeikend voor Nederland, Nederl.-Indië en de Nederl. koloniën in Amerika); de Overeenkomst betr. de brieven en de doosjes met aangegeven waarde (ondert. alsvoren); de Overeenkomst betr. de postpakketten (ondert. alsvoren); de Overeenkomst betr. den postwisseldienst (ondert. alsvoren); de Overeenkomst betr. de invordering van gelden op quitantiën en handelspapier (ondert. voor Nederland, Nederl.-Indië en de Nederl. Koloniën in Amerika); de Overeenkomst betr. abonnementen op nieuwsbladen en tijdschriften (ondert. voor Nederland). Al deze Verdragen en Overeenkomsten (met reglementen ter uitvoering en slotprotocollen) zijn onderteeikend te Cairo, 20 Maart 1934 en bekend gemaakt bij K.B. v. 27 Dec. 1934, S. 670. Ter uitvoering strekken K.B. v. 6 Nov. 1934, S. 570 (Internationaal Postbesluit 1934), h. bepp. betr. het postverkeer met Nederl. Indië, Suriname en Curaçao en met het buitenland; K.B. v. 27 Nov. 1934, S. 602 (Internationaal Postbesluit 1934), strekkende tot vaststelling

v. d. Algemeene bepalingen betr. het buitenlandsch postverkeer van Nederl. Indië. Met België is een afzonderlijk Postverdrag gesloten te 's-Gravenhage 4 Aug. 1932, bekend gem. bij K.B. v. 4 Oct. 1932 S. 483.

Zie voorts hierboven dl 1, bl. 33.

§ 54. DE TELEGRAAF, DE TELEFOON EN DE FONOGRAAF

Door briefwisseling kunnen overeenkomsten tusschen afwezigen tot stand komen, evenals door het wisselen van telegrammen of door gebruikmaking van de telefoon.

Bijzondere literatuur: A. v. D. DOES DE BYE, Overeenkomsten gesloten door middel van brieven, boden, openbare aankondigingen of telegrammen, prft A'dam 1860; H. J. LEVELT, Correspondentieovereenkomsten in het internationaal privaatrecht, prft A'dam 1925 (rec. Off.-rhaus, R.M. 1926, bl. 438); J. VALÉRY, Des contrats par correspondance, 1895; De la preuve des contrats par correspondance, Ann. 1892, II, bl. 66, 116, 157; A. COHEN, Des contrats par correspondance en droit français, en droit anglais et en droit anglo-américain, th. Paris 1921; R. BACCARA, Les contrats par correspondance et par téléphone, 1929; HASSAN ABDEL CHAFFAR, Des contrats par correspondance en droit comparé, th. Lyon, 1930.

De telegraaf.

P. J. v. BEYMA, De vergoeding der schade ontstaande uit het niet richtig overkomen van telegrammen, prft Leiden 1862; C. ASSER, De telegrafie en hare rechtsgevolgen, prft Leiden 1866; C. M. J. WILLEUMIER, Het telegraafrecht, 1867; F. MEILI, Das Telegraphenrecht, 2de dr. 1873; Die Telegraphie und Telephonie in ihrer rechtl. Bedeutung für die kaufmännische Welt, 1892; SCHOTZ, in EHRENBURG's Handb., dl V, 2, §§ 220—227; G. MAAS, Der Vertragsschluss auf elektrischem Wege, 1889; A. WOLCKE, Telegraphenrecht, 2 dl, 1911. — Zie verder voor literatuur F. MEILI, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten, bl. 101 v.

Wet van 11 Jan. 1904, S. 7 (Telegraaf- en Telefoonwet 1904, S. 7), laatst gew. bij Wet v. 8 Dec. 1938, S. 302; Reglement voor den dienst der Rijkstelegraaf, vastgesteld bij K.B. v. 17 Dec. 1938, S. 358 (Rijkstelegraafreglement 1939).

Kommentaar der Telegraaf- en Telefoonwet door A. E. R. COLLETTE, 2de dr. 1923.

Staatsaanleg en staatsexploitatie, doch niet staatsmonopolie.

Bijzondere personen hebben concessie noodig voor den aanleg en de exploitatie van telegrafen en telefonen (waaronder tevens zijn begrepen radiotelegrafen en radiotelefonen, art. 1 lid 2 der Wet van 1904), alsmede goedkeuring der regeering op hunne tarieven en goedkeuring van den Minister van Binnenlandsche Zaken op de voorwaarden van het gebruik, de dienstregelingen en de regelingen der loonen en dienstdagen van het bedienend personeel, art. 2 der Wet van 1904.

Art. 14 bepaalt, dat het aan een ieder geoorloofd is van telegrafen en telefonen gebruik te maken, tenzij voor het overbrengen van telegrammen of het voeren van gesprekken, in strijd met de veiligheid van den Staat, de openbare orde of de goede zeden. Er bestaat dus voor den ondernemer een verplichting tot het sluiten van de vereischte overeenkomsten.

De Staat en de concessionnaris zijn niet aansprakelijk voor schade, ontstaan door den dienst van telegrafen en telefonen, behalve in de gevallen bedoeld bij de artikelen 374, 374bis en 375 W.v.Sr., art. 17.

Als regel worden de seinkosten van den afzender geheven; deze is verplicht tot betaling van de kosten, welke bij aankomst moeten worden geheven en niet door den geadresseerde worden betaald, ten gevolge van diens weigering, of omdat het niet mogelijk is hem te vinden, artt. 26 lid 1 en 30 T.T.Regl..

Tusschen den afzender en den dienst der telegrafie wordt een overeenkomst gesloten tot het verrichten van enkele diensten in den zin van art. 1637 B.W.

Kgt Haarlem 11 Mei 1923, N.J. 1923, bl. 650, W. 11052.

Het ontvangen telegram is een schriftelijke mededeeling, door de telegraafonderneming aan den ontvanger, van een bericht des afzenders. Het heeft niet de bewijskracht van een door den afzender onderteeekend authentiek of onderhandsch geschrift. Het bewijst alleen, wat als een bericht des afzenders door de telegraafonderneming is medegedeeld. De ontvanger moet bij ontkenenis door den afzender bewijzen, dat door dezen of op diens last het bericht, in het telegram vervat, ter overseining is aangeboden. Verkeerde overseining staat gelijk met verkeerd overbrengen van een boodschap.

WILLEUMIER, a.w., bl. 110 v.

Erkent de afzender den inhoud van het ontvangen telegram als van hem afkomstig, dan is een schriftelijke wilsverklaring aanwezig. Verg. art. 13 lid 2 Zw. Oblr., § 127 D.B.G.B. en artt. 45 en 47 Ital. Hwb.

De afzender is bevoegd, de verklaring van echtheid zijner onderteekening in zijn telegram te doen opnemen (art. 17 lid 3 R.T.Regl.).

Rb. Tiel 7 Mei 1909, W. 8886: als de ontvanger van het telegram om telegrafisch bericht heeft gevraagd, is verkeerde overseining te beschouwen als het verkeerd overbrengen van een bericht door een bode van den ontvanger; Hof Arnhem 6 Apr. 1910, W. 9070; Kgt Haarlem 11 Mei 1923, N.J. 1923, bl. 650, W. 11052 (als wilsverklaring v.d. afzender moet worden aangenomen de inhoud v.h. telegram, zooals dit door den geadresseerde werd ontvangen).

Zie, behalve de hierboven aangehaalde werken: DIEPHUIS, N.B.R., dl 2, bl. 175 v.; SUYLING, 1e st., nr 206; LYON-CAEN en RENAULT, dl 3, nr 23; NIETSCHEMANN, Zum Problem einer Telegrammversicherung, in Z.V.W., dl 10, bl. 99.

Artt. 1202 lid 3 B.W., 82 lid 2 en 83 lid 2 K. bepalen voor de daarin genoemde gevallen, dat bericht per telegraaf geldt voor behoorlijke kennisgeving.

De in art. 6 Fw. bedoelde oproeping van den schuldenaar door den griffier kan geschieden door middel van de telegraaf op de wijze, aangegeven in K.B. v. 27 Jan. 1926, S. 14.

Het telegrafisch en radio-telegrafisch verkeer met het buitenland is geregeld bij het Internationaal Verdrag betreffende de verberichtgeving, gesloten te Madrid op 9 Dec. 1932, alsmede bij de daarbij behorende reglementen, te weten het Telegraafreglement en het Algemeen Reglement betreffende de radiobberichtgeving (K.B.

v. 19 Jan. 1934, S. 19), en voorts bij bijzondere overeenkomsten met enkele Staten.

Telegraafovereenkomst met België v. 15 Mrt 1926 (K.B. 17 Apr. 1926, S. 70); met Duitschland v. 2/24 Mrt 1926 (K.B. v. 16 Juni 1926, S. 198); met Groot-Brittannië v. 13/27 Apr. 1926 (K.B. v. 6 Aug. 1926, S. 297).

De telefoon.

J. E. JACOBSON, De telefonie van privaatrechtelijk standpunt bezien, prft A'dam 1893; H. BRUNARD, De la téléphonie, 1884; G. VIDAL, Le téléphone au point de vue juridique, 1886; F. MEILI, Das Telephonrecht, 1885; SCHOLZ, in EHRENBERG's Handb., dl V, 2, §§ 220—223, 228—231; JOERGES, Zum Recht des Fernsprechverkehrs, Z.H., dl 56, bl 44; NORSIA, Il telefono e la legge, 1883.

De wet van 11 Jan. 1904, S. 7, regelt zoowel de telefoon als de telegraaf. Op de telefoon is het hierboven bl. 622 gezegde van toepassing.

De vroeger betwiste vraag, of telefoondraden over eens anders grond mogen worden gespannen, is opgelost door art. 7 der wet van 1904.

Art. 7: „Onverminderd het bepaalde bij artikel 4 en onverminderd recht op schadevergoeding is een ieder verplicht den aanleg en de instandhouding van draden ten behoeve van telegrafen en telefonen boven openbare en andere gronden, gebouwen en wateren, mits zonder aanhechting of aanraking, benevens de opruiming van deze draden te gedoogen”.

Reglement voor den dienst der Rijkstelefoon, vastgesteld bij K.B. v. 19 Sept. 1929, S. 441 (Rijkstelefoonreglement 1929), laatst gew. bij K.B. v. 14 Apr. 1939, S. 344.

De overeenkomst, gesloten door middel van de telefoon, komt tot stand tusschen aanwezigen, ter plaatse, waar degene, die te dien einde is opgeroepen, zich bevindt. Door iemand op te roepen meldt men zich bij hem aan, begeeft men zich als het ware naar hem toe.

§ 147 lid 1 D.B.G.B.; EHRENBERG-SCHOLZ, dl V, 2, bl. 837; LYON-CAEN en RENAUULT, dl 3, nrs 196bis, 28; PLANIOL-RIPERT, dl 6, nr 470; JACOBSON, a. prft, bl. 173 v. Rb. R'dam 9 Mei 1917, N.J. 1918, bl. 1000, W. 10203; 11 Febr. 1921, N.J. 1921, bl. 1008; indien de overeenkomst haar beslag heeft verkregen in een telefonisch gesprek tusschen Maastricht en Rotterdam, is zij zoowel te Rotterdam als te Maastricht tot stand gekomen. Evenzoo Rb. den Bosch 24 Juni 1921, N.J. 1922, bl. 1235, W. 10919; Hof Arnhem 5 Mrt 1924, N.J. 1924, bl. 700, W. 11179; Hof den Bosch 27 Oct. 1925, W. 11560.

Het telefonische verkeer met het buitenland is geregeld bij het hierboven genoemde Internationale Verdrag betreffende de verberichtgeving met het daarbij behorende Telefoonreglement en voorts met enkele Staten bij bijzondere verdragen.

Met België, Denemarken, Duitschland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Luxemburg, Oostenrijk, Tsjecho-Slowakije en Zwitserland zijn in 1926 en 1927 overeenkomsten tot regeling van den telefoondienst gesloten, bekendgemaakt bij K.B. v. 24 Sept. 1927, S. 25.

De fonograaf.

J. WOLTERBEEK MULLER, *De phonograaf in het rechtsleven*, prft Leiden 1895; J. VALÉRY, *Ann.* 1890, II, bl. 95.

Het fonogram is een opteekening van hetgeen iemand spreekt en staat als zoodanig gelijk met een door den spreker niet eigenhandig geschreven en niet ondertekend onderhandsch geschrift.

De telefonograaf kan worden gebruikt om telefonische gesprekken weer te geven.

§ 55. BRONNEN EN LITERATUUR VAN HET ZEERECHT

Het zeerecht. — Cosmopolitisch karakter.

Bronnen.

Uitvoerige opgaven bij DE WAL, dl 2, Inl.; bij WAGNER, *Handbuch des Seerechts*, §§ 5—12, met vermelding der verschillende uitgaven en van de literatuur, en bij DESJARDINS, *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, 1890.

Grieks recht, o.a. bij DEMOSTHENES, *Rede tegen Lakritos*, II, 925. Romeinsch recht: Dig. 4, 9 (Nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant); 47,5 (Furti adversus nautas, caupones, stabularios); 47,9 (De incendio, ruina, naufragio); 14,1 (De exercitoria actione); 14,2 (De lege Rhodia de jactu); 22,2 (De nautico faenore); Cod. 4,25 (De exercitoria et institoria actione); 4,33 (De nautico faenore); 11,6 (De naufragiis); Nov. 106 en 110. — PARDESSUS, *Collection*, dl 1, bl. 85 v.; C. P. BURGER, *De beperkte aansprakelijkheid van den schuldenaar i.h. hedend. e.i.h. oude zeerecht*, prft Leiden 1889, §§ 33—47; H. KRELLER, *Lex Rhodia*, Z.H., dl 85, bl. 257 v.

BASILICA, Bk 53 (einde 9de eeuw), uitgegeven door ZACHARIÄ v. LINGENTHAL, in *Monatsb. kgl. preuss. Akad. d. Wiss.*, 1881. Verg. ook PARDESSUS, dl 1, 179 v.

Het Pseudo-rhodische recht uit de 8ste eeuw (z.g. *Ῥοδίων νόμος*), bij PARDESSUS, dl 1, bl. 213 v., en bij ZACHARIÄ v. L., *Jus Graeco-Romanum*, dl 3, bl. 162 v.; W. ASHBURNER, *Ῥοδίων νόμος*. The Rhodian Sea-Law, 1909. — Zie ook ZACHARIÄ v. L., *Geschichte des griechisch-röm. Rechts*, 2de dr. 1877, bl. 292 v.; BURGER, a.w., hfdst. III.

Middeleeuwse bronnen.

1°. *Ordinamenta et consuetudo maris*, edita per consules civitatis Trani van 1063?; volgens A. SCHAUPE, *Das Konsulat des Meeres in Pisa*, bl. 277 v., en *Neue Aufschlüsse über die Anfänge des Consulats des Meeres*, in *Dt. Zft für Geschichtswft* 1893, bl. 223 v., van 1453. Oudste Hs. uit het begin der 16de eeuw. ALIANELLI, *Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle provincie Napolitane*, 1871, bl. 53 v.; SCHUPFER, Trani ed Amalfi, in *Rivista ital. di scienze giur.*, 13,2.

2°. *De Tabula Amalphitana*. Latijnsch-Italiaansch handschrift (21 en 45 artikelen), het Latijnsche deel van vóór 1131? (SCHUPFER, t.a.p.), volgens A. SCHAUPE, *Das Konsulat des Meeres in Pisa*, bl. 276, afkomstig uit de 15de eeuw.

3°. *De Assisen van Jeruzalem*, *Livre des Assises de la Cour des Bourgeois*, verzameld tusschen 1173 en 1180. A. DE BEUGNOT, *Recueil des historiens des croisades, lois*, dl 2, 1843; H. L. ZELLER, *Samml. älterer Seerechtsquellen*, H. 4, 13. *Die Assisen von Jerusalem*, 1910, 1916.

4°. *Het zeerecht van Pisa*. (Het constitutum (legis et) usus, oudste redactie van 1233 met bepalingen uit de tweede helft van de 12de eeuw; de breve curiae (ordinis) maris van 1297; FR. BONAINI, *Statuti inediti della città di Pisa*, 3 dl, 1859—1870; A. SCHAUPE, *Zur Entstehungsgeschichte des pisanischen Constitutum usus*, Z.H., dl 46, bl. 1 v.

5°. *Het Consulaat der zee* (*Libre del Consolat del mar*; *Consolato del mare*), een rechtsboek, waarschijnlijk omstreeks 1370 te Barcelona ten behoeve van het

Consulaat der zee (zie hierboven bl. 6) uit verschillende bestanddeelen, o.a. de *Costums de la mar*, samengesteld, Oudste Hs. (Parijs) uit het einde der 14de eeuw; oudste Katalaansche druk 1484, eerste Italiaansche uitgave 1519. Vertaling in het Nederlandsch van WESTERVEEN, 1704. G. DE CASAREGIS, *Il consolato del mare colle spiegazioni*, uitg. O. SCIOLO, 1911; A. DE CAPMANY Y DE MONTPALAU, *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 4de dl, 1779—1792; R. WAGNER, *Zur Entstehungsgeschichte des Konsulates der See*, Z. H., dl 29, bl. 413; A. SCHAUBE, *Neue Beiträge zur Geschichte des Konsulats des Meeres*, in het Programm v. h. gymnasium te Brieg, 1891; L. PERELS, Z. H., dl 85, bl. 48 v.; E. MOLINÉ, *Les costumes maritimes de Barcelona*, 1914. — Beteekenis en geldingsgebied van het Consulaat.

6°. Statuten of keuren van Venetië, Ancona, Genua, Arles, Montpellier, Marseille, Valencia, Tortosa en Barcelona, uit de 13de, 14de en 15de eeuw. — PREDELLI en SACERDOTI, *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, 1903.

7°. De *Rôles d'Oléron* (Rolles des jugemens d'Oléron), een verzameling van beslissingen in zeezaken, waarschijnlijk reeds in de 12de eeuw aan de Westkust van Frankrijk in gebruik. Oorspronkelijk (Gascognische tekst) 24 beslissingen; later (Normandisch-Bretonsche tekst) tot 47 beslissingen. Beteekenis en invloed dezer verzameling. Vlaamsche vertaling onder den naam van de *Vonnissen van Damme of de Zeerechten van West-Kapelle*. — H. L. ZELLER, a.w., H. 1/3, 5, 6, 8, 12, *Das Seerecht von Oléron*; J. G. BIBEN, *Bijdrage tot de geschiedenis van het Oud-Nederlandsche zeerecht*, B.R.W. 1828, bl. 232 v.; C. A. DEN TEX, *Critische bewerking van den tekst der Vlaamsche zeerechten*, B.R.W. 1830, bl. 33 v.; Th. KIESELBACH, *Der Ursprung des Rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme*, in *Hans. Geschichtsblättern* 1906, afl. 1, bl. 45 v.; P. DE LAUNAY, *Rôles d'Oléron*, 1900.

