

18. 1.

VERSLAG.

(De vroegere stukken zijn gedrukt onder de nos. 196 der zitting 1934—1935 en 54 der zitting 1936—1937.)

Nadat de vaste Commissie voor Privaat- en Strafrecht de Memorie van Antwoord en het gewijzigd ontwerp van wet had bestudeerd, trad zij omtrent een aantal punten mondeling met de Regeering in overleg. Van de uitkomsten van dit overleg, waarbij de Regeering was vertegenwoordigd door den Minister van Justitie, wordt hieronder mededeeling gedaan. Na afloop van het overleg deed de Regeering aan de Commissie een tweede nota van wijzigingen en een nader gewijzigd ontwerp van wet toekomen. Deze stukken worden tegelijk met dit Verslag aan de Kamer overgelegd.

Bij het mondeling overleg werd in de eerste plaats uit de Commissie de vraag gesteld — zulks naar aanleiding van het betoog der Regeering op bladz. 2 van de Memorie van Antwoord — of het wellicht mogelijk zou zijn door een eenvoudige aanvulling van de artikelen 91 tot en met 99 van het Wetboek van Koophandel, welke aanvulling misschien zelfs in dit wetsontwerp zou kunnen worden opgenomen, enkele nadere regelen te geven voor de aansprakelijkheid van den vervoerder bij vervoer over land, eventueel met uitzondering van dat per spoor.

De Minister antwoordde hierop, dat een zoodanige aanvulling van het Wetboek van Koophandel ten einde de bepalingen omtrent de aansprakelijkheid voor vervoerde goederen zooveel mogelijk gelijk te maken op zich zelve zeker wenschelijk zou zijn. Hij meende evenwel, dat bezwaarlijk zonder nadere voorbereiding in het onderhavige wetsontwerp een regeling nopens de aansprakelijkheid van den vervoerder te land kon worden ingevoegd. Blijkens het Voorloopig Verslag meende ook de Commissie, dat het binnenvaartrecht kan worden ingevoerd, ook al zou een herziening van de wettelijke bepalingen betreffende het vervoer met andere vervoermiddelen nog niet tot stand gekomen zijn. De Minister was evenwel bereid, door wijziging van artikel XVI van het ontwerp de mogelijkheid te openen om de bepalingen, welke op den vervoerder in de binnenvaart — in tegenstelling tot den vervoerder te land — een dwingende aansprakelijkheid leggen, en tevens de daarmede in nauw verband staande bepalingen, welke de aansprakelijkheid van den vervoerder in de binnenvaart beperken, afzonderlijk in te voeren. Mocht blijken, dat de coördinatie van het verkeer wijziging van de zoeven bedoelde bepalingen wenschelijk zou maken, dan zal dit bij novelle moeten geschieden.

Vervolgens werd de vraag gesteld, of de Minister wellicht nadere mededeelingen kon doen omtrent den stand der voorbereiding van de ratificatie der ter goedkeuring aangeboden verdragen in die landen, welke deze verdragen hebben geteekend. Men herinnerde er aan, dat de Regeering op bladz. 3 van de Memorie van Antwoord heeft medegedeeld, hieromtrent inlichtingen te zullen inwinnen.

Blijkens 's Ministers antwoord is in den stand van zaken op dit punt nog geenerlei verandering gekomen. De voorbereiding van de ratificatie is elders nog niet zoover gevorderd, dat daar omtrent nadere mededeelingen kunnen worden gedaan.

De Regeering — zoo voegde de Minister hieraan toe — zou het betreuren, indien de ter goedkeuring aangeboden conventies niet in werking zouden kunnen treden. Zij kan evenwel niet de oogen sluiten voor het feit, dat de bekrachtigingen van vele Staten, die de verdragen hebben onderteekend, vermoedelijk nog lang op zich zullen doen wachten. Zou Nederland, terstond nadat de ontwerpen tot wet waren verheven, tot bekrachtiging overgaan, dan zou het kunnen gebeuren, dat de verdragen in werking zouden treden, terwijl de landen, bij welke deelneming Nederland overwegend belang heeft, zich afzijdig zouden houden. Met het oog hierop bestaat het voornemen, nadat de goedkeuringswetten zullen zijn aangenomen, de bekrachtiging door Nederland voorloopig nog uit te stellen.

