

Zitting 1981–1982

15 963 **Regelen nopens het vervoer over de weg (Wet Overeenkomst Wegvervoer)**

15 966 **Vaststelling van het tweede stuk van Boek 8 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek (Wegvervoersrecht)**

Nr. 7 **MEMORIE VAN ANTWOORD**
Ontvangen 26 februari 1982

Algemeen

Het verheugt de ondergetekende zeer, dat de leden van de commissie met hem van mening zijn dat zowel bedrijfsleven als consument gebaat zijn bij een snelle invoering van een wettelijk vervoersrecht en dat zij de afstemming op het internationale wegvervoersrecht (CMR) waarderen.

Artikelen 6 en 7/Artikelen 8.13.1.4 en 5

De ondergetekende kan zich met de opvatting van H. L. J. Roelvink (Schadee-bundel blz. 151) verenigen, dat A. R. Bloembergen en W. C. L. van der Grinten niet voldoende aandacht hebben besteed aan artikel 7, tweede lid/artikel 8.13.1.5, tweede lid. De ondergetekende stelt zich voor bij de Invoeringswet van Boek 8 NBW deze bepaling (artikel 8.5.1.5, lid 2) meer nadruk te verlenen, waardoor het stelsel in zijn geheel nog aan scherpte zal kunnen winnen.

Titel 2 (Afdeling 2) Overeenkomst van goederenvervoer over de weg

Algemeen

De ondergetekende zal aandacht wijden aan de algemene opmerking van de commissie, dat de vraagpunten die betrekking hebben op bepalingen van deze titel (afdeling) evenzeer gelden voor de gelijklopende bepalingen die in de hierna volgende titels (afdelingen) 3 en 4 zijn opgenomen.

Artikel 11 jis artikelen 15 en 16/Artikel 8.13.2.1 jis artikelen 8.13.2.4 en 5

De leden van de commissie zijn van mening, dat twijfel kan bestaan of de terbeschikkingstellingsovereenkomst van voertuig en chauffeur alsmede de sleepovereenkomst als vervoer te beschouwen zijn.

De commissie beroept zich hier op een vonnis van de Rechtbank Amsterdam dd. 5 december 1979, S&S 1980 nr. 96, in welk vonnis deze rechtbank eerst te kennen geeft, dat de gedaagde niet als vervoerder doch als «transportondernemer» (een in de wet niet genoemde term) optrad, doch in haar volgende overweging overweegt, dat gedaagde slechts aansprakelijk

is uit hoofde van artikel 91 W.v.K., een artikel uit de derde afdeling van titel 5 van Boek 1 W.v.K., waarvan het opschrift luidt «Van voerlieden» en van welk artikel de aanhef is «De voerlieden moeten instaan». In zijn door de commissie eveneens geciteerde arrest dd. 17 november 1978, NJ 1980 nr. 484, besliste de Hoge Raad, dat het Hof te 's-Gravenhage terecht het standpunt had ingenomen, dat een overeenkomst waarbij de ene partij vrachtautocombinaties met chauffeur ter beschikking van de andere partij stelt, als vervoerovereenkomst is te beschouwen. De Hoge Raad nam in zijn arrest dus hetzelfde standpunt in als de ingediende wetsontwerpen. Wachter wijst er in zijn noot bij dit arrest op, dat in Frankrijk veelal een ander standpunt wordt ingenomen. Juist uit de overvloedige Franse literatuur en weelderige jurisprudentie op dit stuk blijkt hoe ongewenst het is overeenkomsten als deze niet als vervoerovereenkomsten te beschouwen en aldus aan de werking van CMR en nationaal vervoersrecht te onttrekken. De ondergetekende moge hier verwijzen naar het op blz. 1276 van de toelichting bij het voorontwerp aangevoerde. Ook in Frankrijk is men allesbehalve gelukkig met de getrokken scheidslijn. Als recent voorbeeld, na vele andere, moge de Cour de Cassation dd. 13 oktober 1980 (Bulletin des Transports 1980, blz. 598) worden geciteerd, waarin dit college er zich over beklagt, dat: «l'absence de contrat écrit définissant les obligations respectives des parties rend toujours très difficile la tâche des magistrats», een moeilijkheid, die slechts ten detrimente van de justitiabelen kan worden opgelost. Rodière – oorspronkelijk de grote voorstander van het onderscheid tussen vervoer en terbeschikkingstelling – merkt in *Droit Maritime Français* (DMF 1980, blz. 326) op: «Les nuances sont minimes et les parties peuvent encore les réduire ... elles peuvent mêler les genres et proposer à l'analyste un indescriptible ou indéchiffrable fouillis». Het is juist om deze moeilijkheden en onbillijkheden te voorkomen, dat de ondergetekende de «bevrachting» onder het begrip «vervoer» heeft laten vallen – een systeem dat ook in de Wet van 28 maart 1979 (Stb. 245) voor zee- en binnenvaartrecht is gevolgd en dat ook in vele andere landen voorkomt.