8°. De zeerechtsbepalingen in de stadboeken van Kampen, 14de eeuw, de oudste Nederlandsche bron van zeerecht. Uitgave NANNINGA UITERDIJK, in de *Overijsselsche Stad-, Dijk- en Markerechten*, 1875.

9°. De *Amsterdamsche Ordonnantie*, een verzameling van ongeveer 30 bepalingen van zeerecht, — volgens R. Wagner, *Zur Geschichte der Quellen des Wisbuy'schen Seerechts*, Z. H., dl 27, bl. 393, in 1407 te Amsterdam door belanghebbenden opgesteld, — waarschijnlijk reeds vóór 1400 in Noord-Nederlandsche zeehavens (Amsterdam, Stavoren) in gebruik gekomen. Een der oudste handschriften in het Privilegieboek van Amsterdam (1412); J. G. BIBEN, t.a.p., bl. 469 v.; C. A. DEN TEX, *Over handschriften van Oud-Nederl. Zeerecht, en Kritische bewerking van den tekst der Amsterdamsche Ordonnantie*, B.R.W. 1828, bl. 510 v.; 1830, bl. 170 v.; A. TELTING, *Die altniederländischen Seerechte*, 1907.

De Amsterd. Ordonnantie en de 24 Vonnissen van Damme stonden bekend onder den naam van het *Waterrecht* (Waterrecht te Amsterdam ende in Vlaenderen). Later werden aan het Waterrecht bepalingen van Lubecksch recht toegevoegd en werd alles bij elkander in 1505 te Kopenhagen uitgegeven onder den naam: *Gotlandsch Waterrecht* gemaakt te Wisbuy (Wisbuysch zeerecht). C. J. SCHLYTER, *Corpus juris Visbyensis urbici et maritimi* (Samling af Sveriges gamla Lagar, dl 8), 1853; HOLTIUS, *Over Wisbuy en het Wisbuysche zeerecht*, in *Geschied- en regtskundige verhandelingen*, 1853; C. P. BURGER JR., *Oude, Hollandsche zeevaartuitgaven*, in *Tijdschr. v. boek- en bibliotheekwezen*, 1909.

10°. Hamburgsch en Lubecksch zeerecht. Het Hamburgsche scheepsrecht uit de 13de eeuw. J. M. LAPPENBERG, *Die ältesten Stadt-, Schiffs- und Landrechte Hamburgs*, 1845. — Daarnevens bepalingen der Hansa-recessen uit de 14de en 15de eeuw.

Nieuwere bronnen.

Nederland. — Ordonnanties op 't fait (van) der Zeevaerdt van 29 Jan. 1549, 19 Juli 1551 en 31 Oct. 1563. De keuren van Amsterdam, Rotterdam (vooral de Ordonnantie op het stuk van Assurantie ende van Avarije; mitsgaders Zeezaken van 9 Oct. 1721) en Dordrecht. De *Costumen van Antwerpen*. Het *Friesche Landrecht* (Statuten, Ordonnantien en Costumen van Friesland) van 1602 en 1723. P. v. D. HOEVEN, *Bijdrage tot de geschiedenis van het Nederlandsche Zeerecht*, J. R.W. 1840, bl. 553 v.

Frankrijk. — De *Guidon de la Mer*, een rechtsboek, tegen het einde der 16de eeuw in Nd-Frankrijk samengesteld (voornamelijk zeeverzekeringsrecht). Usages et coutumes du commerce de Marseille; handschr. uit de tweede helft der 17de eeuw.

eeuw (uitgeg. door H. L. ZELLER, Z.H., dl 67, bl. 127 v.; dl 71, bl. 512 v.; dl 74, bl. 329 v.; dl 78, bl. 51 v.; De Ordonnance de la Marine van 1681.

Spanje. — Verschillende verordeningen van de „Casas de contratacion" (Kamers, tevens rechtbanken, van Koophandel,) van Sevilla, Burgos, Bilbao en St-Sebastiaan. Herzien Ordonnantie van Bilbao van 1737. E. G. DE QUEVEDO Y CONCELLON, Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, 1905.

Duitsland. — De Hansa-recessen van 1591 en 23 Mei 1614. Seerecht für das Königreich Preussen van 11 Dec. 1727. Algemeen Landrecht voor Pruisen van 5 Febr. 1794, dl 2, tit. 8.

Denemarken. — Zeerecht van 1561, in 1683 vervangen door boek 4 van de Danske Lov.

Zweden. — Zeerecht van 1667, gewijzigd in 1748 en 1750.

Hedendaagsch recht.

Nederland. — Wetb. v. Koophandel, bk II. Wet v. 22 Dec. 1924, S. 563, tot herzien van verschillende titels v.h. Tweede Boek v.h. Wetb. v. Koophandel, en wijziging van daarmede samenhangende artikelen in andere wetboeken en in de Faill. Wet, gewijz. bij de wet v. 10 Juni 1926, S. 171. In werking sedert 1 Febr. 1927. (Ontw. v. Wet, 12 Dec. 1907 b.d. Raad v. State aanhangig gemaakt, 1914, Ontw., ingediend b.d. Tweede Kamer 8 Mei 1920. Gewijz. ontw. 1 Febr. 1924). Wet v. 14 Juni 1930, S. 240, tot nieuwe regeling van de arbeidsovereenkomst van kapitein en schepelingen, in werking sedert 1 Oct. 1937 (K.B. v. 18 Mei 1937, S. 280). Wet v. 24 Juni 1939, S. 201, houdende nieuwe regeling van het binnenvaartrecht. Nog niet in werking.

Engeland. — Merchant Shipping Act van 1894 (ter vervanging van de gelijknamige wet van 1854), sedert herhaaldelijk gewijzigd, o.a. in 1921 (The Merchant Shipping Act 1921, 11/12 Geo. 5, c. 28), het laatst in 1932. Bills of Lading Act van 1855. Carriage of goods by sea Act 1924, 14/15 Geo. 5, c. 22 (Commentaar: R. TEMPERLEY, 4de dr. 1932).

Frankrijk. — Het 2de boek van den Code de Commerce, gewijzigd bij de wetten van 14 Juni 1841 (over het abandon), 10 Juli 1885 (over de hypothèque maritime, ter vervanging v. d. wet van 10 Dec. 1874; art. 9 aangev. bij wet v. 4 Juli 1914), 12 Aug. 1885 (tot wijziging van verschillende artikelen), 24 Mrt 1891 (artt. 435 en 436), 14 Dec. 1897 (artt. 407 en 433, 15 Juli 1915 (artt. 407 en 436), 13 Dec. 1926 (Code du travail maritime, ter verv. v. artt. 218, 238, 250—272 en 319). Wet v. 17 Dec. 1926 (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande). Wet van 17 Apr. 1907 over de veiligheid van de zeevaart en de regeling van den arbeid aan boord van koopvaardij-schepen; wet v. 2 Aug. 1919 op den acht-uren-werkdag aan boord v. koopvaardij-schepen (Besk. v. 31 Mrt 1925 ter uitvoering).

België. — Wet van 24 Aug. 1879, gew. bij de wet van 10 Febr. 1908. Nieuwe tekst van 4 Sept. 1908, gew. bij de wetten v. 12 Aug. 1911 (aanvaring, hulp- en bergloon) en 11 Jan. 1929 (reeders-aansprakelijkheid, enz.). Wet v. 5 Juni 1928 (regeling v. d. arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, ter verv. v. artt. 92—110, tit. 2, bk 2 W.v.K.). Wet v. 5 Juni 1928 (herz. v.h. Tucht- en Strafwetb. voor de koopvaardij en zeevisscherij). Wet v. 5 Mei 1936 (regeling van het bevrachtingscontract in de binnenvaart).

Duitsland. — Het 5de boek v.h. A.D.H.G.B. van 1860; artt. 432—438 gew. door de wet op de nationaliteit der zeeschepen van 25 Oct. 1867; tit. IV en art. 453 vervangen door de Seemannsordnung van 27 Dec. 1872. Het 4de boek van het H.G.B. van 10 Mei 1897, gew. bij de wetten van 2 Juni 1902, 12 Mei 1904, 30 Mei 1908, 7 Jan. 1913 (aanvaring, hulp- en bergloon), 16 Dec. 1927, 24 Dec. 1929 en 10 Aug. 1937 (vervoerovereenkomst). Wet van 4 Juli 1926 op de hypotheek op schepen in aanbouw. Wet op de nationaliteit der zeeschepen van 22 Juni 1899. Seemannsordnung van 2 Juni 1902, gewijzigd 23 Mrt 1903, 12 Mei 1904, 16 Dec. 1927, 30 Mei 1929, 24 Dec. 1929 en 24 Juli 1930. Wetten op de binnenbaart van 15 Juni 1895, gew. door art. 12 van de wet tot invoering van het H.G.B. van 1897 (nieuwe tekst van 20 Mei 1898), en op de vlotvaart van 15 Juni 1895.

Italië. — Codice della navigazione van 21 Apr. 1942.

Scandinavische Zeewet voor Denemarken (1 Apr. 1892), Zweden (12 Juni 1891 vervangende de Zeewet v. 23 Febr. 1864) en Noorwegen (20 Juli 1893, vervangende de Zeewet v. 24 Mrt 1860); Finland (7 Mrt 1924, vervangende de Zeewet v. 9 Juni 1873), het laatst herzien op 1 Jan. 1939. — Scandinavische Zeemannswet: Zweden (15 Juni 1922), Noorwegen (16 Febr. 1923), Denemarken (1 Mei 1923), Finland (7 Mrt 1924).

Vereenigde Staten van Amerika. — Revised Statutes, titels 48—53, i.h.b. sect. 4278—4289; zgn. Harter-Act van 13 Febr. 1893; an act rel. to bills of lading in interstate and foreign commerce (Pomerene-Act) v. 29 Aug. 1916, ch. 415; Merchant Marine Act v. 5 Juni 1920 (Jones-Act). — Uniform Bills of lading Act, in 1910 en volg. jaren in verschillende Staten ingevoerd (Int. Law. Ass., 28ste Versl. 1913, bl. 140 v.); Act relating to the carriage of goods by sea v. 16 Apr. 1936.

Internationale wetgeving. — Verdragen tot vaststelling van eenige eenvormige regelen omtrent aanvaring en omtrent hulpverlening en berging op zee, 23 September 1910 te Brussel ondertekend en 1 Mrt 1913 in werking getreden. Zie hierboven dl 1, bl. 36.

Bronnenverzamelingen.

't Boek van de Zeerechten, 1594 en later herhaaldelijk (E. MOES en C. P. BURGER JR., De Amsterd. boekdrukkers en uitgevers in de 16de eeuw, dl 3, bl. 299); CLEIRAC, Us et coutumes de la mer, 1647 en later; J. A. ENGELBRECHT, Corpus juris nautici, 1790; A. DE CAPMANY DE MONPALAU, Código de las Costumbres marítimas de Barcelona, etc., 1791; J. M. PARDESSUS, Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, 6 dl, 1828—1845; Us et coutumes de la mer ou collection des usages maritimes de peuples de l'antiquité et du moyen âge, 2 dl, 1847; TRAVERS TWISS, Monumenta juridica. The black book of the admiralty, 4 dl, 1871—1876; M. TH. GOUDSMIT, Geschiedenis van het Nederlandsche zeerecht, dl 1, 1882; W. F. LICHTENAUER, De ontwikkeling van het Nederlandsche Zeerecht onder den invloed van wetenschap en handelspraktijk met bijzondere inachtneming van de Rotterdamsche invloeden, in Themis 1934, bl. 48 v. en 115 v. Verg. WAGNER, Handb. des Seerechts, § 4; M. PAPPENHEIM, Die geschichtl. Entwicklung des Seehandels u. seines Rechts, in Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd 103, Abth. 2 (1903), bl. 127 v.

Literatuur.

(DE WAL, dl 2, Inl., hfdst. 5; WAGNER, §§ 13—15)
BENV. STRACCHA, De nautis, navibus et navigatione, 1553 en later; J. LOCCENIUS († 1677), De jure maritimo et navali, 1651; FR. STYPMANN († 1650), De jure maritimo et nautico, 1652; R. KURICKE, Jus maritimum hanseaticum, 1667; C. TARGA, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, 1692; H. LANGENBECK, Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht, 1727; H. WEDDERKOP, Introductio in jus nauticum, 1757; R. J. VALIN († 1765), Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine 1681, 2 dl, 1760; uitg. door BÉCANE, 1829; B. M. EMÉRIGON († 1784), Traité des assurances et des contrats à la grosse, 2 dl, 1783; uitg. door BOULAY-PATY, 1827; R. J. POTHIER, Traité des contrats de louages maritimes, 1765; DOM. ALB. AZUNI (1749—1827), Sistema universale dei principii del diritto marittimo dell' Europa, 2 dl, 1795.

Nederland. — QUITYN WEYTSSEN († 1565), Tractaet van Avaryen, geschreven tusschen 1554 en 1565, uitgegeven 1617; P. PECKIUS († 1589), In titulos Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii, 1556, uitg. met aantekeningen van VINNIUS, 1647; TACO v. GLINS, Aenmerckingen ende Bedenckingen over de zeerechten uyt het placcaet van Koninck Philips, 1665; ADR. VERWER, Nederlants Seerechten, Avaryen en Bodemeryen, 1711; BARELS, Advysen over den koop-handel en zeevaart, 2 dl, 1780.

Nieuwere literatuur.

Nederland. — T. J. NOORDRAVEN en S. P. DE BOER, Handboek der scheepvaart-wetten, scheepvaartcontracten en scheepsadministratie, 7de dr. 1939; J. J. VAN DEN DRIES, Nederlandsch zeerecht, 1926; R. P. CLEVERINGA JZN, Het nieuwe zeerecht, 3de dr. 1946; C. C. GISCHLER, Schets van het nieuwe Nederl. zeerecht, 1927; MOLENGRAAFF, Kort begrip v. h. nieuwe Nederl. zeerecht, 1928; J. G. KIST, Beginselen v. handelsrecht, dl 5, Zeerecht, 3de dr. door J. A. L. M. LOEFF, 1930 v.; H. F. A. VÖLLMAR, Het zeerecht, 1937.

Engeland. — CH. ABBOT (Lord TENTERDEN) († 1832), A treatise of the law relating to merchant ships and seamen, 1802, 14de dr. door ASPINALI en MOORE,

1901; D. MACLACHLAN, A treatise on the law of merchant shipping, 7de dr. door ST. CLAIR PILCHER en OWEN BATESON, 1932; LEE, The laws of british shipping, 12de dr. door HAMILTON, 1903; A. SAUNDERS, Maritime law, 2de dr. 1920; PRITCHARD, Digest of Admiralty and Maritime Law, 3de dr., 2 dl, 1887; R. G. MARSDEN, Digest of cases relating to shipping and marine insurance, 2de dr. 1927. — Uitgaven van de Merchant Shipping Acts met noten van R. TEMPERLEY, 4de dr. 1933, en J. D. WHITE, 4de dr. 1908.

Frankrijk. — P. S. BOULAY PATY († 1830), Cours de droit commercial maritime, 4 dl, 1821—'23, 2de dr. 1834; ED. DUFOUR, Droit maritime, titres 1 et 2, livre II C.d.C., 2 dl, 1859; A. CRESPEL en LAURIN, Cours de droit maritime, 4 dl, dl 1 en 2, 1921; dl 3 en 4, 1923; A. DESJARDINS, Traité de droit commercial maritime, 9 dl, 1878—1890; L. DE VALROGER, Droit maritime, commentaire du livre II C.d.C., 5 dl, 1883—1886; A. DE COURCY, Questions de droit maritime, 4 dl, 1877—1888; J. BÉDARRIDE, Du commerce maritime, 5 dl, 2de dr. 1920; D. DANJON, Eléments de droit maritime commercial, 1893; Traité de droit maritime, 6 dl, 2de dr. (met J. LEPARGNEUR) 1926/31; Manuel de droit maritime, 2de dr. door J. LEPARGNEUR 1928; E. VERMOND, Manuel de droit maritime, 5de dr. 1920; G. RIPERT, Droit maritime, 3de dr. 1929 v.; Précis de droit maritime, 1939; J. BONNECASE, Le droit commercial maritime, 2de dr. 1931; Traité de droit commercial maritime, 2de dr. 1930; A. WAHL, Précis théorique et pratique de droit maritime, 1924; L. LACOUR, Précis de droit maritime, 2de dr. door G. RIPERT, 1933; F. GUÉRIN, Précis de législation maritime, 3 dl, 2de dr. 1928; A. BLEGEAU, Traité de législation maritime, 1938.

Deutschland. — MENO PÖHLS, Darstellung des Seerechts nach gemeinem und hamburgischem Rechte, 3 dl, 1830—1833; C. v. KALTENBORN, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, 2 dl, 1851; W. LEWIS, Das deutsche Seerecht, 2de dr. 1883/4; nieuwe bewerking door BOYENS, 2 dl, 1897, 1901; LEWIS, SCHRÖDER en REATZ, Das Seerecht, 1884 (ENDEMANN's Handb., dl 4, 1883); R. WAGNER, Handbuch des Seerechts, dl 1, 1884, dl 2 en 3 door M. PAPPENHEIM, 1906, 1918; V. EHRENBURG, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, 1880; A. SIEVEKING, Das deutsche Seerecht, 1907; E. BRODMANN, Die Seegesetzgebung des deutschen Reiches. Kommentar, 2de dr. 1905; G. SCHAPS, Das deutsche Seerecht. Kommentar, 2de dr. door MITTELSTEIN en SEBBA, 2 dl, 1921/9; M. MITTELSTEIN, Das Binnenschiffahrtsrecht, 1918 (EHRENBURG's Handb., dl 7, afd. 1); H. WÜSTEN-DÖRFER, Das Seeschiffahrtsrecht, hfdst. I, 1923 (EHRENBURG's Handb., dl 7, afd. 2); J. v. GIERKE, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht (Grundriss d. Rwf., dl 6), 4de dr. 1933, supplement 1936.

België. — JACOBS, Le droit maritime belge. Commentaire, 1889/91; C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, Droit maritime et droit fluvial. Commentaire, 3 dl, 2de dr. 1929/38.

