

MEMORIE VAN TOELICHTING

No. 6

Algemene beschouwingen

§ 1. Toen bij Koninklijke Boodschap van 8 Mei 1920 het wetsontwerp werd ingediend, dat tot de belangrijke hervorming leidde van het Nederlandse Zeerecht, die op 1 Februari 1927 in werking trad, bevatte dit uiteraard ook een voorstel tot oplossing van de vraag, die alom was gerezen, doordat de cognosementen „van korte, eenvoudige, duidelijke stukken” waren „geworden uitvoerige, ingewikkelde en duistere documenten, wier onsamenhangende, tegenstrijdige en verwarde clausules nagenoeg alle de strekking hebben of bedoelen te hebben de aansprakelijkheid van den vervoerder op het een of ander punt op te heffen”, en die de gemoederen van verzekeraars en vervoerders en voorts ook van kooplieden en bankiers destijds sinds enige tientallen jaren in steeds heviger mate had beroerd. In ruwe trekken kwam die oplossing hierop neer: door de wet zelf werd de vervoerder over zee belast met een aansprakelijkheid als naar gemeen burgerlijk recht; hem werd de vrijheid gelaten met zijn wederpartij omtrent een geringere overeen te komen; aan deze vrijheid echter werd een grens gesteld met als leidraad de Amerikaanse „act relating to navigation of vessels, bills of lading, and to certain obligations, duties, and rights in connection with the carriage of property” van 13 Februari 1893 (in de wandeling vaak „Harteract” geheten), welke reeds eerder in andere landen de wetgever zich ten voorbeeld had gesteld en welker hoofdgedachte omtrent een billijke verdeling van de nadelige gevolgen van vervoersgevaaren ter zee steeds meer groeide tot een algemene rechtsovertuiging (Bijl. *Handelingen* Tweede Kamer 1919—1920, 448, 2, blz. 20 en 3, blz. 45—51).

Dit voorstel onderging tijdens de behandeling van het wetsontwerp enige wijzigingen van bijkomstige aard; het leidde tot de huidige artikelen 468—471 W.v.K.

Op 3 trekken van de hierin vervatte regeling moge hier kort de aandacht worden gevestigd:

a. Zij hield vast aan het uitgangspunt, dat een vervoerder, die geen aansprakelijkheidsontheffing van zijn wederpartij wist te bedingen, jegens deze laatste gebonden was tot vergoeding van de schade, door gehele of gedeeltelijke niet-aflevering of beschadiging van het goed veroorzaakt, ongeveer als naar gemeen burgerlijk recht;

b. Zij gold voor alle vervoerovereenkomsten, onverschillig of deze al dan niet mede de kenmerken bezaten van een tijdbetrachting of een reisbetrachting, en of de uitvoering er van aanleiding gaf tot de schepping van een cognosement of niet;

c. Het dwingende recht eruit gold voor de ganse duur van het vervoer en was dus niet beperkt tot de tijd van lading tot lossing, maar beïnvloedde de betrekkingen van aan- tot aflevering.

Ruim een jaar na de indiening van het bovengenoemde wetsontwerp kwam in het Vredespaleis in Den Haag het „Maritime Law Committee” uit de „International Law Association” samen ter bespreking van min of meer dezelfde vraag als waarover de Nederlandse wetsontwerper zich het hoofd had gebroken. Verschillende omstandigheden hadden haar nog eens bijzonderlijk in het brandpunt der belangstelling geplaatst; een ervan was

een zekere wrijving tussen het Engelse Moederland, volk van zeevaarders en vervoerders, enerzijds en verschillende belangrijke, in de kort tevoren gevoerde eerste wereldoorlog sterk in aanzien en invloed toegenomen, delen van het Britse Gemenebest, warenverkopers in hoofdzaak, anderzijds, welke haar oorsprong vond in het euvel, hetwelk in de in de aanhef dezes aangehaalde woorden ook hier te lande aan de kaak was gesteld. Ter bezwering hiervan kwam een „Imperial shipping committee” na een uitvoerig onderzoek in het voorjaar van 1921 met enige voorstellen, die onder meer strekten tot een eenvormige vervoersregeling voor het hele Rijk volgens de lijnen der Canadese „Water Carriage of Goods act” van 1910, zelf in haar opzet een geestelijke afstammeling van de „Harteract”. De openbaarmaking hiervan schiep uiteraard — en vooral ter plaatse — een vruchtbare sfeer voor een poging tot iets omvangrijkers: een eenvormige wereldregeling, waartoe in Mei 1921 het „Maritime Law Committee” zich aangordde op een bijeenkomst, waar naast vier Nederlanders niet anders dan 19 Engelsen aanwezig waren. Er werd hier een kleine commissie gevormd uit vier Engelsen en één Nederlander, die een ontwerp maakte, waarvan het geen verwondering kan baren, dat het enerzijds een sterke Engelse invloed verried en anderzijds een, die uitging van de „Harteract”.

Het is dit ontwerp geweest, dat ten grondslag is gelegd aan de bovengenoemde besprekingen in Den Haag, waaruit de „Hague Rules 1921”, „defining the risks to be assumed by sea carriers under a bill of lading”, te voorschijn zijn gekomen. Nadat hieraan door het „Comité Maritime International” in 1922 nog was geschaafd, ontstond er aldus een regeling, die aan een te Brussel in 1922 gehouden diplomatieke zeerechtconferentie kon worden aanbevolen voor een wereldverdrag. De behandeling in een daardoor en daaruit benoemde commissie in October 1923 leidde tot enige verdere wijzigingen, waarna het op 25 Augustus 1924 kwam tot een „Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance”, die getekend werd door Duitsland, België, Chili, Spanje, Estland, Amerika, Frankrijk, Engeland, Hongarije, Italië, Japan, Polen, Danzig, Roemenië en Joegoslavië. (Zie voor meer bijzonderheden van de geschiedenis van dit verdrag A. Blussé van Oud-Alblas, „De Hague Rules in de Brusselse conventie 1924”, Prf. Leiden 1929, blz. 1—92).

Een der eerste landen, die de inhoud ervan in hun stellige recht opnamen, was, gelijk dit na het bovenstaande niet verwonderen kan, Engeland; op 1 Augustus 1924 kwam de „Carriage of goods by sea act 1924” tot stand, die volgens een „Order in Council” van 9 October 1924 in werking trad op 1 Januari 1925. Op deze zelfde dag verving Australië, dat sinds 1904 leefde onder de heerschappij van een op de „Harteract” afgestemde „Sea carriage of goods act 1904”, deze wet door een aan de Engelse gelijksoortige „Sea carriage of goods act 1924”; voorts kwamen toen of korte tijd later dergelijke wetten tot stand in het toenmalige Palestina, in het toenmalig Brits-Indië en een lange reeks van kleine Britse gebieden (zie Temperley en Vaughan, „Carriage of goods by sea act 1924”, 4e druk, blz. 108—111). Een Belgische wet van 28 November 1928 bracht het Belgische zeerecht met het Brusselse verdrag in

overeenstemming door invoeging in het tweede boek van het Wetboek van Koophandel van een nieuw artikel 91.

Voorlopig bleef het hierbij: enige jaren lang leek het, of het toepassingsgebied van de „Haagse conditiën” of, in het Engels, „Hague Rules”, zoals men de cognossemensregeling uit het Brussels verdrag van 1924, hierna aan te halen als H.C., gedachtig aan wat men als haar eerste lezing uit 1921 kan aanmerken, wel is blijven noemen, zijn uiterste grenzen bereikt had. Merkwaardigerwijze echter deed het dit nog voor het verdrag ergens een volkenrechtelijke verplichting tot aanvaarding van zijn inhoud in het leven had geroepen, hetgeen voor de levensvatbaarheid zijner regelen getuigde.

Artikel 14 van het verdrag bepaalde: „A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, aussi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge”. Artikel 13 voorzag in afzonderlijke toetreding voor afhankelijke gebieden; artikel 11, lid 2, beschreef de vorm der „dépôts ultérieurs” en artikel 12, lid 2, van latere „adhésions”. Eerst op 2 Juni 1930 werden de verklaringen van ratificatie van het verdrag neergelegd door België (niet nog voor Kongo en Ruandi-Urundi), Engeland (enkel nog maar voor Groot-Brittannië en Noord-Ierland), Hongarije en Spanje, zodat het die landen ging binden op 2 Juni 1931. Heel spoedig daarna, op 2 December 1930, ratificeerde Engeland alsnog voor een groot aantal van zijn afhankelijke gebieden, en later nog voor enkele meer (zie de staat, opgenomen in de 4e druk van A. W. Knauth's „The American Law of ocean bills of lading”, blz. 453 e.v.); Monaco trad toe op 15 Mei 1931, Portugal op 24 December 1931. Hiermee hield ook de stroom van aansluitingen voorlopig op.

Eerst op 26 October 1936 volgde Polen; korte tijd daarna zetten Frankrijk (op 4 Januari 1937) en Amerika (29 Juni 1937) de beslissende stap, waarna er al spoedig meer schapen over de ratificatiedam kwamen: Roemenië (4 Augustus 1937), Denemarken, Noorwegen en Zweden (1 Juli 1938), Italië (7 October 1938), Finland (1 Juli 1939) en Duitsland (1 Juli 1939). Tijdens de wereldoorlog volgde nog Egypte op 29 November 1943. Naast deze ratificaties, die na steeds een half jaar tot gebondenheid voerden, kwamen de landswetten: in Frankrijk een van 2 April 1936, „relative aux transports de marchandises par mer” (opgenomen in het „Journal officiel” van 11 April 1936 en in werking getreden op 4 October d.a.v.), in Amerika een „carriage of goods by sea act” van 16 April 1936 (in werking getreden op 15 Juli 1936), in Zweden een van 5 Juni 1936, in Denemarken een van 7 Mei 1937, in Noorwegen een van 4 Februari 1938 (alle drie tegelijk in werking getreden op 1 Januari 1939), in Finland eenzelfde van 9 Juli 1939 (in werking getreden op 1 Januari 1940), in Spanje een van 22 December 1949 (in werking getreden op 24 Juni 1950), in Portugal een van 1 Februari 1950 (in werking getreden op 1 Maart 1950). Ook niet aangesloten landen brachten hun wetgeving in overeenstemming met het verdrag: Canada verving zijn in 1927 herziene „Water carriage of goods act” van 1910 op 23 Juni 1936 door een nieuwe „Water carriage of goods act 1936”, die op 1 Augustus 1936 in werking trad; Zwitserland bepaalde in artikel 49 van zijn op 17 April van kracht geworden wet van 9 April 1941, dat op de cognossemens de bepalingen van het verdrag toepasselijk waren; in de wet van 23 September 1953 ontbreekt zodanig voorschrift, maar haar artikel 103 geeft in eigen bewoordingen de H.C. weer. Voor Ierland zie men het op 1 April 1948 toepasselijk geworden artikel 13 van de wet van 23 December 1947. Duitsland verwerkte door een op 1 Januari 1940 in werking getreden wet van 10 Augustus 1937 de inhoud van het verdrag in zijn handelswetboek; Italië nam hem op in zijn op 21 April 1942 van kracht geworden „codice della navigazione”. In de nieuwe „Handelskeervaartwet 1951” van 27 Juni 1951 (*Staatscourant* van 24 Augustus 1951) heeft de Unie van Zuid-Afrika desge-

lijks gedaan (artikelen 307—310). Voor het nieuwe Egyptische wetboek van 1951 zie men Knauth, blz. 75 en 460, en dezelfde in het *American Journal of Comparative Law* 1952.

§ 2. Deze gang van zaken heeft uiteraard niet kunnen nalaten van invloed te zijn op Nederland. Reeds voor de indiening van het bovengenoemde wetsontwerp van 8 Mei 1920 was overwogen, of het niet beter was een internationale regeling als waarop van verschillende kanten toen al werd aangedrongen af te wachten; indien de toenmalige Minister van Justitie en zijn raadsman in dezen, de hoogleraar Molengraaff, ontkenkend hierop antwoordden, was dit voornamelijk hierom, omdat de omstandigheden hun destijds toeschenen „weinig uitzicht” te openen „op de totstandkoming daarvan” (bijl. *Handelingen* Tweede Kamer 1919—1920, 448, 3, blz. 50); Nederland deed beter een zelf gekozen oplossing als een voorbeeld te stellen, dat anderen tot navolging kon opwekken. Enige jaren later bleek de hieruit sprekende zienswijze iets te neerslachtig te zijn geweest: juist omstreeks de tijd, waarop de wet van 22 December 1924, *Stb.* 573, werd afgekondigd, ging steeds meer blijken, dat de reeds enige maanden eerder te Brussel vastgestelde internationale regeling geenszins een ijdele vertoning zou blijven, en in de loop van 1925 werd dit voortdurend duidelijker. In Februari 1926 wisselden de Minister van Justitie en de vaste Commissie voor Privaat- en Strafrecht uit de Tweede Kamer van gedachten over de vraag, of zulks ook aanleiding moest geven tot een herziening der genoemde, nog niet ingevoerde, hervormingswet. Men beantwoordde haar bevestigend; niet echter in die zin, dat de „Hague Rules” in het W.v.K. moesten worden opgenomen (want dit „zou uitstel van zeer langen duur beteekenen”), maar wel in die zin, dat enkele wijzigingen moesten worden aangebracht zodanig, dat belanghebbenden in hun overeenkomsten desgewenst rechtsgeldig naar de Haagse conditiën konden verwijzen (bijl. *Handelingen* Tweede Kamer 1925—1926, 69, 1, blz. 1). Dit geschiedde bij de wet van 10 Juni 1926, *Stb.* 171; tot een enkele, onbedoelde en onbetekende, te dezen begane vergissing moge hier het zijgen worden gedaan (verg. hierover J. A. L. M. Loeff, „Zeerecht” § 398; R. P. Cleveringa, „Het nieuwe zeerecht”, 3e dr., blz. 386).

