

Goedkeuring van toetreding tot het op 25 Augustus 1924 te Brussel gesloten Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement met bijbehorend protocol van ondertekening

Wijziging van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel

VERSLAG

No. 7

(De vroegere stukken zijn gedrukt in de Zitting 1953—1954)

De vaste Commissie voor Justitie, in wier handen deze wetsontwerpen zijn gesteld, heeft de eer daaromtrent het volgende te rapporteren.

De commissie zou een opmerking betreffende haar werkwijze vooraf willen laten gaan. Tot dusverre was het haar gewoonte omtrent wetsontwerpen van enige betekenis een Voorlopig Verslag uit te brengen, dat dan door de Regering met een Memorie van Antwoord werd beantwoord. Daarna had, zo nodig, een mondeling overleg met de Regering plaats, waarvan de uitkomsten dan in een Eindverslag werden neergelegd. Zij heeft thans besloten een proef te nemen met een systeem, waarbij mondeling overleg met de Regering reeds vóór het uitbrengen van enig verslag plaats vindt. Het verslag bevat dan niet alleen de aanvankelijke beschouwingen van de commissie, doch tevens de uitkomsten van het overleg met de Regering. Het komt de commissie voor, dat deze werkwijze in bepaalde gevallen kan leiden tot bespoediging van de behandeling en vooral, dat zij voor de lezers een duidelijker beeld kan geven van de vraagstukken, welke bij een bepaald wetsontwerp gerezen zijn. Niet alle wetsontwerpen zullen zich voor de toepassing van dit stelsel lenen. De commissie meent echter, dat het wenselijk is in een aantal gevallen hiermee een proef te nemen, en zij is van oordeel, dat de onderhavige wetsontwerpen daartoe een geschikte gelegenheid bieden. Volledigheidshalve voegt zij hieraan toe, dat bij toepassing van dit systeem de belangstellenden in en buiten de Kamer na de publicatie van het verslag voldoende tijd zullen moeten hebben om dit stuk te bestuderen vóórdat de wetsontwerpen in openbare behandeling komen. Anders dan bij publicatie eerst van een Voorlopig Verslag en dan van een Memorie van Antwoord blijkt immers omtrent de voorbereidende behandeling niets naar buiten vóórdat het Eindverslag verschijnt.

Alvorens tot vaststelling van haar verslag over te gaan, heeft de commissie het dus, na overweging van deze ontwerpen, enerzijds betreffend de toetreding voor het Rijk in Europa tot het Brusselse cognossementsverdrag van 1924, anderzijds de aanpassing van het Wetboek van Koophandel aan de bepalingen van dat Verdrag, wenselijk geoordeeld over een aantal vraagpunten contact te zoeken met de Minister van Justitie. Allereerst zal thans worden weergegeven het resultaat van dit contact, dat mondeling heeft plaats gehad.

Uit de commissie kwam een vijftal vraagpunten naar voren, ten aanzien waarvan de Minister zijn standpunt heeft bepaald.

Het eerste vraagpunt, dat door enige leden aan de orde werd gesteld, raakt de methode, welke bij de aanvaarding van het Brusselse Verdrag moet worden gevolgd. Beoogd wordt niet slechts een overneming van het Verdrag naar zijn inhoud door invoeging van de bepalingen er van in ons wettelijk kader, doch tevens de formele aanvaarding er van door ratificatie. De Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp tot goedkeuring van toetreding tot het Verdrag bepleit ratificatie, waarbij met name op de eis van volkenrechtelijke elegantie beroep wordt gedaan. De toetreding geldt alleen voor het Rijk in Europa.