In verband hiermede dient de mededeeling in de Memorie van Antwoord, dat de aansluiting bij het desbetreffende Geneefse verdrag zal leiden tot een verandering van de wijze van teboekstelling van binnenschepen, zoodat niet kan worden volstaan met uitbreiding van het bestaande register met de daarin nog ontbrekende schepen (blz. 9, derde alinea ad artikel 749), opnieuw te worden getoetst. Na rijpe overweging is de Regeering tot de slotsom gekomen, dat het met het oog op het nieuwe binnenvaartrecht niet noodzakelijk zal zijn, dat de bestaande teboekstellingen of inschrijvingen in het scheepsregister, geschied overeenkomstig het Koninklijk besluit van 28 December 1925 (*Staatsblad* n^o. 518), gelijk dit nader is gewijzigd, opnieuw worden bewerkstelligd met inachtneming van de bepalingen, te stellen ter uitvoering van artikel 779. ¹⁾ Deze teboekstellingen en inschrijvingen zullen ongewijzigd gehandhaafd kunnen blijven. Natuurlijk zullen na de inwerkingtreding van het nieuwe recht de teboekstellingen en de inschrijvingen, evenals de wijzigingen, aan te brengen in de bestaande, met inachtneming van de nieuwe bepalingen plaats dienen te vinden.

Nu niet alle binnenschepen opnieuw te boek gesteld worden, is het gewenscht, door wijziging van artikel 447bis van het Wetboek van Strafrecht de in artikel 751 neergelegde verplichting nader te sanctionneeren; tevens dient in artikel 751 te worden bepaald, op welke personen deze verplichting rust. In verband hiermede is de opstelling van deze artikelen gewijzigd, terwijl voorts in artikel XIV en in het tweede lid van artikel XVI een verandering is aangebracht.

De nieuwe regeling van het scheepsregister, waarvan de uitwerking zal geschieden bij algemeenen maatregel van bestuur, zal geheel in overeenstemming zijn met de bepalingen van het verdrag nopens de teboekstelling van binnenschepen enz.

Wordt tot bekrachtiging van het verdrag overgegaan, dan zal opnieuw moeten worden nagegaan, of de boekingen in het scheepsregister, verricht vóór de inwerkingtreding van het nieuwe binnenvaartrecht, dienen te worden gewijzigd of aangevuld. Wordt deze vraag wederom bevestigend beantwoord, gelijk in de Memorie van Antwoord is geschied, dan zullen tijdig de noodige maatregelen moeten worden getroffen. Het valt thans evenwel nog niet te zeggen, of dit noodzakelijk zal zijn.

Bij artikel 748 werd gevraagd, of niet een duidelijker definitie van het begrip „binnenschip” zou worden verkregen, indien bepaald werd, dat binnenschepen zijn al die schepen, die (in den zin van artikel 310) geen zeeschepen zijn. Sommige leden der Commissie vreesden n.l., dat de beide definities, die van zeeschepen en die van binnenschepen, niet geheel zullen blijken aan te sluiten.

De Minister verklaarde deze vrees niet te deelen. Binnenschepen zijn volgens het ontwerp alleen die schepen, welke niet alleen voor de vaart op de binnenwateren bestemd zijn, doch, voor zoover zij in gebruik zijn, ook uitsluitend daartoe worden gebruikt. Alle andere schepen zijn zeeschepen. In den gedachten-

¹⁾ De geciteerde artikelen zijn die, voorkomende in het gewijzigd ontwerp; wanneer artikelen worden geciteerd zonder aanduiding van het wetboek, waarin zij voorkomen, zijn steeds bedoeld de artikelen van het Wetboek van Koophandel, zooals dat volgens het gewijzigd ontwerp van wet zal komen te luiden.

gang van de vorenbedoelde leden der Commissie zou ook de nadere bepaling van de binnenwateren in het tweede lid niet ongewijzigd kunnen blijven.

Bij artikel 750 verklaarde de Minister ter tegemoetkoming aan een bezwaar van de Commissie een wijziging te zullen aanbrengen door de woorden „Deze in het register te vermelden woonplaats” te vervangen door: Deze dient in het register te worden vermeld en kan door eene andere in Nederland gelegene worden vervangen.

Artikel 752 gaf aanleiding tot bespreking van de vraag, wie de machtiging van de rechtbank tot ambtshalve doorhaling zal kunnen verzoeken. De Minister gaf te kennen, dat dit zal moeten geschieden door den bewaarder van het scheepsregister, die dus in deze niet lijdelijk is. De uitwerking van de in dit artikel vervatte bepaling geschiedt in den algemeenen maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 779.

Naar aanleiding van de artikelen 758 tot en met 760 vond een discussie plaats omtrent de vraag, of de voordeelen van een internationale regeling omtrent de bevoorrechte schulden wel groot genoeg zijn om te rechtvaardigen, dat verschillende daarin vervatte bepalingen, waartegen ernstig bezwaar kan worden ingebracht, in onze wetgeving worden opgenomen. Men had daarbij in het bijzonder het oog op de bepalingen, dat hypotheek gaat boven een jongere aanvaringsschuld en dat hypotheek eveneens gaat boven reparatieschuld. De Commissie wilde geenszins ontkennen, dat de totstandkoming van een internationale regeling van dezen aard voor ons land van groot belang is, doch zij achtte de nadeelen daarvan toch ernstig genoeg om dit punt opnieuw, ook bij het mondeling overleg, onder de oogen te zien.