Italie. — U. PIPILÀ, Trattato di diritto marittimo, 2 dl, 2de dr. 1922/25; A. BRUNETTI, Diritto marittimo privato italiano, 4 dl, 1929/38; G. MANARA, La legge del mare, 4 dl, 1929/38; F. C. GIANNINI, Corso di diritto marittimo, 1937; G. BENETTINI, Istituzioni di diritto marittimo, 1938; R. SANDIFORD, Lezioni di diritto marittimo, 1942.

Spanje. — C. NÚÑEZ DE PRADO, Derecho marítimo español, 2 dl, 1913.

Vereenigde Staten van Amerika. — TH. PARSONS, A treatise on the law of shipping, 2 dl, 1869; R. M. HUGHES, Handbook of admiralty law, 2de dr. 1920; L. O. VAN DOREN, Law of shipment, 1932.

Voorts de algemeene werken, vermeld in §§ 2 en 3.

L. HENNEBICQ, Principes de droit maritime comparé, 1e partie: Le navire, 1904; 2e partie: L'armement, 2 dl, 1910; F. C. AUTRAN, Revue internationale de droit maritime, 1885—1922; L. DOR, Revue de droit maritime comparé, sedert 1923.

§ 56. SCHEPEN EN HUN LADING

Ontw. Wetb. v. Kph. van 1809, artt. 226—232; Code de Comm., artt. 190—196; Wetb. v. Kph., artt. 309—319, 748—750; herzien bk 2, Alg. bep. (art. 309), tit. 1: Van zeeschepen en hunne lading (artt. 310—319b), tit. 13: Van schepen en vaartuigen, welke de rivieren en binnen-wateren bevaren (artt. 748—750).

K. Begr., § 3. Schepen, bl. 17—70; A. W. SCHIPPERS JR., Bijdragen tot het privaatrecht der zeevisscherij, prft A'dam 1900; S. N. VAN OPSTALL, Scheepshypotheek, prft Leiden 1932, hfdst. I.

Opschrift van het 2de Boek Wetb. v. Kooph.: „Van de regten en verplichtingen uit *scheepvaart* voortspuitende”.

Schepen zijn alle vaartuigen, hoe ook genaamd en van welken aard ook, geen uitgezonderd, art. 309 lid 1 K.

„Vaartuigen” omvat alle voorwerpen, ingericht om op het water te verblijven en zich daarop te bewegen (te varen), onverschillig of zij de beweegkracht in zich zelf hebben, dan wel deze van buiten af, zooals door sleepen, op hen inwerkt. Daartoe behoren lichters, bokken, dokken, baggerwerktuigen, zandzuigers, schipbruggen, vloten enz. Zie Rb. R'dam 4 Dec. 1929, N.J. 1930, bl. 538, W. 12152 (gedeeltelijk gesloopt schip); 20 Oct. 1931, N.J. 1932, bl. 1077, W. 12413 (drijvende kraan); Kgt A'dam 14 Mrt 1939, N.J. en W. 1939, nr 436 (een overhaal is een schip); K. Begr. bl. 18; KIRBERGER, in Themis 1927, bl. 240 v.; GISCHLER, in N.J.B. 1930, bl. 229.

CLEVERINGA, bl. 28 v., verlangt, dat het voorwerp *bestemd* is tot varen. Evenzoo Rb. R'dam 31 Oct. 1930, W. 12254 (een heischouw is een schip); VAN DEN DRIES, nrs 1—4.

Verg. ook DORHOUT MEES in W.P.N.R., nr 3243; KIST-LOEFF, dl 5, nr 24; VAN OOSTALL, bl. 11 v.; OFFERHAUS, W.P.N.R., nr 3221; VAN KONIJNENBURG, W.P.N.R., nr 2981; MULDERIJ, Aanvaring, aanrijding en hulploon, 1931, bl. 28 v.

De wet onderscheidt zeeschepen en binnenschepen.

Zeeschepen zijn alle schepen, welke worden gebruikt tot de vaart ter zee of daartoe bestemd zijn, art. 310 lid 1 K.; koopvaardij-schepen, visschersschepen, sleepschepen, plezierschepen enz. De inrichting en de wijze van exploitatie van het schip doen niet ter zake.

Rb. A'dam 22 Jan. 1937, N.J. en W. 1938, nr 523.

„Daartoe bestemd zijn”: zij blijven zeeschepen, ook al varen zij tijdelijk niet op zee, b.v. als zij opgelegd zijn of op een binnenwater varen. Zie K. Begr., bl. 18, 20 v.; CLEVERINGA, bl. 37; VAN DEN DRIES, nrs 10 v.; W. VAN ELDEN, Zeeschip of binnenschip, in W.P.N.R., nrs 3527/29.

Titels 1—4 van boek II W.v.K. zijn uitsluitend op zeeschepen van toepassing, art. 310 lid 2 K.

Binnenschepen zijn de schepen, welke bij uitsluiting worden gebruikt tot de vaart op de rivieren en de binnenwateren, de binnenlandsche zeeën en meeren en de wadden daaronder begrepen, artt. 748 en 749 K.

Het IJsselmeer is geen zee. Zie CLEVERINGA, bl. 39.

Echter worden als zeeschepen beschouwd „schepen en vaartuigen, welke de rivieren en binnenwateren bevaren en tevens van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn,” art. 748 K. Zij zijn aan het zeerecht onderworpen, „in het algemeen en naar de omstandigheden”, d.w.z. tenzij de toepassing niet mogelijk of niet redelijk zou zijn, ter beoordeeling van den rechter.

Bij uitzondering geldt de onderwerping aan het zeerecht niet ten aanzien van de arbeidsovereenkomsten van kapitein en schepeling en de regeling van de laad- en lostijden en het overliggeld (zie hieronder bl. 743).

M. C. L. LORSY, Beschouwingen over de binnenvaart, prft Leiden 1869, bl. 21 v.; H.R. 28 Febr. 1854, W. 601 (aan den rechter is overgelaten in ieder geval te beoordeelen, of het zeerecht behoort te worden toegepast); 8 Juni 1928 (tenzij de om-

standigheden de toepassing ongewenscht of ongerechtvaardigd zouden doen zijn) W. 11849 (m.o.v. Mrr), N.J. 1928, bl. 1251 (m.o.v. P.S.), bev. Hof Arnhem 14 Mrt 1928, N.J. 1928, bl. 663; Rb. R'dam 27 Nov. 1929, N.J. 1930, bl. 30, W. 12080 (art. 356 K.); Hof den Haag 20 Juni 1930, N.J. 1930, bl. 1111, W. 12173 (art. 356 K.); Rb. R'dam 10 Oct. 1930, N.J. 1931, bl. 886, W. 12234 (art. 356 lid 2 K.); 14 Apr. 1931, N.J. 1932, bl. 595, W. 12328 (art. 492 K.); Rb. Utrecht 21 Oct. 1931, W. 12677 (art. 353 K.); Rb. R'dam 25 Jan. 1932, N.J. 1933, bl. 625, W. 12606 (art. 745 K.). Zie ook Rb. Maastricht 30 Nov. 1933, N.J. 1935, bl. 471; R'dam 30 Jan 1934, N.J. 1935, bl. 466; Rb. Alkmaar 8 Nov. 1934, nr 12684; Rb. Middelburg 25 Oct. 1939, N.J. en W. 1940, nr 697; 17 Apr. 1940, N.J. en W. 1940, nr 941; Rb. den Haag 16 Oct. 1942, N.J. en W. 1943, nr 162; Rb. R'dam 8 Jan. 1947, nr 119 (art. 538 K op de binnenscheepvaart niet toepasselijk).

„Behoudens de reglementen en verordeningen op de vaart van zoodanige schepen en vaartuigen wettiglijk vastgesteld”, art. 748 lid 1 K. Bedoeld zijn voor den Rijn de herziene akte omtrent de Rijnvaart v. 17 Oct. 1868, gesloten tusschen de Rijnoverstaten (Wet v. 4 Apr. 1869, S. 37; K.B. v. 3 Mei 1869, S. 75), met de daarbij behorende additioneele verklaring van 18 Sept. 1895 (Wet v. 30 Dec. 1896, S. 243), gew. bij het Vredesverdrag v. Versailles v. 28 Juni 1919 (zie Wet v. 2 Juli 1923, S. 332; K.B. v. 15 Sept. 1923, S. 456), en bij het Verdrag v. 14 Dec. 1922, met protokol v. 22 Dec. 1923, ter vervanging v. artt. 15—21 herz. akte en v.d. overeenk. v. 4 Juni 1898 (Wet v. 21 Nov. 1924, S. 528; K.B. v. 23 Juni 1925, S. 269), benevens het Rijnvaartpolitie-reglement voor den Rijn, met inbegrip van de Waal en de Lek, K.B. v. 23 Jan. 1913, S. 40, vervangen d. K.B. v. 13 Febr. 1939, S. 14 (verg. hieronder bl. 775); — voor de Merwede, de Noord en de Nieuwe Maas: regl. v. politie v. d. scheepvaart e.d. vlotvaart, K.B. v. 4 Oct. 1913, S. 379, laatst gew. bij K.B. v. 4 Mrt 1939, S. 561; — voor de Maas: art. 9 van het vredestraktaat met België v. 19 Apr. 1839 (K.B. v. 22 Juni 1839, S. 26), hfdst. 2, afd. 4 v.h. traktaat v. 5 Nov. 1842 (wet v. 4 Febr. 1843, S. 3) en het internationaal politie- en scheepvaartreglement v. 20 Mei 1843 (K.B. v. 9 Sept. 1843, S. 45), gew. bij overeenkomst van 31 Oct. 1885 (K.B. v. 12 Febr. 1886, S. 36); — voor de Schelde: art. 9 van het voormelde vredestraktaat, hfdst. 2, afd. 1 van het aangehaalde traktaat v. 1842 en het reglement betreffende de scheepvaart op de Schelde van 20 Mei 1843 (K.B. v. 9 Sept. 1843, S. 45); — voorts het Algemeen reglement van politie voor rivieren, kanalen, havens, sluizen, bruggen en daartoe behorende werken, onder beheer van het Rijk, K.B. v. 24 Nov. 1919, S. 765, laatst gew. bij K.B. v. 11 Aug. 1938, S. 572, benevens tal van bijzondere reglementen.

H. DE RANITZ, De Rijnvaartakte, prft Leiden 1889; A. H. SIRKS, Rijksreglementen en voorschriften betrekking hebbend op de binnenvaart, 5de dr. 1930 door F. VERSCHOOR VAN NISSE.

Op schepen en vaartuigen, welke bij uitsluiting worden gebruikt voor de binnenlandsche vaart, zijn de artt. 750—763 K. van toepassing, art. 749 K.

„Bij uitsluiting”. Zie Rb. R'dam 30 Jan. 1934, N.J. 1935, bl. 466, W. 12815.

Schepen en vaartuigen, welke gebruikt worden zoowel voor de vaart op zee als voor de vaart op binnenwateren, zijn zeeschepen in den zin der wet.

Verleent aan het schip elke reis een tijdelijk karakter of de doorgaande bestemming een blijvend karakter, of is één reis naar het buitenland beslissend?

VOORDUIN, dl 10, art. 748, aant. III en IV; art. 749, aant. I en II; K. Begr., bl. 20 en 322 v.; CLEVERINGA, bl. 38; KIST, dl 5, bl. 443: één reis buitenslands stelt het schip gelijk met een zeeschip. Evenzoo VAN OPSTALL, a. prft, bl. 58. Zie ook Rb. R'dam 10 Oct. 1930, N.J. 1931, bl. 886, W. 12234: als zeeschip moet worden beschouwd een schip, dat, zij het ook bij uitzondering, naar het buitenland is gevaren, en tijdens die reizen tegen gevaar op buitenslandsche reizen verzekerd was. ASSER, e.a., op art. 748 K.: de reis, welke wordt afgelegd, beslist. Rb. R'dam 30 Jan. 1934, N.J. 1935, bl. 466, W. 12815: beslissend is het gebruik door den huidige eigenaar.

Rb. R'dam 27 Nov. 1929, N.J. 1930, bl. 30, W. 12080: de bestemming voor het varen ook buitenlands beslissend geacht. Evenzoo W. VAN EELDEN, Zeeschip of binnenschip, in W.P.N.R., nrs 3527/29. Zie ook H. MULDERIJ, Aanvaring, hulploon en bergloon, 1931, bl. 31 en in W.P.N.R., nr 3534. Verg. VAN DEN DRIES, nr 11.

Wat het bevrachtingscontract, het vervoer, betreft (bijv. de bepalingen omtrent lading en lossing) is elke reis beslissend. Zie Rb. A'dam 11 Mrt 1890, W. 5848 (art. 94 lid 1, niet art. 487 (oud) K. is van toepassing, als een schip, bestemd voor de binnen- en buitenlandsche vaart, een binnenlandsche reis maakt); — anders H.R. 2 Juni 1876, W. 3996 (ligdagen: een schip nu en dan buitenslands varende moet steeds worden beschouwd als een zeeschip); Rb. R'dam 9 Juni 1920, W. 10608 (vordering van art. 464 lid 5 (oud) K.); Hof den Bosch 27 Mei 1919, N.J. 1920, bl. 1065, W. 10490 en 13 Apr. 1920, W. 10649.

De onderscheiding van de binnenschepen geldt niet voor de arbeidsovereenkomsten van kapiteins en van schepelingen, welke voor alle binnenschepen uitsluitend worden geregeld door de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek. Zie artt. 748 lid 3 en art. 754 K.

Ook zijn de laad- en lostijden voor alle binnenschepen op dezelfde wijze geregeld bij de Wet v. 2 Mei 1897, S. 140, tot wijziging der artt. 748 en 755 K.

Sommige bijzondere wetten geven andere omschrijvingen voor z e e schip. Zie o.a. de Stuwadoorswet (1914), de Zeeongevallenwet (1919), de Zeebrievenwet (1926) en de wet op de Zeevaartdiploma's (1935).

Grootte en meting van het schip.

A. VAN DRIEL, Scheepsmeting, 1924; NOORDRAVEN en DE BOER, bl. 429 v.; K. Begr., bl. 23 v.

De grootte van een schip wordt vastgesteld door meting, en uitgedrukt, wat betreft:

a. **zeeschepen** in kubieke meters (art. 3 lid 1 Wet v. 3 Juni 1875, S. 101, tot afschaffing van het vuur-, ton- en bakengeld, en nadere regeling der meting van zeeschepen), in registertonnen van 2.83 M^a. (art. 3 lid 2 dier wet), of in *scheepstonnen* (art. 3 l.l. der Wet v. 7 Apr. 1869, S. 57, betr. de maten, gewichten en weegwerktuigen);

Art. 2 Wet v. 14 Juli 1855, S. 105, tot afschaffing van het tonnégeld der zeeschepen en houdende bepalingen omtrent het meten derzelfde, ingetrokken bij de aangehaalde wet v. 1875, stelde de *scheepston* gelijk met 1000 N. ponden (K.G.), vertegenwoordigd door anderhalf maal den teerling van de Nederl. el.

b. **binnenschepen** in kubieke meters of in *scheepstonnen* (art. 2 lid 2 Aanhangsel v. h. Verdrag van Parijs nopens de meting van binnenvaartuigen van 27 Nov. 1925, K.B. v. 19 Aug. 1927, S. 292; art. 3 l.l. Wet v. 7 Apr. 1896, S. 57), voor het laadvermogen in (gewichts) tonnen van 1000 K.G. (art. 2 lid 2 v. h. aangehaalde Aanhangsel).

Art. 2 K.B. v. 3 Jan. 1898, S. 1, ter uitvoering v. artt. 748 en 755 K., laatst gew. bij K.B. v. 30 Mrt 1928, S. 90, stelt één M^a. inhoud gelijk aan één ton laadvermogen van 1000 K.G. Zie K. Begr., bl. 23.

De meting der zeeschepen geschiedt volgens het stelsel-MOORSOM (art. 3 Wet v. 3 Juni 1875, S. 101, gew. bij wet v. 10 Juni 1926, S. 178 [Zeebrievenwet] en is geregeld bij K.B. v. 21 Aug. 1875, S. 146, laatst gew. bij K.B. v. 22 Dec. 1933, S. 720. Zij geschiedt door daartoe aangestelde ambtenaren: de ambtenaren van den scheepsmetingsdienst. De regeling onderscheidt den bruto- en den netto-inhoud van het schip. De ambtenaar van den scheepsmetingsdienst geeft een

meetbrief af, die den inhoud van het schip ook vermeldt in registertonnen.

De meetbrief moet aan boord aanwezig zijn. Zie art. 347 lid 1 K.

De meting van binnenvaartuigen (alle vaartuigen, welke niet of slechts bij uitzondering buiten de tonnen in zee varen, art. 1 van na te noemen K.B.) is geregeld bij K.B. v. 24 Juni 1927, S. 200 (Metingsbesluit binnenvaartuigen), ter uitvoering van het Verdrag van Parijs v. 27 Nov. 1925 (Wet v. 10 Juni 1927, S. 172: goedkeuring; K.B. v. 19 Aug. 1927, S. 292: bekendmaking), laatst gew. bij K.B. v. 15 Mrt 1938, S. 562. Zij geschiedt eveneens door ambtenaren van den scheepsmetingsdienst.

De grootte van het schip heeft belang:

1°. *ten aanzien van alle schepen*: voor de teboekstelling (artt. 314 lid 1, 319, 748 lid 2, 750 K.) en de uitwinning (artt. 566, 573, 581 en 583 lid 3 Rv.): schepen, metende ten minste 20 M³. bruto-inhoud of minder;

2°. *ten aanzien van schepen, die de rivieren en binnenwateren bevaren*: voor wat betreft den tijd van laden en lossen en het bedrag van het overliggeld, welke worden geregeld naar den inhoud van het schip (artt. 748 lid 3 en 755 lid 3 K.; K.B. v. 3 Jan. 1898, S. 1, laatst gew. K.B. v. 30 Mrt 1928, S. 90);

3°. voor de toepassing van art. 27 der wet houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardij-schepen v. 7 Mei 1856, S. 32: op schepen kleiner dan 100 lasten in de kleine vaart behoeft een strafregister niet te worden gehouden.

Eén last wordt gewoonlijk gelijkgesteld met twee tonnen laadvermogen van 1000 K.G. of van 1 M³ inhoud. Zie Hof den Haag 8 Jan. 1915, W. 9768, vern. H.R. 17 Dec. 1915, W. 9934.

4°. voor de toepassing van de Wet op de Zeevaartdiploma's (v. 2 Aug. 1935, S. 456), voor de onderscheiding tusschen *grote handelsvaart*: de vaart met zeeschepen van 500 ton (2.83 M³.) of meer, geen zeesleepboten zijnde, en *kleine handelsvaart*: de vaart met zeeschepen van minder dan 500 ton (2.83 M³.), geen zeesleepboten zijnde.

