



Over de verplichtingen van den vervoerder van personen

<https://hdl.handle.net/1874/226213>

nr 4019

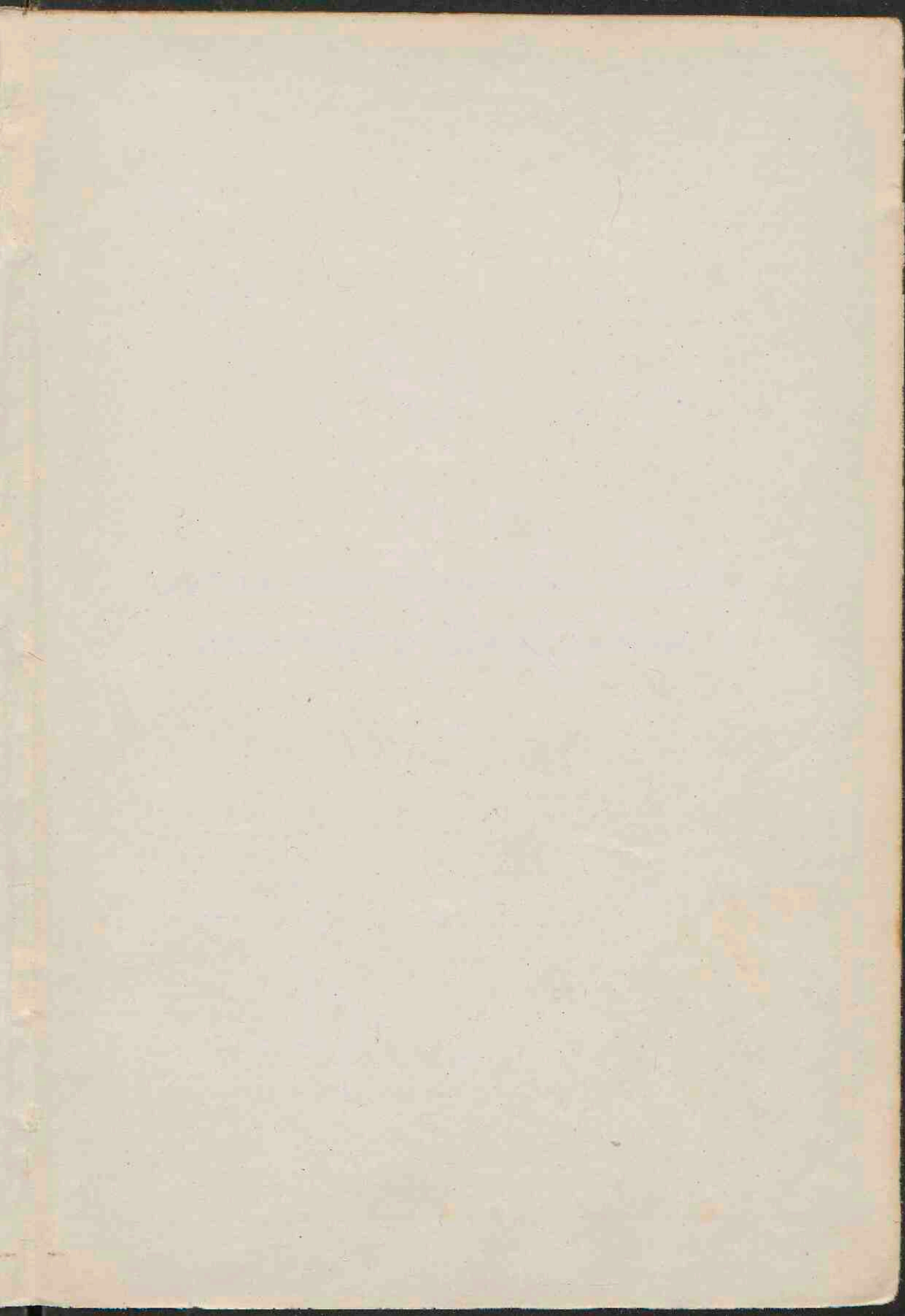
Jan 24 Nov 1896

Over de verplichtingen van den
vervoerder van personen.

F. W. A. ENGELMANN.

ZEISTER BOEK- & KUNSTHANDEL.
(J. F. MARSMAN.)

A. qu.
192



OVER DE VERPLICHTINGEN VAN DEN
VERVOERDER VAN PERSONEN.