De Minister verklaarde de voordeelen grooter te achten dan de bezwaren, welke zijns inziens niet van groote beteekenis zijn. Dat hypotheek gaat boven aanvaringsschuld is gunstig voor de hypotheekhouders, minder gunstig voor de verzekeraars, die nu niet altijd regres kunnen nemen op het schuldige schip. Zou men den regel omkeeren, dan zouden de verzekeraars worden bevoorrecht boven de hypotheekhouders; de laatsten zouden zich dan tegen het risico van aanvaring kunnen verzekeren, doch zij zouden de premie afwentelen op de schippers. Voor de schippers is de regeling van het ontwerp dus vermoedelijk voordeeliger. Voorts wees de Minister er op, dat noch het oude zeerecht, noch het huidige recht inzake de binnenschepen, bedoeld in artikel 750 van het Wetboek van Koophandel (gelijk dit thans nog luidt) een voorrecht voor vorderingen uit aanvaring kennen. De schuldeischers uit dezen hoofde gaan er dus in zooverre niet op achteruit; immers zij krijgen thans wel een voorrecht, zij het dat dit eerst komt na de oudere hypotheek. Bestaat het eenige actief van den schuldenaar uit één met hypotheek belast schip, dan zal er inderdaad doorgaans voor de schuldeischer uit aanvaring weinig mogelijkheid bestaan zijn vordering te verhalen. Blijkens de ervaring, opgedaan onder het oude zeerecht en het nog geldende binnenvaartrecht, behoeft men echter voor het vestigen van gefingeerde hypotheeken — waarvoor de Commissie bevreesd was — nauwelijks beducht te zijn. Wordt aangetoond, dat een hypotheek gefingeerd is, dan ondervindt de schuldeischer uit aanvaring van deze „hypotheek” uiteraard geen nadeel, evenmin als de andere crediteuren.

Wat verder betreft den voorrang van hypotheek boven reparatieschuld, deze ontmoet, zoo betoogde de Minister, nog minder bedenking. Hier is de schuldenaar immers tevoren bekend; zoo noodig kan de schuldeischer zekerheid bedingen. Bovendien heeft de reparateur recht van terughouding op het schip. Hij zal dikwijls verstandig handelen door te eischen, dat de opdracht tot herstelling mede uitgaat van den hypotheekhouder, wiens onderpand door de herstelling in waarde zal stijgen. Ook in het zeerecht komt dit voorrecht pas na hypotheek.

Bij artikel 775 werd de vraag gesteld, waarom in artikel 318p, nu dit artikel in overeenstemming wordt gebracht met artikel 775, het derde lid van artikel 775 niet is overgenomen.

Hierop antwoordde de Minister, dat het derde lid van artikel 775 rechtstreeks voortvloeit uit het verdrag nopens de teboekstelling, enz. (artikel 23) en materieel afwijkt van de geldende regeling van het zeerecht. Hij had er echter geen bezwaar tegen het zeerecht ook op dit punt met het nieuwe binnenvaartrecht in overeenstemming te brengen.

De ontworpen tekst van artikel 780 gaf aanleiding tot bespreking van de vraag, of, nu dit artikel de aansprakelijkheid van den eigenaar van een binnenschip niet uitbreidt tot hen, die aan boord van het schip ten behoeve van het schip of de lading arbeid verrichten, het geen aanbeveling verdient het zeerecht ook in zooverre met het binnenvaartrecht in overeenstemming te brengen, dat de aansprakelijkheid van den reeder voor zulke personen uit artikel 321 vervalt. Uit de Commissie werd er op gewezen, dat aan boord van een zeeschip herhaaldelijk, nog vaker dan aan boord van een binnenschip, ten behoeve van het schip of de lading arbeid wordt verricht door personen, die tot den reeder of den kapitein in geen enkele gezagsverhouding staan. Men denke b. v. aan de stuwadoors, die in vele gevallen door de bevrachters worden aangewezen en waarover de reeder geen enkele zeggenschap heeft; aan de deskundigen, die over den toestand van schip of lading rapport moeten uitbrengen, aan douane-ambtenaren, enz. Wanneer nu in de binnenvaart de eigenaar voor de daden van zulke personen niet aansprakelijk gesteld wordt, schijnt er geen reden een zoodanige aansprakelijkheid in het zeerecht te laten voortbestaan.

De Minister verklaarde voor inwilliging van dezen wensch weinig te gevoelen. De verhoudingen in de zeevaart en de binnenvaart wijken in deze materie onderling sterk af. Bij de totstandkoming van het nieuwe zeerecht zijn de voorschriften van artikel 321 door de Regeering onder meer verdedigd met een beroep op de omstandigheid, dat de personen, bedoeld in het tweede lid, aan boord onder het gezag en het toezicht van den kapitein staan. Een soortgelijke rechtsgrond is voor de aansprakelijkheid van den eigenaar van een binnenschip niet aanwezig. Ook ten aanzien van de lading en lossing bestaan belangrijke verschillen; terwijl in het zeeverkeer de reeder in den regel lost of doet lossen, geschiedt dit in de binnenvaart doorgaans niet door den eigenaar (te vgl. bijv. het Voorloopig Verslag, blz. 14, ad artikel 780). Tenslotte komen sommige categorieën personen, die onder de omschrijving van artikel 321, tweede lid, vallen, in de binnenvaart niet voor; zoo de marconisten in dienst van een telegraafmaatschappij.