De vraag werd nu gesteld of het — in verband met het concordantiebeginsel, aanvaard in de verhouding tussen het Rijk in Europa en de overzeese Rijksdelen — wel juist is, dat voor het Rijk in Europa zonder meer tot volkenrechtelijke bin-

ding aan de verdragsbepalingen besloten wordt. Indien immers te zijner tijd in de overzeese Rijksdelen de wens blijkt te leven naar een slechts gedeeltelijke aanvaarding van het Verdrag of slechts een gedeeltelijke overneming daarvan in het privaatrecht der betreffende Rijksdelen mogelijk zou zijn, zou het Rijk in Europa zich — bovendien zonder enig vooroverleg — verbonden hebben. Deze aangelegenheid, aldus betoogden de leden, die dit vraagpunt aan de orde stelden, is in zoverre van meer dan incidenteel belang, dat zij — vooral met het oog op het tot stand gekomen Statuut voor het Koninkrijk — een rol speelt bij de ratificatie van elk verdrag, waarbij de overzeese Rijksdelen betrokken kunnen worden. Men zou in het onderhavige geval kunnen ratificeren met een reserve van algemene strekking, inhoudende, dat ons land zich zijn vrijheid voorbehoudt in zijn wetgeving van het Verdrag af te wijken naarmate het dit nodig zal achten in verband met zijn betrekkingen met de overzeese delen des Rijks. Als alternatief zou kunnen worden besloten ratificatie achterwege te laten. De bezwaren van materieelrechtelijke aard, die daartegen zouden kunnen worden aangevoerd, meenden de hier aan het woord zijnde leden als betrekkelijk theoretisch te mogen betitelen. Men zou dan verder de volkenrechtelijke elegantie moeten opofferen aan het belang, gemoeid bij het in acht nemen van juiste gedragsregels, welke intern tussen de delen des Rijks hebben te gelden, en daarmede de stipte naleving van het concordantiebeginsel hebben bevorderd.

De Minister gaf naar aanleiding van het hierboven geformuleerde vraagpunt te kennen, dat weliswaar het concordantiebeginsel, neergelegd in artikel 39 van het Statuut, van groot gewicht moet worden geacht, doch naar zijn mening dit beginsel door de betreffende leden te absoluut werd gesteld. Uitgangspunt is geweest, dat op het gebied van privaatrecht en strafrecht naar zoveel mogelijk overeenstemming zal worden gestreefd. Doch de verwezenlijking van dit beginsel zal niet steeds mogelijk zijn. Men dient in aanmerking te nemen, aldus betoogde de Minister, dat in de Rijksdelen verschillende toestanden heersen, waardoor het niet denkbaar is, dat alle recht over en weer wordt overgenomen. Men denke bij voorbeeld aan een wettelijke regeling van de adoptie, welke in de overzeese Rijksdelen, waar zich op het gebied, bestreken door het familierecht, soms andere verhoudingen voordoen, wellicht niet of niet zonder afwijking kan worden aanvaard.

In nog veel belangrijker mate komt dezelfde vraag aan de orde bij het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Het is een open vraag, in hoeverre de overzeese Rijksdelen dit stuk wetgeving zullen kunnen overnemen. Het concordantiebeginsel verhindert niet, dat de Rijksdelen wenselijk geachte wettelijke regelingen tot stand brengen, doch houdt in, dat er naar wordt gestreefd, dat, waar overeenstemming mogelijk is, deze ook inderdaad wordt bevorderd.

Wat betreft het onderhavige Verdrag, voegde de Minister hieraan nog het volgende toe. Een algemene reserve, welke Nederland voorbehoudt om in zijn wetgeving van het Verdrag af te wijken naarmate het dit nodig zal achten in verband met zijn betrekkingen tot de overzeese Rijksdelen, zou voor andere Verdragsstaten moeilijk aanvaardbaar zijn. Weliswaar hebben de Verenigde Staten een vergaand voorbeeld gegeven door bij de ratificatie van het onderhavige Verdrag het voorbehoud te maken: „Should any conflict arise between the provisions of the convention and the provisions of the act of April 16, 1936, (the Carriage of goods by sea act), the provisions of said act shall prevail”. Maar dit voorbehoud beperkte zich tot een toen reeds bestaande wet, die slechts op enkele punten van het Verdrag divergeert, terwijl de geopperde reserve van algemene strekking in de ogen van de andere Verdragsstaten een volkomen vrijbrief voor de toekomstige Nederlandse wetgeving zou betekenen. Ook deelde de Minister nog mede, dat de ontwerpen van de Staatscommissie (Subcommissie Handelsrecht), waarop de onderhavige wetsontwerpen zijn gebouwd, op 15 Januari 1953 naar de landsregeringen van Suriname en de Nederlandse Antillen zijn gezonden, op 21 October 1953 gevolgd door de mededeling van het voornemen voorshands met goedkeuring en toetreding voor Nederland te