Van de aldus gelaten verwijzingsbevoegdheid is sindsdien een druk gebruik gemaakt, dat ook hier te lande bevorderd werd door de invloed van vreemde wetten. Artikel 3 toeh der Engelse „Carriage of goods by sea act, 1924” bepaalde, dat elk cognossement, afgegeven in Groot-Brittannië of Noord-Ierland onder de heerschappij dezer wet, „an express statement” moest inhouden, dat het onderworpen was aan de verdragsregelen; en vele andere dergelijke wetten bevatten een overeenkomstig gebod. Dit noodzaakte vele vervoerders zulk een uitdrukkelijk beding in hun cognossemens op te nemen, waarin het als gevolg van dien geleidelijk aan ook als een standaardbepaling ging voorkomen buiten noodzaak. Er ontstond zo een kloof tussen het recht der werkelijkheid en dat der wet: zij het ook, dat deze, omdat beide stoelden op de hoofdgedachten der „Harteract”, niet diep was. Deze omstandigheid, gevoegd bij enige, waarover hieronder nader (§ 3), deden in de kringen van de naast betrokkenen het verlangen groeien, dat Nederland tot het Brussels verdrag mocht toetreden en het W.v.K. dienovereenkomstig wijzigen; een verlangen, waaraan ook in de Staten-Generaal verschillende keren uiting werd gegeven. Toen dit opnieuw gebeurde in het Voorlopig Verslag van de Tweede Kamer op de Justitiebeooring voor 1937 en gevraagd werd, „of de Regeering nog steeds afwijzend stond tegenover ratificatie van het cognossemensverdrag” en twee andere omstreeks dezelfde tijd te Brussel geslotene, antwoordde de toenmalige Minister van Justitie op 13 November 1936 bevestigend, omdat zij met „een in vele opzichten ingrijpende wijziging van ons zeerecht gepaard zou gaan”; het scheen deze bewindsman „zeer weinig aanbevelenswaardig om zoodanige wijziging van de regelen, die nog geen tien jaar geleden na grondige voorbereiding en met overweging van al de daarbij in aanmerking komende vraagpunten” geheel waren „vernieuwd”, toen „reeds te bevorderen”. Het volgend jaar werd de vraag wederom ge-

daan aan zijn opvolger, die weliswaar zijn voorganger in het algemeen bijviel, maar hieraan toevoegde: „Evenwel rijst de vraag, of het cognossementsverdrag niet door zoovele staten is aanvaard, dat Nederland over de bezwaren dient heen te stappen, die tegen bekrachtiging gelden. Het Nederlandsche recht stemt in hoofdzaak met het verdrag overeen. Het bedoelde vraagstuk zal, in overleg met de Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Economische Zaken, een voorwerp van onderzoek kunnen uitmaken”. Hieraan werd de Minister bij de behandeling der Justitiebegroting voor 1939 herinnerd; het geopende overleg was, naar uit het antwoord bleek, nog niet afgelopen, en, ofschoon de Minister de aangelegenheid niet dringend achtte, omdat de belanghebbenden toch de toepasselijkheid der „Hague Rules” konden bedingen en hem niet van moeilijkheden was gebleken, de vraag naar de bekrachtiging van het Brusselse verdrag bleef zijn belangstelling behouden.

Kort nadien leidde dit tot een maatregel in de door de Tweede Kamer reeds enige malen bepleite richting. Op verzoek van de Minister van Justitie van 16 Mei 1939 werd een commissie gevormd, bestaande uit 2 leden van de „Nederlandse vereniging voor zeerecht”, 2 uit de „Nederlandse redersvereniging” en een departementsambtenaar. Aanvankelijk waren dit mrs J. Offerhaus, J. T. Asser, H. E. Scheffer, C. C. Gischler en M. W. Scheltema; in de plaats van mr Gischler kwam later mr R. P. Cleveringa Ozn. Deze commissie stelde een herzieningsontwerp met een voorlopige toelichting op, dat zij in Februari 1947 de toenmalige Minister van Justitie aanbood, die er het advies over inwon van de Staatscommissie tot herziening van de Nederlandse burgerlijke wetgeving, welke harerzijds de aan gelegenheid op 14 Februari 1948 in handen stelde van haar subcommissie voor het handelsrecht. Het overleg in deze subcommissie en van deze met de bovengenoemde commissie-Offerhaus en vertegenwoordigers van reders en verzekeraars heeft geleid tot de opstelling van een wetsontwerp tot wijziging van de titels 2, 5, 5A en 5B van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel met toelichting, waaraan het onderhavige voorstel van wet en deze memorie grotendeels zijn ontleend.

§ 3. De ondergetekende beantwoordt de vraag, of naar aanpassing van het W.v.K. aan het Brusselse verdrag van 25 Augustus 1924 „pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance” moet worden gestreefd, bevestigend. De bovengemelde reden voor een ontkennend bescheid, die zijn toenmalige ambtsvoorganger op 13 November 1936 voor het tegen gestelde opgaf, is uiteraard, nu de zeerechtshervorming uit de jaren twintig ongeveer een kwart eeuw oud is, verbleekt. Daar tegenover is de klem van het argument, gelegen in de uitgebreidheid van het toepassingsgebied, met de jaren krachtiger geworden, terwijl, gelijk reeds eerder werd opgemerkt, de beoogde aanpassing eerder een bezegeling in de wet van een reeds gegroeide rechtstoestand dan een wetsverandering zal zijn en derhalve een voorkoming van een wetsverwording tot een dode letter.

Hier komt nog bij, dat het in het buitenland wel eens bevreemding wekt, dat Nederland zich in dezen zo afzijdig houdt, hetgeen men te minder begrijpt, nu de regelen uit het Brusselse verdrag naar de Nederlandse stad, waar zij in 1921 ter vergadering van de „International Law Association” in eerste lezing werden vastgesteld, in de wandeling „Hague Rules” heten. Men moge tegenover dit stemmingsargument kunnen aanvoeren, dat deze benaming, ontleend aan een toevallige vergaderplaats, Nederland niet sterker verbindt tot aanvaarding dan andere landen, dat de huidige Nederlandse wet op één vrij onbetekende en bovendien onbedoelde uitzondering na partijen opzettelijk vrijlaat de H.C. langs contractuele weg gelding te verschaffen en dat de leidende gedachten van die wet en de H.C. en haar geestelijke herkomst dezelfde zijn, men is daar, waar er bevreemding rijst, niet steeds in de gelegenheid te trachten haar te weerleggen, daargelaten nog, of men altijd mag rekenen op een voldoende bereidheid zich te laten overtuigen.

Wellicht heeft deze mettertijd voortdurend meer tot afzondering gegroeide onthouding van invoering der H.C. door Nederland ook wel eens in de buitenlandse rechtspraak geleid tot een

afwijzing van de mogelijkheid de berechting van geschillen uit een vervoerovereenkomst langs contractuele weg voor te behouden aan de Nederlandse rechter. Het is althans voorgekomen, dat de buitenlandse rechter zulk een contractuele opdracht van rechtspraak aan een vreemde rechter, wiens nationale wetgeving niet op het Brusselse cognossementsverdrag was geschoeid, nietig oordeelde; een opvatting, die dan met name een verwijzing naar de Nederlandse rechter moest treffen en waarvoor de buitenlandse rechter uiteraard te ontvankelijker kan zijn geweest, naarmate hij door de groei buiten Nederland van het wettelijke toepassingsgebied der H.C. Nederland's afzijdigheid te eigenaardiger was gaan vinden.

Ook de commissie-Offerhaus en de subcommissie handelsrecht waren eenstemmig van oordeel, dat het W.v.K. aan de H.C. moet worden aangepast, en uit het met vervoerders en verzekeraars gepleegde overleg is gebleken, dat dezen, de naast betrokkenen, haar een eis van de tijd achten.

Op gevaar af van tegen zich zelf te pleiten hecht de ondergetekende er aan, te zeggen, dat hij de voorgestane aanpassing niet daarmee verdedigt, dat de regeling van de aansprakelijkheid van de vervoerder van goederen over zee, zoals deze thans in het W.v.K. voorkomt, op zich zelf genomen achter verdient te worden gesteld bij de H.C.; hij is eerder van oordeel, dat het tegendeel het geval is. De H.C. vertonen verschillende gebreken, die waarschijnlijk grotendeels terug te voeren zijn op de haast, waarmee zij, ten einde het goede ogenblik niet voorbij te laten gaan, in eerste lezing in 1921 zijn samengesteld en op hun compromiskarakter: al dadelijk deze, dat niet geheel duidelijk is in hoeverre zij uitsluitend cognossementsrecht inhouden (in welke richting de artikelen I, b, 5, lid 2, en VI, lid 1, wijzen) of tevens ander vervoersrecht (waarvoor de artikelen III, lid 3, en VI, lid 3, pleiten), welke onzekerheid dan ook reeds aanleiding gaf tot een omvangrijk rechtsgeding in Schotland (Harland en Wolff tegen Burns and Laird Lines; zie Revue de droit maritime comparé, 27, blz. 118 e.v.). Herhaaldelijk is in ongezouten bewoordingen er op afgegeven. Toen indertijd in Engeland het wetsontwerp aanhangig werd gemaakt, dat later leidde tot de „Carriage of goods by sea act, 1924”, rees er een ogenblik verzet, dat van verschillende aard was (zie Blussé t.a.p. blz. 51). Dit gaf aanleiding tot de benoeming van een „Joint committee” van Hoger- en Lagerhuisleden voor een nader onderzoek. In deze commissie vielen o.m. deze woorden: „The Rules are badly drafted and ill considered; they interfere with the rights existing at common law and it is not clear to what extent they do so; they are ambiguous and obscure and in consequence of these defects great confusion and extensive and expensive litigations will result if they are put in force”; en verder: „The Rules are drafted in what one witness called Bill of Lading English, and B/L. English does not always conduce to clarity” (verg. ook Offerhaus in N.J.B. 1944, blz. 78). Misschien waren zij wat kras; ondanks haar veelal gebrekkige redactie schijnt het, dat de H.C. tot dusver tot minder interpretatiegeschillen aanleiding hebben geven dan aanvankelijk gevreesd werd; doch dat de afkeuring een grond van waarheid bevat, valt niet te ontkennen. Toen in de commissie uit de diplomatieke conferentie, die nader was belast met het onderzoek van het ontwerp voor het cognossementsverdrag, in October 1923 de Franse afgevaardigde en bekende zeerechtskundige Ripert zijn hoofd over de H.C. schudde en trachtte alsnog enige verbeteringen aan te brengen, beweerde niemand, dat hij ongelijk had; en zelfs: „La délégation anglaise plaيدا coupable. Elle reconnut les imperfections du texte, mais déclara qu'elle ne pouvait accepter aucune modification. Le projet était, en effet, une sorte de traité de paix, laborieusement négocié par les intéressés. En changer les termes serait ranimer les querelles et susciter de nouvelles interprétations” (zie G. Marais, „Les transports internationaux de marchandises par mer”, blz. 17). Men moet stellig een schoonheidsoffer brengen, wanneer men het W.v.K. aan de H.C. gaat aanpassen; een offer echter, dat de ondergetekende, gelet op de geruststellende ervaring, die men er in de laatste 25 jaren mee heeft ongedaan, niet te bezwaarlijk dunkt, nu daartegenover de bovengeschetste voordelen staan. Het alternatief immers bestaat hierin, dat Nederland van de

rest van de wereld in cognossemenszaken gaat vervreemden en dat zijn wet van de werkelijkheid afsterft.

Hierbij ziet de ondergetekende voorts niet voorbij, dat op de eenvormigheid, die de H.C. in de aangesloten landen heten te hebben gebracht, hier en daar nog wel iets valt af te dingen. Art. IV, 5 beperkt de aansprakelijkheid van de vervoerder tot „€100.— par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie”, waarnaast art. IX zegt: „Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or”, terwijl het „protocole de signature” bepaalt, dat de hoge verdragsluitende partijen uitvoering kunnen geven aan haar afspraak „en introduisant dans leur législation les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation”. Dit heeft tengevolge gehad, dat het bovengenoemde geldsbedrag op de meest uiteenlopende wijzen in andere munteenheden dan de Engelse is uitgedrukt, die door de wisselvallige loop der koersen geleid hebben tot de meest verschillende aansprakelijkheidsgrenzen. Het hierdoor ontstane vraagstuk, dat trouwens niet alleen de H.C. betreft, maar ook andere internationaalrechtelijke regelingen als het Brusselse verdrag van van 1924 „pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer”, is reeds in studie genomen door het „Comité maritime international” zonder dat het naar een spoedige en bevredigende oplossing uitziet. Hetzelfde bovengenoemde protocol maakt het mogelijk de „cabotage national” buiten de H.C. te houden: van deze bevoegdheid is een veelvuldig gebruik gemaakt, waarbij men aan het begrip „cabotage national” een ruime uitleg heeft gegeven, zodat b.v. Denemarken, Finland, Noorwegen en Zweden het gehele onderlinge verkeer tussen deze landen er onder hebben gebracht. En zo is er meer. Desalniettemin hebben de H.C. een zekere mate van eenvormigheid gebracht, die een voordeel moet worden geacht; en het komt de ondergetekende voor, dat Nederland het aan de wereld en zijn eigen internationaalrechtelijk verleden verplicht is, in dezen het zijne te doen om haar te bevorderen en liever nog als voortrekker op te treden dan als onwillig volger.

§ 4. Nadat een staat het verdrag heeft aanvaard, laat dit hem twee mogelijkheden om zich te kwijten van zijn hiermee aangegane volkenrechtelijke verplichting (vgl. de memorie van toelichting op het heden mede ingediende ontwerp van wet, houdende goedkeuring van toetreding tot het verdrag). Het „protocole de signature” bepaalt hieromtrent: „Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation”.

De commissie-Offerhaus heeft zich indertijd na veel wikken en wegen uitgesproken voor de laatste mogelijkheid; letterlijke overneming van de H.C. meende zij te moeten ontraden. Zij wees er in de eerste plaats op, dat de H.C. zijn opgebouwd met behulp van rechtsbegrippen, die in het Nederlandse recht onbekend zijn; zo maakt art. IV, 2. d gewag van een „acte de Dieu”, een uitdrukking ontleend aan het Engelse „act of God”, dat aan de Nederlandse rechtstaal vreemd is. In de tweede plaats wees zij er op, dat de H.C. cognossemensrecht bevatten en geen vervoersrecht, en zij was deswege van mening, dat de invoering er van volgens de eerste in het protocol voorziene methode het gehele stelsel der bestaande wet omver zou werpen en daarom ongewenst moet worden geacht. Voor de nadere toelichting van dit bezwaar moge hier worden volstaan met een verwijzing naar hetgeen hieronder nog nader te berde zal worden gebracht in § 5. Zij wees er voorts op, dat van beide geboden mogelijkheden gebruik is gemaakt; het vaakst misschien van de eerste, doch ook van de tweede, b.v. in Italië (R.M. Th. 1942, blz. 381) en in Duitsland (verg. Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, blz. 28—29, die zelfs meent, dat dit laatste „überwiegend” het geval is geweest; doch de voorbeelden, waarmee hij deze stelling bedoelt te bewijzen en waaronder hij o.a. België en Amerika noemt, zijn hiervoor niet alle geëigend). Enigermate werd zij in 1939 ook beïnvloed door de overweging, dat toentertijd de wetgever eerder gewonnen

scheen te kunnen worden voor een keuze, die het bestaande wettelijke zeerecht uiterlijk zo dicht mogelijk bleef benaderen, dan voor die, welke dit niet deed; een bijkomstige beweegreden, die thans is verzwakt.