Naar het oordeel van den Minister bestaat er niet voldoende reden om thans, bij de behandeling van het binnenvaartrecht, op de destijds genomen beslissing op het gebied van het zeerecht terug te komen.

Onder verwijzing naar hetgeen is medegedeeld in de Memorie van Antwoord bij artikel 783 werd vervolgens gevraagd of het geen aanbeveling verdient de wijziging van artikel 86 Wetboek van Strafrecht, welke de Regeering reeds voorbereidt, in dit wetsontwerp op te nemen, opdat vaststa, welke beteekenis aan de begrippen „schip” en „vaartuig” in het Wetboek van Strafrecht gehecht moet worden.

Met betrekking tot dit punt merkte de Minister op, dat het hier een aangelegenheid van wijdere strekking betreft dan de Commissie blijkbaar veronderstelde. Er zijn een aantal wijzigingen van het Wetboek van Strafrecht in voorbereiding, welke voornamelijk verband houden met de ontwikkeling van de luchtvaart. De Minister achtte het niet wel mogelijk al deze wijzigingen, welke een andere materie betreffen dan die van het binnenvaartrecht, in dit ontwerp op te nemen.

Bij artikel 796 werd opgemerkt, dat er een verschil bestaat tusschen dit artikel en artikel 458, in zooverre, dat de bevrachter

in de binnenvaart de overeenkomst kan verbreken, mits hij daarvan binnen redelijken termijn kennis geeft, terwijl de wet voor de zeevaart niet eischt, dat van de verbreking binnen een redelijken termijn moet worden kennis gegeven. Zou er geen aanleiding zijn, zoo werd gevraagd, artikel 458 in overeenstemming te brengen met artikel 796?

De Minister zegde toe deze wijziging te zullen aanbrengen.

In verband met hetgeen werd medegedeeld in de Memorie van Antwoord omtrent artikel 801, lid 2, werd voorts de vraag gesteld, of het wel juist is, dat de vervoerder in het daar bedoelde geval steeds tot schadevergoeding gehouden is, zelfs bij het bestaan van overmacht. Zijn er geen gevallen van overmacht denkbaar, waarvoor de vervoerder niet behoort in te staan, gevallen n.l., waarin achteraf blijkt, dat het schip reeds vóór den aanvang van de reis ten gevolge van een overmacht opleverend feit ondeugdelijk geworden was, zonder dat dit op dat oogenblik te constateeren was?

De Minister merkte naar aanleiding van deze vragen op, dat het risico van de ondeugdelijkheid van het schip behoort te worden gelegd op hem, wiens eerste verplichting bestaat in het ter beschikking stellen van een deugdelijk schip, dus op den vervoerder. Er is zeker geen reden den bevrachter met dit risico te belasten. Overigens is de bepaling niet van dwingend recht, zoodat de vervoerder binnen de grenzen van artikel 813 zijn aansprakelijkheid kan beperken.

Bij artikel 813, lid 1, werd gevraagd, of vaststaat, dat de vervoerder (vervrachter) niet aansprakelijk is voor verkeerde behandeling van het goed bij de inlading of de lossing, wanneer deze geschiedt door den bevrachter, zooals vooral bij reisbevrachting in de binnenvaart veel voorkomt.

In zijn antwoord vestigde de Minister er de aandacht op, dat de aansprakelijkheid van den vervoerder wordt geregeld door artikel 811; artikel 813, lid 1, omschrijft de gevallen, waarin de vervoerder zijn in artikel 811 bedoelde aansprakelijkheid kan beperken (te vgl. hetgeen in het Voorloopig Verslag, blz. 3—6, en in de Memorie van Antwoord, blz. 3—5, is opgemerkt aangaande de aansprakelijkheid voor vervoerde goederen). Het antwoord op de gestelde vraag wordt bepaald door de woorden „van het oogenblik der inontvangstneming tot dat der aflevering”. Wanneer de goederen in ontvangst genomen of afgeleverd zijn, moet naar de feitelijke omstandigheden van elk geval worden beoordeeld. Indien de bevrachter zelf laadt of lost, zal de vervoerder de goederen in ontvangst hebben genomen naar gelang de bevrachter ze hem bij de lading feitelijk heeft toevertrouwd en ze hebben afgeleverd naar gelang de bevrachter ze weer feitelijk van hem heeft overgenomen. De woorden „inontvangstneming” en „aflevering” slaan daarbij op elk voorwerp afzonderlijk. Het zou niet aangaan den vervoerder slechts aansprakelijk te stellen van het oogenblik af, dat de geheele te vervoeren partij is ingeladen en slechts tot het oogenblik toe, waarop de lossing aanvangt. Dikwijls zal bijv. de bevrachter de aanwijzingen van den schipper bij de stuwing moeten opvolgen; mocht daarvan schade het gevolg zijn, dan behoort de vervoerder die te dragen en niet de bevrachter.