volstaan, opdat deze Rijksdelen volgens artikel 13 van het Verdrag geheel vrij zouden blijven. Hierop is geen bericht ingekomen, waarna de wetsontwerpen bij Koninklijke Boodschap van 26 Juni 1954 zijn ingediend.

Voor een uiteenzetting van verschillende aan ratificatie verbonden voordelen verwees de Minister naar de Memories van Toelichting, waaronder § 3, derde alinea, van die op het ontwerp tot wijziging van het Wetboek van Koophandel.

Na de gedachtenwisseling met de Minister verklaarden de leden, die dit vraagpunt aan de orde stelden, zich bij het antwoord van de Minister te willen neerleggen, nochtans van mening zijnde, dat in elk geval van wetgevende arbeid, dat daartoe aanleiding geeft, nauwkeurig zal moeten worden overwogen of het concordantiebeginsel wellicht tot het zich opleggen van beperkingen heeft te leiden. Enige leden spraken uit te vertrouwen, dat ook de Rijksdelen overzee hunnerzijds het concordantiebeginsel zouden volgen.

Door enige leden werd als tweede vraagpunt opgeworpen, of het ontwerp betreffende de wijziging van het Wetboek van Koophandel eigenlijk niet toch tweërlei vervoersrecht introduceert, hoewel uit de Memorie van Toelichting (§ 5 van de Memorie van Toelichting op het aanpassingsontwerp) te lezen valt, dat men zulks juist heeft willen vermijden. Immers, terwijl de Memorie van Toelichting terecht wijst op het onbevredigende van de situatie in de Verenigde Staten, waar men het systeem van een dubbel vervoersrecht heeft aanvaard, wordt er anderzijds van uitgegaan, dat de dwingende toepassing der H.C. niet moet worden toegelaten voor het tijdvak vóór de inlading en dat na de lossing. Zal zodoende niet toch scherp verschillend recht gelden voor de eigenlijke vervoersperiode enerzijds, de voor- en naperiode anderzijds? De vervoerders zullen zich mogelijkerwijze buiten de eigenlijke vervoersperiode vrijtekenen, voor zover naar gemeen recht maar enigszins mogelijk. Zal dit, zo vroegen de hier aan het woord zijnde leden, ten goede komen aan de behandeling van het goed buiten die periode? Van groot belang kan dan worden de vraag, wanneer de schade is ontstaan. Is hiervan niet een nadelige positie van de ladingbelanghebbende het gevolg, te meer daar de vervoerders wellicht ook de kwestie van de bewijslast zoveel mogelijk te hunnen voordele zullen regelen?

Bij de gedachtenwisseling met de Minister gaf deze te kennen van oordeel te zijn, dat vrijheid tot vermindering van aansprakelijkheid voor het behoud van de lading vóór en na het eigenlijke vervoer aan de vervoerder moet worden gelaten, en wel op basis van de navolgende argumentatie:

1°. De feitelijke splitsing in eigenlijke vervoersperiode enerzijds, vóór- en naperiode anderzijds bestaat reeds, en wel sedert op 1 November 1952 de wet van 24 Juni 1939 (*Stb.* 201) werd ingevoerd. Immers, daarbij werden aan de eerste zin van het eerste lid van artikel 470 Wetboek van Koophandel, aan het slot, de woorden toegevoegd „na den aanvang der inlading en voor de voltooiing der lossing”. Het gaat hier dus om bestending van de reeds bestaande toestand.