Hiertegenover neigden anderen naar een tegengesteld oordeel. Zij wezen er op, dat de methode der commissie-Offerhaus altijd een grotere mogelijkheid van materieelrechtelijke verschillen tussen de H.C. en de nationale wet en daarmee tussen de nationale wetten onderling schept dan de zo letterlijk mogelijke navolging der H.C. in de wet; een der redenen, waarom de commissie-Offerhaus ratificatie van het verdrag bleef ont-raden, was zelfs haar beduchtigheid voor dergelijke verschillen (zie de memorie van toelichting op het heden mede ingediende ontwerp van wet tot goedkeuring van het verdrag van 25 Augustus 1924). Zou men op dit punt de commissie-Offerhaus volgen, dan zou de Nederlandse rechter bovendien veelvuldiger dan anders te maken krijgen met twee verschillende regelingen, gelet op de omstandigheid, dat in Amerika en het gehele Britse gemeenbest de eerste in het protocol genoemde methode is gevolgd. Weliswaar heeft men in Amerika verschillende toevoegingen opgenomen, maar deze zijn gemakkelijk te herkennen. Men mag voorts verwachten, dat de invoering der H.C. er aanleiding toe zal geven, dat de nationale rechters en advocaten de desbetreffende rechtspraak in de verschillende landen zullen raadplegen om zich over en weer ter wille der eenvormigheid naar elkaar te richten. Dit raadplegen zal worden bemoeilijkt met allen nadele van dien, als elk land zijn eigen vertolking der H.C. er op na houdt; en dat landen als Italië en Duitsland hier slecht zijn voorgegaan, behoeft geen reden te zijn voor Nederland om slecht te volgen. Volgt men de Engelse en Amerikaanse methode, dan zal men voor de opsporing en beoordeling der vreemde rechtspraak, waaronder die uit de Angelsaksische landen een belangrijke rol zal spelen, kunnen werken met gelijke of overeenkomstige trefwoorden, hetgeen aan het gemak en de duidelijkheid in de gedachtenwisseling bevorderlijk zal zijn. Bij het voorgaande komt nog, dat ook de Belgische wet van 1928 de Engelse methode heeft gevolgd; en het ligt dus in de lijn der huidige onderlinge aansluiting tussen de Beneluxlanden, dat Nederland zoveel mogelijk desgelijks doet, waarbij het zijn voordeel kan doen met het huidige artikel 91 van het tweede boek van het Belgische Wetboek van Koophandel.

Het hier aangegeven geschilpunt werd door de subcommissie-handelsrecht uitvoerig besproken met de commissie-Offerhaus; over en weer was men het er tenslotte over eens, dat in dezen ook rekening moest worden gehouden met het gevoelen van hen, die bovenal te maken zouden krijgen met de nieuwe wettelijke regelen: verzekeraars en vervoerders. Aanvankelijk spraken de eersten zich uit voor het stelsel der commissie-Offerhaus; de laatsten waren evenwel sterk voor een zo letterlijk mogelijke navolging der H.C. in het W.v.K. Zij waren beducht, dat de kooplieden en verzekeraars, en zelfs de rechters, waarmee zij in den vreemde te doen zouden krijgen, slechts ten halve in Nederland's bekering tot de H.C. zouden gaan geloven, indien deze niet uit de tekst van het W.v.K. duidelijk, ook voor de oppervlakkige lezer, in het oog sprong; met allen nadele van dien soortgelijk aan de ondervinding ginds opgedaan met de huidige regeling van het W.v.K. (zie hierboven in § 2). Zij bezwoeren het ontwerp der commissie-Offerhaus niet te aanvaarden. Ten slotte wisten zij ook de verzekeraars voor hun standpunt te winnen; in een op 19 Mei 1950 tot de voorzitter der subcommissie-handelsrecht gerichte gemeenschappelijke brief schreven de „Vereeniging van Transportassuradeuren in Nederland” en de „Nederlandsche Reedersvereeniging”, dat zij „na rijp beraad” beide „tot de overtuiging” waren „gekomen, dat uit praktische overwegingen de beste oplossing zal zijn de „Hague Rules” zelf in de Nederlandse wet over te nemen”. Na deze brief, die in een bijeenkomst op 26 September 1950 van de voorzitter en een lid der subcommissie-handelsrecht met de voorzitter der commissie-Offerhaus, een vertegenwoordiger der „Nederlandsche Reedersvereeniging” en een van de „Vereeniging van Transportassuradeuren in Nederland” nog eens nader werd besproken, sloeg de schaal min of meer als

van zelf door naar letterlijke overneming van de artikelen 3—7 van het Verdrag, behoudens enkele afwijkingen, die voornamelijk van redactionele aard zijn en in het hierna volgende zullen worden toegelicht. De ondergetekende sluit zich bij deze keuze met overtuiging aan.

§ 5. Intussen was reeds aanstonds, nadat de subcommissie-handelsrecht zich op 14 Februari 1948 aan het werk had gezet, gebleken van een nadere moeilijkheid, die rees, wanneer men aldus zijn keuze bepaalde, en waarover thans eerst enige opmerkingen dienen te worden gemaakt.

Vraagt men zich af, wat eigenlijk het toepassingsgebied is der H.C., zo is dit, gelijk hierboven in § 3 reeds is opgemerkt, niet gemakkelijk met nauwkeurigheid te zeggen. Het is geen wonder, dat er zich verschillende meningen hebben gevormd; ziet de ondergetekende goed, dan zijn dit de volgende:

a. De regelen betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder en zijn wederpartij jegens elkander uit de H.C. vinden steeds toepassing, wanneer er een vervoerovereenkomst wordt afgesloten, die normaliter de afzender recht geeft op afgifte van een cognossement;

b. Die regelen vinden toepassing, wanneer over de ten vervoer aangenomen goederen een cognossement is afgegeven door de vervoerder;

c. Die regelen vinden toepassing, wanneer een voor de ten vervoer aangenomen goederen afgegeven cognossement in handen is gekomen van een derde, die er de regelmatige houder van is.

Al deze drie opvattingen hebben dit gemeen, dat zij zekere contractuele vervoersbetrekkingen buiten de poort der H.C. stellen, al is het niet zeker welke. Neemt men de H.C. nu in de een of andere van deze beperkte vormen in de wetgeving op, dan moet men bedacht blijven op vervoersbetrekkingen, die niet onder de H.C. vallen. Deze vervoersbetrekkingen kunnen niet ongeregeld blijven; en men vervalt dus in de noodzakelijkheid hierover een regeling in de wet op te nemen.

Omtrent deze regeling kan men zich dan drieërlei denken:

a. Men schept van de H.C. afwijkend dwingend recht;

b. Men schept van de H.C. afwijkend aanvullend recht;

c. Men schept met de H.C. overeenkomend recht, hetzij dwingend, hetzij aanvullend.

Het eerste heeft men gedaan in Amerika, waar men uitdrukkelijk de „Harteract” naast de wet van 1936 heeft laten voortbestaan. Dit stelsel dunkt de ondergetekende weinig aanbevelenswaardig. De rechter krijgt, nog afgescheiden van internationaalprivaatrechtelijke moeilijkheden, te doen met tweeërlei vervoersrecht naast elkaar; en dit dubbele vervoersrecht zou ten onzent (anders dan in Amerika, waar het over twee wetten verdeeld is en daardoor minder vreemd aandoet) wel bijeen moeten staan in éénzelfde wetboek. Misschien heeft ook de Amerikaanse wetgever zulk een tweevoudige regeling minder fraai gevonden en het er op aan willen leggen, dat de „Harter act” zal uitslijten, toen hij in art. 13 van de „Carriage of goods by sea act” van 1936 de gelegenheid bood om contractueel op de nieuwe wet over te schakelen ook in gevallen, waarin zij niet krachtens haar eigen inhoud toepasselijk is.

Zulk een dubbele dwingende regeling biedt bovendien altijd het gevaar van een botsing met alle nadelige onzekerheid van dien. In Amerika is het zelfs zo, dat de „Harteract” bij een zelfde vervoersverrichting de wet van 1936 in zekere zin aanvult, doordat de laatste haar werking beperkt tot de tijd tussen inlading en lossing en daarnaast art. 12 zegt: „Nothing in this act shall be construed as superseding any part of the act entitled”. „An act relating to navigation of vessels, bills of lading, and to certain obligations, duties, and rights in connection with the carriage of property”, approved February 13, 1893, 27 Stat. 445, 46 U.S. Code 190—198, or any other law which would be applicable in the absence of this act, insofar as they relate to the duties, responsibilities and liabilities of the ship or carrier prior to the time when the goods are loaded on or after the time they are discharged from the ship”. Men krijgt dus bij één vervoersverrichting, indien deze niet beperkt blijft tot de tijd

van takel tot takel, te doen met twee soorten dwingend vervoersrecht. Men poogt hieraan te ontkomen door bij een „before and after clause” in de overeenkomst alleen de wet van 1936 gelding te verschaffen; hoewel de geldigheid hiervan, vooral met betrekking tot de tijd na de lossing, nog steeds onzeker is (zie Knauth, t.a.p., 4e druk, blz. 13, 141, 167, 218).

Dit Amerikaanse voorbeeld moet wel afschrikwekkend werken ten aanzien van de eerste der drie geopperde denkbaarheden.

Ook echter de tweede, die men in Engeland heeft verwezenlijkt, heeft op zich zelf weinig aantrekkelijks; alleen een zwaar wegend nader voordeel kan het nadeel, dat er in is gelegen, doen aanvaarden.

Ter bepaling van de gedachten is het zaak op enige der vervoersbetrekkingen te wijzen, die onder de thans overwogen regeling kunnen vallen, waarbij nog eens in herinnering wordt gebracht, dat het uiteraard afhangt van het antwoord op de vraag, welke der hierboven opgenoemde meningen men voor de juiste houdt, op welke vervoersbetrekkingen precies zij toepasselijk zal zijn. Daar is in de eerste plaats dan het zogenaamde chartervervoer buiten cognossement. In de tweede plaats is er het vervoer, „où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale” en dat derhalve geen „cargaisons commerciales ordinaires” betreft, terwijl er geen cognossement is afgegeven en de gemaakte bedingen zijn „insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère”. En in de derde plaats is er het gedeelte van het vervoer tussen de aanlevering der goederen ten vervoer en de inlading ervan in het vervoerende schip en dat tussen de lossing ervan hieruit en de aflevering; voor zover aanlevering en inlading niet samenvallen en lossing en aflevering dit niet doen.

De voor de hand liggende vraag is deze: indien men aanneemt (deze onderstelling ligt toch aan de aanvaarding ervan ten grondslag), dat de in de H.C. neergelegde aansprakelijkheidsregeling de risico's van het zeevervoer op billijke wijze tussen de vervoerder en zijn wederpartij verdeelt, waarom zou men dan moeten menen (en hetzelfde kan men zeggen t.a.v. bepaalde goederen als levende dieren en werkelijke deklading, waarover hier beneden nader), dat deze verdeling door een andere scheidslijn zou moeten worden aangegeven ten aanzien van de hierboven aangegeven vervoersbetrekkingen? Een vraag, waarop het antwoord wel moet luiden, dat er niet voldoende redenen zijn om deswege tweeërlei vervoersregeling in de wet op te nemen; al zouden de reders dit toch nog wel gaarne zien zonder dat zij overwegende bedenkingen hebben tegen één enkele vervoersregeling, indien deze op hieronder nader te bespreken punten aanvullend blijft.

Dan evenwel is er geen enkele aanleiding het recht omtrent de buiten de H.C. vallende vervoersbetrekkingen op afwijkende wijze te regelen; de enige vraag, die dan nog overblijft, is deze, of hier met aanvullend recht kan worden volstaan, dan wel of ook hier dwingend recht moet worden opgesteld, doch deze vraag is er een betreffende de derde, hierboven geopperde denkbaarheid, die thans nader ter sprake komt.

Zij laat zich op twee manieren verwerklijken. Art. 91 van boek II van het Belgische W.v.K. begint met: „A. Op het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in om het even welk schip, van gelijk welke nationaliteit, uit eene haven of naar eene haven van het Koninkrijk of van de Kolonie, zijn de volgende regelen van toepassing;” waarna de artikelen I—VIII van het verdrag volgen, die besloten worden met: „B. Op elk in vorenstaande voorwaarden opgemaakt cognossement dient vermeld, dat de „regelen van artikel 91” er toepasselijk op zijn”. Iets soortgelijks had men ook ten onzent kunnen doen om dan een overeenkomstige aansprakelijkheidsregeling elders in het W.v.K. op te nemen voor de buiten de H.C. vervallende vervoersbetrekkingen. Het voordeel van deze methode is, dat een nadere uiterlijke aansluiting wordt verkregen met de Belgische, de Engelse en dergelijke wetten, voor zover het gaat om het toepassingsgebied der H.C.; een gelijke ondernummering zou dan een zeker voordeel bieden bij

de vergelijking van rechtspraak. Een proef, met dit stelsel genomen, gaf echter een weinig aantrekkelijke uitkomst; het leidt tot tweemaal eenzelfde wettelijke regeling in het W.v.K. en maakt dit ingewikkelder en moeilijker te overzien. Regelen, die door hun aard bijeen horen, komen verspreid te liggen.

De ondergetekende heeft daarom de raad der subcommissie handelsrecht gevolgd en de voorkeur gegeven aan een methode, waarbij zulk een dubbele regeling vermeden wordt; d.w.z. waarbij de aansprakelijkheidsverdeling uit de H.C. tussen de vervoerder en zijn wederpartij wordt toegepast op alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee en reikt van aantot aflevering. Het cognossemensrecht uit de H.C. wordt dan opgerecht tot vervoersrecht.