Artikel 813, lid 1, gaf voorts nog aanleiding tot de opmerking, dat in den tweeden regel vóór „te beperken” zou kunnen worden ingevoegd: uit te sluiten of.

Deze aanvulling achtte de Minister overbodig, nu daarop volgt „niet of niet dan tot een beperkt bedrag”.

Bij artikel 818 werd ter sprake gebracht, of het geen aanbeveling zou verdienen in dit artikel en in artikel 474, dus zoowel in het binnenvaartrecht als in het zeerecht, — in overeenstemming met het tractaat van Brussel inzake de aansprakelijkheid van den reeder — alsnog de aansprakelijkheid te beperken tot de waarde van het schip.

Voor een wijziging van dezen aard verklaarde de Minister niet te gevoelen. Hij wees er op, dat bij de regeling van het zeerecht na zorgvuldige overweging het andere systeem, dat

van de vaststelling van een bepaald bedrag per ton, gekozen is. Nog bij de behandeling van de Justitiebegroting voor 1938 is een verzoek tot bevordering van de ratificatie van het bedoelde verdrag, dat beperking tot de waarde van het schip inhoudt, van Regeeringswege opnieuw afgewezen. De Minister achtte geen aanleiding aanwezig om in dit standpunt thans verandering te brengen. Tegen het stelsel van beperking tot de waarde van het schip pleit o.m., dat de exploitant van een slecht schip tot een geringer bedrag aansprakelijk zou zijn dan die van een goed; dit zou onbillijk werken. Bovendien brengt de vaststelling van de waarde van een schip na een aanvaring veel moeilijkheden met zich, welke in het thans aanvaarde systeem worden vermeden.

In artikel 818, lid 3, en in artikel 475 verklaarde de Minister nog een kleine wijziging aan te brengen door n.l. „heeft aan te toonen” te vervangen door: moet aantoonen.

Bij artikel 823 stelde de Commissie, erkennend, dat ijsgang in het algemeen geen plaatselijke gesteldheid is, nog de vraag, of ijsgang op een bepaalde plaats (bijv. vorming van een ijsdam in een rivier) niet wél tot de plaatselijke gesteldheid gerekend moet worden.

De Minister antwoordde ontkennend. Zijns inziens is de ijsvorming primair, de plaats waar het ijs zich vastzet secundair. Overigens is het artikel niet van dwingend recht, zoodat de vervoerder, die ijsgang vreest, een afwijking van de daarin vervatte bepalingen kan bedingen.

Artikel 827, lid 1, gaf aanleiding tot bespreking van de vraag, of niet behoort te worden vastgelegd, dat de vervaltermijn evenzeer geldt voor het exceptief verweer als voor de vordering zelve.

De Minister meende, dat dit punt, dat van veel wijdere strekking is en zich niet bepaalt tot het binnenvaartrecht, niet incidenteel geregeld kan worden. Hij verwees overigens naar het artikel hieromtrent van prof. STAR BUSMANN in het *Weekblad van het Recht*, n^o. 11039.

Ten einde nog beter te laten uitkomen, dat de in dit artikel genoemde termijn een vervaltermijn is, verklaarde de Minister alsnog een wijziging te zullen aanbrengen door den aanhef te lezen: Het recht op schadevergoeding tegen den vervoerder vervalt zes maanden na aflevering. Overeenkomstige wijzigingen zouden voorts worden aangebracht in het tweede lid en in artikel 487.

In overweging werd gegeven in artikel 952 alsnog een wijziging op te nemen naar artikel 827.

Aan dit denkbeeld meende de Minister geen gevolg te moeten geven. De genoemde artikelen regelen verschillende onderwerpen. De verjaringstermijn van artikel 952 begint in den regel te loopen na de aankomst van het schip; de vervaltermijn van artikel 827 daarentegen eerst na aflevering van het goed of nadat de vervoerder heeft bericht het goed niet te zullen afleveren. Soms zullen de voorwaarden voor de toepasselijkheid van beide bepalingen vervuld zijn; dit levert geen moeilijkheid op. Een wijziging zou verwarrend werken. Ter wille van de leesbaarheid der wet dienen wijzigingen ook zooveel mogelijk achterwege te blijven.

Vervolgens werd besproken, of niet in artikel 830 naast verordeeling tot betaling van de kosten van het onderzoek ook veroordeeling tot vergoeding van schade, door het oponthoud veroorzaakt, mogelijk gemaakt dient te worden.