5°. bij de toepassing van den Algemeenen Maatregel van Bestuur tot uitvoering van de artt. 3, 4, 4bis, 5, 9, 17 Schepenwet (zie K.B. v. 26 Nov. 1932, S. 563 (Schepenbesluit), hieronder bl. 640), waarvan verschillende voorschriften rekening houden met de grootte van het schip; i.h.b. wordt tusschen schepen van meer dan 200 ton (2.83 M³.) bruto-inhoud en andere onderscheid gemaakt.

Het scheepstoebehooren.

K. Begr., bl. 21 v.

De wet onderscheidt het **schip**, d.i. het hol of de romp, „het casco en de kiel” (art. 593 lid 2 K.: casco-verzekering) en het **scheepstoebehooren** (artt. 309 lid 2 en 3, 357, 699, 2°. 3°. en 4°. K.).

Zaken, welke met den romp zijn vereenigd (het roer, de masten, de laad- en los-werktuigen, de voortbewegingswerktuigen enz.), maken deel uit van het schip. Aldus ook H.R. 26 Mrt 1936, N.J. en W. 1936, nr 757 (m.o.v. P.S.) [ten aanzien van een in een sleepboot geplaatsten motor], vern. Hof den Haag 26 Apr. 1935, N.J. en W. 1936, nr 256. Verg. CLEVERINGA, bl. 35; HUGENHOLTZ in N.J.B. 1943, bl. 216 v. — Tegen den H.R. SUYLING, 5de st., nr 236.

Andere zaken, die bestemd zijn blijvend met het schip te worden gebruikt, zooals tuig en takelaadje (art. 593 laatste lid K.), staand en loopend want, ankers, luiken, touwen, zeilen, booten, waarlooze deelen, het vischtuig bij visschersschepen, sleep-trossen bij sleepbooten, de inventaris van de hutten bij passagiersschepen, vormen het „scheepstoebehooren”.

De verschillende deelen van het scheepstoebehooren zijn zaken op zichzelf (artt. 699, 3° en 4° K.), doch zijn alle begrepen in het toebehooren als verzamelnaam (artt. 357 en 699, 2° K.).

Het schip zonder meer omvat het scheepstoebehooren, tenzij het tegendeel blijkt, art. 309 lid 2 K. (doch beperkter art. 593 laatste lid K.); mitsdien omvat „visschersschip” het vischtuig (Schip-pers, a.w., bl. 80 v.) en zijn op het „schip” bevoorrechte schulden bevoorrecht ook op het scheepstoebehooren.

Bij beslag op een schip moeten sommige deelen van het toebehooren (sloepen, booten, tuigagie, gereedschappen: art. 565 lid 8 Rv.) in het proces-verbaal van inbeslagname worden beschreven. Zaken, dienende tot voorziening in voorbij-gaande en veranderlijke behoeften, zooals ballast, brandstof, mondbehoeften en derg., behooren wel tot de uitrusting van het schip, doch niet tot het scheepstoebehooren; art. 565 Rv. onderscheidt ten deze niet. Verg. M. PAPPENHEIM, dl 2, bl. 34 v. (Teile und Zubehör); EHRENBURG-WÜSTENDORFER, dl 7², § 39. Zie ook CLEVERINGA, bl. 34.

De nationaliteit van het schip.

K. Begr., bl. 26 v.; CLEVERINGA, bl. 40 v.; F. J. W. H. SANDBERGEN, Nederlandse en Nederlandsch-Indische scheepsnationaliteit, prft Leiden 1931; W. A. VAN ZIJST, De nationaliteit van schepen uit een internationaalrechtelijk oogpunt, prft Utrecht 1897; A. TAK VAN POORTVLIET, Het recht van koopvaardijsschepen tot het voeren van de Nederlandsche vlag, prft Leiden 1896; T. G. H. REITSMA, De nationaliteit van koopvaardijsschepen, prft Groningen 1868.

De zeeschepen worden door de wet onderscheiden in **Nederlandsche** en in **vreemde** schepen.

Nederlandsche schepen zijn die, welke voldoen aan de vereischten door art. 311 lid 1 K. gesteld: eigendom voor ten minste $\frac{2}{3}$ gedeelte van Nederlanders en voor het overige gedeelte van ingezetenen van het Koninkrijk, zetel van het scheepsbedrijf in Nederland, en, indien het schip aan een reederij behoort, de boekhouder een in Nederland wonende Nederlander.

Deze vereischten hebben ten doel te waarborgen, dat alleen zeeschepen, waarbij Nederlandsche belangen betrokken zijn, als Nederlandsche schepen worden beschouwd.

Het Koninkrijk omvat, volgens art. 1 Grw., het grondgebied van Nederland, Nederlandsch-Indië, Suriname en Curaçao.

Wie Nederlanders en ingezetenen van Nederland zijn bepaalt de Wet van 12 Dec. 1892, S. 268, op het Nederlandschap en het ingezetenschap, laatst gew. bij Wet v. 15 Dec. 1938, S. 204. Echter is „het Koninkrijk”, waarvan art. 311 lid 1 K. spreekt, ruimer dan „Nederland”. Het omvat immers, volgens art. 1 Grondw., Nederland, Nederlandsch-Indië, Suriname en Curaçao.

Wie ingezetenen zijn van Ned. Indië, van Suriname en van Curaçao, bepalen onderscheidenlijk de Indische Staatsregeling, art. 160 lid 2 en art. 6 der wetgeving voor de kolonie Suriname resp. voor de kolonie Curaçao.

In art. 311 K. worden onder Nederlanders en onder ingezetenen van het Koninkrijk begrepen, de in lid 2 en 3 van dit artikel genoemde vennootschappen, vereenigingen en stichtingen.

Staan aandelen van de N.V., welke eigenares is van het schip, ten name van een andere N.V., bijv. een moeder-maatschappij of „holding company”, dan moet de vraag, of deze N.V. Nederlander is, eveneens aan de hierboven gestelde vereischten worden getoetst.

De ten aanzien van N.V.en gestelde vereischten brengen mee, dat N.V.en met een of twee bestuurders en een of twee commissarissen alleen dan als Nederlanders worden beschouwd, wanneer alle bestuurders en alle commissarissen in Nederland wonende Nederlanders zijn.

Verg. K. BEGR., bl. 27 v.; CLEVERINGA, bl. 47 v.

Schepen, die op een in Nederland gelegen werf, zij het voor rekening van een vreemdeling, worden gebouwd, of zich daarop na de voltooiing nog bevinden, worden als een Nederlandsch schip beschouwd, totdat zij zijn opgeleverd aan den besteller of door den bouwer voor eigen rekening in de vaart zijn gebracht, art. 312 K. Het is onverschillig, of degene, die het schip bouwt of laat bouwen Nederlander of vreemdeling is, terwijl ook verkoop en levering aan een vreemdeling gedurende den bouw geen verandering brengt in de wettelijke beschouwing van het schip als een Nederlandsch schip.

Na de oplevering of in-de-vaart-brenging is voor het Nederlandschap van het schip beslissend, dat het voldoet aan de voorschriften van art. 311 lid 1 K.

Art. 312 K. is niet toepasselijk op visschersschepen, art. 319 lid 1 K.

Volgens art. 313 lid 1 K. is voor de geheele of gedeeltelijke overdracht van een aandeel in een schip, waardoor dit zou ophouden een Nederlandsch schip te zijn, de toestemming van alle mede-eigenaars vereischt.

Weigering van de toestemming heeft tengevolge, dat de overdracht niet geldig kan geschieden. In gelijken zin CLEVERINGA, bl. 50; KIST-LOEFF, dl 5, nr 35.

Het tweede lid van art. 313 K. bevat een bijzondere bepaling voor het geval, dat een schip de hoedanigheid van Nederlandsch schip zou verliezen tengevolge van overgang — anders dan door overdracht — van een of meer aandelen op iemand, die niet is Nederlander of ingezetene van het Koninkrijk, of doordat de eigenaar van een aandeel ophoudt Nederlander of ingezetene van het Koninkrijk te zijn. Alsdan kan iedere mede-eigenaar gedurende zes maanden een bevel tot openbaren verkoop van het aandeel vragen en mag het aandeel alleen worden toegewezen aan een gegadigde, door wiens verkrijging het schip weer voldoet aan de vereischten, voor een Nederlandsch schip gesteld. Het schip wordt alsdan geacht de hoedanigheid van Nederlandsch schip niet te hebben verloren.

Zie K. Begr., bl. 29 v.; CLEVERINGA, bl. 50/51; KIST-LOEFF, nr 37.

Zoolang de in art. 313 K. genoemde zes maanden niet zijn verstreken of — binnen dien tijd — geen openbare verkoop heeft plaats gehad, staat het verlies van de

hoedanigheid van Nederlandsch schip niet vast, en moet het schip dus nog als Nederlandsch schip worden beschouwd. Van een rechtsgeldige doorhaling der teboekstelling op grond van het bepaalde in art. 316 lid 1, sub 4°. K. kan dan nog geen sprake zijn. Evenzoo CLEVERINGA, bl. 50. — Anders VAN DEN DRIES, nr 32.

De onderscheiding in Nederlandsche en vreemde schepen wordt niet gemaakt ten aanzien van visschersschepen en van binnenschepen. Zij heeft uitsluitend belang voor de teboekstelling van zeeschepen in den zin der Zeebrievewet en voor het recht op deze teboekgestelde schepen de Nederlandsche vlag te voeren.

Verg. K. Begr., bl. 26 en 38 v. — Anders CLEVERINGA, bl. 53, nt 1 en 80, nt 3.

De teboekstelling van het schip.

K. Begr. bl. 30 v.; C. J. KLUVERS, Het kadaster, de hypothecaire boekhouding en het scheepsregister, 2de dr. 1937, bl. 128 v.; B. JANSEN, Het nieuwe scheepsregister, 1928; N. A. VAN KONIJNENBURG, De nieuwe scheepsboekhouding, in W.P.N.R., nrs 2978—2981; H. M. A. SCHADEE, Teboekstelling van zeeschepen, 1926; J. J. W. VAN WIECHEN, De formulieren der scheepsboekhouding, in W.P.N.R., nr 3218.

Een openbaar register (scheepsregister) is ingesteld, waarin alle Nederlandsche zeeschepen, alle zee- en kustvisschersschepen en alle binnenschepen, welke ten minste 20 M³. bruto-inhoud hebben, moeten worden teboekgesteld, art. 314 lid 1 K.

Bruto-inhoud is de geheele inhoud van het schip, niet alleen de inhoud van de laadruimte.

De inrichting van het scheepsregister en de uitvoering van de bepalingen van het Wetboek, die met de boekhouding in verband staan, zijn, ingevolge het voorschrift van art. 314 lid 2 K., geregeld bij K.B. v. 28 December 1925, S. 518 (laatst gew. bij K.B. v. 3 Maart 1934, S. 89).

Zie over de verplichting tot teboekstelling, wat betreft visschersschepen en binnenschepen, K. Begr., bl. 62 v., 67 v.; CLEVERINGA, bl. 65/66 en in N.J.B. 1929, bl. 674/75; VAN DEN DRIES, nr 70; S. N. VAN OPSTALL, Scheepshypotheek, prft Leiden 1932, bl. 65 v.; VAN KONIJNENBURG, in W.P.N.R., nrs 2979 en 2983; Kgt Haarlem 18 Juni 1930, N.J. 1930, bl. 1069.

Niet-voldoening en niet-behoorlijke voldoening aan een der verplichtingen, opgelegd bij den Algemeenen Maatregel van Bestuur, uitgevaardigd krachtens art. 314 lid 2 K., wordt gestraft met geldboete van ten hoogste f 1000.—, art. 447bis Sr.

Het op 9 Dec. 1930 te Genève gesloten Verdrag nopens de teboekstelling van binnenschepen, de zakelijke rechten op die schepen en andere daarmee samenhangende onderwerpen is goedgekeurd bij de Wet v. 24 Juni 1939, S. 25, doch nog niet bekrachtigd.

De scheepsboekhouding heeft plaats bij de kantoren van bewaring van de hypotheeken, het kadaster en de scheepsbewijzen, art. 2 Besl., terwijl het kantoor te 's Gravenhage tevens is „Hoofdkantoor van bewaring der scheepsbewijzen”, art. 3 Besl.

In de boekhouding worden drie rubrieken van schepen onderscheiden (Nederlandsche zeeschepen; schepen, welke voor de zeevisserij of kustvisserij worden gebezigd, en schepen, welke de rivieren en binnenwateren bevaren), die onderscheidenlijk door de hoofdletters Z., V. en B. worden aangeduid en aldus afzonderlijke registers in den zin van het Wetb. v. Kooph. vormen, art. 1 Besl.

Het besluit schrijft voor, welke boeken (in het Besluit registers genoemd) moeten worden aangehouden.

Aan ieder kantoor moeten worden gehouden: een dagregister voor de boeking dag voor dag van alle ter overschrijving of inschrijving ingeleverde stukken in volgorde der inlevering; twee hulpregisters, onderscheidenlijk voor de inschrijving der borderellen en voor de overschrijving van alle overige stukken en een algemeen register (in kaartvorm) voor de teboekstelling der schepen, afzonderlijk voor iedere rubriek, art. 4 Besl.

Aan het Hoofdkantoor wordt bovendien een algemeen register, al of niet in kaartvorm, gehouden, aanwijzende alle aan de verschillende kantoren teboekgestelde schepen, ingedeeld naar de drie rubrieken, art. 5 Besl.

Ook regelt het Besluit, welke stukken en bescheiden moeten worden ingeleverd bij de aanvraag, hetzij van de teboekstelling of van de doorhaling der teboekstelling van een schip, hetzij van de overschrijving of inschrijving van een akte, welke een teboekgesteld schip betreft; het bepaalt, dat na de eerste teboekstelling van het schip in of aan het achterschip, op een van buiten in het oog vallende plaats en op onuitwisselbare wijze, door een beëdigden scheepsmeter inbranding of aanbrenging geschiede van het jaartal, den naam van het kantoor, het nummer van het register van overschrijving en de aanwijzing van de rubriek van het scheepsregister; het regelt voorts den overgang van de oude tot de nieuwe boekhouding,

Bij K.B. v. 31 Juli 1926, S. 289, zijn de rechten vastgesteld, verschuldigd wegens inbranding van merken op schepen. De bewaarder mag de ter overschrijving of inschrijving ingeleverde stukken niet afgeven, noch ten aanzien van het teboekgestelde schip eenige andere verklaring, zoolang hem het getuigschrift van den scheepsmeter over de inbranding of aanbrenging niet is overgelegd, (art. 8 lid 1 Besl.). Hetzelfde bepaalde art. 6 K.B. v. 21 Juni 1836, S. 41, op de scheepsboekhouding. Niettemin werd scheepsverband (thans hypotheek) op een niet-gebrand schip, welk verband was ingeschreven, geldig geacht door Hof A'dam 25 Juni 1926, W. 11560.

Wie voor de eerste maal de teboekstelling van een schip vraagt, is vrij in de keuze van het hypotheekkantoor. De plaats, waar dit kantoor is gevestigd, is de **woonplaats** van het schip. Verdere boekingen betreffende dat schip moeten geschieden aan hetzelfde kantoor, art. 15 Besl.

Zie over de mogelijkheid van dubbele teboekstelling KIST-LOEFF, dl 5, nr 41; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 110/111. Over haar rechtsgevolg hieronder bl. 642.

Bij de aanvraag tot teboekstelling van een Nederlandsch zeeschip moeten worden overgelegd een verklaring van eigendom, art. 10 Besl. en een door de Rechtbank goedgekeurde verklaring, dat het schip is een Nederlandsch schip, art. 315 K., terwijl bij de laatste verklaring, bij haar indiening ter goedkeuring aan de rechtbank, moeten worden gevoegd, 1°. de meetbrief, 2°. de bijlbrief, de koopbrief of eenig ander bewijsstuk van eigendom, 3°. de bescheiden, welke bovendien ter beoordeeling van de nationaliteit van het schip noodig zijn, artt. 11 en 12 Besl.

Zie K. Begr., bl. 24 v.; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 37 v.
H.R. 21 Jan. 1938, N.J. en W. 1939, nr 58 (m.o.v. E.M.M.): de teboekstelling moet worden gevraagd door of namens den eigenaar; het enkele „medeweten" van

den eigenaar van het schip is daartoe niet voldoende; cass. verw. Hof den Bosch 19 Juni 1934, N.J. 1934, bl. 1500, W. 12807; Rb. Dordrecht 8 Mrt 1933, N.J. 1934, bl. 733, W. 12651; Rb. Middelburg 4 Jan. 1933, N.J. 1933, bl. 586, W. 12652.

Onder „bijlbrief” moet hier worden verstaan de verklaring van den scheepsbouwmeester, dat het schip op zijn werf is gebouwd. Volgens art. 389ter Sr. is overlegging van een onware verklaring omtrent het Nederlandschap van een schip strafbaar met gevangenisstraf van ten hoogste 4 jaren.

Vroeger werd de naam „bijl- of waterbrief” ook gegeven aan de akte van geldopneming ten behoeve van den bouw van een schip, en die van „bijl- of kustingbrief” aan de akte van verpanding van een schip wegens onbetaalde kooppenningen. Verg. den 5den druk van dezen Leidraad, dl 1, bl. 435.

Zie over de vraag, of hooger beroep tegen de beschikking van de rechtbank is toegelaten: CLEVERINGA, bl. 78/79; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 43 v.

Nevens de verklaring van eigendom, moet bij de aanvraag tot teboekstelling van een schip, dat voor zeevisserij of kustvisserij wordt gebezigd, worden overgelegd het bewijs, dat het schip is ingeschreven in een van de registers, bedoeld in artt. 8 en 11 der Visscherij-wet v. 6 Oct. 1908, S. 311, (zooals deze wet nader gewijzigd en bekend gemaakt is bij K.B. v. 5 Oct. 1931, S. 410), art. 14 Besl.

Zie K. Begr., bl. 61 v.; CLEVERINGA, bl. 80; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 55/56.

De inrichting der registers is geregeld bij K.B. v. 12 Juni 1911, S. 144, gew. bij K.B. v. 5 Febr. 1912, S. 53. Ingeschreven in deze registers worden alleen zeevischervaartuigen behorende aan personen, wier kantoor in Nederland is gevestigd, en kustvischervaartuigen, die als regel in Nederland havenen.

Bij de aanvraag tot teboekstelling van een binnenschip volstaat de overlegging van een verklaring van eigendom.