Min of meer gebeurt dit elders toch ook al wel. Men heeft dikwijls de H.C. gelding pogen te verschaffen door voor te schrijven, dat in bepaalde, veelal uitgaande, cognossemerten in een „Clause Paramount” er naar moest worden verwezen. Men vindt dit b.v. bepaald in art. 3 van de Engelse, art. 13 van de Amerikaanse en art. 91 der Belgische wet onder B. Dan echter rijst de vraag wat rechtens is, wanneer zulk een verwijzing achterwege blijft; vooral wanneer zij niet door een strafbedreiging wordt gehandhaafd. Henderson en Cole voorspelden in hun bewerking van Carver's bekende handboek in 1937, dat „an English Court would hold that the illegality had entirely destroyed the contract of carriage between the parties” (§ 57a); en twee jaar later kregen zij van een rechter in Nieuw Schotland gelijk. Doch de „Privy Council”, recht doende in hoger beroep, dacht er waarschijnlijk anders over, las het cognossement alsof de verwijzing er toch in voorkwam en nam deswege aan, dat in het toen berechte geval de vervoerder niet aansprakelijk was voor schade ontstaan door een nautische fout van de kapitein wegens art. IV, 2, a, der H.C. (Knauth t.a.p., 4e druk blz. 158—159, Carver, Carriage of goods by sea, 9e druk bewerkt door Colinviaux, blz. 177). De Palestijnse wet heeft deze opvatting duidelijk tot uitdrukking gebracht door te bepalen, dat, ook wanneer het cognossement geen verwijzing naar de H.C. inhoudt, het cognossement „shall be deemed to have effect subject thereto, notwithstanding the omission of such express statement”. De Zuid-Afrikaanse wet van 27 Juni 1951 heeft hetzelfde gedaan in art. 307, lid 5, door te bepalen, dat een cognossement een uitdrukkelijke verklaring moet inhouden, dat de artt. 307—311 van toepassing zijn „en word geag uitwerking te he onderworpe daaraan ondanks die weglating van so'n uitdruklike verklaring”. Het is daar dus uit kracht der wet zelf, dat de H.C. gelden; en wanneer men dan bovendien nog aanneemt, dat zij kunnen gelden, terwijl er geen cognossement is, zeilt men min of meer van zelf uit het cognossemensrecht over naar het vervoersrecht. Ook overigens is hier niets tegen.

Laat men zich echter, geleid door bovenstaande overwegingen, er toe brengen de aansprakelijkheidsregeling uit de H.C. van cognossemensrecht op te rekken tot vervoersrecht, dan hoort zij naar haar aard in het W.v.K. thuis ter hoogte van art. 468 W.v.K. Men stuit dan evenwel op een kleine moeilijkheid. Een cognossement is een tweeslachtig stuk; het is een ontvangstverklaring enerzijds en een door de er in beschreven vervoersovereenkomst bepaalde uitleveringsbelofte anderzijds. Het houdt dus feitelijke en normatieve gegevens in; in art. III, onder 3, 4 en 7, hebben de H.C. het over de eerste, voor het overige raken zij de tweede. De H.C. van de eerste soort echter misstaan in het W.v.K. ter plaatse van art. 468 of daaromstreeks; zij behoren thuis in de artt. 504, 506 en 510. De thans besproken methode leidt er dus toe, dat de H.C. uit elkaar moeten worden gehaald, gelijk ook de commissie-Offerhaus zulks deed. Daardoor komen de bepalingen der H.C. in het W.v.K. niet bijeen te staan en de elders en ook hier te lande bij velen reeds bestaande vertrouwdheid met hun verdragsnummering gaat te loor. Dit is een nadeel, doch een gering; en het wordt van te geringer gewicht nog wegens een omstandigheid, waarover dadelijk meer in § 6. In de reeds meer genoemde vergadering van 26 September 1950 is de vertegenwoordigers van vervoerders en verzekeraars de vraag gesteld, of zij enige voorkeur koesterden voor een der twee hier tegenover

elkaar afgewogen aanpassingsmethoden; het bleek toen, dat zij er neutraal tegenover stonden.

Volgt men de door de ondergetekende aanvaarde aanpassingsmethode, dan moet men nog bedacht zijn op het navolgende. Een der belangrijkste betekenissen der H.C. is deze, dat zij ten voordele van de wederpartij van de vervoerder dwingend recht scheppen. Men moet zich nu nog verder gaan afvragen (iets waaraan men trouwens evenmin ontkomt, wanneer men een andere weg bewandelt), of men buiten het gebied, waartoe de H.C. zelf hun eigen toepasselijkheid beperken, ook het dwingende recht ervan wenst, wanneer men de aansprakelijkheidsregeling eruit ook wil laten gelden buiten dat terrein.

Er is veel voor te zeggen om het dwingende recht binnen de perken der H.C. te houden; en met name om het chartervervoer er niet onder te begrijpen. De wezenlijke of vermeende misstanden, waartegen men met de H.C. heeft willen optrekken, betroffen de cognossemerten, niet de charterpartijen; en het is niet toevallig, dat zij het begrip vervoerovereenkomst zeggen te beperken tot „uniquement (un) contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire”. Het loutere bevrachtingsrecht is, buiten Nederland, veelal aanvullend recht gebleven; en het is de vraag, of men niet zonder bezwaar hier weer tot dit recht terug zou kunnen keren, gelijk men in de wet van 24 Juni 1939, *Stb.* 201, ook voor de tijd voor inlading en na lossing tot contractsvrijheid terugkeerde. De verzekeraars evenwel bleken hiervoor weinig te gevoelen, nu Nederland al sinds 1927 dwingend vervoersrecht, ook ten aanzien van bevrachtingen kent; zij zouden dit standpunt ongaarne zien prijsgeven en de vervoerders bleken er tenslotte geen bezwaar tegen te hebben, dat verzekeraars hun zin kregen, nu men in al de sinds 1927 verstreken jaren van het thans geldende art. 470 W.v.K. met betrekking tot bevrachtingen geen last heeft gehad. In deze omstandigheden schijnt het ongeraden een ander standpunt in te nemen. Dit betekent, dat de dwang uit de H.C. door alle naast betrokkenen ook voor bevrachtingen wordt aanvaard. Wat het tijdvak voor inlading en na lossing betreft, stelden de vervoerders zich evenwel op het standpunt, dat er geen dwingend recht in de wet behoort te worden opgenomen; ook de verzekeraars hebben te kennen gegeven hiermede in te kunnen stemmen.

Wat betreft het vervoer van levende dieren, van lading die bij de vervoerovereenkomst is opgegeven als deklading en feitelijk op het dek wordt vervoerd, en van bijzondere goederen, die door hun karakter en gesteldheid een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen, ook dienaangaande stellen de vervoerders er prijs op geen dwingend recht in de wet op te nemen; ter vergadering van 26 September 1950 hebben de verzekeraars verklaard tegen inwilliging van deze wens geen bezwaar te hebben.

§ 6. Hierboven in § 5 was een ogenblik sprake van een omstandigheid, die het lichte nadeel van de gekozen aanpassingsmethode, gelegen in de verdeling der H.C. in het W.v.K. over twee plaatsen, nog ietwat geringer maakt. Zij bestaat in een afwijking van de H.C. met betrekking tot de bewijskracht van het cognossement, omtrent welker wenselijkheid allen, die zich sinds 1948 bezig hebben gehouden met de voorbereiding van het thans ingediende wetsontwerp, het eens zijn geweest; ook dus diegenen, die het sterkst ontvankelijk zijn geweest voor een verwerking overigens in het W.v.K. van de H.C. op een wijze, die de Engelse zo dicht mogelijk zou benaderen. Laat men immers hier de algehele navolging der H.C. los, dan valt het uiteraard gemakkelijker een aanpassingsmethode te aanvaarden, welke de cognossemensvoorschriften eruit bij de bestaande cognossemensbepalingen plaatst en vervolgens de aansprakelijkheidsnormen daar waar deze ook thans staan.

De zaak is deze: Art. III, 4 der H.C. luidt: „Un tel connaissance (d.w.z. een cognossement afgegeven overeenkomstig art. III, 3 der H.C.) vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3. a, b et c”; dus: met betrekking tot de merken, het stuktal of de hoeveelheid of het gewicht, en de uiterlijke staat.

Deze bepaling heeft reeds bij haar totstandkoming in 1921 in Den Haag en ook nadien aan veel critiek bloot gestaan. Geeft b.v. een koper in goed vertrouwen geld op een cognossement, beheerst door de H.C., dan kan het hem overkomen, dat de vervoerder b.v. het stuktal ontkent en tegenbewijs levert, hetgeen, wanneer er een tekort bij de inlading en dientengevolge bij de lossing is geweest, dikwijls niet eens zo moeilijk zal zijn en hem bevrijdt van zijn aansprakelijkheid. Velen zijn daarom van mening, dat art. III, 4, der H.C. niet dan tot schade der betrouwbaarheid der cognossementen in de wet kan worden opgenomen, terwijl het ook niet aan pogingen heeft ontbroken om te betogen, dat de H.C. in mindere mate tegenbewijs toestaan dan het wegens het bovenaangehaalde art. III, 4 de schijn heeft (verg. Marais, *Les transports internationaux de marchandises par mer*, 1949, blz. 90—101). Partijen zelf maken er contractueel wel inbreuk op; en de vervoerders, die niet graag zien, dat hun cognossementen als onbetrouwbaar te boek komen te staan, schijnen zelf van hun bevoegdheid tot tegenbewijs ongaarne gebruik te maken. In Amerika heeft men naast de wet van 1936 uitdrukkelijk de z.g. „Pomereneact” van 1916 gehandhaafd (art. 3, lid 4): met dit gevolg: „The 1936 Act, Section 3, subsection 4, makes the bill of lading merely prima facie evidence, whereas the 1916 Act, Section 22, makes the bill of lading, in the hands of a bona fide purchaser, absolute evidence. Evidently it is still merely prima facie evidence as between the carrier and the shipper” (Knauth blz. 390—391).

De Franse wet van 2 April 1936 heeft het genoemde art. III, 4 niet overgenomen. In Duitsland weet men met een „allgemeinen Rechtsgrundsatz vertraglicher Verschuldenshaftung” art. III, 4 vrijwel schaaakmat te zetten (verg. Wüstendörfer, „*Neuzeitliches Seehandelsrecht*”, blz. 306—308).

De ondergetekenden zijn van oordeel (en zij vinden, als hierboven reeds vermeld, op dit punt en de verzekeraars aan hun zijde en de reders niet tegen zich), dat art. III, 4 der H.C. in de Nederlandse wet niet moet worden opgenomen, doch dat in het W.v.K. moet worden bepaald:

„De regelmatige houder heeft het recht overeenkomstig de inhoud van het cognossement uitlevering van het goed ter plaatse van bestemming te vorderen, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden.

Indien de houder van het cognossement de afzender is of voor diens rekening handelt of indien hij bij de verkrijging van het cognossement desbewust ten nadele van de vervoerder heeft gehandeld, volstaat de vervoerder met uitlevering van hetgeen hij ten vervoer heeft ontvangen, ook al stemt de omschrijving van het goed in het cognossement daarmede niet overeen, en kan de vervoerder de verweermiddelen gegrond op zijn persoonlijke verhouding tot de afzender, aan de houder van het cognossement tegenwerpen.

Stukken, door de cognossementhouder aan derden afgegeven, ten einde daarop gedeelten der in het cognossement vermelde goederen te ontvangen, geven niet aan de houders een zelfstandig recht op uitlevering tegen de vervoerder”.

De gevolgde redactie is opgesteld aan de hand der huidige artt. 116, 510 en 512; zij betekent handhaving van het thans geldende recht, met dien verstande, dat de mogelijkheid voor de vervoerder om een beroep te doen op verweermiddelen, die hij tegen de afzender zou hebben, wordt ingekort overeenkomstig de in het wisselrecht aangenomen regel. Dit laatste is, vergeleken bij de huidige toestand, wellicht een kleine verzwaring van de positie van de vervoerder, doch de huidige wet is op dit punt niet volkomen duidelijk. Als men toch aan het wijzigen slaat, kan deze onduidelijkheid beter worden opgeheven: en dan overeenkomstig hetgeen sinds 1934 voor de wissel geldt.

Het ontworpen art. 510 volgt niet precies de Amerikaanse wet, die de beperking van de mogelijkheid van tegenbewijs door de vervoerder alleen instelt ten voordele van een „holder of an order-bill, who has given value in good faith, relying upon the description therein of the goods or upon the shipment being made upon the date therein shown” met betrekking tot „damages caused by the nonreceipt by the carrier of all or part of

the goods upon or prior to the date therein shown, or their failure to correspond with the description thereof in the bill at the time of its issue”. De Amerikaanse wet rept niet van verweermiddelen buiten schaden en tekorten en zij laat tegen cognossement-houders, die nog geen geld op het cognossement hebben geschoten, steeds tegenbewijs toe. Zij eist „good faith”: waarschijnlijk bij de verkrijging; of hiermede precies dezelfde grens is getrokken als met de voor art. 510 voorgestelde redactie, zou kunnen worden betwijfeld, doch het verschil zal wel niet groot zijn.

Het laatste lid van het voorgestelde artikel 510 is gelijk aan het huidige artikel 510, lid 2.

Naast het boven ontworpen artikel kan het huidige artikel 512 W.v.K. vervallen.

§ 7. Volgt men de hierboven in § 5 aangeprezen aanpassingsmethode, dan legt men zich de plicht op de officiële Franse tekst der H.C. zo na mogelijk in goed Nederlandse woorden te vertolken. Hierbij ligt het dan wegens het hierboven in § 4 opgemerkte voor de hand nauwkeurig te letten op de Nederlandse tekst der Belgische wet en hierbij aansluiting te zoeken.

Deze laatste wet heeft, als in § 5 gezegd, de H.C. op deze wijze opgenomen, dat art. 91 van boek II W.v.K. de artikelen I—VIII van het verdrag in een aangesloten geheel weergeeft. Het desbetreffende artikel beslaat de blz. 175—181 van de bekende uitgave van het Belgische W.v.K. van Simon en De Beus (2e druk). Bij de opstelling hiervan in de Nederlandse tekst heeft de Belgische wetgever kennelijk een druk gebruik gemaakt van de vertaling van de eerste lezing der „Hague Rules” uit 1921, die voorkomt in het tweede deel van het „Report of the 30th conference” van de „International Law Association”, welke op een onbetekenende uitzondering na („een inlander” in art. 1a in plaats van „den inlander”) geheel gelijk is aan die van de Haagse Raadsheer G. van Slooten in zijn vlugschrift over „De Haagsche conditiën 1921”; allerlei kleine eigenaardigheden hiervan vindt men er woordelijk in terug en dit kan nauwelijks toeval zijn.