Ook voor het maken van een principieel onderscheid tussen slepen en vervoeren zijn geen gronden aan te voeren. De exploitant van de trekker neemt op zich de «trailer» te vervoeren en ook hier speelt de verdeling van de bewijslast een grote rol: hoe kan bij schade de eigenaar van het getrokken voertuig aantonen wat de oorzaak van de schade is? Slechts de exploitant van de trekker weet wat gebeurd is (zie bij voorbeeld ook Hof Haag 5 januari 1979, S&S 1980 nr. 10).

Artikel 12

De leden van de commissie vragen zich af of het wel juist is aan het «cameleonsysteem» de voorkeur te geven boven het «uniformsysteem». Internationaal hecht de praktijk zeer aan het cameleonsysteem dat tot aller bevrediging werkt: het door de commissie gesignaleerde Verdrag nopens het intermodale vervoer van goederen stuit dan ook op zo grote weerstand, dat inwerkingtreding nog niet in zicht is. Het cameleonsysteem is ook vastgelegd in afdeling 8.2.2 van de Wet van 28 maart 1979 (Stb. 245). Men zie de memorie van toelichting bij deze wet op artikel 8.2.2 en de toelichting bij het voorontwerp op ditzelfde artikel.

Wat betreft de in de memorie van toelichting gememoreerde voorwaarden van Van Gend & Loos moge de ondergetekende opmerken, dat deze niet strijdig zijn met het cameleonsysteem. Van Gend & Loos immers geeft geen spoorwegvrachtbrief als bedoeld in artikel 58 ARV af, zodat ook op het per rail uitgevoerde vervoersdeel het spoorwegrecht toepassing mist. Bovendien is Van Gend & Loos niet als ondernemer van een spoorweg te zien, zodat ook reeds uit dien hoofde (artt. 1 en 69 Spoorwegwet) het spoorwegrecht toepassing mist. Van Gend & Loos maakt voor wat het

spoorweggedeelte betreft gebruik van de daar voor partijen geldende contractsvrijheid en het verheugt de ondergetekende dat deze onderneming daarbij, wat haar aansprakelijkheid betreft, hetzelfde principe als het thans aan de orde zijnde ontwerp huldigt.

Artikelen 20–23/Artikelen 8.13.2.9–12

1. De leden van de commissie vrezten voor misverstand door de laatste zin van artikel 20, tweede lid/artikel 8.13.2.9, tweede lid.

Zoals blijkt uit de toelichting bij het voorontwerp (blz. 1460, onder 6) is dit lid opgenomen om te voorkomen dat de ladingbelanghebbende beroep zou doen op een gebrek van het voertuig, dat zéér kort voor het ongeval veroorzaakt wordt door een voorval dat niet voor rekening van de vervoerder is. Men denke aan het geval dat de «gebrekigheid van het voertuig» bestaat uit een verbogen stuurstang, welk verbuigen veroorzaakt is door een omstandigheid, die niet voor rekening van de vervoerder is (bij voorbeeld een onvoorzien en onvermijdbaar gebrek in de weg), doch ten gevolge heeft, dat het voertuig tegen een boom opbotst, waardoor de lading wordt beschadigd. De bepaling werd onder grote aandrang van de zijde van het bedrijfsleven opgenomen, doch de ondergetekende is bereid haar wegens de gerezen twijfel te laten vervallen. Uit het door de commissie aangehaalde arrest van de Hoge Raad (HR 30 juni 1978, NJ 1980, nr. 168) blijkt voldoende duidelijk, dat de rechter in een geval als het boven bij wijze van voorbeeld aangehaalde, zal kunnen aannemen, dat de schade niet veroorzaakt werd door een «gebrekigheid van het voertuig», doch door de niet aan de vervoerder toe te rekenen omstandigheid, dat door het slechte wegdek de stuurstang van het voertuig werd verbogen (zie bij voorbeeld ook Rb. Rotterdam 20 april 1965, S&S 1966 nr. 30; Rb. Rotterdam 21 januari 1969, S&S 1969 nr. 70).