Uit artt. 748 lid 1 en 749 K. volgt, dat het schip moet worden gebruikt tot de binnenvaart binnen de grenzen van Nederland of voor reizen van Nederland naar het buitenland en omgekeerd. Zie K. Begr., bl. 66 v.

Schepen hier te lande in aanbouw worden teboekgesteld enkel op overlegging van een verklaring van aanbouw door dengene, die het in aanbouw heeft, art. 7 Besl.

De teboekstelling als schip in aanbouw is van tijdelijken aard. Zie hierboven bl. 634 en K. Begr., bl. 33 en 38.

De teboekstelling van een schip wordt *doorgehaald* in de gevallen, in art. 316 lid 1 K. (zeeschepen) i.v.m. artt. 319 lid 1 (zee- en kustvischersschepen) en 748 lid 2 K. (binnenschepen) genoemd [vergaan, neming, tijdingloosheid (art. 667 K.), slooping, bestemming van een aan het Rijk of eenig openbaar lichaam behorend schip tot den openbaren dienst (artt. 319b K. en 22 lid 1 Besl.), en wat zeeschepen betreft ook verlies van de hoedanigheid van Nederlandsch schip] op door of namens den eigenaar gedane aangifte, of ambtshalve (verg. Rb. R'dam 5 Juni 1931, N.J. 1931, bl. 1682, W. 12401) na machtiging, door de Rechtbank verleend na verhoor of behoorlijke oproeping van hem, die als eigenaar in het register teboek staat, artt. 316 lid 2 en 317 K. De verplichting tot aangifte rust op de personen in art. 317 K. genoemd.

Zie over de beteekenis der doorhaling en over de ambtshalve doorhaling K. Begr., bl. 36 en 37.

Niet- en niet-behoorlijke voldoening aan de verplichting, opgelegd in art. 317 K., wordt gestraft met geldboete van ten hoogste f 1000.—, art. 447bis Sr.

Volgens art. 4 lid 1 der Wet v. 10 Juni 1926, S. 178, houdende nieuwe regeling van de zeebrieven (Zeebrievenwet 1926), waardoor de Wet v. 28 Mei 1869, S. 96 is vervangen, worden zeebrieven afgegeven voor zeeschepen in den zin der Wet v. 1926, welke zijn teboekgesteld in het scheepsregister, genoemd in art. 314 lid 1 K. Onder zeeschepen verstaat art. 2 dezer wet: alle zeeschepen in den zin van het Wetb. v. Kooph., met uitzondering van oorlogsschepen, vaartuigen van erkende zeilvereenigingen of jachtclubs, schepen voor den openbaren dienst bestemd, welke aan het Rijk of eenig openbaar lichaam toebehooren, reddingsvaartuigen, zeevisschers- en kustvisschersschepen, en schepen metende minder dan 20 M³. bruto inhoud.

Zonder zeebrief zijn de bedoelde zeeschepen niet gerechtigd tot het voeren der Nederlandsche vlag, artt. 4 en 3 lid 1 Zbrw., behoudens de uitzondering van art. 3 lid 2 dier wet (het schip wordt gebezigd tot den openbaren dienst of doet een proeftocht).

Zie over het voeren van de Nederlandsche vlag door visschersschepen CLEVERINGA, bl. 51 en 56.

De schipper (gezagvoerder, art. 85 lid 1 Sr.), die de Nederlandsche vlag voert, wetende, dat hij daartoe niet gerechtigd is, is strafbaar volgens art. 409 Sr.

Een zeebrief wordt niet verleend voor schepen, op voet van oorlog uitgerust, of waaromtrent vermoeden bestaat, dat ze, in strijd met de onzijdigheid van den Staat, aldus uitgerust zullen worden, art. 4 lid 2 Zbrw.

Inhoud van den zeebrief: naam, inhoud en beschrijving van het schip, naam van het kantoor van teboekstelling, naam van den eigenaar, art. 5 Zbrw. Uitreiking door den Minister van Waterstaat op overlegging door of vanwege dengene, te wiens naam het schip is teboekgesteld, van een afschrift der teboekstelling en van den meetbrief, artt. 6 en 7 Zbrw.

Verval van den zeebrief o.a. door verloop van vier jaren en doordat het schip de hoedanigheid van Nederlandsch schip verliest, art. 8 Zbrw.

De vervallen zeebrief moet worden ingezonden, art. 9 Zbrw. De uitreiking van een nieuwen zeebrief en, in bepaalde gevallen, van een voorloopigen zeebrief, van een buitengewonen zeebrief of van een tijdelijke vergunning tot het voeren van de Nederlandsche vlag voor een aangegeven gebied, wordt geregeld in artt. 10—13 Zbrw.

Zie K. Begr., bl. 40 v.

K.B. v. 13 Apr. 1927, S. 84 tot uitvoering van art. 13 Zbrw. (tijdelijke vergunningen).

Alle kapiteins van zeeschepen, zoo Nederlandsche als vreemde, zijn gehouden bij het in- of uitvaren van Nederlandsche zeehavens

of zeegaten een geldigen zeebrief of een ander geldig bewijs van de nationaliteit van hun schip te vertoonen aan de ambtenaren, belast met de in- en uitklaring, die anders geen expeditie verleenen en het schip kunnen aanhouden, art. 14 Zbrw.

Nederlandsche zeeschepen kunnen dienvolgens niet voor de zeevaart worden gebruikt, zoolang ze niet in het scheepsregister zijn teboekgesteld. De kapitein moet den zeebrief aan boord hebben (verg. art. 347 K.), op straffe van een geldboete van ten hoogste f 100.—, art. 470 Sr.

Afteekening van den zeebrief bij het binnenvallen in een vreemde haven, waar een Nederlandsche consulaire ambtenaar is gevestigd, art. 15 Zbrw.

De naam van het schip en van de plaats, waar het tehuis behoort (d.w.z. waar het is teboekgesteld), moeten na verleening van den zeebrief, met duidelijke, goed zichtbare, letters op het achterschip worden vermeld, art. 16 Zbrw.

Straf- en overgangsbepalingen, artt. 18—20 Zbrw.

Het toezicht op schepen.

NOORDRAVEN en DE BOER, bl. 98 v.; B. DE GAAY FORTMAN, De schepenwet, 1900.

Het toezicht op schepen in het belang van de veiligheid is geregeld bij de Wet v. 1 Juli 1909, S. 219, houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden en machinisten (Schepenwet), laatst gew. bij de Wet v. 31 Dec. 1936, S. 526.

De wet is van toepassing op de in Nederland thuis behorende schepen, welke bestemd zijn of gebezigd worden om een reis te ondernemen (d.w.z. buitengaats te vertoeven), met uitzondering van de in art. 2 lid 1a—f en, behoudens het bepaalde in art. 2bis, in art. 2 lid 1g—k nader aangeduide vaartuigen en schepen. Een schip wordt geacht in Nederland thuis te behoren, indien het kantoor, waarvoor het vaart, in Nederland gevestigd is, of indien het in Nederland wordt uitgerust en zijn bemanning voor ten minste de helft uit Nederlanders of Rijksingezetenen bestaat, art. 2 Schepenw.

Onder schip verstaat de wet: „een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander dergelijk drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijne bestemming wordt gesleept”, art. 1 lid 2 Schepenw.

Ieder schip moet voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid; ieder schip, met uitzondering van visschersvaartuigen, uitsluitend gebezigd voor de vischvangst, bovendien van een certificaat van uitwatering; ieder passagiersschip bovendien van een veiligheidscertificaat; eindelijk de bij Alg. Maatr. v. Best. aan te wijzen schepen van een radio-veiligheidscertificaat, een certificaat van vrijstelling of een certificaat voor de houtvaart, art. 3 lid 1 Schepenw., terwijl alle schepen onderworpen zijn aan een voortdurend toezicht van de scheepvaart-inspectie, art. 10 lid 1 Schepenw.

De werkkring en de bevoegdheden van de ambtenaren der scheepvaartinspectie zijn geregeld bij K.B. v. 17 Dec. 1932, S. 620.

De Alg. Maatr. van Best., tot uitvoering van de artt. 2, 4, 4bis, 5, 8, en 17 der Schepenwet (Schepenbesluit, K.B. v. 26 Nov. 1932, S. 563, laatst gew. bij K.B. v. 1 Mrt 1940, S. 567), regelt het onderzoek, dat aan de aangifte van het certificaat van deugdelijkheid moet voorafgaan, en omschrijft in bijzonderheden de eischen, waaraan schepen, wat betreft uitrusting, belading en bemanning, moeten voldoen. Niet-voldoening aan deze eischen, gemis van een certificaat van deugdelijkheid en onvoldoende zeewaardigheid, niettegenstaande een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, kunnen leiden tot aanhouding van het schip door de scheepvaart-inspectie.

Tot een op 28 Jan. 1926 te Kopenhagen tusschen Denemarken, IJsland, Finland, Noorwegen en Zweden gesloten en 11 Juni 1928 gewijzigd Verdrag betr. de zeewaardigheid en uitrusting van schepen, is Nederland (Rijk in Europa) in 1929 toetreden (Wet v. 12 Apr. 1929, S. 155; K.B. v. 29 Juli 1929, S. 404).

Bij K.B. v. 2 Apr. 1929, S. 141, zijn bepalingen vastgesteld betreffende een doorlopend van Rijkswegen uit te oefenen, vrijwillig aanvaard, toezicht op het logies voor de schepelingen en op de ziekenverblijven aan boord van Nederl. schepen van meer dan 400 register-tonnen bruto-inhoud, geen sleepboten of visschersvaartuigen zijnde. Evenzoo voor Nederlandsche schepen van 400 registertonnen bruto-inhoud of minder, geen visschersvaartuigen zijnde, alsmede voor Nederlandsche sleepboten, bij K.B. v. 2 Apr. 1929, S. 140, gew. bij K.B. v. 31 Mei 1930, S. 222 en voor Nederlandsche visschersvaartuigen, bij K.B. v. 10 Apr. 1929, S. 150.

Art. 407 K. bepaalt thans, dat voorschriften aangaande een behoorlijk dag- en nachtverblijf van den schepeling aan boord bij Alg. Maatr. v. Best. zullen worden gegeven. Dit is geschied bij het z.g. Schepelingenbesluit (K.B. v. 15 Mei 1937, S. 242, gew. 25 Juli 1938, S. 249), artt. 46 v.: Van het dag- en nachtverblijf van de schepelingen.

Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee met bijbehorende Reglementen 31 Mei 1929 te Londen gesloten: goedkeuringswet v. 18 Juli 1930, S. 305, bekendmaking bij K.B. v. 17 Nov. 1932, S. 539, toepasselijkverklaring op Nederlandsch-Indië bij de Wet v. 28 Sept. 1933, S. 504. Zie hierover L. A. F. GODSCHALK, Ontijdig schip-verlaten, prft V.U. 1942, bl. 305 v.

Het schip als zaak.

K. Begr., bl. 44 v.; M. H. 's JACOB, Over schepen en derzelver rechtsgevolg volgens het Nederlandsche Handelsregt, J.R.W., dl 12, bl. 267 v.

Schepen zijn roerende zaken, art. 566 B.W. Echter vinden daarop niet alle bepalingen der wet ten aanzien van roerende zaken toepassing.

Zie voor de rechtsgevolgen van het roerend karakter van een schip o.a. artt. 160 lid 5, 195 lid 3, 205, 220, 221, 451, 529, 1059 B.W.; 303, 683 v. Rv. Verg. CLEVERINGA, bl. 62; K. Begr., bl. 25.

Voor schepen n.l., waarvan de teboekstelling in het Nederlandsche scheepsregister is voorgeschreven (Nederlandsche zeeschepen, zee- en kustvisschersschepen en binnenschepen van ten minste 20 M³ bruto-inhoud), gelden bijzondere bepalingen ten aanzien van de levering en bezwaring. Art. 2014 B.W. is op deze schepen (d.w.z. zowel geboekte als boekbare niet-geboekte schepen) niet van toepassing; ook zijn zij niet vatbaar voor verpanding: artt. 318b en 318u i.v.m. artt. 319 lid 1, 748 lid 2 en 750 K.

Zie K. Begr., bl. 48, 52, 62. Evenzoo KIST-LOEFF, dl 5, nr 48; S. N. VAN OPSTALL, *Scheepshypotheek*, prft Leiden 1932, bl. 64; VÖLLMAR, Zr., bl. 17; Hof Leeuwarden 20 Dec. 1933, W. 12740. — Anders CLEVERINGA, bl. 64 v.; VAN DEN DRIES, nr 40: alle niet-geboekte schepen, onverschillig, of de teboekstelling al dan niet is voorgeschreven, zijn onderworpen aan art. 2014 B.W. en vatbaar voor verpanding.

Daarentegen is op schepen, waarvan de teboekstelling in het Nederlandsch scheepsregister niet is voorgeschreven, met uitzondering van de bepalingen omtrent bevoorrechte schulden (zie hieronder bl. 645 v.), uitsluitend het Nederlandsche recht betreffende roerende zaken van toepassing. Dit geldt ook van de vreemde schepen, voorzover de Nederlandsche rechter op deze schepen niet volgens de regelen van het internationaal recht vreemd recht moet toepassen.

Zie over eigendomsoverdracht van vreemde schepen: CLEVERINGA, bl. 86; Rb. Haarlem 9 Dec. 1902, bev. Hof A'dam 5 Juni 1908, M.v.H. 1908, bl. 225; Hof den Haag 30 Juni 1916 N.J. 1917, bl. 646, en 31 Mrt 1919, W. 10085 en 10396; Rb. den Bosch 7 Mrt 1919, N.J. 1919, bl. 461, W. 10497; Rb. Middelburg 2 Febr. 1921, N.J. 1921, bl. 715, bev. Hof den Haag 16 Apr. 1923, W. 11057; Hof Leeuwarden 20 Dec. 1933, W. 12740, cass. verw. H.R. 22 Juni 1934, N.J. 1934, bl. 1493, W. 12815. — De verkoop bij executie van vreemde schepen moet geschieden op de wijze van den verkoop van andere roerende goederen (art. 573 Rv.); Rb. R'dam 3 Sept. 1930, N.J. 1930, bl. 1606, W. 12233.

A. De levering van teboekgestelde schepen.

De levering van de in het scheepsregister teboekgestelde schepen, schepen in aanbouw en aandeelen in schepen geschiedt door de overschrijving der akte in het scheepsregister, art. 318 lid 1 K., ten kantore, waar het schip is teboekgesteld.

Verg. Hof A'dam 8 Jan. 1930, N.J. 1930, bl. 897, W. 12286 (art. 309 (oud) K.).

Ten onrechte meent SCHOLTEN bij ASSER, dl 2, bl. 191 v., dat de overschrijving der akte slechts is vereischt voor de werking der levering tegenover derden. — Anders CLEVERINGA, bl. 68/69; OFFERHAUS, in W.P.N.R., nr 3032; VAN DEN DRIES, nr 35; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 71, nt 3; Rb. 23 Mrt 1914, W. 9738.

Zolang de voorgeschreven teboekstelling niet heeft plaats gehad, kan het schip slechts feitelijk geleverd (in bezit gesteld) worden. Geschiedt zulks door dengene, die gerechtigd is over den eigendom te beschikken, krachtens een rechtstittel van eigendomsovergang, dan wordt de verkrijger rechtmatige bezitter, doch niet eigenaar. De schuldeischers van den vervreemder kunnen het schip uitwinnen. De verkrijger kan echter door een beroep op zijn rechtmatig bezit de opvordering door den vervreemder (eigenaar) afweren. Zie Rb. R'dam 21 Jan. 1918, N.J. 1918, bl. 849, W. 10230, bev. Hof den Haag 28 Juni 1918, N.J. 1919, bl. 297, W. 10345. Verg. Rb. R'dam 23 Mrt 1914, W. 9738; Rb. Dordrecht 8 Mrt 1933, N.J. 1934, bl. 733, W. 12651; Hof den Bosch 18 Juni 1934, N.J. 1934, bl. 1500, W. 12807, cass. verw. H.R. 21 Jan. 1938, N.J. en W. 1939, nr 58 (m.o.v. E.M.M.)

In geval van dubbele teboekstelling (zie VAN OPSTALL, a. prft, bl. 110/111) heeft alleen de oudste teboekstelling rechtsgevolg: H.R. 19 Dec. 1935, N.J. en W. 1936, nr 948 (m.o.v. E.M.M.), cass. verw. Hof den Haag 11 Oct. 1934, W. 12591, bev. Rb. Middelburg 28 Dec. 1932, N.J. 1933, bl. 600; Hof A'dam 8 Jan. 1930, N.J. 1930, bl. 897, W. 12286, bev. Rb. A'dam 24 Febr. 1928, N.J. 1929, bl. 835, W. 11858. — Zie over het boven genoemde arrest H.R. CLEVERINGA, bl. 84, nt 1 en 2.

De overschrijving der akte heeft alleen plaats, als het schip na den eigendomsovergang de hoedanigheid van Nederlandsch schip behoudt, waaromtrent de verkrijger een door de Rechtbank goed te keuren verklaring moet overleggen, art. 318 lid 3 K.

Overlegging van een onware verklaring is strafbaar volgens art. 389ter Sr. met gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren. Levering aan vreemden hier te lande geschiedt door inbezitstelling, waarna de teboekstelling van het schip moet worden doorgehaald. In gelijken zin CLEVERINGA, bl. 86/87. Eenigszins afwijkend KIST-LOEFF, dl 5, nr 56: hij acht het redelijk eerst de boeking door te halen en daarna feitelijk te leveren. — Anders VAN KONIJNENBURG in W.P.N.R., nr 2978: de eigendomsoverdracht geschiedt door overschrijving der akte van levering, gevolgd door doorhaling der teboekstelling; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 74.

Onder „akte” begrijpt art. 318 lid 2 K. een in kracht van gewijsde gegaan vonnis, houdende veroordeeling tot levering.

Verg. CLEVERINGA, bl. 70 v.; KIST-LOEFF, dl 5, nr 50; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 75v.

De instelling der vordering tot levering kan in het scheepsregister worden aangeteekend, waardoor de overschrijving van het vonnis, dat tot levering veroordeelt, terugwerkt tot den dag der aantekening, art. 318a lid 1 K.

Zie over de aantekening VAN OPSTALL, a. prft, bl. 76 v.

De terugwerking heeft ook plaats, als na aantekening een op het schip gelegd beslag is overgeschreven of de verkooper failliet verklaard is, zoodat de bepalingen van artt. 566 l.l. Rv. en 35 Fw. geen toepassing kunnen vinden. Verg. KIST-LOEFF, dl 5, nrs 53 en 54; DORHOUT MEES, in W.P.N.R., nr 3243.