Ook al gaat men echter de Belgische tekst volgen, dan is er nochtans reden dit niet tot in het uiterste te doen. De verplichting tot afgifte van een bepaald cognossement leggen de H.C. op „le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur” (art. III, 3) en art. 91, A, III, 3, der Belgische wet geeft dit weer met „de vervoerder of de kapitein of de agent van den vervoerder”: een omslachtigheid, die zich vaker herhaalt (art. 91, A, onder III, 1, I, III, 7, IV, 5, IV, 6 en VI), en die niet alleen nutteloos, maar zelfs gevaarlijk kan blijken, doordat zij de verleiding scheidt elders op de wijze der tegenstelling de vertegenwoordiger van de vervoerder zelf te scheiden, waar zulks noch de bedoeling noch overigens geoorloofd is. Verschillende keren ook is er sprake in de H.C. van een aansprakelijkheid van de „transporteur” en het „navire” naast elkaar; en de Belgische wet noemt dan getrouwelijk naast de „vervoerder” het „schip” (art. 91, A, III, 6; art. 91, A, IV, 1; art. 91, A, IV, 2; art. 91, A, IV, 5). Dit is meer dan een overbodigheid: wellicht doet zich hier de invloed gelden van de in sterke mate Engelse oorsprong der H.C. (verg. § 1) in zover als met de aansprakelijkheid van het schip herinnerd wordt aan de Angelsaksische „actio in rem”, welke ons recht niet kent (verg. hierover Robinson, „*Handbook of admiralty law*”, blz. 24—26, 357—379, 399—404; Carver, „*Carriage of goods by sea*”, 8e druk, bewerkt door Henderson en Cole, §§ 684—695, 9e druk, bewerkt door Colinvaux, blz. 988 e.v.). In een beschrijving van wat dan toch, al wordt het ontleend aan een verdrag, Nederlands stellig recht bedoelt te worden, misstaat het. Zo zijn er nog enkele gevallen meer, waarin het graden lijkt de Belgische tekst niet volkomen te volgen. Waar zich een afwijking hiervan voordoet, is dit hieronder aangegeven.

§ 8. Wanneer men de H.C. in het W.v.K. opneemt, behoort ook de kwestie der verhouding tussen de vervoerder en derden haar regeling te vinden.

De strekking van de H.C. is enerzijds om de vervoerder zijn redelijke aansprakelijkheid te laten dragen, doch anderzijds

hem deze, vergeleken bij het gemene recht, te verlichten. Deze begrenzing zijner aansprakelijkheid voor de door hem vervoerde goederen en personen wordt onvoldoende bereikt, wanneer men haar beperkt tot de gebondenheid tegenover zijn contractuele wederpartij. Reeds dikwijls heeft men betoogd, dat een vervoerder ter zake van door hem vervoerde goederen en personen ook niet door derden tot meer behoort te kunnen worden aangesproken dan de vervoerovereenkomst zijn wederpartij toekent, op grond van een verbintenis uit de wet, die hem verplicht tot volledige vergoeding of tot vergoeding van schade, waarvoor hij contractueel niet zou behoeven op te komen (N.J.B. 1926, blz. 81—87); en men heeft zelfs getracht dit op verschillende manieren reeds voor het huidige recht te verdedigen (verg. Cleveringa t.a.p. blz. 156—161; Loeff, t.a.p. §§ 167—169, Van Empel, Opstellen aangeboden aan R. P. Cleveringa, blz. 74 e.v.), al blijft hier art. 1376 B.W. een moeilijkheid, waarom de meesten deze stelling afwijzen (Molengraaff, „Kort begrip van het nieuwe Nederlandsche zeerecht”, blz. 77; Offerhaus, W.P.N.R. 3032; Losecaat Vermeer, W.P.N.R. 3132).

Wat hiervan ook zij naar het huidige, geldende recht, wenselijk is, dat het nieuwe op dit punt de vervoerder te hulp komt. Reeds de gedachten van de commissie-Offerhaus gingen in deze richting en de subcommissie-handelsrecht deelde de strekking er van, al stond zij een andere uitwerking voor. De vervoerders hebben verklaard een dergelijke voorziening zeer op prijs te zullen stellen; de verzekeraars erkenden de billijkheid er van.

Ter uitvoering van dit derhalve vrijwel gemene gevoelen stelde de commissie-Offerhaus de opneming voor van een nieuw artikel 476a, luidende: „Indien de reeder niet is de vervoerder, strekt de aansprakelijkheid van den reeder krachtens de artikelen 321, 518c, 518d en 518k wegens schade aan de met het schip vervoerde goederen overkomen zich niet verder uit dan tot die van den vervoerder”. Het komt de ondergetekende voor, dat de uitwerking op een andere wijze behoort te geschieden. Het ontworpen artikel beperkt de aansprakelijkheid van de reeder en hoort daarom niet thuis in de vijfde titel A van boek II W.v.K., doch bij art. 321. Het beperkt die aansprakelijkheid door te verwijzen naar de gebondenheid „van den vervoerder”, doch wie is dit? In haar toelichting heeft de commissie-Offerhaus er reeds op gewezen, dat men zich een reeder voor kan stellen, die zijn schip in tijdbevrachting heeft uitgegeven aan iemand, die zijnerzijds een reisbevrachting heeft gesloten met een derde, die overeenkomsten tot het vervoer van stukgoederen heeft gesloten. Men krijgt dan te doen met vier personen: de reeder, de tijdbevrachter, de reisbevrachter, de lading-belanghebbende. Er zijn dan ten minste twee en (als de tijdbevrachting is gesloten tot het vervoer van goederen) drie vervoerders. De aansprakelijkheid van de reeder tegenover de lading-belanghebbende dunkt de commissie-Offerhaus dan beperkt tot die van de reisbevrachter jegens de laatste; doch haar redactie laat evengoed een andere mogelijkheid open. Zulk een beperking ligt niet in de rede: de reeder is afdoende geholpen, zo hij slechts niet met een eis kan worden besprongen, die uitgaat boven zijn eigen aansprakelijkheid jegens de tijdbevrachter. Het is de grens van deze aansprakelijkheid, die hij moet kunnen tegenwerpen aan de lading-belanghebbende: het is niet de aansprakelijkheid van de reisbevrachter jegens de lading-belanghebbende, die hij moet kunnen tegenwerpen aan de laatste, de reisbevrachter of de tijdbevrachter. Ook dit dringt er toe het ontworpen voorschrijf noch wat zijn plaats noch wat zijn bewoordingen betreft, over te nemen.

Het komt de ondergetekende voor, dat, zo hij moge trachten zijn voordeel te doen met de beschouwingen der commissie-Offerhaus, hieruit de lering moet worden getrokken, dat er behoefte is, wil inderdaad de begrenzing der aansprakelijkheid van de vervoerder overeenkomstig de H.C. niet omzeild kunnen worden, aan vier nadere artikelen:

a. Eén, waarin het de reeder mogelijk wordt gemaakt zich op zijn eigen vervoerdersaansprakelijkheid te beroepen tegenover derden (in bovenondersteld voorbeeld de reisbevrachter en de lading-belanghebbende);

b. Eén, waarin het de vervoerder mogelijk wordt gemaakt

zich op zijn eigen vervoerdersaansprakelijkheid te beroepen tegenover derden (in bovenondersteld voorbeeld de tijdbevrachter tegenover de lading-belanghebbende; doch men kan zich wegens artikel 518k W.v.K. niet tot de tijdbevrachter alleen beperken in zulk een artikel);

c. Eén, waarin het de goederenvervoerder mogelijk wordt gemaakt zich op zijn eigen vervoerdersaansprakelijkheid te beroepen tegenover derden, b.v. tegenover de eigenaar der goederen, die hem tot vergoeding aanspreekt uit hoofde van art. 1403 B.W.;

d. Eén, waarin de personenvervoerder een soortgelijke mogelijkheid wordt geopend.

Het eerste artikel moet wegens zijn inhoud, naar het de ondergetekende voorkomt, zijn plaats vinden in of bij artikel 321; zijn keus zou vallen op een nieuw derde lid van art. 321. In verband daarmee zou artikel 322 moeten worden aangepast.

Met het tweede artikel staat de zaak minder eenvoudig. Men zou kunnen denken aan de ook door de commissie-Offerhaus genoemde artikelen 518c, 518d en 518k, doch dan vervalt men in de noodzakelijkheid van een drievoudige herhaling. Het lijkt daarom beter het nieuwe voorschrijf te plaatsen in de eerste paragraaf van de vijfde titel als een nieuw artikel 459a. Men voorziet dan bovendien in het geval, dat de tijdbevrachting geen vervoerovereenkomst is, schoon de tijdbevrachter wel zich jegens een ander met het vervoer van goederen belast. Dit zal zich wel niet spoedig voordoen; doch de mogelijkheid bestaat en de voorziening hierin is dan een eenvoudig meegenomen voordeel, dat geen enkele schade kan opleveren.

De twee andere artikelen behoren hun plaats te vinden na de artikelen 471 en 524a. Daar, gelijk hieronder zal blijken, de artikelen 472 en 473 openvallen, kan het nummer „472” voor het ene worden gebruikt; voor het andere is het nodig een nummer „524b” te scheppen.

Het is uit deze overwegingen, dat de ondergetekende gekomen is tot een nieuw derde lid van artikel 321 W.v.K. en wegens de artikelen 1401 en 1403 B.W. tot een nieuw artikel, dat als 459a aan het eind van de eerste paragraaf van de 5de titel van boek II W.v.K. kan worden opgenomen, alsmede tot een gewijzigd artikel 472 en een nieuw artikel 524b. Het kwam daarbij overbodig voor, in de wet uitdrukkelijk vast te leggen, dat de speciale artikelen 518d, 518k, 533n en 533q derogeren aan het algemene artikel 321.

In de voorgestelde nieuwe bepalingen ziet „schade, toegebracht aan met het schip vervoerde goederen” op beschadiging of verlies van die goederen. Uit haar bewoordingen blijkt, dat, indien de wederpartij van de vervoerder door zodanige schade geen, doch de derde wel nadeel lijdt, de vervoerder dit nadeel aan de derde slechts zal hebben te vergoeden, voor zover zijn wederpartij — indien zij het nadeel had geleden — tot vergoeding gerechtigd zou zijn geweest.

Waar de voorgestelde bepalingen spreken van „schade, toegebracht aan met het schip vervoerde personen” doelen zij op letsel aan die personen overkomen. Ook de vervoerde persoon, die het letsel liep, kan „derde” zijn, wanneer hij niet zelf met de vervoerder heeft gecontracteerd. Heeft het letsel de dood van de vervoerde persoon ten gevolge gehad, dan vallen onder „derden” zijn nabestaanden, die de vervoerder deswege aansprakelijk zouden willen stellen, ook wanneer de vervoerde persoon wel zelf met de vervoerder gecontracteerd had.

§ 9. De vraag, of een vervoerder ter zake van schade, toegebracht aan door hem vervoerde goederen, door een ander dan zijn wederpartij kan worden aangesproken, ongeacht hetgeen tussen de vervoerder en zijn wederpartij ingevolgt de tussen hen gesloten vervoer- of bevrachtingsovereenkomst geldt, is ook door de wet van 24 Juni 1939 (*Stb.* 201), houdende nieuwe wettelijke regeling van het binnenvaartrecht, opengelaten. Wordt die vraag voor het zeerecht thans tot de in de vorige paragraaf toegelichte oplossing gebracht, dan kan deze tevens in het binnenvaartrecht worden opgenomen, zonder dat dit hoeft te worden beschouwd als een eerste stap tot herziening van genoemde wet. Een herziening in de eigenlijke zin des woords van het geldende binnenvaartrecht zonder dringende

noodzaak reeds nu, zo kort na de invoering daarvan, in overweging te nemen, zou naar het oordeel van de ondergetekende immers niet raadzaam zijn.

Wordt tot navolging in het binnenvaartrecht van het voorgestelde artikel 321, derde lid, besloten, dan dient daarbij te worden in acht genomen, dat, terwijl genoemd artikel over de aansprakelijkheid van de zeereeder als gebruiker van het schip handelt, het veelzins daarmee vergelijkbare artikel 780 zich tot de eigenaar van het binnenschip richt, omdat de wetgever meende, dat hier moest worden uitgegaan van de normale figuur, dat de eigenaar zijn schip zelf in gebruik heeft. Wel wordt, nadat aldus in artikel 780 de aansprakelijkheid van de eigenaar is vooropgesteld, door artikel 781 de gebruiker van het binnenschip, wanneer deze een ander is dan de eigenaar, voor de regeling der aansprakelijkheid in diens plaats gesteld, doch alleen indien gezorgd is voor aantekening van de titel van gebruik in het scheepsregister. In dit geval vervalt dus de aansprakelijkheid van de eigenaar uit artikel 780 tegenover derden geheel en treedt de gebruiker-niet-eigenaar in de plaats van eerstgenoemde, zodat in dit geval het voorgestelde derde lid voor de gebruiker zal gelden. Is echter aantekening van de gebruikstitel in het scheepsregister achterwege gebleven, dan blijft de eigenaar-niet-gebruiker volgens artikel 780 aansprakelijk. Wil men ook voor dit geval de eigenaar in de gelegenheid stellen tegenover lading-belanghebbenden de grenzen zijner aansprakelijkheid ingevolge de door hem gesloten overeenkomst — in casu niet een vervoer- of bevrachtingsovereenkomst, maar een overeenkomst van huur en verhuur of bruikleen — in te roepen, dan moet in het aan artikel 780 toe te voegen derde lid niet, als in artikel 321, lid 3, slechts van vervoer- en bevrachtingsovereenkomsten worden gesproken, maar in het algemeen van „de door hem (eigenaar) gesloten overeenkomst”.