2°. Alle Verdragsstaten kennen deze mogelijkheid van vrijtekenen; door de gekozen opzet bevordert men derhalve de rechtseenheid, die door het Verdrag werd nagestreefd.

3°. Deze mogelijkheid van vrijtekenen is voorts onmisbaar, wanneer men de toestand in de havens van tal van landen in aanmerking neemt.

4°. Ook de assuradeuren hebben zich met de gekozen opzet op dit punt kunnen verenigen (gelijk in de Memorie van Toelichting, blz. 10, rechterkolom, reeds werd aangegeven).

Voorts wees de Minister er op, dat de vervoerder in principe aansprakelijk is te achten. Stelt hij niet aansprakelijk te zijn op grond van een contractueel beding omtrent schadeoorzaken vóór de inlading of na de lossing, dan zal hij die oorzaak hebben te bewijzen. Daarbij komt nog, dat de rechter een ladingbelanghebbende tegen bewijsbedingen, welke deze in een onmogelijke positie zouden brengen, te hulp zal kunnen komen door het hanteren van feitelijke vermoedens.

De leden van de commissie, die dit vraagpunt te berde brachten, verklaarden door het betoog van de Minister tevreden te zijn gesteld en zich daarin wel te kunnen vinden.

Enkele leden verklaarden bedenkingen te hebben tegen het voorstel tot het laten vervallen van de artikelen 472 en 473 Wetboek van Koophandel. Deze schrapping wordt gebaseerd op de gedachte, dat de H.C. volledige schadeloosstelling veronderstellen, terwijl de bewuste wetsbepalingen een zekere beperking aanleggen voor des vervoerders schadevergoedingsplicht. Daarmede, aldus de hier aan het woord zijnde leden, wordt voor de aansprakelijkheid teruggegrepen naar de schadevergoedingsnormen van het algemeen deel van het verbintenissenrecht. In dit verband nu werd een derde vraagpunt geformuleerd. Wordt de vervoerder zodoende ook aansprakelijk voor *lucrum cessans* en indirecte schade? Het vervoer kan grondstoffen betreffen, die op de bestemmingsplaats nodig zijn voor een bepaald fabricageproces. Welk een schade kan van het uitblijven van de grondstoffen niet het gevolg zijn? Men kan zich afvragen, of het niet redelijk is de artikelen 472 en 473 te handhaven. Is het niet mogelijk, zo vroegen de betreffende leden, dat de Nederlandse wet althans op dit punt een bindende interpretatie geeft van de schadevergoedingsplicht van de vervoerder naar zijn omvang ingevolge de H.C.? Men kan stellen, dat de H.C. volledige schadevergoeding veronderstellen, doch wat is volledige schadevergoeding? Tenslotte wordt ook naar het gemene recht ergens een grens getrokken. Er is niet een voor alle landen vaststaand begrip „volledige schadevergoeding”. Bij deze vraag wordt niet voorbijgezien, dat een algemene grens zal worden geïntroduceerd: een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen bedrag per collo (artikel 469, lid 5, nieuw). Aangezien omtrent de hoogte van dit bedrag nog niets schijnt vast te staan, valt moeilijk te beoordelen, aldus de hier aan het woord zijnde leden, of deze algemene limiet het bezwaar van het wegvallen van de artikelen 472 en 473 Wetboek van Koophandel vermag weg te nemen.