De ondergetekende stelt derhalve voor de laatste zin van het tweede lid van artikel 20/artikel 8.13.2.9 te doen vervallen. Hetzelfde geldt voor dezelfde zin in de artikelen 69, tweede lid, en 71, tweede lid/artikelen 8.13.3.8 en 10.

2. De leden van de commissie achten het onduidelijk of het «eigen gebrek» der goederen een grond tot ontheffing van aansprakelijkheid zal opleveren, zoals dit het geval is in artikel 17, tweede lid, CMR. Afzonderlijke vermelding van deze ontheffingsgrond komt de ondergetekende niet noodzakelijk voor, daar een eigen gebrek der lading een omstandigheid is, die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen. Hieruit volgt inderdaad dat niet in alle gevallen van «eigen gebrek» een beroep zal kunnen worden gedaan op artikel 21 sub c/artikel 8.13.2.10 sub c.

3. De leden van de commissie vragen zich af waarom in afwijking van artikel 17, vierde lid, CMR de vervoerder in het geval van vertraging een beroep op bevrijdende omstandigheden toekomt. Gezien de huidige onzekerheid omtrent de snelheid waarmee het wegvervoer zich kan afwickelen, alsmede de onzekerheid omtrent wat onder «vertraging» moet worden verstaan (zie bij voorbeeld Wachter bij HR 20 april 1979, NJ 1980, nr. 518) verzetten alle partijen in het wegvervoer zich tegen een dwingend-rechtelijke aansprakelijkheid voor vertraging. Het is de vervoerder natuurlijk wel mogelijk, indien zijn organisatie dit toelaat, gebruik te maken van de door artikel 29/artikel 8.13.2.18 gegeven mogelijkheid een termijn van aflevering vast te stellen, bij overschrijding waarvan hij een schadevergoeding uit hoofde van het tweede lid van dat artikel verschuldigd zal zijn.

4. De leden van de commissie vragen zich af of artikel 23/artikel 8.13.2.12 niet zowel ruimer als ingewikkelder is dan artikel 17 leden 2, 3 en 4 sub b jo artikel 18 leden 1 en 2 CMR.

De ondergetekende moge hier opmerken, dat de regeling van «onverpakte goederen» van de CMR het ontbreken of de «gebrekigheid» van de verpakking van goederen een ontheffingsgrond acht, wanneer het goederen betreft, die door hun «aard» aan schade zijn blootgesteld, wanneer zij niet of «slecht» verpakt zijn, waaraan artikel 18 tweede lid CMR nog een omslachtig geschreven vermoeden toevoegt. Deze regeling is naar het oordeel van de ondergetekende niet minder ingewikkeld dan die van artikel 23/artikel 8.13.2.12. Bij beschadiging of verlies is de vervoerder volgens de CMR van aansprakelijkheid ontheven indien hij bewijst, dat

- a. de verpakking ontbreekt of «gebrekig» is;
- b. het goed in het algemeen door zijn aard aan kwaliteitsverlies of beschadiging (geen verlies?) is blootgesteld, wanneer de verpakking ontbreekt of slecht (= gebrekkig?) is. Of rekening moet worden gehouden met de tussen partijen vaststaande wijze van vervoer is niet bepaald, doch wel waarschijnlijk (zie artikel 18 lid 2 CMR).