De doorhaling der aantekening is geregeld in het tweede lid van dit artikel.

Zie K. Begr., bl. 47 v.; CLEVERINGA, bl. 74.

Behalve door overschrijving van een akte, inhoudende een titel van eigendomsovergang, afkomstig van dengene, die over den eigendom kan beschikken, wordt de eigendom van schepen en van aandeelen daarin (zonder overschrijving in het scheepsregister) verkregen door huwelijksgemeenschap, door erfopvolging, door verjaring, door zaakvorming en door abandonnement (art. 678 K.).

Bij gerechtelijken verkoop is art. 529 Rv. i.v.m. art. 584 Rv. van toepassing. Indien de eigenaar zich niet vóór de toewijzing verzet tegen den gerechtelijken verkoop van zijn schip door eisch te doen tot reclame, verliest hij zijn eigendom (art. 576 Rv.). De koper bij executie wordt dus steeds eigenaar. Verg. art. 210 C.d.C.

Verg. CLEVERINGA, bl. 63 en 67/68.

B. Scheepshypotheek.

K. Begr., bl. 51 v.; A. P. MULLER, *Scheepshypotheek*, prft Leiden 1923; S. N. VAN OPSTALL, *Scheepshypotheek*, prft Leiden 1932.

In het Nederlandsch scheepsregister teboekgestelde schepen en schepen in aanbouw, scheepsaandeelen daaronder begrepen, zijn vatbaar voor hypotheek, art. 318k lid 1 K.

De bepaling van art. 318k lid 1 K. ziet op alle teboekgestelde schepen: niet slechts op zeeschepen, maar ook op zeevisschers- en kustvisschersschepen (art. 319 lid 1 K.), met zeeschepen gelijkgestelde binnenschepen (art. 748 lid 2 K.) en schepen in de binnenlandsche vaart (art. 750 K.).

Schepen, waarvan de teboekstelling is voorgeschreven, doch niet geschied, zijn noch vatbaar voor hypotheek, noch voor pand (verg. art. 318u K.). In gelijken zin KIST-LOEFF, dl 5, nr 77; VÖLLMAR, Zf., bl. 43; VAN OPSTALL, bl. 64. — Anders CLEVERINGA, bl. 64 v.; VAN DEN DRIES, nrs 40, 69; VAN KONIJNENBURG, in W.P.N.R., nr 2979. Zie ook hierboven bl. 641.

Zie voor het geval van dubbele teboekstelling hierboven bl. 636 en 642.

Hypotheek op een sleepboot omvat ook den daarin geplaatsten motor: H.R. 26 Mrt 1936, N.J. en W. 1936, nr 757 (m.o.v. P.S.), vern. Hof den Haag 26 Apr. 1935, N.J. en W. 1936, nr 256. Verg. hierboven bl. 633.

Zij wordt verleend bij authentieke akte en gevestigd door inschrijving in het scheepsregister, art. 318l K.

Hof den Bosch 19 Juni 1934, N.J. 1934, bl. 1500, W. 12807 (hypotheekverleening door een niet-eigenaar), cass. verw. H.R. 21 Jan. 1938, N.J. en W. 1939, nr 58 (m.o.v. E.M.M.).

Anders dan naar het gemeene recht (zie art. 1218 B.W.) is het onverschillig, waar de overeenkomst van hypotheekverleening wordt gesloten (in het binnen- of in het buitenland), mits de ter plaatse voorgeschreven vorm wordt in acht genomen (verg. art. 362 K.). Gevestigd kan de hypotheek echter alleen worden door inschrijving in het Nederlandsch scheepsregister. Verg. VAN OPSTALL, a. prft, bl. 292 v.

Inschrijvingen op een schip of op een aandeel daarvan worden evenals hypothécaire inschrijvingen op onroerend goed, bewerkstelligd door middel van twee aan den hypotheekbewaarder ter hand te stellen borderellen, artt. 1231 en 1232 B.W. i.v.m. art. 318p K.; art. 17 Besl.

Verg. K. Begr., bl. 53 v.; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 211 v.

Wet van 3 Apr. 1922, S. 166, tot herziening v. d. tarieven voor verrichtingen aan de bewaring van de hypotheeken, het kadaster en de scheepsbewijzen (art. 10, 2°.). De rechten verschuldigd wegens de afgifte van uittreksels uit het scheepsregister en van op die uittreksels betrekking hebbende verklaringen (f 2. — en voor telegrafische verklaringen f 3. —) zijn vastgesteld bij K.B. v. 18 Aug. 1926, S. 308.

De onderlinge rang der hypotheeken wordt bepaald door den dag der inschrijving. Hypotheeken, die op denzelfden dag zijn ingeschreven, staan gelijk in rang, art. 318m K.

Indien de schuld rente draagt, strekt de hypotheek, ook zonder uitdrukkelijk beding, mede tot zekerheid van de rente der hoofdsom over het loopende jaar, benevens de twee daaraan voorafgaande jaren, art. 318n K.

Verg. CLEVERINGA, bl. 120 v.

Evenals de scheepsvoorrechten van art. 318c K. volgen de scheepshypotheken het schip of het scheepsaandeel in handen van derden, art. 318o lid 1 K.

De hypotheek op een scheepsaandeel blijft in stand na vervreemding of toedeeling van het schip, art. 318k lid 2 K. Art. 1212 B.W. vindt dus geen toepassing.

Verg. K. Begr., bl. 52; KIST-LOEFF, dl 5, nr 69; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 23 v.

Op de scheepshypotheken vinden in het algemeen de bepalingen over hypotheken overeenkomstige toepassing, echter wat de bepalingen van titel 20 Bk 2 B.W.: „van onderzetting of hypotheek” betreft, alleen die, welke in art. 318p, 1e zin K. worden aangehaald.

Aldus ook CLEVERINGA, bl. 116 v.; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 115. Verg. KIST-LOEFF, dl 5, nrs 67 v.; VÖLLMAR, Zr., bl 35/36.

Art. 1230 B.W. vindt overeenkomstige toepassing zoowel ten aanzien van verhuring als van tijdbevrachting van het bezwaarde schip, art. 318p, 2de zin K.

Rb. R'dam 6 Oct. 1936, N.J. en W. 1937, nr 807.

Ten onrechte spreekt het artikel alleen van tijdbevrachting. Voor reisbevrachting had hetzelfde moeten zijn bepaald. Verg. CLEVERINGA, bl. 124; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 192.

Artt. 297 en 298 K. zijn van toepassing, indien het schip is verzekerd tegen brand of tegen andere gevaren. Zie art. 318p, 3de zin K.

Verg. KIST-LOEFF, dl 5, nr 72; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 200 v.

De doorhaling der inschrijvingen in geval van faillissement regelt art. 188 lid 1 Fw.

Zie CLEVERINGA, bl. 117, nt 1; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 114 v.

Wanneer een schip anders dan door uitwinning ophoudt een Nederlandsch schip te zijn, worden de hypothecaire vorderingen opeischbaar, voor zoover zij dit niet reeds zijn. Zij blijven, ieder in haar rang, op het schip verhaalbaar, hoewel de teboekstelling van het schip in het Nederlandsche scheepsregister wordt doorgehaald, art. 318s K.

Wordt een in het scheepsregister hier te lande ingeschreven schip in het buitenland uitgewonnen, dan blijven de in het register geboekte hypotheken erop rusten, tenzij de schuldeischers in de gelegenheid zijn gesteld hun rechten op de opbrengst te doen gelden, art. 318t K.

Verg. over de artt. 318s en t K.: K. Begr., bl. 57/58; CLEVERINGA, bl. 132 v.; KIST-LOEFF, dl 5, nrs 75 en 76; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 297 v.

Na de faillietverklaring van den eigenaar kunnen de overschrijving van een tevoren opgemaakte akte, houdende een rechtstitel van

eigendomsovergang en de inschrijving van een tevoren verleende hypotheek niet meer geldig geschieden, art. 35 Fw.

Zie over de beteekenis van art. 318a lid 1 K. in dit verband hierboven bl. 642.

C. De bevoorrechte inschulden op schip en lading.

K. Begr., bl. 49 v.; A. CALKOEN, Bevoorrechte schulden op schepen, prft Groningen 1880; T. H. FOKKER, Bijdrage tot de internationaal gelijkvormige regeling der scheepsvoorrechten, prft A'dam 1907; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 124 v.

Voor alle schepen gelden bijzondere bepalingen ten aanzien van de bevoorrechte inschulden, art. 318c v., i.v.m. artt. 319 en 748 K. en art. 750, 3°. K.

Uitgezonderd zijn alleen de publieke schepen, art. 319b K. Zie hieronder bl. 650.

De wet kent naast de inschulden, die bevoorrecht zijn op het schip, die, welke bevoorrecht zijn op de lading, art. 318h K. Van de eerstgenoemde hebben sommige rang boven hypotheek, art. 318c i.v.m. art. 318d lid 3 K., andere na hypotheek, art. 318g lid 1 K.

1. *Bevoorrechte inschulden op het schip boven hypotheek.* — In art. 318c lid 1 K. worden de inschulden genoemd, welke bevoorrecht zijn op schepen en welke, blijkens art. 318d lid 3 K. gaan boven hypotheek. Art. 1185 B.W. is niet van toepassing, art. 318c lid 2 K. Genoemd worden vier groepen van bevoorrechte inschulden:

1°. de kosten uitwinning.

Verg. art. 1185, 1°. B.W.: „de gerechtskosten uitsluitend veroorzaakt door de uitwinning”. Daaronder worden gewoonlijk niet gerekend de proceskosten, zie ASSER-SCHOLTEN, dl 2, bl. 377. Betwist is, of hetzelfde moet worden aangenomen voor de hier genoemde „kosten van uitwinning”. In bevestigenden zin CLEVERINGA, bl. 92; VAN DEN DRIES, nr 43; KIST-LOEFF, dl 5, nr 80; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 127; Rb. R'dam, z.d., N.J. 1932, bl. 235. — Anders Rb. R'dam 25 Sept. 1931, N.J. 1932, bl. 236, W. 12368. Verg. Rb. R'dam 18 Sept. 1931, N.J. 1932, bl. 235, W. 12368 en MARX, in W. 12368.

2°. de uit de arbeidsovereenkomst voortvloeiende vorderingen van den kapitein en van de schepelingen over den tijd, gedurende welken zij aan boord van een schip in dienst zijn.

De tijdsduur van den „dienst aan boord van een schip” wordt geregeld voor den kapitein in art. 379 lid 2 K. en voor de schepelingen in art. 405 K. Deze artikelen zijn echter noch op kustvischersschepen (zie artt. 375 en 452 K.) noch op de binnenschepen bedoeld in art. 748 K. (zie art. 748 lid 3 K.), toepasselijk. Analoge toepassing van art. 379 lid 2 K. op laatstgenoemde schepen wordt daarom terecht voorgestaan door CLEVERINGA, bl. 94, nt 5. Evenzoo VAN OPSTALL, a. prft, bl. 129.

Rb. R'dam 18 Sept. 1931, N.J. 1932, bl. 235, W. 12368: hieronder valt niet de vordering van den kapitein tot teruggave der door hem bij de rederij gestorte cauties; H.R. 8 Jan. 1942, N.J. en W. 1942, nr 301: de vordering tegen den reeder tot uitkeering van een aandeel in het door hem overeenkomstig art. 561 K. ontvangen hulploon is niet bevoorrecht. Evenzoo Rb. Haarlem 1 Apr. 1941, N.J. en W. 1941, nr 523. Verg. CLEVERINGA, bl. 94, nt 6.

Volgens Rb. R'dam 20 Jan. 1937, N.J. en W. 1937, nr 879 valt de vordering ter zake van afstapgeld en reiskosten onder art. 318c sub 2°. K. — Anders CLEVERINGA, bl. 95, nt 6.

Hof den Haag 5 Febr. 1937, N.J. en W. 1937, nr 875, bev. Rb. R'dam 29 Mrt 1935, N.J. 1935, bl. 1430, W. 12985: onder „scheepsvolk” valt niet de adviseur voor de navigatie.

3°. het hulploon, de loodslonen, de kanaal- en havengelden en andere scheepvaartrechten.

Onder hulploon valt ook wat onder de oude wet bergloon werd genoemd. Verg. VAN OPSTALL, a. prft, bl. 131; CLEVERINGA, bl. 671, nt 1.

Hof den Haag 5 Febr. 1937, N.J. en W. 1937, nr 875, bev. Rb. R'dam 29 Mrt 1935, N.J. 1935, bl. 1430, W. 12985: onder „loodslonen” vallen alleen de lonen van door de Overheid aangestelde loodsen. Zie daartegen CLEVERINGA, bl. 95, nt 8.

4°. de vordering wegens aanvaring.

Hier toe moeten worden gerekend de gevallen, bedoeld in de artt. 544 en 544a K. In gelijken zin WOLFSBERGEN, in Themis 1932, bl. 307. — Anders CLEVERINGA, bl. 96; KIST-LOEFF, dl 5, nr 80; VAN DEN DRIES, nr 46; GISCHLER, bl. 120; MULDERIJE, nr 18; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 136.

Men neemt aan, dat de schuldeischer wegens de hier genoemde vorderingen een voorrecht kan hebben op een hem zelf toebehoorend schip, bijv. in geval van hulpverleening of berging, als beide schepen denzelfden eigenaar hebben. Zie PAPPENHEIM, dl 2, bl. 313; EHRENBURG-WÜSTENDORFER, dl 7^e, § 82.

De rang dezer bevoorrechte inschulden regelt art. 318d lid 1 en 2 K.

Verg. voor de onderlinge verhouding der onder 3°. genoemde voorrechten KIST-LOEFF, dl 5, nr 81; VAN DEN DRIES, nr 47; VÖLLMAR, Zr., bl. 31.

De inschulden onder 2°. — 4°. van art. 318c lid 1 K. vermeld, verjaren of vervallen door tijdsverloop van één jaar of van twee jaren, artt. 742 en 745, 1°, 2°. K., waardoor het voorrecht vervalt; de voorrechten onder 3°. genoemd, vervallen bovendien, doordat het schip een nieuwe reis aanvangt, art. 318d lid 4 K.

„Een nieuwe reis aanvangt”. Verg. CLEVERINGA, bl. 99; VAN DEN DRIES, nr 48; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 132.
Rb. R'dam 28 Juni 1939, N.J. en W. 1940, nr 597: het voorrecht wegens hulploon is in casu niet vervallen.

Omvang der bevoorrechte inschulden, art. 318e K. Het voorrecht rust ook op de vorderingen uit het scheepsbedrijf voortspruitende, zooals de vorderingen tot betaling van vracht en vervoergeld, van hulploon, indien het schip voor den bergingsdienst, van sleeploon, indien het voor den sleepdienst wordt gebezigd, art. 318f K.

„Wordt gebezigd”, d.w.z. is bestemd en regelmatig wordt gebruikt. Zie Rb. Haarlem 11 Apr. 1941, N.J. en W. 1941, nr 523; CLEVERINGA, bl. 96.

Het voorrecht rust mede op de vergoedingen, uit anderen hoofde dan krachtens overeenkomst van verzekering, verschuldigd wegens beschadiging of verlies van het schip of wegens gedeeltelijk of geheel verlies der genoemde vorderingen art. 318g K.

Verg. VAN OPSTALL, a. prft, bl. 144 v.; CLEVERINGA, bl. 96/97.

Tot deze vergoedingen behooren die, welke wegens aanvaring of wegens omslag in avarië-grosse verschuldigd zijn.

Het voorrecht volgt het schip in handen van derden (zaaksgevolg, droit de suite), m.a.w. de schuldeischer kan zijn recht op het schip of het scheepsaandeel vervolgen, in welke handen dit zich ook bevindt, art. 318o lid 1 K., alsmede op de in artt. 318f en 318g K. genoemde vorderingen, ook na overdracht of verpanding dier vorderingen aan derden, art. 318o lid 2 K.

Valt onder „overdracht” in art. 318o lid 2 K. ook subrogatie? KIST-LOEFF, dl 5, nr 108, antwoordt ontkennend, behalve ten aanzien der subrogatie van art. 1437, 1°. B.W. Verg. VÖLLMAR, Zr., bl. 35.

Zie over het verhaal onder den derde-bezitter, als de schuldenaar in staat van faillissement verkeert: MOLENGRAAFF-RIBBIUS-STAR BUSMANN, bl. 206 v.

Het schip wordt ontlast van de in art. 318c K. genoemde voorrechten door de regeling van den voorrang en de verdeeling van den koopprijs na executorialen verkoop, art. 575 Rv., alsook na verkoop door den curator in geval van faillissement van den eigenaar, art. 188 lid 2 Fw. i.v.m. art. 585 Rv.

Art. 575 Rv. geldt ook in geval van verkoop van het schip krachtens art. 1223 B.W. Aldus CLEVERINGA, bl. 97; Rb. R'dam 19 Juni 1934, N.J. 1935, bl. 977, W. 12976; Rgt R'dam 27 Oct. 1936, N.J. en W. 1937, nr 796. — Anders KIST-LOEFF, dl 5, nr 82. Verg. VAN OPSTALL, bl. 262 v.

II. *Bevoorrechte inschulden op het schip na hypotheek.* — Bovendien zijn op het schip en de in art. 318g K. genoemde vergoedingen bevoorrecht alle vorderingen terzake van het schip of het scheepsbedrijf of gegrond op de in art. 321 K. omschreven aansprakelijkheid van den reeder voor hen, die in dienst van het schip zijn of aan boord daarvan ten behoeve van het schip of de lading arbeid verrichten (zie hieronder bl. 652). Deze vorderingen komen na hypotheek, art. 318q lid 1 K.

„Vorderingen ter zake van het schip of van het scheepsbedrijf” zijn de inschulden wegens aan het schip verrichte herstellingen of wegens leveranties voor de uitrusting van het schip, alsmede die, welke voortspruiten uit overeenkomsten omtrent de bevrachting van het schip of uit het vervoer van goederen of personen; in het algemeen alle inschulden uit overeenkomsten, door den reeder aangegaan ten behoeve van het in geding zijnde schip zelf of de exploitatie daarvan. Zie CLEVERINGA, bl. 100 v. — Eenigszins anders KIST-LOEFF, dl 5, nr 84.

Zij staan in rang gelijk en worden ponspondsgewijze betaald, art. 318q lid 2 K.

Het voorrecht strekt zich niet uit tot de in art. 318f K. genoemde vorderingen uit het scheepsbedrijf voortspruitende en het mist zaaksgevolg, art. 318q lid 3 K.