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



0953 8863

Over de Verplichtingen van den
Vervoerder van Personen.

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

Doctor in de Rechtswetenschap

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT.

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

DR. C. A. PEKELHARING,

Hoogleeraar in de Faculteit der Geneeskunde.

volgens besluit van den Senaat der Universiteit

TEGEN DE BEDENKINGEN

VAN DE FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID

TE VERDEDIGEN

op Dinsdag 24 November 1896, des namiddags te 4 uren,

DOOR

FRANZ WILHELM ALBERT ENGELMANN

GEBOREN TE UTRECHT.



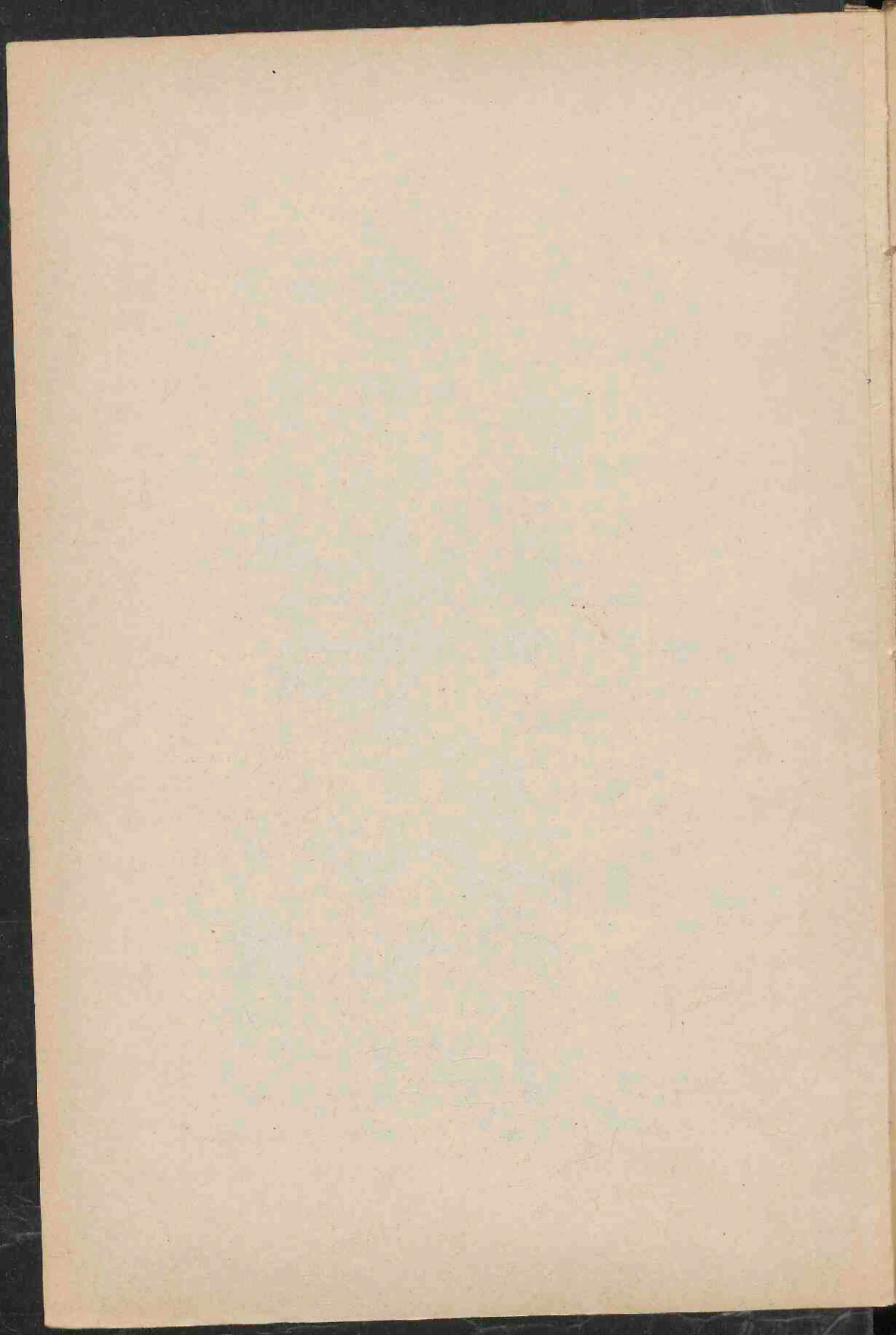
ZEISTER-BOEK & KUNSTHANDEL
(J. F. MARSMAN)
1896.