De Minister gaf bij de meergenoemde gedachtenwisseling te kennen, dat op dit punt de gedachte is geweest, dat de opesters van de H.C. zich te dezer zake iets voor ogen moeten hebben gesteld, al hebben zij niets vastgelegd. Het is niet aannemelijk, dat zij hebben bedoeld, deze zaak over te laten aan wellicht zeer verschillende nationale wetten. In deze gedachtengang past het de Nederlandse rechter vrij te laten, opdat hij rekening kan houden met de ontwikkeling van de rechtspraak in de verschillende Verdragsstaten. De Minister vervolgde, dat men evenwel in deze zin kan redeneren, dat de gedachte van de artikelen 472 en 473 Wetboek van Koophandel ook wel in andere Verdragsstaten ingang zal vinden. Het is beter, kan men dan verder gaan, de rechtszekerheid, die Nederland tot nu toe door deze uitdrukkelijke wetsbepalingen heeft, niet prijs te geven; men handhave deze dus als een interpretatie door onze wetgever van hetgeen de ontwerpers der H.C. zich voorstelden.

De Minister verklaarde zich bereid, alsnog voor het laatste gezichtspunt te kiezen en bij Nota van Wijzigingen de huidige artikelen 472 en 473 Wetboek van Koophandel te herstellen.

De commissie nam van 's Ministers voornemen in deze zin met voldoening kennis.

Het vierde vraagpunt, dat door enige leden werd opgeworpen, raakte het voorstel, in het ontwerp tot wijziging van het Wetboek van Koophandel vervat, om artikel 479, lid 1, Wetboek van Koophandel, te doen vervallen wegens strijd met artikel 468, lid 3 (nieuw). Moet hieruit worden afgeleid, aldus deze leden, dat de vervoerder dus geen actie tegen de afzender kan instellen, indien door een onjuiste mededeling omtrent de aard of eigenschappen van het ten vervoer aangeboden goed schade wordt toegebracht aan schip of overige goederen? Indien de vervoerder omtrent de aard of eigenschappen van bepaalde goederen niet of niet juist is ingelicht, zal hij bij het stuwen daar niet mee kunnen rekenen. De hier aan het woord zijnde leden stelden de vraag of inderdaad strijd met artikel 468, lid 3 (nieuw), aanwezig is. Want in laatstbedoelde bepa-

ling gaat het over een andere soort schade, die de vervoerder lijdt en kan verhalen op de afzender, dan in het huidige artikel 479, lid 1. In artikel 468, lid 3 (nieuw), is bedoeld de schade, die de vervoerder lijdt, doordat de cognossementhouder om afgifte van een groter getal of gewicht vraagt dan geladen is. Artikel 479, lid 1, handelt echter over schade, die ontstaat bij derden, doordat de vervoerder bij de behandeling van het goed niet kan rekenen met de bijzondere aard en eigenschappen van het goed. Te meer reden schijnt aanwezig, aldus deze leden, artikel 479, lid 1, te handhaven, aangezien de laatste zinsnede van het tweede lid van artikel 479 moet vervallen. Het is niet aan te nemen, dat de vervoerder zich op grond van artikel 468, lid 3 (nieuw), ter zake op de afzender kan verhalen, aangezien hier — het gaat om contrabande — de aard van het vervoerde goed in geding is.

De Minister sprak ten aanzien van dit vraagpunt uit, dat de motivering, op dit punt in de Memorie van Toelichting gegeven, niet geheel juist en volledig is. Inderdaad kan men niet gewagen van strijd tussen artikel 479, lid 1, Wetboek van Koophandel, en artikel 468, lid 3 (nieuw). Wel zou men kunnen zeggen, dat de regel van artikel 479, lid 1, reeds volgt uit de regels omtrent de aansprakelijkheid bij wanprestatie of onrechtmatige daad van het gemene recht. In zoverre zou dus tegen schrapping van artikel 479, lid 1, geen bezwaar bestaan. Men kan echter ook redeneren, dat het niet nodig is in het kader van het onderhavige wetsontwerp deze bepaling, waarmede de praktijk vertrouwd is en die voor het concrete geval een concretisering geeft van de algemene regels, te schrappen. Schrapping in het kader van dit wetsontwerp zou zelfs aanleiding kunnen zijn voor het in de praktijk maken van verkeerde gevolgtrekkingen.