Het voorrecht strekt zich niet uit tot de verzekeringspenningen, noch in geval van faillissement na willigen verkoop van het schip tot de door den curator geïnde kooppenningen. Zie Rb. den Haag 21 Mrt 1890, W. 5896, bev. Hof den Haag 2 Mrt 1891, W. 6058.

Aangezien dit voorrecht zaaksgevolg mist, vervalt het, indien het na de aanvaring eigendom wordt van een ander dan degene, die daarvan ten tijde van de aanvaring eigenaar was. Verg. CLEVERINGA, bl. 100; KIST-LOEFF, dl 5, nr 109.

KIST-LOEFF, dl 5, nrs 85 v., geeft een opsomming van al de vorderingen, welke na de in art. 318q K. genoemde vorderingen nog krachtens fiscale en andere wetten op schepen bevoorrecht zijn.

Ook wanneer een ander dan de eigenaar een schip gebruikt tot de vaart ter zee (het exploiteert of reedt), kunnen de in artt. 318c en 318q K. genoemde inschulden en vorderingen bij voorrang op het schip worden verhaald, tenzij degene, die het schip gebruikt, tegenover den eigenaar onbevoegd is tot dat gebruik en de schuldeischer niet is te goeder trouw, d.w.z. bekend is of moest zijn met de onbevoegdheid van den gebruiker, art. 318r K.

Men denke aan den huurder van een schip en aan den koper, die in bezit van het schip is gesteld, terwijl de vereischte overschrijving der akte in het scheepsregister is verzuimd. In beginsel geldt hetzelfde ten aanzien van de in het B.W. geregelde voorrechten.

Volgens KIST-LOEFF, dl 5, nr 104, is ook de tijdbevrachter gebruiker van het schip in den zin van art. 318r K. — Anders CLEVERINGA, bl. 98; VAN DEN DRIES, nr 58; GISCHELER, bl. 120. Verg. K. Begr., bl. 56.

H.R. 2 Apr. 1937, N.J. en W. 1937, nr 618 (m.o.v. E.M.M.), cass. verw. Hof A'dam 18 Dec. 1935, N.J. en W. 1936, nr 214, bev. (op andere gronden) Rb. A'dam 17 Nov. 1933, N.J. 1934, bl. 711, W. 12978: toepasselijkheid van artt. 318q en 318r K. op binnenschepen. Verg. CLEVERINGA, bl. 88, nt 3.

Ten aanzien van de uitwinning van vreemde schepen bepaalt art. 318v K., dat, als gerechtelijke verdeling van de opbrengst bij uitwinning hier te lande plaats vindt, de kosten van uitwinning, het hulploon, de loodsloonen, de kanaal- en havengelden en andere scheepvaartrechten in ieder geval geplaatst worden in den rang, hun in art. 318c (lees: art. 318d) K. toegekend. In hoeverre overigens bij de verdeling Nederlandsch of vreemd recht toepassing moet vinden, is betwist.

Zie Rb. R'dam 3 Jan 1913, W. 9525, bev. Hof den Haag 24 Dec. 1915, N.J. 1916, bl. 621, W. 9908 (mortgage, gevestigd op een Engelsch schip); Rb. R'dam 5 Mei 1924, N.J. 1925, bl. 907, W. 11245; 2 Dec. 1927, N.J. 1928, bl. 127, W. 11817, cass. verw. H.R. 27 Dec. 1928, N.J. 1929, bl. 359, W. 11934; 23 Febr. 1928, N.J. 1928, bl. 778, W. 11822; 18 Sept. 1931, N.J. 1932, bl. 235, W. 12368; 25 Sept. 1931, N.J. 1932, bl. 236, W. 12368; 9 Oct. 1931, N.J. 1932, bl. 234, W. 12368; 25 Nov. 1931, N.J. 1932, bl. 235, W. 12368; Rb. Arnhem 23 Mrt 1933, W. 12716; 29 Mrt 1935, N.J. 1935, bl. 1430, W. 12895, bev. Hof den Haag 5 Febr. 1937, N.J. en W. 1937, nr 875; LIND, Praeadv. N.J.V. 1908, bl. 140 v.; A. C. J. JOS, JITTA, Intern. privaatr., 1916, bl. 155 v.; S. VAN BRAKEL, Grondslagen en beginselen van Nederlandsch internationaal privaatrecht, 1946, bl. 177/178; MULLER, a. prft, bl. 114 v.; KIST-LOEFF, dl 5, nrs 115 v.; CLEVERINGA, bl. 105 v.; K. Begr., bl. 58; A. C. J. MULDER, Inleiding tot het Nederlandsch internationaal privaatrecht, 1927/'28, bl. 143; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 303 v.; RIPERT, dl 2, nrs 1161 v.; LYON-CAEN en RENAULT, dl 6, nrs 1788 v.; BONNECASE, nr 793; WAHL, nrs 1163 v.

Art. 23 lid 3 v.h. Nederl.-Belg. Verdrag v. 28 Mrt 1925 betr. de rechterlijke bevoegdheid en andere onderwerpen (Wet v. 18 Mei 1929, S. 250; K.B. v. 29 Juli 1929, S. 405) schrijft in geval van faillissement v. d. eigenaar v. h. schip toepassing voor van de wet van den staat, waartoe het schip behoort.

Een bijzondere regeling van de boven hypotheek gaande bevoorrechte schulden geeft art. 750, 3°.—5°. K. ten aanzien van schepen, die uitsluitend gebruikt worden tot de binnenlandsche vaart.

W. D. BOSCH, Over de bevoorrechte schulden, welke volgens art. 750 W.v.K. op de aldaar bedoelde schepen en vaartuigen rusten, prft. Leiden 1861; VAN OPSTALL, a. prft, bl. 153 v.

Art. 750, 2°. (thans 3°.) f K.: Hof A'dam 16 Mrt 1888, W. 5556 en H.R. 7 Dec. 1888, W. 5653; Rb. R'dam 30 Apr. 1913, W. 9537; 26 Juni 1925, N.J. 1926, bl.

841, W. 11413 (onder reparatie is verbouwing niet begrepen); Rb. Haarlem 19 Jan. 1932, N.J. 1933, bl. 423, W. 12635; 5 Juli 1932, N.J. 1933, bl. 423, W. 12635; 18 Oct. 1932, N.J. 1934, bl. 626, W. 12635, vern. Hof A'dam 5 Apr. 1934, N.J. 1935, bl. 715, W. 12791, gedeelt. vern. H.R. 22 Mrt 1935, N.J. 1935, bl. 1269, W. 12949 (m.o.v. S.B.); H.R. 2 Apr. 1937, hierboven bl. 648.

Het voorrecht wordt ingeroepen (zie art. 750, 3.^e lid 2 K.) door beslaglegging op het schip: Rb. Utrecht 8 Juli 1925, W. 11472; Rb. Haarlem 2 Juli 1924, W. 12943; het voorrecht geldt ook, indien de schuld door een ander dan de eigenaar is aangegaan. Onder het inroepen van het voorrecht is te verstaan het nemen door den crediteur van zoodanige maatregelen, dat daaruit blijkt van zijn wil om zijn recht op het schip te handhaven; in casu is het uitbrengen van de inleidende dagvaarding als zulk een maatregel te beschouwen.

De in art. 750, 3.^o. K. genoemde voorrechten gaan verloren, wanneer het schip, na levering aan een ander, zonder protest van de bevoorrechte schuldeischers, gedurende een half jaar ten name en voor rekening van den nieuwen eigenaar heeft gevaren, art. 750, 5.^o. K.

Verg. VAN OPSTALL, a. prft, bl. 157.

„Ten name en voor rekening van den nieuwen eigenaar”: zie Rb. R'dam 19 Jan. 1848, W. 899 (als de overschrijving is geschied, moet het schip geacht worden, behoudens tegenbewijs, ook voor rekening van den nieuwen eigenaar te hebben gevaren; het protest moet geschieden bij gerechtelijk exploit); Kgt Groningen, z. d., W. 4642 (de overschrijving bewijst het varen ten name, niet ook voor rekening van den nieuwen eigenaar).

Ook wordt het schip ontlast van deze voorrechten door de regeling van den voorrang en de verdeling van den koopprijs na executorialen verkoop (verg. art. 575 Rv., welk artikel bovendien toepasselijk is op verkoop van het schip door den curator in het faillissement van den eigenaar, art. 188 lid 2 Fw.).

Wanneer, zooals bij eigendomsovergang onder algemeenen titel of bij verbeurdverklaring, levering (overschrijving) niet plaats vindt, gaan de voorrechten niet verloren; zie Rb. Arnhem 16 Sept. 1920, N.J. 1920, bl. 1100, W. 10621, bev. Hof Arnhem 19 Apr. 1921, N.J. 1921, bl. 617, W. 10720 (verbeurdverklaring).

III. *Bevoorrechte inschulden op de lading.* — De eerste titel van het Wetboek kent ook bevoorrechte inschulden op de lading van een schip. Zij hebben voorrang boven de inschulden, vermeld in art. 1185 B.W. (art. 318h K.), en dus ook boven pand.

„Lading” zijn de goederen, welke een schip vervoert, hetzij aan boord, hetzij buiten boord, bijv. door sleepen. Verg. CLEVERINGA, bl. 114; KIST-LOEFF, dl 5, nr 130.

Bij visschersschepen is onder lading begrepen de vangst, welke zich aan boord bevindt, art. 319a K.

Goederen houden niet op „lading” te zijn, als zij in handen komen van den geadresseerde of geconsigneerde, wel als een derde er te goeder trouw en onder bezwarenden titel een recht op verkrijgt (verg. art. 500 K.). — Anders GISCHLER, bl. 122.

Haar onderlingen rang regelt art. 318i K.; haar omvang art. 318j K.

Zie voor haar duur CLEVERINGA, bl. 114; KIST-LOEFF, dl 5, nr 140.

Hof den Haag 5 Febr. 1937, N.J. en W. 1937, nr 875, bev. Rb. R'dam 29 Mrt

1935, N.J. 1935, bl. 1430, W. 12985: onder „kosten” in art. 318j K. zijn niet begrepen de proceskosten, gemaakt ter invordering van den koopprijs voor aan het stoomschip geleverde kolen. Daartegen CLEVERINGA, bl. 114, nt 2.

Deze voorrechten missen zaaksgevolg. Niet ter zake doet, of de schuldenaar is eigenaar der goederen.

In gelijken zin CLEVERINGA, bl. 114/115. — Anders KIST-LOEFF, dl 5, nrs 135 v.

De bepalingen van de artt. 311—318v K. (het bijzondere zakenrecht der zeeschepen) zijn niet van toepassing op schepen, aan het Rijk of eenig openbaar lichaam toebehoorende, welke tot den openbaren dienst zijn bestemd, art. 319b K., zooals loods- politie- en waterstaatsvaartuigen.

§ 57. REEDERS EN REEDERIJEN

Ontw. Burg. Wetb. 1807, bk 3, tit. 11, afd. 4, artt. 1—15; Ontw. Wetb. v. Kooph. 1809, artt. 233—256; Code de Comm., artt. 218—220; Wetb. v. Kooph., bk 2, tit. 2: Van eigenaars, medereeders en van boekhouders van schepen (artt. 320—340); herzien bk 2, tit. 2: Van reeders en reederijen (artt. 320—340g).

A. De reeder.

K. Begr., bl. 70 v.; F. HOLLANDER, Aansprakelijkheid van den reeder volgens art. 321 W.v.K., prft A'dam 1929 (rec. MOLENGRAAFF, in R.M. 1929, bl. 420; LOSECAAT VERMEER, in W.P.N.R., nr 3132); J. J. WOLTMAN, De beperkte aansprakelijkheid van den reeder, prft Leiden 1936; BUFFART, bl. 17 v.; L. THIÉBAUT, De la responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs, 1895; G. RIPERT, La responsabilité du propriétaire de navire, in Ann. 1908, bl. 409 v., 1909, bl. 31 v.; G. VAN DOOSSELAERE, De la responsabilité des propriétaires de navire, 1911; J. HOSTIE, Les responsabilités resp. du propriétaire de navire et de l'affrèteur, in Le droit marit., 1911, bl. 257 v. en 365 v.; G. PARATORE, La responsabilità dell'armatore, 1914.

Van den eigenaar van het schip onderscheidt de wet den **reeder**. Onder **reeder** (exploitant van het schip, ondernemer van het scheepsbedrijf) verstaat zij dengene, die een schip gebruikt tot de vaart ter zee en het daartoe of zelf voert of door een kapitein, die in zijn dienst staat, doet voeren, art. 320 K.

H.R. 13 Juni 1941, N.J. en W. 1942, nr 124 (m.o.v. P.S.): reeder is hij, die den kapitein kan ontslaan, en door een ander vervangen. Evenzoo Rb. R'dam 25 Apr. 1941, N.J. en W. 1941, nr 656; Hof den Bosch 16 Mrt 1943, N.J. en W. 1943, nr 701. Zie ook CLEVERINGA, bl. 139; KIST-LOEFF, dl 5, nr 144.

Met het woord „gebruikt” bedoelt de wet geen afzonderlijken gebruikseisch te stellen. Zie CLEVERINGA, bl. 140; KIST-LOEFF, dl 5, nrs 145 en 146; Rb. den Haag 22 Oct. 1931, N.J. 1931, bl. 1537 en de hieronder aangehaalde vonnissen der Rb. R'dam.

Het gebruiken van een schip tot de vaart ter zee, het laten varen van een schip, kan geschieden tot allerlei doeleinden: het vervoer van personen of goederen, de visscherij, het verrichten van sleep- of bergingsdiensten, het enkele overbrengen van het schip naar een andere plaats enz. Zie Rb. R'dam 4 Dec. 1929, N.J. 1930, bl. 538, W. 12152 (overbrenging van een sloopschip naar de plaats van slooping); 4 Apr. 1929, N.J. 1932, bl. 534, W. 12157 (over zee voeren van een schip).

Rb. den Haag 22 Oct. 1931, N.J. 1931, bl. 1537; gedaagde, die het kapiteinschap niet bezat, doordat hij in dienst van een ander stond, is reeder; Rb. A'dam 9 Dec. 1929, N.J. 1931, bl. 180, W. 12166: de exploitant van een schuitenverhuurinrichting is geen reeder;

Rb. A'dam 31 Mrt 1937, N.J. en W. 1937, nr 971: art. 320 K. geeft niet een uitputtende regeling voor het begrip reeder, maar stelt slechts vast, wie in bepaalde omstandigheden als reeder is aan te merken. Evenzoo Rb. R'dam 15 Mei 1939, N.J. en W. 1940, nr 595. Verg. KIST-LOEFF, dl 5, nrs 145 en 146. Zie daartegen CLEVERINGA, bl. 142, nt 1.

De reeder kan eigenaar zijn, of, zonder eigenaar te wezen, recht hebben het schip te laten varen, hetzij krachtens overeenkomst met den eigenaar, zooals de huurder van het niet-uitgeruste, althans niet-bemande schip (bare-boat-charter, affrètement-louage), hetzij krachtens zakelijk recht, zooals de vruchtgebruiker,

Verg. CLEVERINGA, bl. 142.

Rb. R'dam 28 Febr. 1934, W. 12821: het zijn van „eigenaar en voerder” van een schip brengt niet noodzakelijk het reederschap daarvan mede.

Wie het schip zelf voert of door iemand, die in zijn dienst is, doet voeren, heeft het zeggenschap over het schip en daarmee over het gebruik (het varen) van het schip. Dat een ander, b.v. de tijdbeverchter, krachtens overeenkomst met den reeder, die hem aanstelde, den kapitein bepaalde orders kan geven, doet niet ter zake: hij is geen reeder. Zie K. Begr., bl. 71 v.; CLEVERINGA, bl. 130 v.; KIST-LOEFF, dl 5, nr 144; HOLLANDER, a. prft., bl. 11 v.; SCRUTTON, art. 2, bl. 4 v. Verg. voorts § 510 D.H.G.B.; EHRENBURG-WÜSTENDORFER, dl 7², bl. 294—316.

Aansprakelijkheid des reeders.

Op den eigenaar als zoodanig rust geenerlei aansprakelijkheid terzake van het gebruik (de exploitatie) van het schip. Aansprakelijk is te dier zake de reeder, op gelijke wijze als ieder, die een bedrijf uitoefent.

Echter zij men indachtig, dat de in artt. 318c en 318q K. genoemde inschulden en vorderingen op het schip kunnen worden verhaald, ook als een ander dan de eigenaar het exploiteert, tenzij die ander daartoe niet bevoegd en de schuldeischer niet te goeder trouw is, art. 318r K. Zie hierboven bl. 648.

In art. 321 K. worden twee regels gesteld omtrent de aansprakelijkheid des reeders, welke overeenstemmen met de algemeene beginselen van verbintenissenrecht, doch afwijken van hetgeen in het afgeschafte zeerecht gold, waarom het wenschelijk werd geacht ze (uitdrukkelijk) in de wet op te nemen.

De beschouwingen van CLEVERINGA, bl. 96 v. houden hiermede niet voldoende rekening. Zie K. Begr., bl. 72 v.

De eerste regel houdt in, dat de reeder verbonden wordt door de rechtshandelingen, welke door hen, die in vasten of tijdelijken dienst van het schip zijn, in hun betrekking binnen den kring hunner bevoegdheid worden verricht, art. 321 lid 1 K.

„In vasten of tijdelijken dienst van het schip” zijn zij, die krachtens een door hen met den reeder gesloten overeenkomst werkzaam zijn aan boord van het schip. Tot hen behooren niet de cargadoor, de scheepsagent en dergelijke personen. Zij zijn niet in dienst van den reeder, maar oefenen een zelfstandig bedrijf uit; in ieder geval zijn zij niet in dienst van het schip. In gelijken zin HOLLANDER, a. prft., bl. 22 v. — Anders CLEVERINGA, bl. 145 nt 2; KIST-LOEFF, dl 5, nr 153. Zie over den wal-kapitein Rb. Haarlem 23 Apr. 1929, N.J. 1930, bl. 42, W. 12026; over den loods Hof den Haag 9 Mrt 1942, N.J. en W. 1942, nr 417. Verg. ook Hof den Haag 11 Nov. 1938, N.J. en W. 1939, nr 7 (werfpersonnel).

Volgens VAN DEN DRIES, nr 77, is vereischt een werkelijke dienstbetrekking. Zie daartegen CLEVERINGA, bl. 145, nr 2; KIST-LOEFF, dl 5, nr 153; HOLLANDER, a. prft, bl. 23 v.