Aan mijne Verloofde.

Aan het einde gekomen van mijn academische loopbaan, reken ik het mij tot een aangename plicht U, Hoogleeraren der Juridische Faculteit mijn dank te zeggen voor uw onderwijs.

Voor al U, Hooggeleerden MOLENGRAAFF, hooggeachten Promotor een bijzonder woord van warme erkentelijkheid voor de hulp en welwillendheid bij het samenstellen van dit proefschrift betoond.



INLEIDING.

Het is de taak van den wetgever, het recht te doen overeenstemmen met de behoeften van het maatschappelijk leven; zonder die harmonie laat zich geen orde op den duur in den staat denken.

Het terrein van den wetgever heeft zich in den loop der tijden allengs uitgebreid en dagelijks zien we, dat aan die uitbreiding nog geen einde gekomen is. Op tweeërlei wijze kan zich de wetgever van zijn taak kwijten; hij kan de rechtsstof in eens, in haar geheel regelen, codificeeren, of hij kan haar langzamerhand verbeteren en aanvullen door telkens, wanneer er behoefte blijkt te bestaan, met partieele regeling daarin te voorzien. Beide, zoowel codificatie als partieele regeling zijn bij ons vertegenwoordigd. Men schijnt tegenwoordig tot de overtuiging te komen,

dat deze laatste manier van regelen de beste is, daar men terecht meent op die wijze spoediger verbeteringen te kunnen aanbrengen dan langs den weg van geheele herziening. Vooral op het gebied van het verkeersrecht kunnen we de meeste voorbeelden van de laatste soort vinden. De oorzaak van de talrijke wetgevende maatregelen is niet ver te zoeken. Het verkeer heeft zich in de laatste helft dezer eeuw sterk ontwikkeld, de uitvindingen op alle gebied en de daarmede samenhangende nieuwe instellingen, ondernemingen en hun invloed op het maatschappelijk leven maakten wettelijke regeling dringend noodzakelijk. Op deze maatschappelijke verschijnselen had de wetgever van 1838 natuurlijk niet gerekend.

Aan de eischen van het verkeer kon echter niet in eens voldaan worden. Zoolang nu de nieuwe instellingen nog niet het voorrecht genoten van door de wet geregeld te worden, bleven de regelen van het bestaande gemeene recht gelden en werden zoo goed en zoo kwaad het ging op de nieuwe toestanden toegepast. Ook heden ten dage is er nog genoeg, dat wettelijke regeling behoeft. Met een van die onderwerpen het verkeersrecht betreffende, waar de wet-

gever nog niet reglend is opgetreden, n.l. het vervoer van personen, wenschen we ons bezig te houden.

Het personenvervoer is een tak van verkeer, die zich zeer plotseling en snel ontwikkeld heeft. De wetgeving kon met de nieuwe toestanden geen gelijken tred houden en vertoonde weldra vele leemten. In de grootste daarvan werd door speciale wetten, met name de spoorwegwet en de wet op de openbare middelen van vervoer, die de belangrijkste en verreweg de meeste ondernemingen van personenvervoer regelen, voorzien. Voornamelijk was echter de practijk met die regeling gebaat; de groote theoretische vragen bleven onbeantwoord, en veranderingen in de codificatie of algemeene wetten kwamen niet tot stand, daar door de genoemde wetgevende maatregelen in de allernoodzakelijkste behoefte voorzien was. Misschien behoort daarom eene geheele regeling van het personenvervoer voorloopig nog tot de *pia vota*.

Het goederenvervoer daarentegen vindt van den beginne af eene plaats in de codificatie, in het Wetboek van Koophandel, en wat de spoorwegen betreft is er zelfs een zeer uitvoerige regeling in het Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoor-

wegen bij K. B. van 27 October 1875 vastgesteld.

Dat het personenvervoer door den wetgever zoo stiefmoederlijk bedeed is laat zich daaruit verklaren, dat van een vervoer van personen zooals thans, in vroeger tijden geen sprake was.