De Minister gaf te kennen, voornemens te zijn bij Nota van Wijziging artikel 479, lid 1, te herstellen. De commissie nam van dit voornemen van de Minister met voldoening kennis.

Het laatste vraagpunt, dat bij de gedachtenwisseling met de Minister door enige leden aan de orde werd gesteld, betrof de voorgestelde wijziging van artikel 517*d* Wetboek van Koophandel. Waarom laat men het artikel niet ongewijzigd, aldus deze leden. Waarom laat men de situatie niet bestaan, dat de Nederlandse wet toepasselijk is op vervoer van en naar Nederlandse havens? Voor zover het Verdragslanden aangaat, kan dit, gezien de aanpassing van de Nederlandse wet, moeilijk een bezwaar zijn. Voorts vermindert men het aantal gevallen, dat de Nederlandse rechter met vreemd recht te maken krijgt, met alle bezwaren, aan de toepassing van vreemd recht door de Nederlandse rechter verbonden.

De Minister gaf te kennen aan amendering van artikel 517*d* Wetboek van Koophandel vast te houden. Het aanpassingsontwerp volgt hier de wetten van verreweg de meeste landen, althans van de meeste Verdragsstaten, in zoverre, dat deze de gelding van de nationale wet alleen voor uitgaand vervoer decreteren. Slechts de Verenigde Staten, België en de Philipijnen leggen hun recht ook aan het inkomend vervoer op.

De Minister wees er op, dat in het Benelux-ontwerp Een-vormige wet betreffende het internationaal privaatrecht (2329) deze aangelegenheid geheel open is gehouden; artikel 27 zegt, dat deze wet niet van toepassing is op de rechten en verplichtingen, geregeld bij de wetten betreffende de zeevaart, de binnenvaart of de luchtvaart. Onder de deskundigen van verschillende Verdragsstaten heerst geen eenstemmigheid over de vraag, welk stelsel voor een algemene conflictenregel het meest raadzaam is. Zowel een voorschrift, dat steeds de wet van de afslaadhaven moet worden toegepast, als andere algemeen geldende criteria ontmoeten onder hen bezwaren.

De Minister verklaarde, dat het wellicht voorhands, in afwachting van een eventuele Verdragsregeling, de beste oplossing is de in het ontwerp voorgestelde algemene conflictenregel te reduceren tot de bepaling, dat op uit *Nederland* uitgaand vervoer de *Nederlandse* wet toepasselijk is. Dit Nederlandse voorschrift dwingt dan de Nederlandse rechter niet op vervoer uit andere landen — hetzij naar Nederland, hetzij naar derde landen — het misschien moeilijk traceerbare recht van de afscheephaven toe te passen en laat hem derhalve vrij van

geval tot geval zich te laten leiden door het aanknopingspunt, dat hij doorslaggevend acht. Liggen alle aanknopingspunten in Hague Rule-landen, dan is er weinig of geen moeilijkheid, maar het kan ook anders zijn. Het is bezwaarlijk de Nederlandse rechter te dwingen contractsbepalingen, die met de Nederlandse wet niet te rijmen zijn, doch volkomen geldig zijn volgens de wetten van de landen, waar is gecontracteerd en afgescheept of waar op een andere grond een aanknopingspunt voor het toepasselijk recht is gelegen en die wellicht zelfs door die wetten dwingend worden voorgeschreven, buiten toepassing te laten. Een terugkeer tot de bestaande bepalingen van artikel 517d, die, wat de tweede zin van lid 1 aangaat, toch zouden moeten worden gewijzigd, kwam de Minister dan ook niet raadzaam voor.

De betreffende leden verklaarden het betoog van de Minister bij nadere overweging wel te kunnen aanvaarden.

De Minister deelde bij genoemde gedachtenwisseling voorts nog mede, aan enige wijzigingen behoefte te gevoelen met betrekking tot het ontwerp voor de aanpassingswet.

Bij nadere overweging blijkt het nieuwe artikel 504 verduidelijking te behoeven.