De ondergetekende ziet hiervoor te meer reden, nu, zoals na de invoering van het nieuwe binnenvaartrecht op 1 November 1952 onder zijn aandacht is gebracht, er gevallen zijn, waarin het voor de eigenaar van het binnenschip zeer bezwaarlijk, zo niet onmogelijk is voor tijdige aantekening van de gebruikstitel in het scheepsregister te zorgen en daarmee, ingevolge artikel 781, elke aansprakelijkheid tegenover derden op grond van artikel 780 te ontgaan. Dit kan onder meer het geval zijn bij de vooral in Amsterdam veel voorkomende verhuur van dek-schuiten. Bij een nagenoeg onmiddellijk ingaande verhuur is het, zeker wanneer deze buiten de kantooruren van de bewaarder van het scheepsregister wordt gesloten, inderdaad niet mogelijk aan het vereiste van artikel 781 te voldoen. Ook in andere bedrijfstakken, b.v. in het beurtvaartbedrijf, kan zich dit voordoen. Stelt men zich op het standpunt, dat in art. 780, lid 2, onder „derden” de lading-belanghebbenden zijn begrepen, dan volgt hieruit, dat de eigenaar-verhuurder, indien van de verhuur uit het scheepsregister niet blijkt, jegens hen met een aansprakelijkheid is belast, die zeer hoog kan oplopen en dan ook moeilijk verzekeraar is, nu artikel 818, dat zowel voor de eigenaar als voor de vervoerder de aansprakelijkheid wegens schade aan de met het schip vervoerde goederen tot een zeker bedrag zou beperken, als behorende tot de bepalingen opgesomd in artikel XVI, onder *a*, der wet van 24 Juni 1939 (*Stb.* 201), niet is ingevoerd. Een voorziening te dezer zake acht de ondergetekende dringend geboden: zij wordt op een eenvoudige wijze door het hier toegelichte voorstel bereikt, aangezien het de eigenaar-verhuurder, die zich niet door een tijdige aantekening van elke aansprakelijkheid kan bevrijden, bevoegd maakt de grenzen zijner aansprakelijkheid jegens de huurder-gebruiker van het schip tegen te werpen aan de lading-belanghebbende, indien de met het schip vervoerde goederen zijn beschadigd of verloren gegaan door de schuld van de bemanning, die de huurder-gebruiker in dienst heeft genomen.

De in de eerste alinea van deze paragraaf vermelde overwegingen kunnen ook voor het personenvervoer in de binnenvaart tot navolging van de in de vorige paragraaf besproken voorstellen leiden, maar met een beperking. Zoals in § 8 werd uiteengezet, kunnen die voorstellen ook de positie van de nabestaanden van een omgekomen reiziger raken. Mede gelet op de recente uitspraak van de Hoge Raad bij arrest van 22 De-

cember 1950 (N.J. 1951, 222) betreffende artikel 1406 van het Burgerlijk Wetboek, zou onverkorte navolging in dit opzicht een ver strekkende wijziging van het geldende recht kunnen inhouden, waartoe bezwaarlijk zou kunnen worden besloten zonder een hernieuwde overweging van de mogelijkheid tot contractuele beperking van de aansprakelijkheid bij personenvervoer, die de nieuwe wet voorshands heeft opengelaten, nu de desbetreffende, in haar artikel XVI, onder *a*, vermelde bepalingen op 1 November 1952 niet mede in werking zijn getreden. De ondergetekende meent dan ook, dat in de als artikel 780, derde lid, 791*a* en 921*a* voorgestelde nieuwe bepalingen een voorbehoud moet worden gemaakt voor de rechten, die de nabestaanden bij dodelijk letsel van een reiziger aan artikel 1406 Burgerlijk Wetboek mochten kunnen ontleenen.

Aangezien de sleepovereenkomst voor de binnenvaart, anders dan in het zeerecht, door het Wetboek van Koophandel afzonderlijk is geregeld, acht de ondergetekende het wenselijk, dat daarmee uitdrukkelijk rekening wordt gehouden in de redactie van het nieuwe derde lid van artikel 780 en door aanvulling van de zevende afdeling van de dertiende titel met een nieuw artikel 931*a*.

Artikel I

Artikelen 321 en 322. Voor de toelichting zie § 8 der algemene beschouwingen.

Artikel 459. Gelijk de bewoordingen van het slot van artikel 459 thans aansluiten bij artikel 470, zo behoren zij het in het vervolg te doen bij het nieuwe artikel 468. Wordt nu artikel 459 toch gewijzigd, dan ligt het voor de hand „in de charterpartij” te vervangen door „bij de overeenkomst”, daar de bevrachter dezelfde bevoegdheid behoort toe te komen, als van de bevrachting geen charterpartij wordt opgemaakt. Voor zover de ondergetekende bekend is, vindt artikel 459 overigens zelden of nooit toepassing.

Artikel 459a. Voor de toelichting zie § 8 der algemene beschouwingen.

Artikel 460. Voor zover de bevrachtingsovereenkomst tevens vervoerovereenkomst is, wordt zij beheerst door de bepalingen van artikel 466, welke enigszins afwijken van het in dit artikel vastgelegde. Slechts voor de tijdbevrachting-niet-vervoerovereenkomst geldt de in dit artikel neergelegde, van de H.C. afwijkende, aansprakelijkheidsregeling. Deze dubbele regeling leek de ondergetekende geen bezwaar op te leveren, nu het doel dezer wet slechts is de nadere regeling der vervoerovereenkomst. De enkele voorgestelde kleine wijzigingen dienen om artikel 460 in overeenstemming te doen zijn met artikel 459.

Artikelen 466 en 467. Volgt men de aanpassingsmethode, verdedigd in § 5 der algemene beschouwingen, dan dienen de artikelen 466 en 467 W.v.K. ongewijzigd te blijven, waarnaast de bepalingen uit artikel *Ia* en *b* der H.C. niet meer voor overneming in aanmerking komen. Naast artikel 309 W.v.K. is bovendien artikel *Id* van het verdrag overbodig. Over artikel *Ic* der H.C. behoort evenzeer te worden gezwegen; zie § 5 der algemene beschouwingen. Ook de vervoerder van levende dieren en deklading zal dus zonder nader beding een beroep kunnen doen op artikel 469; anders dan in verschillende andere landen, waar hij, waarschijnlijk tegen de oogmerken der ontwerpers van de oorspronkelijke regelen in, met een zwaardere aansprakelijkheid wordt belast dan die op andere vervoerders rust (Marais t.a.p., blz. 47). Hij is intussen vrij een lichtere aansprakelijkheid nog te bedingen; zie het voorgestelde artikel 470. Artikel *Ie* hoort naast het tweede lid van het nieuwe artikel 468 in de wet niet thuis.

Ook overneming van het inleidende tweede artikel in de wet schijnt nutteloos. De Haagse Raadsheer Van Slooten, een der mede-ontwerpers van de H.C. in haar eerste lezing, heeft van artikel II gezegd: „De bedoeling van dit artikel is negatief: te doen uitkomen, dat met de H.C. niet worden overgenomen de beginselen van eenig bepaald nationaal recht b.v. het Engelsche”. (De Haagsche conditiën 1921 blz. 15—16). Op onredelijke deviatie stellen de H.C. dus niet de strenge straf uit het Engelse

recht, dat de vervoerder volstrekt gaat instaan voor de goede overkomst der goederen (verg. Blussé van Oud-Alblas, „De Hague Rules in de Brusselse Conventie 1924”, blz. 173). Het is overbodig dit in het Nederlandse W.v.K. te bepalen; ook al neemt men in Engeland (zie Carver, blz. 200) en in Amerika (doch met enige aarzeling: Knauth, blz. 243) nog aan, dat de oude sanctie gebleven is.

Artikel 468. Overeenkomstig het in § 5 der algemene beschouwingen voor aanpassing aanbevolen stelsel is in het nieuwe artikel 468 overgenomen artikel III van het verdrag behalve de geleidingen 3, 4 en 7, die verwerkt zijn in de nieuwe artikelen 504 en 506.

Als opgemerkt in § 7 der algemene beschouwingen heeft de Belgische wet tot leidraad gestrekt bij de vertaling in het Nederlands. Hierbij dienen evenwel de volgende aantekeningen te worden gemaakt:

a. De Belgische wet vertaalt het woord „approvisionner” met „victualieeren”; dit kennelijk op het voetspoor van Van Slooten. De ondergetekende kan dit woord niet bewonderen; hij zou de voorkeur geven aan: „bevoorraden” (zie „Van Dale’s nieuw groot woordenboek der Nederlandse taal”, blz. 227).

„Approprier et mettre en bon état” is in de Belgische wet verschillend vertaald in artikel 91, A § III, 1, c en in artikel 91, A, § IV, 1. De vertaling „geschikt maken en in goede staat brengen” lijkt de ondergetekende de juiste en hij zou deze dus zowel in artikel 468 als in artikel 469 willen voorstellen. In de H.C. komen de woorden „door hem” in lid 2 niet voor en daar er een kleine mogelijkheid bestaat, dat zij bij vervoer op doorcognossement tot moeilijkheden aanleiding geven, leek het de ondergetekende juister de Franse tekst nauwkeurig te volgen.

b. Wegens hetgeen hierboven is opgemerkt in § 5 der algemene beschouwingen, moet het Belgische artikel 91, A, III, 2, in artikel 468, lid 2, worden weergegeven met: „Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 469 is de vervoerder verplicht van het ogenblik der inontvangstneming tot dat der aflevering zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwung, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen”.

c. De Belgische wet heeft „chargeur” vertaald door „inlader”; evenals Van Slooten. De ondergetekende geeft de voorkeur aan „afzender”; het is met dit woord, dat in de artikelen 468, 517p, 517q, 519u en 520i de contractuele wederpartij in het W.v.K. wordt aangegeven. Of de wet dit elders (artikelen 504, 506, 512, 520h en 520j) ook doet, is betwist; verdedigd is, dat zij ook wel onder „afzender” de belader verstaat en behoort te verstaan. Het gebruik van het woord „inlader”, terwijl elders het woord „afzender” gehandhaaft blijft, kan de mening doen postvatten, dat daarmee een ander dan de contractuele partij als zodanig bedoeld wordt en partij wordt gekozen in de bestaande tegenstelling. Deze schijn kan beter worden vermeden; en daarom, niet omdat „inlader” taalkundig minder goed zou zijn, heeft de ondergetekende het woord „afzender” verkozen. Wegens hetgeen in § 5 der algemene beschouwingen is gezegd, wordt in artikel 468, lid 3, het woordje „inlading” uit het Belgische artikel 91, A, III, 5 veranderd in „inontvangstneming”.

d. De Engelse vertaling, gemaakt door het bureau der conferentie in 1923, geeft de bedoeling van het 5e lid van artikel III van het verdrag zuiverder weer dan de oorspronkelijke Franse tekst, welke door de Belgische tekst gevolgd wordt (zie Carver-Colinvaux, blz. 1065, 1077). De ondergetekende geeft er daarom de voorkeur aan de Engelse tekst te volgen, en daardoor beter te doen uitkomen, dat de afzender instaat voor de juistheid op het ogenblik van de inontvangstneming van de door hem opgegeven merken etc.

e. De woorden „worden afgeleverd zooals zij in het cognossement beschreven zijn” moeten worden „behoorlijk worden afgeleverd”, nu de ondergetekende de H.C. als vervoersrecht neemt.

f. In verband met artikel 517b leest de ondergetekende „werkdagen” in plaats van „dagen”.

g. In het 7de lid wordt naast de vervoerder het schip genoemd; overeenkomstig het in § 7 der algemene beschouwingen opgemerkte stelt de ondergetekende voor hier uitsluitend van de vervoerder te spreken.

h. In het 8e lid is sprake van „colis”. De Belgische wet spreekt hier van „colli”, een ingeburgerd woord, dat ook Van Slooten kent. De ondergetekende heeft het overgenomen, al beseft hij, dat het niet fraai is.

i. In artikel III, 8, der H.C. wordt gesproken van „toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport”. De Belgische wet heeft dit vertaald, alweer overeenkomstig Van Slooten, met „iedere clausule, beding of overeenkomst”. Deze overdaad heeft de ondergetekende gemeend gevoelig te kunnen vervangen door enkel „ieder beding in een vervoerovereenkomst”. Ook liet hij de woorden „of het schip” naast „de vervoerder” vallen; hij moge hiervoor verwijzen naar § 7 der algemene beschouwingen.

j. De woorden „en het nakomen der verbintenissen”, die voorkomen in het met artikel III, 8 der H.C. overeenkomende Belgische voorschrift en betrekking hebben op de cognossementsafgifte, liet de ondergetekende weg; hij moge hiervoor verwijzen naar wat hij hierboven opmerkte in § 5 der algemene beschouwingen. Dat hij „in deze paragraaf” veranderde in „in dit artikel” zal wel voor zich zelf spreken.

k. De vermindering van aansprakelijkheid „op andere wijze dan in dit artikel is voorzien” uit artikel 91, onder A, III, 8 van de Belgische wet kon uiteraard ook niet worden overgenomen; de ondergetekende heeft deze passus gewijzigd in „op andere wijze dan in artikel 469 is voorzien”.

l. De slotwoorden uit artikel III, 8, 1e zin der H.C. „sera nulle, non avenue et sans effet” heeft de Belgische wetgever in klaarlijkkelijke navolging van Van Slooten vertaald met „zal van nul en geener waarde zijn en geenerlei effect sorteeren”. Erg fraai is dit niet en bovendien is het erg omslachtig en overdadig. De ondergetekende stelt daarom voor kortweg te lezen „is nietig”.

Artikel 469. Daar bij de uitwerking van de aanpassing volgens de thans gevolgde methode het huidige artikel 469 moet vervallen, kan artikel IV der H.C. onder dit nummer in de wet worden opgenomen. Ook hierbij volgt de ondergetekende zoveel mogelijk de Belgische tekst; doch hij moet te dezen de volgende opmerkingen maken:

a. De aanhef moet luiden: „De vervoerder is niet aansprakelijk” enz.; dit wegens hetgeen hierboven is gezegd in § 7 der algemene beschouwingen.

b. De uitdrukking „provenant ou résultant” wordt in de Belgische wet weergegeven met „voortkomende uit of ontstaan tengevolge”. Eenvoudiger lijkt het enkel te zeggen „ontstaan tengevolge”.

c. De verwijzing naar § III, 1°, wordt er uiteraard een naar artikel 468.

d. In de tweede zin van het eerste lid van § 4 van het Belgische artikel 91, onder A, wordt gesproken van „redelijke benaerstiging” voor „diligence raisonnable”; het schijnt de ondergetekende beter toe te spreken van „redelijke zorg”. In die zelfde zin moet „krachtens deze paragraaf” natuurlijk worden „krachtens dit artikel”.

e. De inleidende zin van het lange tweede lid van § 4 van het Belgische artikel wordt gewijzigd overeenkomstig de veranderingen, genoemd onder a en b.

f. Onder a spreekt artikel IV, 2, der H.C. van de „navigation” naast de „administration du navire”. Met deze authentieke woorden gaf men weer wat er in de eerste Engelse lezing der H.C. uit 1921 stond, waar men de „navigation” stelde naast de „management of the ship”. Dit laatste vertaalde Van Slooten door „voeren van het schip” en de Belgische wet nam dit van hem over. Al is de juiste bepaling van het begrip „management” en daarmee van „administration” niet gemakkelijk, het lijkt toch niet te boud gezegd als men beweert, dat „voeren” te eng en derhalve onjuist is. Voeren doet alleen de kapitein, doch het gaat hier om fouten, die ook een ander kan begaan. De commissie-Offerhaus sprak zich uit voor „behandeling” en deze

vertaling schijnt inderdaad de meest juiste. De Belgische wet vertaalt „*préposés*” met „personen die in zijn dienst zijn”; deze uitdrukking lijkt, wanneer men aan uitgeleend personeel denkt, te eng. De ondergetekende helt daarom over naar „ondergeschikten”.

g. Onder *b* spreekt artikel IV, 2, der H.C. van brand, „à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur”. De Belgische wet rept hier van „daadwerkelijke schuld van den vervoerder”; de commissie-Offierhaus van „opzet of schuld”. De ondergetekende lijkt deze laatste vertaling de beste.

h. Onder *c* spreekt artikel IV, 2, van de H.C. van „des périls, dangers ou accidents”; de Belgische wet en Van Slooten vertalen dit met „perikelen, gevaren en onheilen”. Enkel „gevaren en onheilen” lijkt de ondergetekende, met vermindering van het vreemde „perikelen”, genoeg.

i. Onder *d* noemt artikel IV, 2, van de H.C. de „acte de Dieu”, het Engelse „Act of God”. Van Slooten heeft dit vertaald met „onvoorziene toevallen”, doch dit schijnt te ruim. Volgens Carver (8e druk § 7, 9e druk blz. 10) „to enable us to describe a casualty as arising from an act of God it must have two essential features. First, it must have occurred independently of human action; man must have been purely passive. Secondly, it must have been an event which the shipowner could not have avoided, or guarded against, by any means which he could reasonably be expected to use”. En hij haalt de uitspraak van de rechter James aan uit 1876: „The „act of God” is a mere short way of expressing this proposition: a common carrier is not liable for any accident as to which he can show that it is due to natural causes, directly and exclusively, without human intervention, and that it could not have been prevented by any amount of foresight and pains and care reasonably to be expected from him”.