Volgens artikel 23 wordt de vervoerder geacht niet aansprakelijk te zijn, wanneer hij bewijst, dat

- a. de zaken niet voldoen aan de daaraan wat de verpakking betreft te stellen eisen, waarbij sub a een exactere omschrijving van deze eisen is gegeven; of
- b. normaliter onverpakte goederen waarschijnlijk door dit onverpakt zijn beschadigd zijn. De afzender kan, door schuld van de vervoerder te bewijzen, deze aansprakelijk doen zijn, waarbij gebrekkigheid van het voertuig steeds te zijnen last blijft.

De formulering van artikel 23 is inderdaad niet eenvoudig: zij is in schier eindeloze onderhandelingen met de Stichting Vervoeradres tot stand gekomen en opvallend is dat door haar invoering in 1972 een abrupt einde is gekomen aan de overvloedige jurisprudentie en literatuur op dit stuk. De regeling lijkt ook ingewikkelder dan zij is: voor qua verpakking «schuldige zaken» wordt de vervoerder vermoed schuldeloos te zijn, voor in dit opzicht «onschuldige zaken» wordt de vervoerder vermoed slechts onschuldig te zijn, indien hij aantoont, dat het onverpakt zijn waarschijnlijk toch de oorzaak der schade is.

5. De leden van de commissie wijzen er voorts op, dat het ontwerp de aansprakelijkheid van de vervoerder voor diens «Hilfspersonen» aan het algemene recht heeft overgelaten, waardoor het op dit stuk de vervoerder vrij zou staan zich van aansprakelijkheid te ontdoen.

De ondergetekende moge erop wijzen, dat artikel 24/artikel 8.13.2.13 *ieder* beding nietig verklaart, waarbij de vervoerder zich van zijn aansprakelijkheid ontdoet. Ook een beding, waarbij hij zich van zijn aansprakelijkheid voor feiten van zijn ondergeschikten zou ontdoen, zal derhalve – evenals onder het huidige zeerecht (artikel 468, lid 9) steeds wordt aangenomen – nietig geacht moeten worden. Dit klemt te meer, nu de desbetreffende artikelen nog uitdrukkelijk toevoegen, dat de wijziging van de aansprakelijkheid slechts geoorloofd is, wanneer zij in de onderhavige afdeling is voorzien. Men zie bij voorbeeld artikel 28/artikel 8.13.2.17.

Artikel 24 jo artikel 44/Artikel 8.13.2.13 jo artikel 8.13.2.31

1. De leden van de commissie vragen zich af – gezien ook de opmerkingen op blz. 1463 van de toelichting bij het voorontwerp, dat bij de overeenkomsten tot vervoer over de weg niet in het algemeen kan worden gesteld, dat de ene partij als economisch zwakkere bescherming jegens de andere van node heeft – of het in de onderhavige bepalingen opgenomen verbod op een thans in de praktijk gebruikelijke wijze van de wettelijke regeling af te wijken, in alle situaties gerechtvaardigd is.

De ondergetekende moge hier opmerken, dat naar zijn mening ook bij economisch gelijkwaardige partijen het verwijzen naar algemene, door hun moeilijk vindbaar zijn, één der partijen veelal onbekende

voorwaarden ongewenst kan zijn. Het is om deze reden, dat hij in het eerste lid van artikel 24 heeft bepaald, dat dergelijke verwijzing nietig is voor zover deze voorwaarden de wettelijke aansprakelijkheid van de vervoerder wijzigen. Ten einde partijen hier echter toch de ook door de commissie wenselijk geachte vrijheid te laten, legde hij in deze bepaling vast, dat het hun geoorloofd is in hun overeenkomst expressis verbis van het wettelijke systeem af te wijken. Deze afwijking moet derhalve uit het gebezigde document voor beide partijen kenbaar zijn. Hiermee is, ook naar het oordeel van het door hem ter zake benaderde bedrijfsleven, de Regeringscommissaris gebleken dat de geboden mogelijkheid het «maatwerk» voldoende toelaat: de door beide partijen gewenste afwijkingen zijn niet zodanig groot, dat zij zich niet zouden lenen tot vermelding op het vervoerdocument.