Reizigers waren hoofdzakelijk de kooplieden, die zelve hunne waren vergezelden om ze elders te kunnen verkoopen. Maar daarbij was goederenvervoer de hoofdzaak. Van reizigers in de tegenwoordige betekenis was bijna geen sprake, even weinig van vervoerders, lieden, die hun beroep er van maakten, personen te vervoeren. Gebeurde het een enkele maal dat iemand op reis ging, dan gebruikte hij zijn eigen paard en rijtuig of schip en bij gebreke van die weelde huurde hij het, nam een koetsier of schipper aan, en was met andere woorden zijn eigen vervoerder. Geen wonder, dat bij die toestanden het goederenvervoer eerder dan het personenvervoer bij de wet geregeld werd; bij het laatste bestond de behoefte eenvoudig niet. De tijd is echter gekomen, dat men ook daarvoor niet meer de toepassing van het gemeene recht voldoende kan achten; het personenvervoer heeft een zoodanige vlucht genomen en heeft bijna het

goederenvervoer in de schaduw gesteld. Maar de wetgever is nog achter gebleven. Enkele punten heeft hij geregeld, zooals we zullen zien, maar overigens laat hij ons nog in den steek.

Daarom heerscht er noch in de wetenschap noch in de praktijk eensgezindheid. En zelfs wat hoofdbeginselen betreft.

Zoo omtrent de vraag of de rechtsbetrekking van den vervoerder met den reiziger altijd op overeenkomst is gebaseerd; welke de aansprakelijkheid is van den vervoerder, of ze bij personen dezelfde behoort te zijn als bij goederen, of ze bij alle middelen van vervoer ook dezelfde moet zijn, of de aansprakelijkheid van den vervoerder door overeenkomst beperkt mag worden, enz.

Aan de bespreking van eene dier quaesties zal dit Proefschrift gewijd zijn. Ik stel me namelijk voor de vraag te behandelen of in het algemeen het contract van personenvervoer voor den vervoerder de verplichting inhoudt een persoon niet slechts van de eene plaats naar de andere te brengen maar ook zonder letsel, d. w. z. te zorgen, dat deze door het vervoer niet worde gedeerd.

Vooraf met het oog op de gevolgen is het antwoord, dat op die vraag gegeven wordt van groot belang.

Daarbij doen zich dan wederom vele quaesties voor, waarvan wij de voornaamste hier vermelden om ze later uitvoeriger te behandelen.

Het feit, dat het contract al of niet de verplichting van den vervoerder tot ongedeed vervoer inhoudt, zal in de eerste en voornaamste plaats van invloed zijn op de verdeling van den bewijslast, die verschillend bij de actie ex contractu van die bij onrechtmatige daad geregeld is.

Uitgaande van een contract behoeft de eischer, die schadevergoeding vraagt slechts wanpraestatie te bewijzen, in casu, dat hij door het vervoer letsel heeft bekomen; van onrechtmatige daad uitgaande is het bovenstaande niet voldoende, maar zal hij bovendien de schuld van den vervoerder moeten aantoonen. In het eerste geval zal dan art. 1280 sqq. B. W. gelden, in het laatste geval art. 1401 sqq. Dit is verreweg het belangrijkste practische gevolg.

De quaestie heeft hare practische en theoretische zijde. Theoretisch is het natuurlijk bij alle vervoer van personen van even groot belang, te weten of we

met een contract dan wel met onrechtmatige daad te doen hebben, practisch heeft de quaestie niet meer die waarde bij de spoorwegondernemingen en de openbare middelen van vervoer. De speciale wetgeving te dezen opzichte heeft de regeling van den bewijslast vastgesteld; wat de eerste betreft met betrekking tot een ieder, vervoerd of niet vervoerd wordende, wat de laatste aangaat, alleen met betrekking tot de reizigers.

Behalve bij den bewijslast zal de beantwoording onzer vraag o. a. van invloed zijn waar het geldt te beslissen of partijen bevoegd zijn de overeenkomst in alle onderdeelen naar hunnen wil te regelen, m. a. w. te beslissen in hoever personenvervoer een onderwerp van dwingend recht is.

Bij de spoorwegen⁽¹⁾ en de openbare middelen van vervoer⁽²⁾ is dus de hoofdmocilijkheid, aangaande het

1) Art. 1 der spoorwegwet (Wet van 9 April 1875 Stbl. no. 67)

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

2) Art. 6 alinea 1 der wet op de openbare middelen van vervoer (wet van 23 April 1880 Stbl. no. 67.