De regeling van de vervoersaansprakelijkheid, in de nieuwe artikelen 468 en 469 vervat, is dwingend recht, behalve voor de periode vóór de inlading en na de lossing (vgl. artikel 470), wat aangaat levende dieren en werkelijke deklading (artikel 470) en wat betreft bijzondere vervoeren (artikel 471), in dit laatste geval mits geen cognossement is afgegeven.

Daarnaast stelt artikel 504, lid 1, aanhef, de regel, dat de vervoerder verplicht is op verlangen van de afzender een cognossement af te geven; lid 2 verklaart zulks tot dwingend recht.

Het is gewenst, aldus de Minister, te doen uitkomen, dat deze verplichting niet geldt voor de genoemde bijzondere vervoeren. Derhalve is het raadzaam, alsnog in artikel 504, lid 1, aanhef, achter „Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben moet” in te lassen: „, behalve in de gevallen, bedoeld in artikel 471.”

Tenslotte wees de Minister nog op het bij artikel II, sub B, voorgestelde nieuwe artikel 791a; hier wordt abusievelijk van „vervoer- of bevrachtingsovereenkomst” gesproken; dit moet alleen „bevrachtingsovereenkomst” zijn. Ook als de overeenkomst tussen vervoerder en bevrachter het karakter van vervoerovereenkomst heeft, valt zij onder de term „bevrachtingsovereenkomst”. In dit verband valt nog te verwijzen naar het nieuwe artikel 459a. De commissie ging volledig met deze door de Minister voorgestelde wijzigingen akkoord.

Afgezien van de bedenkingen, in de gedachtenwisseling met de Minister naar voren gebracht, verklaarden de leden der

commissie wel met de gekozen opzet te kunnen instemmen. Gaat men er eenmaal in mee, dat de H.C. in ons recht worden geïncorporeerd, hetgeen in overeenstemming is zowel met de praktijk als met de ontwikkeling in onze wetgeving, in 1924 en 1926 aangevangen, dan liggen de vervolgens nog rijzende vragen voor een belangrijk deel in het vlak van wetgevingstechniek en utiliteit. De commissie achtte het daarbij van groot belang, dat de direct belanghebbenden zich over de materie van deze ontwerpen hebben kunnen uitspreken.

Enige leden wensten nog attent te maken op een punt van minder gewicht.

Als bijlage van de Memorie van Toelichting op het ontwerp tot goedkeuring van de toetreding tot het Brussels Verdrag is opgenomen een vertaling van de Verdragstekst; in artikel 3, lid 6, op blz. 7, is een ommissie geslopen: in de vijfde regel van dit artikellid moet worden gelezen „kennis is gegeven” in plaats van „kennis te geven”. Voorts zou de tekst van dit lid aanmerkelijk aan duidelijkheid winnen, indien de aanvang zou luiden: „Tenzij aan de vervoerder”. Hetzelfde geldt voor het vierde lid van artikel 468, gelijk opgenomen in het aanpassingsontwerp (blz. 2, linkerkolom).

Door de commissie werd met de Minister afgesproken, dat dit haar Verslag tevens Eindverslag zou zijn, terwijl zij de Nota van Wijzigingen, welke tegelijk met dit verslag verschijnt, vooraf ter inzage verkreeg. De commissie kan dan ook verklaren, zich met de voorgestelde wetsontwerpen — zoals gewijzigd en aangevuld bij Nota van Wijzigingen —, alsmede met de gronden, waarop dezelve rusten, te kunnen verenigen.

Mitsdien is de commissie van oordeel, dat daarmede de openbare behandeling dezer ontwerpen genoegzaam is voorbereid.

Aldus vastgesteld 20 April 1955.

OUD
 WTTEWAALL VAN STOETWEGEN
 BURGER
 TENDELOO
 VERKERK
 GERBRANDY
 N. VAN DEN HEUVEL
 DE VINK
 LEMAIRE
 VAN RIJCKEVORSEL
 ZEELLENBERG.