2. De leden van de commissie merken overigens naar aanleiding van artikel 24 tweede lid/artikel 8.13.2.13 tweede lid op dat het in dit lid neergelegde verbod via een vervoeradres naar algemene voorwaarden te verwijzen op gespannen voet staat met artikel 139 Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen, waarin het gebruik van een vervoeradres bij vervoer krachtens vergunning in het algemeen wordt voorgeschreven. De leden stellen het op prijs het standpunt van de Minister op dit punt te vernemen.

De ondergetekende is het in dezen eens met de door de commissie naar voren gebrachte bezwaren. Het in het tweede lid onder a van artikel 24 genoemde verbod strekt ter bescherming van de consument die een document krijgt aangeboden, waarvan hij de inhoud moeilijk kan overzien. Het is echter ten onrechte, dat voor dit document de in artikel 139 UAG voorkomende term «vervoeradres» wordt gebezigd. In dit besluit wordt deze term gebruikt voor het document dat vereist is voor het vervoer dat krachtens artikel 4 Wet Autovervoer Goederen slechts op een door de Commissie Vervoervergunningen ingesteld bij artikel 10 der Wet Autovervoer Goederen verstrekte vergunning mag plaatsvinden. Hetzelfde woord zou derhalve in het Nederlandse recht een verschillende betekenis krijgen al naar het in privaatrechtelijke of publiekrechtelijke zin wordt gebruikt. Dit komt de ondergetekende onwenselijk voor en ten einde deze verwarringwekkende terminologie te vermijden stelt hij voor dáár, waar in het wetsontwerp sprake is van «vervoeradres», te spreken van «transportbrief». De wenselijk geachte mogelijkheid blijft daardoor bestaan, dat in het krachtens de WAG en het UAG vereiste «vervoeradres» wordt afgeweken van het dwingende recht inzake de aansprakelijkheid en bewijslast uit artikel 17 voortvloeiend, mits deze afwijking voldoet aan de daarvoor in artikel 24 eerste lid gestelde vereisten.

3. Ten slotte vernemen de leden van de commissie gaarne de reden waarom de verplichtingen die ingevolge artikel 18/artikel 8.13.2.7 op de vervoerder rust blijkens het eerste lid van artikel 24/artikel 8.13.2.13 slechts van regelen recht is.

De ondergetekende moge hier volstaan met te verwijzen naar hetgeen hij bij de artikelen 20-23/artikelen 8.13.2.9-12 onder 3 omtrent de aansprakelijkheid voor schade door vertraging opmerkt, hetgeen a fortiori geldt voor dwingend recht in dit opzicht.

Artikel 27/Artikel 8.13.2.16

De leden van de commissie vragen zich af op welke wijze bij of krachtens algemene maatregel van bestuur een schadevergoedingsverplichting ter zake van vertraging zal worden beperkt.

De ondergetekende stelt zich voorlopig voor hiervoor een aan de vrachtprijs gerelateerd bedrag als richtsnoer in de hand te nemen: hij zal ter zake echter door de Regeringscommissaris nog uitgebreid overleg met het bedrijfsleven doen plaatsvinden.

De leden van de commissie vragen zich af waarom niet ten behoeve van de ondergeschikte(n) een soortgelijke bepaling als in deze artikelen voor de vervoerder is opgenomen, in het ontwerp voorkomt.

De ondergetekende moge er hier op wijzen, dat waar de vordering steeds buiten overeenkomst tegen de ondergeschikte zal worden ingesteld, aan de ondergeschikte een gelijk beroep zal toekomen als aan zijn principaal toegekend. Zijn principaal zal zich echter in geval van «grove schuld» niet op enige beperking kunnen beroepen: uit hoofde van artikel 8/artikel 8.13.1.6 kan dan ook de ondergeschikte dit niet («... dit op grond van de art. 4-7/artt. 8.13.1.2-8.13.1.5 zou zijn» (niet is)).

De leden van de commissie vragen zich af aan welke andere beperkingen dan die volgend uit de artikelen 27-29/artikelen 8.13.2.16-18 hier moet worden gedacht.

De ondergetekende moge erop wijzen, dat binnen de grenzen van het dwingend recht partijen nog andere ontheffingen van aansprakelijkheid kunnen opnemen.