„De ondernemer is verantwoordelijk voor de schade door de *reizigers* bij de „uitoefening der dienst geleden, ten ware de schade buiten zijne schuld of die „zijner beambten of bedienden zij ontstaan.”

te leveren bewijs, uitgemaakt. De reiziger behoeft slechts de schade bij de uitoefening van den dienst geleden aan te toonen, de spoorwegondernemer en de ondernemer van een openbaar middel van vervoer moeten het tegenbewijs leveren, dat het niet hun schuld of die van hunne beambten of bedienden is.

Maar omtrent de principieele vraag, die we ons voorstellen te beantwoorden, omtrent de basis waarop de aansprakelijkheid steunt, laten beide genoemde wetten zich niet uit. Evenmin vinden wij in de andere wettelijke bepalingen omtrent personenvervoer eene vingerwijzing. We noemden daarom die regeling onvoldoende. Gaan we thans na welke die wettelijke bepalingen zijn.

1^o. *Het Wetboek van Koophandel*. Boek II Tit. V. Afd. 5. art. 521—533. 4)

De eenige plaats in het wetboek waar over personenvervoer gesproken wordt. De bepalingen werden eerst 1834 in het wetboek opgenomen en handelen over passagiers op buitenlandsche zeereizen, doch bevatten

1) Deze bepalingen ontbreken in den Code de Commerce, waar overigens ook slechts van goederenvervoer sprake is (art. 103. sqq). evenals in den Code civil (art 1782—1786). De laatste artt. zijn bij ons in het Wetboek van Koophandel, art 91—99 geplaatst.

hoofdzakelijk voorschriften met betrekking tot de vracht en de ontbinding der overeenkomst; van de aansprakelijkheid van den schipper tegenover den reiziger wordt met geen woord gerept.

2^o. *De wet van 1 Juni 1861 Stbl. n^o. 53* (gewijzigd door de wet van 15 Juli 1869 Stbl. n^o. 124) houdende bepalingen omtrent den doortocht en het vervoer van landverhuizers waartoe behoort het K. B. van 27 November 1865 Stbl. n^o. 130 (gewijzigd bij K. B. van 30 September 1869 Stbl. n^o. 155 en 21 Juli 1875 Stbl. n^o. 138). Ze bevat voorschriften omtrent de wijze waarop dat vervoer plaats heeft, maar omtrent de betrekking tusschen vervoerder en landverhuizer zwijgt ze.

3^o. *De wet van 9 April 1875 Stbl. n^o. 67* (gewijzigd bij de wet van 31 December 1880 Stbl. n^o. 258 en aangevuld bij de wet van 10 Mei 1882 Stbl. n^o. 66, en van 8 April 1893 Stbl. n^o. 62) tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen, waartoe behoort het *Algemeen Reglement voor de dienst op de spoorwegen*: K. B. van 27 October 1875 Stbl. n^o. 183 (later meermalen aangevuld en gewijzigd) en het *Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen*.

K. B. 9 Januari 1876 Stbl. n^o. 7 (later ook aangevuld en gewijzigd.)

4^o. *De wet van 23 April 1880 Stbl. n^o. 67*, betreffende de openbare middelen van vervoer met uitzondering der spoorwegdiensten; ter uitvoering waarvan het K. B. van 31 Juli 1880. Stbl. n^o. 121.

5^o. *De wet van 28 October 1889 Stbl. n^o. 146* tot nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid word vervoerd; hierbij behoort het *Algemeen Reglement voor den dienst en het vervoer op deze spoorwegen* K. B. van 26 Mei 1890. Stbl. n^o. 93, later gewijzigd en aangevuld.

Uit het bovenstaande volgt hoezeer wettelijke regeling noodzakelijk is; de bepalingen zijn grootendeels niet van juridisch belang en waar ze nog de betrekking tusschen partijen, hun wederzijdsche contractuele verhouding regelen, zijn ze zoo onvolledig, dat we er zoo goed als niets aan hebben.

Zal men daarin het best voorzien door een algemeene wet op het personenvervoer of verdient de tot nog toe ingeslagen weg, speciale wetten voor verschillende middelen van vervoer de voorkeur?

Sommigen willen zelfs voorshands nog van geen wettelijke regeling weten, het personenvervoer dient voorloopig aan de bepalingen van het gemeene recht onderworpen te blijven tot dat door de ervaring blijke welke wijzigingen in het gemeene recht noodzakelijk zijn en men meer eensgezind op principieele vraagpunten is geworden.