De kapitein, de hoofdmachinist, de hofmeester moeten als zoodanig hebben gehandeld, binnen den kring hunner bevoegdheid. Hun bevoegdheid wordt bepaald door hetgeen daaromtrent ter kennis van derden is gebracht of anders door de regels, die de wet zelf stelt, of bij gebreke daarvan door hetgeen gebruikelijk is. In beginsel gaat zij niet verder dan hetgeen de reeder zelf zou hebben te verrichten. Zoo gaat bij tijdsbevrachting van het schip de bevoegdheid van den kapitein niet verder dan art. 460 K. aangeeft: Rb. R'dam 12 Juni 1929, W. 12074. Zie voorts Rb. Haarlem, b.a. (bevoegdh. v. d. wal-kapitein); Rb. R'dam 26 Mei 1922, W. 10950 (van een bokkebaas); Hof den Haag 8 Febr. 1923, W. 11026 (van een sleepbootkapitein), cass. verw. H.R. 6 Mrt 1924, N.J. 1924, bl. 507, W. 11192. Zie ook Rb. Middelburg 17 Jan. 1940, N.J. en W. 1940, nr 736. Verg. A. C. N. P. Ruys, Aansprakelijkheid van den schuldenaar voor door derden veroorzaakte wanprestatie, prft Utrecht 1918, bl. 29 v.; CLEVERINGA, bl. 146 v.; KIST-LOEFF, dl 5, nrs 152 en 153.

Zie ook hierboven dl 1, bl. 150 v. en hieronder bl. 674 v.

Indien het schip verhuurd is, kunnen derden nevens den huurder-reeder ook den eigenaar van het schip aanspreken, tenzij de eigenaar de verhuring in het scheepsregister heeft doen aanteekenen of de verhuring hun ten tijde van het ontstaan hunner vordering bekend was, art. 322 lid 1 K.

Het is duidelijk, dat de bepaling van art. 322 lid 1 K. slechts van toepassing is, als de kapitein of een andere aangestelde heeft gehandeld in zijn hoedanigheid, d.w.z. zonder zijn opdrachtgever te noemen. Noemt hij zijn opdrachtgever, dan weet de gene, die met hem handelt, dat die opdrachtgever zijn schuldenaar wordt en kan hij ook weten, of deze eigenaar is van het schip. Hij staat op één lijn met dengene, die met de verhuring bekend is. Verg. ook CLEVERINGA, bl. 185 v.

Art. 322 lid 1 K. spreekt alleen van verhuring en mist derhalve toepassing in geval een schip door een moedermaatschappij aan een dochtermaatschappij in bruikleen is afgestaan. Verg. CLEVERINGA, bl. 186; KIST-LOEFF, dl 5, nr 155.

De aanteekening in het scheepsregister geschiedt door overschrijving van het geschrift, waarbij de aanteekening wordt gevraagd: art. 23 K.B. v. 28 Dec. 1925, S. 518, op de scheepsboekhouding (zie hierboven bl. 635). Verg. KIST-LOEFF, dl 5, nr 155.

Voor hetgeen den eigenaar uit dezen hoofde betaalt, heeft hij verhaal op den reeder, art. 322 lid 2 K.

Den eigenaar, die tot betaling wordt aangesproken, staat een beroep open op art. 474 K. Verg. CLEVERINGA, bl. 188; MULDERIJ, bl. 82 v.; WOLTMAN, a. prft, bl. 128.

De tweede regel bepaalt, dat de reeder aansprakelijk is voor de schade, welke door hen, die in vasten of tijdelijken dienst van het schip zijn of aan boord daarvan ten behoeve van het schip of van de lading arbeid verrichten, in hun betrekking of in de uitoefening hunner werkzaamheden aan derden wordt toegebracht, art. 321 lid 2 K.

„In hun betrekking” wil zeggen: „in of bij het uitvoeren van de hun opgedragen taak”; de aansprakelijkheid is uitvloeisel van de opdracht of aanstelling. Zie Rb. R'dam 9 Apr. 1926, N.J. 1926, bl. 1092, W. 11686 (overboord-pomping van benzol door de bemanning, welke benzol daarna ontbrandt, doordat een derde een brandenden lucifer in het water werpt en vervolgens een in de nabijheid liggend schip beschadigt).

Staan de personen, die den arbeid verrichten, in dienst van een ander, dan kan de reeder verhaal nemen op den werkgever. De aansprakelijkheid van den reeder is, ook wat deze personen betreft, een toepassing van het beginsel van art. 1403 B.W.,

dat in art. 321 K. mede wordt toegepast op hen, die in middellijken dienst van het schip zijn, te weten degenen die, hoewel niet door den reeder aangesteld, aan boord van het schip, ten behoeve van het schip of van de lading arbeid verrichten, zooals marconisten, die onmiddellijk in dienst staan van een telegraaf-maatschappij of arbeiders, die onmiddellijk in dienst zijn van den stuwadoor. Verg. ook KIST-LOEFF, dl 5, nrs 158 v.; HOLLANDER, a. prft, bl. 97 v. (verg. Rb. Middelburg 12 Febr. 1930, W. 12122).

Overigens gaat de bijzondere bepaling van art. 321 lid 2 K. niet verder dan het algemeene voorschrift van art. 1403 lid 1 B.W.

Verg. K. Begr., bl. 75 v.; SCHELTEMA, in R.M. 1926, bl. 522; LOSECAAT VERMEER, in W.P.N.R., nr 3132; OFFERHAUS, W.P.N.R., nr 3032. VAN DEN DRIES, nrs 83 v.; KIST-LOEFF, dl 5, nr 149; HOLLANDER, a. prft, bl. 33 v.; Rb. R'dam 18 Apr. 1932, N.J. 1933, bl. 974, W. 12536; Hof den Haag 11 Nov. 1938, N.J. en W. 1939, nr 7; 9 Mrt 1942, N.J. en W. 1942, nr 417. — Anders CLEVERINGA, bl. 148 v., die o.m. betoogt, dat ook indien elke onrechtmatigheid ontbreekt, het mogelijk is een vordering uit art. 321 lid 2 K. met vrucht in te stellen. In denzelfden zin VÖLLMAR, Zr., bl. 51/52; VAN KLEFFENS, in N.J.B. 1929, bl. 300; W. F. WERTHEIM, Aansprakelijkheid voor schade buiten overeenkomst, prft Leiden 1930, bl. 173/175.

Hof A'dam 19 Apr. 1933, N.J. 1934, bl. 215; tot „derden" moet worden gerekend ieder ander dan de reeder en degene, die de schade toebrengt. Evenzoo CLEVERINGA, bl. 152; KIST-LOEFF, dl 5, nr 161. — Anders Rb. A'dam 23 Oct. 1931, W. 12482.

Samenloop met name van de vordering uit de vervoer-overeenkomst en die wegens onrechtmatige daad. De in de vervoerdocumenten gewoonlijk opgenomen bedingen omtrent beperking of uitsluiting der aansprakelijkheid, omvatten, tenzij iets anders blijkt, de aansprakelijkheid uit beide oorzaken.

Verg. daarover hierboven bl. 555 en voorts nog CLEVERINGA, bl. 158, nt 3; KIST-LOEFF, dl 5, nr 166; HOLLANDER, a. prft, bl. 41 v.

De reeder is voorts, krachtens de algemeene bepaling van art. 1403 lid 1 B.W., aansprakelijk voor de schade, welke veroorzaakt is door het schip, dat hij of rechtstreeks of door zijn kapitein onder zijn opzicht heeft.

Verg. K. Begr., bl. 77; CLEVERINGA, bl. 158, nt 3 (aan het einde).

De aansprakelijkheid van den reeder is in beginsel dezelfde als die van ieder ander, d.w.z. een aansprakelijkheid met het geheele vermogen, art. 1177 B.W.

In het vroegere recht, dat niet tusschen eigenaar en reeder onderscheidde, gold daarentegen het beginsel der beperkte aansprakelijkheid in den vorm van het z.g. abandon-stelsel. Zie Ontw. Zeerecht 1920, Toel., bl. 5 v.

Beginsel der beperkte aansprakelijkheid.

C. P. BURGER Jr., De beperkte aansprakelijkheid in het zeerecht, prft Leiden 1889; H. N. KLUYVER, De regeling van de aansprakelijkheid des reeders, prft Leiden 1901; G. J. C. SCHILTHUIS, De beperking van de aansprakelijkheid des reeders, prft Groningen 1909; T. H. FOKKER, Wettelijke regeling van de reedersaansprakelijkheid, in R.M. 1915, bl. 243; P. REHME, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, 1891; V. EHRENBURG, Die beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, 1880; EHRENBURG-WÜSTENDÖRFER, dl 7¹, bl. 319 v.; A. Rocco, Le limitazioni alla responsabilità degli armatori, in Arch. giur., dl 59, bl. 67 v.

Rechtspreuk: men behoort (behalve ten gevolge van eigen handelingen) aan de zee niet meer te verliezen dan men aan haar heeft toevertrouwd.

In de tegenwoordige wetboeken is de aansprakelijkheid van den reeder voor de handelingen en onrechtmatige daden van den schipper in beginsel beperkt. Dit beginsel werd het eerst uitgesproken in de Zweedsche Zeewet van 1667, afd. 2,

cap. 16, en in de Ordonnance de la Marine van 1681, bk 2, tit. 8 des propriétaires, art. 2: „les propriétaires de navires seront responsables des faits du maître, mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment et le fret”.

Zie R. J. VALIN, *Nouv. commentaire*, uitg. 1776, dl I, bl. 568 v.; POTHIER, *Louages marit.*, nr 34; EMÉRIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, uitg. BOULAY-PATY, dl 2, 482 (traité des contr. à la grosse, hfdst. 4, sect. 11, §§ 1 v.).

Ook in het oud-vaderlandsche recht werd in verschillende gevallen beperkte aansprakelijkheid aangenomen: DE GROOT, *Inleydinge*, bk 3, dl 1, § 32; *Rotterdamsche Ordonnantie* van 1721, artt. 126, 127, 167, 268; J. KOHLER, *Niederl. Handelsrecht in der Blütezeit des Freistaates, Z.H.*, dl 59, bl. 540, 545, 548. Of de beperking der aansprakelijkheid een algemeene regel was, schijnt twijfelachtig. Het ontwerp Burg. Wetb. van 1807 en het ontwerp Wetb. v. Kooph. van 1809 kennen het beginsel niet.

In het Engelsche recht heeft het beginsel nooit gegolden en geldt het ook thans niet; slechts in bepaalde gevallen is de aansprakelijkheid beperkt.

In de landen, waar het beginsel der beperkte aansprakelijkheid is aangenomen, wordt dit op verschillende wijzen toegepast. Men onderscheide:

1°. Het *A b a n d o n*-stelsel. Het stelsel van het Wetb. v. Kooph. vóór de wijziging door de wetten van 1924/1926, van de Fransche (art. 216 C.d.C., gewijzigd: wet v. 14 Juni 1841, aangevuld: wet v. 12 Aug. 1885), Belgische (art. 7 wet v. 24 Aug. 1879, verv. door art. 2 wet v. 10 Febr. 1908 [C.d.C., bk 2, art. 46]) en Italiaansche (artt. 491 v. C. di C.) wetten *A f s t a n d* (abandon) van het schip en van de vracht, tot de onderneming (reis) betrekkelijk: de vormelijke verklaring, door de aflegging waarvan de reeder zich bevrijdt van de aansprakelijkheid voor het geheel en met zijn gansche vermogen voor de handelingen en onrechtmatige daden des schippers.

2°. Het *D u i t s c h e* stelsel. Aansprakelijkheid voor de handelingen en onrechtmatige daden van den schipper alleen met schip en vracht (D.H.G.B. § 486; *Scand. Zeewet*, artt. 7 en 8).

Volgens de Belgische wet kan de eigenaar, in plaats van afstand te doen van het schip, de waarde daarvan bij het einde van de reis betalen of een som, overeenkomende, voor elke reis, met 200 frank per bruto ton van het schip.

Het Engelsche recht kent slechts beperking van de aansprakelijkheid des reeders voor door den schipper toegebrachte schade; overigens is de reeder voor de verbintenissen van den schipper onbeperkt aansprakelijk. De reeder is voor schade, buiten zijn schuld toegebracht, hetzij aan personen of goederen, die zich op zijn schip bevinden, hetzij, ten gevolge van het verkeerde varen (*improper navigation*), van zijn schip, aan personen of goederen, die zich op een ander schip bevinden, of aan een ander schip zelf of aan andere eigendommen (bruggen, kaden, enz.), niet verder aansprakelijk dan tot een bedrag van £ 15 per registerton, wat de schade aan personen, tot een bedrag van £ 8 per registerton, wat de schade aan schepen, goederen, enz. betreft, terwijl ieder schade-toebrengend voorval afzonderlijk wordt beschouwd (*Merchant Shipping Act 1894*, sect. 503, i.v.m. *Merchant Shipping (Liability of Shipowners and others) Act 1900*, sect. 1 en 3, en *Merchant Shipping Act. 1906*, sect. 69 en 71). Zie hierover WOLTMAN, a. prft, bl. 5 v.

Tusschen het Europeesch-continentale en het Engelsche recht staat de Bondswet van de Vereenigde Staten van Amerika (wet van 3 Mrt 1851, cap. 43, gew. in 1871 en opgenomen in de *Revised Statutes*, sect. 4283—4289, gew. bij wetten van 26 Juni 1884 en 19 Juni 1886), welke de aansprakelijkheid van den reeder voor diefstal, verlies of vernietiging van goederen, zich bevindend aan boord van zijn schip, voor verlies of schade door aanvaring, en voor handelingen en verliezen, zonder zijn medewerking of voorkennis verricht of veroorzaakt, beperkt tot de waarde van het schip en de vracht bij het einde van de reis. De reeder kan volstaan met schip en vracht over te dragen aan een curator (*trustee*) voor de schuldeischers.

Volgens de Europeesch-continentale en de Amerikaansche wetsbepalingen vaart het schip voor risico, niet van den reeder, maar van diegenen zijner schuldeischers, die vorderingen hebben ter zake van handelingen of onrechtmatige daden des schippers.

Wel is de aansprakelijkheid van den reeder als zoodanig beperkt ten aanzien van schade, toegebracht door een aanvaring en wat met aanvaring is gelijkgesteld, artt. 541, 544 en 544a K. Te dier zake

is hij niet verder aansprakelijk dan tot een bedrag van f 50.— per M³. netto-inhoud van het schip, vermeerderd, voorzover betreft schepen, welke door mechanische kracht worden voortbewogen, met hetgeen, ter bepaling van dien inhoud, van den bruto-inhoud is afgetrokken voor de ruimte, ingenomen voor de beweegkracht.

Verg. de hierboven weergegeven regeling van het Engelsche recht.

De beperking vindt haar rechtvaardiging in de overweging, dat onbeperkte aansprakelijkheid voor schade, door aanvaring toegebracht, een onberekenbaar risico op den reeder legt, dat bij den tegenwoordigen omvang der schepen kan leiden tot ruineuse verliezen, waartegen men zich niet door verzekering kan dekken. Bovendien mag het veroorzaken van aanvaring een gemeen gevaar van het verkeer ter zee worden genoemd, waaraan ieder reeder blootstaat (Zie Mem. v. Toel., bl. 9).

Is de reeder tevens vervoerder en in die hoedanigheid beperkt aansprakelijk voor de schade, aan reizigers of aan de lading overkomen (verg. artt. 474 en 525 K.) dan is, volgens art. 541 lid 2 K., zijn aansprakelijkheid in haar geheel, dus zoowel uit hoofde van aanvaringsschade als uit hoofde van schade bij het vervoer ontstaan, beperkt tot het bovengenoemde bedrag, tenzij de laatst genoemde schade is veroorzaakt door zijn eigen opzet of grove schuld, artt. 476 en 527 K.

Ieder geval van aanvaring brengt de aansprakelijkheid van den reeder, zooals zij door de wet is beperkt, in werking: zij is niet verbonden aan tijdsduur of aan de reis van het schip.

Zie over grove schuld hieronder bl. 699.

De reeder, die zich op de beperking zijner aansprakelijkheid wegens aanvaring of wegens het vervoer van personen of zaken of wegens beide wil beroepen, is verplicht ter griffie van de rechtbank van de plaats, waar het schip in het scheepsregister is geboekt, ten behoeve van de schuldeischers, wien dit beroep geldt, het bovenvermelde bedrag te storten, met verzoek aan de rechtbank tot benoeming van een rechter-commissaris, art. 320a lid 1 Rv.

Zie hieronder bl. 699 en over de regeling der procedure, artt. 320a—320q Rv., K. Begr., bl. 80 v.; CLEVERINGA, bl. 176 v.; WOLTMAN, a. prft., bl. 97 v.

Karakter der storting? Zij is een betaling. Aldus ook CLEVERINGA, bl. 176; GISCHLER, bl. 72; MOLDERIJ, bl. 80; VAN OPSTALL, a. prft., bl. 140; WOLTMAN, a. prft., bl. 105 v. — Anders VAN DEN DRIES, nr 277; VAN KLEFFENS, De beperkte aansprakelijkheid van den reeder-vervoerder, in N.J.B. 1932, bl. 105 v. Verg. ook LANGEMEYER, in N.J.B. 1932, bl. 139 v.

De storting geschiedt „ten behoeve van de in de artt. 474, 525 en 541 K. bedoelde schuldeischers”; zij kan daarom niet teruggenomen of door andere schuldeischers in beslag genomen worden. Aldus ook CLEVERINGA, bl. 176 v.; VAN OPSTALL, a. prft., bl. 141; GISCHLER, bl. 72; LANGEMEYER, in N.J.B. 1932, bl. 140. — Anders VAN DEN DRIES, nr 277; VAN KLEFFENS, t.a.p., bl. 109.

De reeder moet tot de volle schadevergoeding worden veroordeeld, indien hij voor het eindvonnis niet heeft gestort. Evenzoo CLEVERINGA, bl. 175; VAN OPSTALL, a. prft., bl. 139/140; WOLTMAN, a. prft., bl. 99 v; Hof den Haag 14 Febr. 1935, N.J. 1935, bl. 257, W. 12895; Rb. den Haag 22 Oct. 1931, N.J. 1931, bl. 1537. — Anders Rb. R'dam 4 Apr. 1929, N.J. 1932, bl. 534, W. 12157; VAN KLEFFENS, t.a.p., bl. 113.

Reeders van vreemde schepen kunnen zich beroepen op art. 541 K. Aangezien hun schip niet in het Nederlandsch scheepsregister is ingeschreven, mist art. 320a lid 1 Rv. op hen rechtstreeksche toe-