De Belgische wet is hier terecht van Van Slooten afgeweken en spreekt van „onvermijdelijke natuurlijke toevallen”; vergelijkt men dit met het bovenaangehaalde, dan schijnt hiermede de „act of God” goed getroffen te zijn. Daarom stelt de ondergetekende voor hier de Belgische wet liever te volgen dan Van Slooten.

j. Onder *g* spreken de H.C. in hun artikel IV, 2, van „un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire”. De Belgische wet noemt „arrest of ophouding door vorsten, regeeringen of door het volk, of inbeslagname in burgerlijk proces”; en ook hier is Van Slooten kennelijk de leermeester geweest. De woorden klinken niet fraai en bovendien schijnen zij een onnodige beperking in te houden. „Inbeslagname in burgerlijk proces” is minder dan een „saisie judiciaire”, die als conservatoir beslag ook aan een proces vooraf kan gaan, en als executoriaal er na kan volgen. Bovendien is het niet in te zien, waarom men onder een „saisie” alleen een burgerlijk beslag zou moeten verstaan. Het begrip „seizure”, dat in de Engelse tekst der eerste lezing van de H.C. staat, wordt zeer ruim opgevat; zie Scrutton's „Charterparties and bills of lading”, 15e druk, blz. 246. Daarom stelt de ondergetekende voor te spreken van „aanhouding of maatregelen van hoogerhand of gerechtelijk beslag”. Van „aanhouding op last van hoogerhand” spreekt artikel 647 W.v.K.; aanhouding alleen is dus ruimer, doch het woord „peuple” schijnt dit te rechtvaardigen.

k. Onder letter *i* spreken de H.C. weer van „chargeur”, waarvoor de ondergetekende evenzeer „afzender” voorstelt; zie hieromtrent hierboven in de toelichting op artikel 468, onder *c*.

Overeenkomstig het in § 7 der algemene beschouwingen opgemerkte zou de ondergetekende ook hier „de vertegenwoordiger” willen laten vervallen.

l. Onder letter *k* spreekt artikel IV, 2, der H.C. van „émeutes” en „troubles civils”. De Belgische wet vertaalt dit, als Van Slooten, met „oproeren en burgertwisten”, doch dit schijnt te eng. De commissie-Offierhaus zegt: „Oproer en ongeregelheden”; de ondergetekende zou hieraan de voorkeur willen geven behalve dat hij, daar de authentieke Franse tekst het voegwoord „ou” bezigt, van „of” zou willen spreken.

m. Onder *o* spreekt artikel IV, 2, der H.C. „d'une insuffisance ou imperfection de marques”. Ook hier zou de onderge-

tekende zich liever willen aansluiten bij de commissie-Offierhaus dan bij Van Slooten en de Belgische wet, die gewagen van „onvoldoendheid of ondoelmatigheid van merken”.

n. De „*vices cachés échappant à une diligence raisonnable*” worden bij Van Slooten en diensvolgens ook in de Belgische wet „verborgen gebreken, niet bemerkbaar ook bij behoorlijke oplettendheid” genoemd. Ook hier doet de ondergetekende liever zijn voordeel met de bewoordingen, gekozen door de commissie-Offierhaus.

o. In de bepaling, die voorkomt onder letter *q* van artikel IV, 2, der H.C. wordt gesproken van een oorzaak „ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur”. Men neemt algemeen aan, dat het eerste „ou” hier eigenlijk „ni” moet zijn (Knauth, blz. 228). In de Amerikaanse wet is sprake van „and”. „Le fait ou la faute” moet hier evenals in artikel IV, 2, *b*, der H.C. vertaald worden door „opzet of schuld”. Voor de vertaling van „*préposés*” als ondergeschikten, zie hierboven onder *f*.

Om de ontheffing van art. IV, 2, *q*, te kunnen invoeren, moet volgens het slot ervan de vervoerder bewijzen „que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage”. Diensvolgens moet de vervoerder dus bewijzen, dat noch de opzet noch de schuld van een der genoemden tot het ontstaan der schade heeft meegewerkt. Elk feitelijk oorzakelijk verband wordt hier de vervoerder noodlottig. Leest men echter het begin der bepaling, dan krijgt men een andere indruk; het „ne provenant pas” schijnt de opzet of de schuld nog wel als feitelijke mede-oorzaak toe te laten, indien deze slechts niet de enkele oorzaak rechtens (welke onderlinge band men zich dan ook hiermee aangegeven moge denken) is. Deze zin loopt trouwens ietwat wonderlijk: eigenlijk spreekt artikel IV hier van een „perte ou dommage résultant ou provenant de toute autre cause ne provenant pas du fait” enz. Waarschijnlijk moet dit tweede „provenant” iets zijn als „bestaand uit”. De ondergetekende heeft, gezien de gevolgde aanpassingsmethode, niet gepoogd hier voor het een of het ander partij te kiezen.

p. Hoewel ook met betrekking tot artikel IV, 3, de ondergetekende zich heeft gericht naar de Belgische wet, is ook hier „inlader” veranderd in „afzender”, zijn het „schip” en de „vertegenwoordiger en de ondergeschikte” weggelaten en is volstaan met te spreken van „ontstaan ten gevolge van”.

Taalkundig leek het juist te spreken van „schade” in plaats van „beschadiging”.

q. De verwijzing naar „dit artikel” in artikel 91, onder A, IV, 4, der Belgische wet kon in het vierde lid van artikel 469 uiteraard niet worden overgenomen en moest luiden: „de artikelen 468, 477, dit artikel”.

r. Het vijfde lid van artikel IV der H.C. is weer grotendeels op de Belgische wijze weergegeven behalve dat twee keer het „schip” weer naast de „vervoerder” is geschrapt en de „inlader” drie keer „afzender” is geworden, terwijl naast de „vervoerder” de „kapitein” en zijn „vertegenwoordiger” zijn verdwenen overeenkomstig de aangenomen leidraad. De bepaling van het aansprakelijkheidsbedrag is overgelaten aan een algemene maatregel van bestuur, opdat het, zo de nood dringt, op eenvoudige wijze kan worden herzien. De H.C. gaan uit van de gedachte (althans veelal; want, gelijk reeds opgemerkt, artikel VI, lid 3, wekt een andere indruk), dat zij slechts toepasselijk zijn, wanneer er een cognossement is. Het is dus begrijpelijk, dat artikel IV, 5, het bepalend lidwoord gebruikt voor cognossement. In de Nederlandse wet, gelijk de ondergetekende zich haar denkt, kan echter niet van meer worden gesproken dan van „een” cognossement; is er dus geen cognossement, dan blijft de aansprakelijkheid beperkt.

In de tweede zin van het 5e lid kan wel worden gesproken van „het” cognossement. De Belgische tekst maakt zich hier te ver van de woorden der H.C. los; er is daarom een poging gedaan tot verbetering. Of deze geslaagd is, waagt de ondergetekende niet te beweren. De bepaling is ietwat wonderlijk. Eerst toch zegt zij, dat de aangifte een vermoeden oplevert behoudens

tegenbewijs. Aangezien het hier gaat om een mogelijkheid tot vergroting van het bedrag der schadevergoeding, ligt het voor de hand, dat hiermee een vermoeden wordt bedoeld in het voordeel van de cognossementhouder. De „preuve contraire”, die dan geleverd moet kunnen worden, is een bewijs door de vervoerder. Dan, ingeleid door „mais”, komt de mededeling, dat de verklaring de vervoerder niet bindt; hij mag de juistheid er van betwisten. Men kan evenwel zeggen, dat als de verklaring na betwisting de vervoerder niet bindt, zij ook geen vermoeden tegen hem oplevert. Vermoedelijk is hier sprake van een min geslaagde Franse vertaling van de Engelse woorden „shall not be binding or conclusive on the carrier” en zijn hierin „binding” en „conclusive” synoniemen. Dit leidt tot de opvatting, dat de woorden „mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester”, niet meer zijn dan een overbodige en schadelijke herhaling. De ondergetekende heeft ze daarom weggelaten.

s. Ook in het zesde lid is de Belgische wet grotendeels gevolgd behoudens de verandering van de „inlader” in de „afzender” en de weglating van zijn vertegenwoordigers naast de vervoerder. Terwijl de verdragtekst spreekt van „marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère”, stelt de Belgische wet haar bepaling op voor „goederen van ontvlambaren, ontplofbaren of gevaarlijken aard, ingelaten buiten voorkennis en toestemming van den vervoerder of diens kapitein of agent”. Het een is niet hetzelfde als het ander; de Franse tekst veronderstelt toestemming ten gevolge van onwetendheid, de Belgische veronderstelt gemis aan toestemming en is ook overigens onjuist. Er is nauwere aansluiting gezocht bij de Franse tekst, daar deze de authentieke is. Het woord „débarquer” is in België vertaald met „aan land zetten”; beter schijnt het ruimere „lossen”. Voorts is, als steeds, het „provenant ou résultant de” weer vertaald met „ontstaan ten gevolge van”.

t. Het laatste lid van artikel 469 is ontleend aan artikel V der H.C. De Belgische tekst is gevolgd. Toegevoegd is het overliggend, ten einde hieromtrent gerezen kwesties af te snijden.

Artikel 470. Artikel V, lid 1, der H.C. is overbodig en artikel V, lid 2, past niet in het door de ondergetekende aangenomen stelsel. De artikelen VI en VII zijn overgenomen in nieuwe artikelen onder de vrijgekomen nummers 470 en 471; zie hierover § 5 der algemene beschouwingen.

Artikel 470a moet na het voorgaande vervallen.

Artikel 471 is overbodig in het systeem van het wetsontwerp en bevat daaraan geheel vreemde uitdrukkingen; het behoort dus te vervallen. Zie voorts het bij artikel 470 aangetekende.

Artikelen 472 en 473. De H.C. laten zich, behalve in artikel IV, 5, niet nader over de hoogte der vergoeding uit, doch zij onderstellen een volledige schadeloosstelling, welke niet door de landswet mag worden beperkt. De artikelen 472 en 473 geven wel een dergelijke beperking en moeten dus vervallen. Dit verval beïnvloedt derhalve niet de oplossing van de vraag betreffende het vorderingrecht van de wederpartij van de vervoerder, die de schade niet in eigen vermogen lijdt, welke wel met deze artikelen in verband is gebracht.

Het vrijkomende nummer 472 wordt gebruikt voor een nieuw doel; zie hieromtrent § 8 der algemene beschouwingen.

Artikelen 474 en 475. De artikelen 474 en 475 regelen het onderwerp, dat men kort pleegt aan te geven als de vraag omtrent de beperkte redersaansprakelijkheid. Ook deze artikelen kunnen ongewijzigd blijven met dien verstande, dat in artikel 475 de woorden „ingevolge artikel 468” moeten vervallen.

Artikel 476. Deze bepaling betreft het onderwerp uit de artikelen 474 en 475; het is derhalve onjuist, dat het rept van de artikelen 472 en 473. Zie verder de toelichting op artikel 472.

Artikel 477. De H.C. regelen niet de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verdragingschade. Zij laten derhalve de partijen vrij hieromtrent nadere afspraken te treffen. Het is natuurlijk mogelijk, dat zich in de keten der gebeurtenissen, die tot een verlies en beschadiging van vervoerde goederen leiden, voor of na een vertraging een feit voordoet als genoemd in artikel III, of artikel IV der H.C.; de vraag kan dan rijzen, of dit feit dan wel de vertraging moet worden geacht de rechtens relevante oorzaak of mede-oorzaak der schade te zijn. In zover als het dan als zodanig moet worden aangemerkt, is de schade geen verdragingschade; voor zover zij het echter wel is, valt zij niet onder de H.C. Verdragingschade behoeft zich bovendien niet voor te doen in de vorm van een tekort of een beschadiging, al is dit wel mogelijk. De regeling der verdragingschade, zoals die thans in artikel 477 W.v.K. is neergelegd, kan dus ongewijzigd blijven.

Bij het voorgaande is artikel IV, 4, der H.C. niet uit het oog verloren. Deze bepaling bedoelt niet een gedeeltelijke verdragingsregeling te zijn. In het Engelse recht (en dat de H.C. onder sterke Engelse invloed tot stand zijn gekomen, is algemeen erkend en blijkt ook duidelijk uit artikelen III, 4, en IV) onderscheidt men bovendien scherp tussen „delay” en „deviation” als schade-oorzaken (zie Knauth, blz. 261—265); de ontwerpers der H.C., zo mag men daarom aannemen, hebben verdragingschade als zodanig buiten de H.C. gehouden, al blijft het natuurlijk mogelijk, dat men, doordat koersafwijking moet worden aangemerkt als de rechtens relevante oorzaak der aangerichte schade, voor de bepaling der rechtsgevolgen te rade moet gaan met artikel IV, 2 1 of IV, 4.