Artikelen 32, 34, 35 en 37/Artikelen 8.13.2.21, 23, 24 en 26

De leden van de commissie zullen gaarne vernemen, waarom de afzender in deze artikelen een garantielijkt is opgelegd.

De ondergetekende moge er hier op wijzen, dat een dergelijke plicht ook reeds voorkomt in de Vaststellingswet van 28 maart 1979 (Stb. 245) (artt. 8.5.2.18 e.v. en 8.10.2.16 e.v.) en dat er volgens hem geen reden was hier een particularisme voor het wegvervoer in te voeren. Voor de redenen, die geleid hebben tot het opleggen van een garantielijkt aan de afzender in het algemeen, moge hij verwijzen naar de memorie van toelichting bij de Vaststellingswet (blz. 92) hetgeen hier in dezelfde mate geldt.

Artikel 35/Artikel 8.13.2.24

De leden van de commissie vragen zich af of het dienstig zou zijn in het ontwerp vast te leggen op welke partij als regel de verplichting tot behandeling, lading, stuwing of lossing rust.

De ondergetekende moge er hier op wijzen, dat de praktijk hier zo wisselend is en de werkzaamheden zo veelvuldig door partijen gezamenlijk geschieden (zie bij voorbeeld Hof Haag 15 juni 1979, S&S 1980 nr. 44), dat hij het opnemen van regelend recht, zoals dit in zee- en binnenvaartrecht nog mogelijk is, onwenselijk acht.

Artikelen 36-40/Artikelen 8.13.2.25-29

De leden van de commissie vragen zich af in hoeverre de hier geboden regeling verwantschap vertoont met de materie inzake vervoer c.q. bezit van gevaarlijke goederen in het algemeen. Ook rees de vraag in welke verhouding de voorgestelde regelingen zich bevinden ten opzichte van een eventuele regeling inzake ongevallen op de weg.

De ondergetekende moge hier opmerken, dat zowel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te water als voor het vervoer over land intensief overleg wordt gepleegd zowel op internationaal gebied als te zijnen departemente. Verschillende ontwerpen zijn in verschillende organisaties ter sprake (IMCO-EEG) en in verband met de gewenste mogelijkheid tot eventuele aanpassing van de Nederlandse wet aan een tenslotte tot stand te brengen regeling heeft de ondergetekende in het onderhavige ontwerp volstaan met enige algemeen privaatrechtelijke principes met betrekking tot de verhouding van partijen onderling vast te leggen.

Wanneer de bovenbedoelde besprekingen voldoende uitgekristalliseerd zijn, zal de ondergetekende overwegen of zij aanleiding geven tot aanvulling en/of wijziging van de hier bedoelde bepalingen.

Wat betreft de tweede gerezen vraag, naar de verhouding van deze artikelen ten opzichte van een eventuele regeling inzake ongevallen op de weg en of binnen afzienbare tijd concrete plannen tegemoet gezien kunnen worden in het licht van de publikatie van het Rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid van maart 1980, merkt de ondergetekende het volgende op. De onderhavige regelingen betreffen verlies, beschadiging of niet-aflevering van zaken welke vervoerd worden op grond van een vervoersovereenkomst en hebben dus betrekking op contractuele verhoudingen. Een eventuele regeling inzake ongevallen op de weg zal vooral buiten-contractuele verhoudingen betreffen. Niettemin kan er sprake zijn van een samenloop van beide regelingen waardoor het noodzakelijk wordt te bepalen welke regeling voorrang heeft. Daarom is dan ook in artikel 5 van het voorontwerp zaakschade dat is opgesteld door de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid toepassing van de bepalingen van het ongevalrecht uitgesloten ter zake van vorderingen die worden beheerst door de wettelijke bepalingen betreffende een overeenkomst van goederenvervoer, een verhuisovereenkomst of een overeenkomst van personenvervoer. Aangezien op deel 2 van het rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid (zaakschade) weinig reacties zijn gekomen, ben ik voornemens aan de betrokken belangenorganisaties te vragen hun commentaar te leveren op het rapport.