De Minister achtte dit niet noodig. De verplichting tot het toelaten van een gerechtelijk onderzoek dient men te beschouwen als een van de normale verplichtingen, welke op den vervoerder rusten. Men hoeft niet te vreezen, dat de wederpartij zulk een onderzoek lichtvaardig zal uitlokken; zij immers moet beginnen met de kosten daarvan voor te schieten, en zij is er niet zeker van, dat zij die kosten ooit terugkrijgt. Belangrijk oponthoud pleegt door de expertise niet te ontstaan. Mocht

de wederpartij, die het onderzoek heeft aangevraagd, niet willen medewerken om het onderzoek met voldoende snelheid te doen verlopen, dan zal zij — c.q. na verloop van den bedongen ligtijd of overligtijd — naar de algemeene regelen van het verbintenissenrecht schadeplichtig kunnen worden. Bij de reisbevrachting gelden verder de voorschriften nopens het overliggeld. En bij tijdsbevrachting lijdt de vervoerder geen schade.

Naar aanleiding van een verdere opmerking uit de Commissie verklaarde de Minister een wijziging te zullen aanbrengen in artikel 844, tweeden zin, teneinde buiten twijfel te stellen, dat de kantonrechter van de losplaats de bevoegde rechter is.

Voor het overeenkomstige geval in het zeerecht (artikel 509) zal moeten worden vastgelegd, dat de president van de rechtbank van de losplaats bevoegd is.

Bij artikel 856 werd opnieuw ter sprake gebracht, of op den beurtvaarder, die tarieven en voorwaarden publiceert, een vervoersplicht dient te worden gelegd. Mocht de Minister hieraan willen vasthouden, dan zou toch in ieder geval, zoo werd uit de Commissie betoogd, een voorbehoud gemaakt kunnen worden, overeenkomende met dat van artikel 924 (dus ongeveer: tenzij er gegronde redenen zijn, goederen niet aan boord te nemen), zulks met het oog op gevaarlijke of smerige goederen.

De Minister vestigde er nogmaals de aandacht op, dat geen beurtvaarder verplicht is tarieven en voorwaarden te publiceren; alleen als hij dit wèl doet, rust op hem ook de plicht tot vervoeren. Bovendien kan hij zijn tarieven en voorwaarden beperken tot bepaalde categorieën van goederen of bepaalde categorieën van zijn aanbod uitsluiten. In beginsel achtte de Minister het dan ook alleszins redelijk den op deze wijze voor beperking vatbaren vervoersplicht in het ontwerp te handhaven.

Wat nu betreft de gevaarlijke goederen, deze mag de schipper te allen tijde over boord werpen. Smerige goederen kunnen soms hinderlijk zijn voor het schip en de overige lading, soms echter leveren zij in het geheel geen hinder op. In het laatste geval is er niets tegen, ze te vervoeren; een bepaling, als door de Commissie bedoeld, heeft dan geenerlei uitwerking.

De Minister verklaarde echter geen bezwaar te hebben tegen een toevoeging, zooals door de Commissie werd geopperd; hij was bereid een wijziging van dezen aard aan te brengen. Een overeenkomstige wijziging zou in het zeerecht (artikel 517f) kunnen worden aangebracht.

Welke rechter, zoo werd gevraagd, is bedoeld in artikel 870?

Hierop antwoordde de Minister, dat de gewone rechter bedoeld is. Er is geen reden hier een specialen rechter aan te wijzen, omdat de beslissing in dit geval geen haast heeft.

Hierna werd de vraag opgeworpen, of het wel juist is in artikel 880, lid 5, neer te leggen, dat bij plaatselijke verordening kan worden afgeweken van een regeling omtrent aanvang en einde van den arbeid, vastgesteld bij algemeenen maatregel van bestuur.

Naar de mening van den Minister behoeft tegen deze constructie, welke uit een praëtisch oogpunt aanbevelenswaardig is, geen bezwaar te bestaan. Staatsrechtelijk is er zijns inziens niets tegen. Ook de Winkelsluitingswet (artikel 9) en de Wet op de Personeele Belasting (artikel 31*duodecies*) bevatten een regeling van dezen aard.

Terugkomende op de in het Voorloopig Verslag bij artikel 903 gestelde vraag, of niet hetzelfde als met betrekking tot de verschuldigdheid van vracht voor verbruikte of geworpen goederen is bepaald voor de reisbevrachting ook behoort te gelden voor de beurtvaart, gaf de Commissie uiting aan haar twijfel, of de gronden, in de Memorie van Antwoord aangevoerd, voor een ontkennende beantwoording van deze vraag wel voldoende zullen zijn om dit verschil tusschen reisbevrachting en beurtvaart te motiveeren.