Artikel 478. Naast de artikelen III, 5 en IV, 3 en 6 der H.C. blijft artikel 478 W.v.K. betekenis hebben; daar het niet strijdt met de H.C. dient het te worden gehandhaafd.

Artikel 479. Het eerste lid van dit artikel is met het ontworpen artikel 468, lid 3, in strijd in zoverre als dit artikel niet bevat de restrictie welke is vervat in de woorden „tenzij hij dien aard of die eigenschappen heeft gekend of had behooren te kennen”.

De eerste zin van het tweede lid is overbodig naast het ontworpen artikel 469, lid 6. Hij is bovendien in strijd met de H.C., daar volgens deze een vernietiging met het oog op gevaar voor een opvarende geen reden mag zijn tot ontheffing van aansprakelijkheid.

De tweede zin van dit lid is eveneens in strijd met de H.C. Wanneer immers de vervoerder zich van contrabande heeft ontdaan is hij volgens de H.C., daar hij zich niet kan beroepen op artikel IV, jegens de cognossementhouder aansprakelijk (cfr. artikel III, 5, slotzin), waartegenover hij ex artikel III, 5, verhaal heeft op de afzender. Volgens artikel 479 is hij echter ook jegens de cognossementhouder van aansprakelijkheid ontheven.

Artikel 485. Het eerste lid van artikel 485 moet vervallen wegens artikel III, 6, der H.C.; artikel 485, lid 2, kan blijven.

Artikel 486. Van artikel 486 kan alleen het tweede lid met een geringe redactionele wijziging worden gehandhaafd.

Artikel 487. Het eerste lid moet vervallen wegens artikel III, 6, der H.C., dat is overgenomen in het zevende lid van artikel 468. Doch het is wenselijk het bij de wet van 24 Juni 1939 (Stb. 201) opgenomen tweede lid van artikel 487 te behouden, hetgeen niet onverenigbaar schijnt met de H.C. Met name de Amerikaanse rechtspraak heeft zich in dezer voege ontwikkeld, dat de vervallermijn van een jaar niet geldt voor een vordering van de ene tegen de andere vervoerder (zie Knauth, 4e druk, blz. 277).

Artikel 488. In artikel 488 moet rekening worden gehouden met het vervallen van artikel 487.

Artikelen 489 t/m 503. Deze artikelen kunnen worden gehandhaafd.

Artikel 504. Zie § 5 der algemene beschouwingen. Artikel 504 moet worden herzien overeenkomstig artikel III, 3, der H.C. Ook hierbij heeft de ondergetekende zich laten leiden door de Belgische wet; met dien verstande, dat hij „inlader” heeft veranderd in „afzender” (zie de toelichting op artikel 468, onder c) en naast de vervoerder niet afzonderlijk de kapitein en de vertegenwoordiger van de vervoerder is blijven noemen (zie § 7 der algemene beschouwingen). De zin, welke de Belgische wet onder a heeft opgenomen, loopt niet; de ondergetekende heeft getracht hierin verbetering te brengen. Voor het laatste lid zie de toelichting op artikel 468, onder j en l.

Wat de aanvulling betreft van artikel 504, lid 1, onder c, vergeleken met artikel III, lid 2, der H.C., deze is opgenomen in verband met artikel 5 der Engelse „Carriage of goods by sea act, 1924”. Dit voorschrift bepaalt: „Where under the custom of any trade the weight of any bulk cargo inserted in the bill of lading is a weight ascertained or accepted by a third party other than the carrier or the shipper and the fact that the weight is so ascertained or accepted is stated in the bill of lading, then, notwithstanding anything in the Rules, the bill of lading shall not be deemed to be prima facie evidence against the carrier of the receipt of goods of the weight so inserted in the bill of lading, and the accuracy thereof at the time of shipment shall not be deemed to have been guaranteed by the shipper”. Deze bepaling is elders overgenomen; b.v. in artikel 11 der Amerikaanse en artikel 6 der Canadese wet.

Men heeft haar opgenomen wegens hetgeen gebruik was in het kolenvervoer, waarin het gewicht placht te worden vastgesteld bij het verlaten van de mijn en dienovereenkomstig in het cognossement overgenomen. De vervoerder zette dan in het cognossement „colliery weight, weight unknown”. De mogelijkheid aldus te werk te gaan wilde men bestendigen; en daar men vreesde, dat zij onder de heerschappij der H.C. zonder meer niet bestendig zou kunnen worden, nam men het bovenaangehaalde artikel op en sprak er niet alleen in van kolenladingen, maar, algemener, van „bulk cargo”, omdat men begreep, dat dezelfde omstandigheden als bij het kolenvervoer zich ook elders voordeden, als b.v. bij het vervoer van gestort graan, waar een elevatormaatschappij het gewicht noteerde, en bij dat van olie, waar de ingeladen hoeveelheid, naar de ervaring leert, veelal nimmer zo kan worden opgenomen, dat zij volkomen met de geloste klopt.

Het is de vraag, of niet een uitzonderingsvoorschrift als de Engelse wet inhoudt, overbodig is. Indien inderdaad graan is gestort in het schip en het gewicht ervan bij deze behandeling is opgenomen door de elevatormaatschappij, of indien de ingeladen hoeveelheid olie niet op betrouwbare wijze valt vast te stellen, heeft de vervoerder geen „redelijke gelegenheid” gehad de juistheid er van na te gaan; hij is dus wegens artikel III, 3, der H.C. zelf niet gehouden het in het cognossement bij wege van een eigen verklaring op te nemen. Dit verbiedt hem niet te vermelden „ingeladen x K.G. gewicht onbekend”; de H.C. verbieden geen onbekendheidsclausules.

Juist wanneer het Engelse artikel overbodig is, kan men niet zeggen, dat het met de H.C. strijdt. Zou het aan artikel III, 3, hiervan wel iets afdoen, dan zou het, aangezien het dan enkel geacht zou kunnen worden de vervoerder te bevoordelen, zeker afbreuk doen aan de inhoud der H.C.; en het zou de vraag zijn, of een land, toetredend tot het Brusselse verdrag, zijn volkenrechtelijke verplichtingen wel geheel en al nakwam door het in zijn wet op te nemen (men bespeurt dan ook bij een schrijver als Knauth een zekere innerlijke onrust, of het met artikel 11 der Amerikaanse wet wel helemaal in orde is, al weet hij zich zelf gerust te stellen; blz. 180—181). De Belgische wet houdt dan ook een artikel als het bovenvermelde Engelse niet in.

In een vergadering van de subcommissie-handelsrecht, die daarom aanvankelijk zelf er toe neigde het Engelse voorbeeld niet te volgen, van 17 Mei 1949 met vertegenwoordigers van vervoerders en verzekeraars bleken de eersten zeer sterk te hechten aan een bepaling van de aard van het Engelse artikel 5. De verzekeraars konden dit verlangen billijken. De commissie-Offerhaus had in haar ontwerp er inderdaad een opgenomen. De ondergetekende meent met de subcommissie-handelsrecht,

dat het mogelijk is in dezen de vervoerderskool evenzeer te sparen als de verdragsgeit door de toevoeging van een bepaling als: „De vervoerder wordt behoudens tegenbewijs vermoed geen redelijke gelegenheid te hebben gehad de hoeveelheid en het gewicht van gestorte en gepompte ladingen te toetsen”. De vervoerders zouden zich hierdoor voldaan achten.

Artikel 506. De eerste drie geledingen van artikel 506 kunnen ongewijzigd blijven, het vierde lid evenwel moet hervormd worden naar het model van artikel III, 7, der H.C. Ook hierbij is de Belgische wet tot gids genomen; met weglating van de kapitein en de vertegenwoordiger van de vervoerder (zie § 7 der algemene beschouwingen), wijziging van de „inlader” in de „afzender” (verg. de toelichting op artikel 468, onder c) en verandering der verwijzing naar artikel III, 3, en „deze paragraaf” in een naar artikel 504 en „dit artikel”.

Artikel 510. Zie § 6 der algemene beschouwingen.

Artikel 512. Zie § 6 der algemene beschouwingen.

Artikel 517c. Deze verandering wordt nodig door de wijziging der artikelen 468 en 470.

Artikel 517d. Overeenkomstig de ook elders aangenomen regel wordt de toepasselijkheid beperkt tot uitgaand vervoer.

Artikel II

De hier voorgestelde aanvulling van het binnenvaartrecht is toegelicht in § 9 der algemene beschouwingen.

Artikel 780, waaraan een derde lid wordt toegevoegd, betreft de eigenaar, wanneer hij het binnenschip zelf in gebruik heeft, alsmede wanneer het in gebruik is bij een ander doch de titel van gebruik niet in het scheepsregister is aangetekend. Is dit laatste wel het geval, dan is volgens artikel 781 niet de eigenaar doch de gebruiker overeenkomstig de regels van artikel 780 aansprakelijk.

De voorgestelde artikelen 791a, 815a en 921a betreffen de vervoerder en de vervoerder. Heeft de gebruiker, wiens gebruikstitel niet in het scheepsregister is aangetekend, het schip vervoeracht en wordt hij op grond van artikel 1403, derde lid, van het Burgerlijk Wetboek door een lading-belanghebbende, die met de bevrachter heeft gecontracteerd, aangesproken voor schade, aan de vervoerde goederen toegebracht door de schuld van de door hem aangestelde bemanning, dan kan ook voor hem het bepaalde in artikel 791a van belang zijn.

Artikel III

Dit artikel steunt op hetzelfde beginsel als de overgangsbepalingen IV, V en VII uit de wet van 22 December 1924, *Stb.* 573; de uitzondering uit artikel V is niet overgenomen, daar de reden er voor bij deze overgang weinig klemmt (bijl. Handelingen Tweede Kamer 1919—1920, 448, 3, blz. 112).

De derden immers lezen hun rechten en verplichtingen veelal uit een cognossement, hetwelk een dagtekening draagt, die, zo zij er al niet mee overeenstemt, gemeenlijk zeer weinig van die der overeenkomst zal verschillen, behalve wellicht in bevrachtingsgevallen, waarin zij echter uit de charterpartij blijkt. Er is voor de destijds opgenomen uitzondering te minder aanleiding, omdat de vervoersbetrekkingen tegenwoordig toch al zo veelvuldig door de H.C. worden geregeld (zie § 2 der algemene beschouwingen). Een uitzondering heeft verder steeds het nadeel, dat zij de regeling ingewikkelder maakt.

Artikel IV

Wanneer de voorgestelde wet is tot stand gekomen, moet er nog een algemene maatregel van bestuur worden ontworpen ter uitvoering van artikel 469, lid 5. Er heerst op het ogenblik veel onzekerheid in de kringen van betrokkenen omtrent de juiste hoogte van het daar bedoelde bedrag. In de loop der jaren is dit in verschillende landen op zeer uiteenlopende sommen gesteld;

zie het slot van § 3 der algemene beschouwingen. In Engeland is op 1 Augustus 1950 tussen verzekeraars en vervoerders een voorlopige overeenkomst gesloten (zie Carver-Colinvaux, blz. 1117—1120), waarbij is aangenomen, dat de aansprakelijkheid van de vervoerder „shall be limited to £ 200 sterling lawful money of the United Kingdom per package or unit of cargo”; doch in een bekendmaking hiervan van 26 Juli 1950 is gezegd, dat men er van uitging, dat het laatste woord in dezen zou moeten worden gesproken door het „Comité maritime international”. Op de in September 1951 in Napels gehouden conferentie van het Comité maritime international werd een resolutie aangenomen, waarvan de tekst luidt:

„The Conference,

Whereas the object of the Gold-clause contained in article 15 of the *International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels*, signed at Brussels on August 25th, 1924, was to fix the limit of the Shipowners' Liability to an unalterable value in time and in space;

Whereas the same effect was attributed to the gold-clause contained in article 9 of the *International Convention for the unification of certain rules relating to Bills-of-Lading*, signed at Brussels on August 25th, 1924, and fixing the limit of the liability of a Carrier under a contract for the carriage of goods covered by a negotiable Bill-of-Lading;

Whereas most of the States having ratified the said conventions, have made use of the right left to them to convert into their own currency the amounts expressed in Pounds sterling by both conventions; that as a consequence of the fluctuations of the currencies, such conversions have given rise to considerable differences in the limits applied;

Whereas, further, that the presence of the gold-clauses in the said conventions is the reason why certain States hesitate to ratify the conventions or to adhere thereto;

Whereas the urgency of securing real unity is felt more every day in regard to limitation of Shipowners' Liability and in regard to limitation of the liability of the carrier by sea;

Whereas at the present time, the presence of the gold-clause in the said conventions is an insuperable obstacle to the bringing

about uniformity; that therefore the suppression of the gold-clauses appears to be a necessity;

Whereas article 21 of the Convention for the unification of certain Rules concerning Liability of the Owners of sea-going vessels of 25th August 1924 and article 16 of the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills-of-Lading grant to every State the possibility of bringing about the convening the meeting of a fresh Conference, in order to consider any possible improvements to the conventions;

Express the wish that a further meeting of the Diplomatic Conference be convened within a short delay, for the purpose of putting before that meeting a proposal including, on the one hand the suppression of the gold-clause in the Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills-of-Lading and, on the other hand, an amendment of the wording which has become necessary in consequence of the suppression of the Gold-clauses.

Instruct the Permanent Bureau to transmit this resolution to the Belgian Government.”

De ondergetekende stelt zich voor omtrent het te noemen bedrag overleg te plegen met de „Nederlandsche Vereeniging voor Zeerecht”, die de Nederlandse afdeling is van het „Comité maritime international”, waarnaar de scheepvaartwereld in dezen uitziet, alvorens daarover te beslissen. Dit overleg kan gemakkelijk langer tijd vergen dan de 20 dagen uit artikel 2 der Wet houdende algemene bepalingen der wetgeving van het Koninkrijk; het is dus wenselijk, dat de inwerkingtreding wordt vastgesteld op een nader bij Koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Wordt het wetsontwerp tot goedkeuring van het cognossementsverdrag van 25 Augustus 1924, dat heden mede wordt ingediend, aangenomen, dan behoort het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I uiteraard niet later te worden gesteld dan dat waarop dit verdrag Nederland voor het Rijk in Europa gaat binden, terwijl, al deert een eerdere dag niet, een samenvaal het beste lijkt. Naar deze samenvaal zal, voor zover dit van de ondergetekende afhangt, worden gestreefd.

De Minister van Justitie,

L. A. DONKER.