Titel 3 (Afdeling 3) Overeenkomst van personenvervoer over de weg

Artikel 61/Artikel 8.13.3.1

Heeft de wederpartij van de vervoerder, zo vragen de leden van de commissie zich af, die bij gebrek aan eigen materieel een busondernemer te hulp roept ter uitvoering van zijn overeenkomst, een op artikel 68/artikel 8.13.3.7 gebaseerde vordering tegen de busondernemer als «actual carrier»?

De ondergetekende beantwoordt deze vraag bevestigend en moge in dit verband wijzen op artikel 76/artikel 8.13.3.15, laatste lid, dat de mogelijkheid van regres van de vervoerder op de busondernemer uitdrukkelijk openlaat.

Artikel 71/Artikel 8.13.3.10

1. De leden van de commissie vragen zich af of zij terecht van mening zijn dat het tweede lid van de onderhavige bepaling reeds in artikel 69, tweede lid/artikel 8.13.3.8, tweede lid, is opgesloten en derhalve overbodig is.

De ondergetekende moge erop wijzen, dat artikel 69, tweede lid/artikel 8.13.3.8, tweede lid, slechts van toepassing is bij schade door dood of letsel van de reiziger veroorzaakt, terwijl het onderhavige artikel in werking treedt bij verlies of beschadiging van de bagage van de reiziger.

2. Voor het vervallen van het laatste zinsdeel van de tweede zin in het tweede lid zie men deze memorie van antwoord bij de artikelen 20–23/artikelen 8.13.2.9–12.

Artikel 74 jo artikel 76/Artikel 8.13.3.13 jo artikel 8.13.3.15

De leden van de commissie, nota genomen hebbend van (de reden van) het achterwege blijven van een regeringsvoorstel inzake het vraagstuk van de beperking van de aansprakelijkheid in geval van dood of letsel, concluderen daaruit dat de betreffende materie geregeld wordt (blijft) door de artikelen 1406 en 1407 BW, welke bepalingen zijn overgenomen in artikel 76/artikel 8.13.3.15 van onderhavig ontwerp. Zij stellen het op prijs te

vernemen waarom laatstgenoemde bepaling niet is aangevuld in de zin van artikel 6.1.9.12 Vaststellingswet Boek 6 BW.

De ondergetekende achtte het onjuist, nu het onderhavige ontwerp waarschijnlijk kracht van wet zal krijgen vóór Boek 6, hier thans reeds een wegvervoersrechtelijk particularisme in te voeren.

Titel 4 (Afdeling 4) Verhuisovereenkomst

Artikelen 95 en 99/Artikelen 8.13.4.11 en 15

Om welke reden, zo vragen de leden van de commissie zich af, bepaalt artikel 95/artikel 8.13.4.11 dat het vorderingsrecht ter zake van het niet nakomen van de verplichtingen, die ingevolge artikelen 88 en 89/artikelen 8.13.4.4 en 5 op de vervoerder rusten, beperkt wordt tot de vordering ter zake van zaakschade? Kan immateriële vertragingsschade uitsluitend via het in artikel 99/artikel 8.13.4.15 bedoelde bijzonder belang worden gerealiseerd?

De ondergetekende beantwoordt deze vraag bevestigend: artikel 99/artikel 8.13.4.15 geeft partijen hier voldoende gelegenheid hun onderlinge verhouding naar goedgevonden te regelen.

Titel 5 (Afdeling 5) Verjaring en verval

Algemeen

De leden van de commissie vragen zich af of het niet wenselijk was de onderhavige titel (afdeling) aan te vullen met een bepaling inzake schorsing der verjaring zoals in sommige andere vervoerstelsels het geval is.

De ondergetekende achtte geen reden aanwezig hier over te gaan tot een wegvervoersrechtelijk separatisme. De normale regeling van schorsing en stuiting van verjaring schijnt hier voldoende; de in artikel 32 CMR opgenomen regeling heeft tot velerlei twijfel aanleiding gegeven.

De ondergetekende moge er in dit verband op wijzen, dat in de memorie van toelichting bij artikel 128, tweede lid, op blz. 31 in de derde regel van onderen in plaats van «niet» gelezen moet worden «nog».

De Minister van Justitie,
J. de Ruiter