De Minister handhaafde zijn standpunt, dat de aangevoerde gronden hiertoe voldoende zijn. Overigens merkte hij op, dat voor

het binnenvaartrecht, waar werping slechts bij hooge uitzondering voorkomt, de quaestie in hoofdzaak van academische betekenis is. Bovendien gelden in het zeerecht gelijke bepalingen, zonder dat van bezwaren gebleken is.

Een verdere opmerking van de Commissie, gemaakt bij de artikelen 914 en 915, gaf den Minister aanleiding om in de artikelen 881, 901 en 914 het woord „onkosten” te vervangen door: kosten. De terminologie wordt daardoor gelijkgemaakt aan die van de artikelen 806, 823, 830, 867, 874, 899, 915 en 951. In de artikelen 850, 881, 885 en 917 is voorts het woord „verschil” vervangen door „geschil”; dit laatste woord komt reeds voor o. a. in de artikelen 833 en 834.

Bij artikel 940 werd besproken of de verhouding van dit artikel en van artikel 537 tot artikel 93 van de Ongevallenwet 1921 en artikel 11 van de Zeeongevallenwet 1919 niet uitdrukkelijk geregeld behoort te worden.

De Minister was van oordeel, dat hieraan geen behoefte bestaat. In de genoemde artikelen van de Ongevallenwet en de Zeeongevallenwet worden de bepalingen van burgerlijk recht betreffende de aansprakelijkheid van den werkgever onder bepaalde voorwaarden buiten werking gesteld. Onder die bepalingen van burgerlijk recht vallen ook die van het zee- en binnenvaartrecht, niet alleen zooals deze luidden ten tijde van de totstandkoming van de Ongevallenwetten, doch ook zooals zij in de toekomst zullen luiden. De verhouding tusschen de Ongevallenwetten en het zee- en binnenvaartrecht kan dus niet tot moeilijkheden aanleiding geven.

Een volgende opmerking van de Commissie, bij artikel 944, was voor den Minister aanleiding om in artikel 541 een wijziging aan te brengen teneinde te laten uitkomen, dat in het zeerecht — al zal het geval zich daarbij wel zelden voordoen — de beperking van de aansprakelijkheid van den reeder wegvalt bij diens eigen opzet of grove schuld.

Bij deze gelegenheid hebben tevens eenige andere artikelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid tot een bepaald bedrag eenige technische wijzigingen ondergaan. De redactie van artikel 541, tweede lid, artikel 935, tweede lid, en artikel 944, derde lid, is eenigszins vereenvoudigd, terwijl ter wille van de eenheid van terminologie in artikel 525 een verandering is aangebracht. Voorts is aan artikel 935 een derde lid toegevoegd naar analogie van het laatste lid van artikel 818. Tenslotte is het voorgestelde tweede lid van artikel 320 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, waarin met het voorschrift van artikel 935 niet voldoende rekening werd gehouden, gewijzigd en aangevuld.

Opnieuw kwam de vraag ter sprake, of aan artikel 952 niet behoort te worden toegevoegd, dat de daar bedoelde verjaring niet wordt geschorst tegenover minderjarigen, curandi en getrouwde vrouwen. In verband met 's Ministers afwijzend standpunt in de Memorie van Antwoord werd er op gewezen, dat ook in het wissel- en chèquerecht een bepaling van deze strekking voorkomt. Met dit voorbeeld voor oogen meende men, dat tegen een incidenteele regeling ook in het binnenvaartrecht geen bezwaar behoort te bestaan.

De Minister verklaarde evenwel er de voorkeur aan te blijven geven, deze aangelegenheid te zijner tijd in ruimer verband te bezien. Zijns inziens zijn er geen bijzondere omstandigheden, welke juist bij de scheepvaart een andere regeling dan de algemeen geldende wenschelijk maken. Zulke omstandigheden waren bij het wissel- en chèquerecht naar zijn oordeel wèl aanwezig.

In artikel 536a bracht de Minister naar aanleiding van uit de commissie gemaakte opmerkingen nog twee wijzigingen aan. In den tweeden regel verving hij het woord „deze” door: de reeders van deze schepen. Voorts wijzigde hij dit artikel ook in zoover, dat daarin — in aansluiting aan artikel 4 der conventie inzake aanvaring in de binnenvaart — wordt vermeld dat de

schade moet zijn toegebracht aan een onschuldig schip. Ook artikel 939 werd in verband hiermede gewijzigd.

Eindelijk werd bij de artikelen 320b en 320d Rv. de vraag gesteld, of niet dient te worden vastgelegd, dat ingeval de reeder van een buitenlandsch schip van de mogelijkheid tot beperking van zijn aansprakelijkheid gebruik wil maken, de kennisgeving moet geschieden in een of meer nieuwsbladen van het land, waartoe dat schip behoort.

Deze wijziging achtte de Minister niet noodig. Krachtens de genoemde artikelen is de rechter-commissaris n.l. geheel vrij in het aanwijzen van de nieuwsbladen, waarin de kennisgeving moet geschieden. Hij kan dus ook buitenlandsche bladen aanwijzen. In artikel 568 Rv., zooals dit artikel thans nog luidt, wordt echter voorgeschreven, dat de publicatie moet geschieden in een dagblad van de gemeente, alwaar de rechtbank zitting houdt, of van een naburige gemeente. Bij dit artikel was de reeds in het ontwerp opgenomen aanvulling dus wèl noodig.

In de artikelen 872, 947 en 952 werden door den Minister eenige verbeteringen aangebracht ten aanzien van de geplaatste leestekens.

De Commissie is van oordeel, dat met de mededeeling van het bovenstaande de openbare behandeling van de wetsontwerpen voldoende is voorbereid.

Aldus vastgesteld 14 April 1939.

BAKKER—NORT.

MACKAY—KATZ.

TRUIJEN.

1)

DONKER.

VAN DER GOES VAN NATERS

VAN MAARSEVEEN.

1) Het lid der Commissie de heer TERPSTRA heeft wegens verblijf in het buitenland niet aan de vaststelling van dit verslag kunnen medewerken.

18. 2.

NOTA VAN WIJZIGINGEN.

In het Gewijzigd Ontwerp van Wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

In het hoofd wordt in plaats van „salut” gelezen: „saluut”.

Artikel I.

Art. 750. De tweede zin van het tweede lid wordt gelezen:

„Deze woonplaats dient in het register te worden vermeld* en kan door eene andere in Nederland gelegene worden vervangen.”

Art. 751. Het artikel wordt gelezen:

„Op elk teboekgesteld schip moeten door den eigenaar of de andere personen, genoemd in artikel 750, eerste lid, worden aangebracht zijne benaming en de kenteekenen betreffende de teboekstelling.

Het is verboden deze te verwijderen, te veranderen of onduidelijk of onzichtbaar te maken.”

Art. 818. Het derde lid wordt gelezen:

„In geval van geschil moet de vervoerder aantonen, tot welk bedrag zijne aansprakelijkheid is beperkt.”

Art. 827. Het eerste lid wordt gelezen:

„Het recht op schadevergoeding tegen den vervoerder vervalt zes maanden na aflevering van het goed of nadat de vervoerder den gedresseerde heeft bericht, dat het goed niet zal worden afgeleverd.”

In het tweede lid worden de woorden: „dan vervalt de rechtsvordering” vervangen door: „dan vervalt het recht”.

Art. 844. De tweede zin wordt gelezen:

„In geval van geschil over het bedrag of den aard der te stellen zekerheid beslist de kantonrechter, binnen wiens gebied de uitlevering moet plaats hebben, op verzoek van de meest gereede partij, na verhoor of behoorlijke oproeping van de wederpartij of van haar vertegenwoordiger.”

Art. 850. In het laatste lid wordt in plaats van „verschil” gelezen: „geschil”.

Art. 852. Het artikel wordt gelezen:

„De oproeping, bedoeld in de artikelen 825, 829, 833, 834, 836, 844 en 850, geschiedt, op de wijze bij algemeenen maatregel van bestuur te bepalen, door den griffier, tenzij de aanvrager haar zelf wenscht te doen.”

Art. 856. In het eerste lid wordt na „vervoeren” toegevoegd:

„, tenzij er gegronde redenen zijn, de goederen niet aan boord toe te laten”.

Art. 872. In het tweede lid vervalt de komma achter het woord „vervoerders”.

Art. 881. In het eerste lid wordt het woord „onkosten” vervangen door: „kosten”.

In het laatste lid wordt in plaats van „verschil” gelezen: „geschil”.

Art. 885. In het laatste lid wordt in plaats van „verschil” gelezen: „geschil”.

Art. 901. In het eerste lid en in het derde lid wordt telkens „onkosten” vervangen door: „kosten”.

Art. 914. Het woord „onkosten” wordt vervangen door: „kosten”.

Art. 917. In het tweede lid wordt in plaats van „verschil” gelezen: „geschil”.

Art. 935. Het tweede lid wordt gelezen:

„Indien degene, die het sleepen bewerkstelligt, wegens schade uit eene oorzaak als bedoeld in artikel 930, tweede lid, ook ingevolge artikel 818 of artikel 923 beperkt aansprakelijk is, is zijne aansprakelijkheid in haar geheel beperkt tot het in artikel 932, eerste lid, bedoelde bedrag.”

Toegevoegd wordt een derde lid, luidende:

„Het bepaalde in artikel 932 en in het vorige lid geldt mede voor den eigenaar of gebruiker van het schip, die aansprakelijk is zonder het sleepen te bewerkstelligen.”

Art. 939. De eerste zin wordt gelezen:

„Indien de aanvaring het gevolg is van schuld van twee of meer schepen, zijn de eigenaren dezer schepen hoofdelijk aan-