Wij scharen ons aan de zijde van hen, die aan eene algemeene wet op het personenvervoer de voorkeur geven. Daaronder zouden ook de spoorwegen en openbare middelen van vervoer begrepen kunnen zijn. Die wet zoude in de eerste plaats de algemeene beginselen moeten bevatten, welke op iederen vervoerder dienen toegepast te worden maar tevens ook bepalingen die uit den aard der zaak alleen op speciale vervoermiddelen betrekking hebben.

HOOFDSTUK I.

DE VERVOEROVEREENKOMST.

De overeenkomst bij personenvervoer is de zoodanige, waarbij de vervoerder zich verbindt een persoon op eene bepaalde wijze en gewoonlijk ook binnen eenen bepaalden tijd naar eene bepaalde plaats te vervoeren, en die persoon daartegenover zich tot eene bepaalde contrapraestatie, gewoonlijk in vrachtbetaling bestaande, verplicht.

Dit zal wel niemand tegenspreken. Het bovenstaande ligt in iedere, onverschillig welke overeenkomst van personenvervoer opgesloten en drukt het minimum van rechten en verplichtingen van partijen uit.

We spreken van *vervoerovereenkomst*, en gaan dus uit van de stelling, dat er een overeenkomst bestaat.

De waarheid van deze bowering wil iedereen gaarne in het algemeen erkennen, maar toch bestaat er, ten minste wat een speciaal middel van vervoer, nl. de spoorwegen betreft, bij sommigen eene andere opvatting, die we hier slechts kort vermelden, daar ze, als niet op alle personenvervoer betrekking hebbende, ons te ver zou voeren.

De voorstanders van die opvatting beschouwen den reiziger en spoorwegvervoerder als twee personen tusschen wie geen contract kan bestaan, omdat een der hoofdvereischten tot de bestaanbaarheid eener overeenkomst niet aanwezig is: de vrije toestemming van partijen. Art. 31 al. 1 der spoorwegwet verplicht den spoorwegvervoerder alle reizigers, die zich aanmelden, en alle goederen, die aangeboden worden te vervoeren, behoudens de uitdrukkelijk door de wet genoemde uitzonderingen. De spoorwegondernemer *moet* vervoeren, naar toestemming, laat staan vrije, wordt niet gevraagd. Dit bezwaar werd reeds in 1874 in de vergadering der Ned. Jur. Vereeniging te Groningen door sommigen gemaakt, maar juist weerlegd door Mr. G. H. VAN BOLHUIS, die duidelijk en helder aantoonde, dat alleen overeenkomst de bron van de

rechtsbetrekking tusschen reiziger en vervoerder kan zijn. (1) (2)

We volstaan hier eenvoudig met naar de Handd. der Jur. V. te verwijzen; de quaestie is te bekend, dan dat we haar hier nog nader zouden willen behandelen. Voorzoover mij bekend, heeft overigens, wat andere middelen van vervoer van personen betreft, bij ons het bestaan eener overeenkomst niemand ernstig in twijfel getrokken.

We nemen dus aan, dat aan alle vereischten die de wet in art. 1356 B. W. stelt, voldaan is en dat er wel degelijk eene overeenkomst tot vervoer bestaat. Uit het voorafgaande is gebleken, dat de hoofdquaestie, die we ons voorstellen te behandelen, van zeer algemeenen aard is en, hoewel niet overal even groote practische beteekenis hebbende, theoretisch althans van algemeen belang kan genoemd worden.

Nader te omschrijven, wie partijen zijn, is geheel overbodig; of de vervoerder een physiek- dan wel een rechtspersoon is, of hij het zelf ten uitvoer brengt dan wel het door anderen laat doen, is ons onver-

1) Handelingen der J. V. 1874. Dl. I. pag. 162 sqq.

2) Zie Diss. Mr. J. Kalf spoorwegkaartje en bagage réçu. Utrecht 1888 p. 13.

schillig. Wij beschouwen hem en zijn medecontractant slechts als personen, die een vervoercontract sluiten, en dit kan iedereen doen. Als zoodanig valt er niets bijzonders over hen te zeggen. Evenmin omtrent de wijze waarop het vervoer plaats heeft. We hebben bij de behandeling het oog op alle middelen van vervoer, spoorwegen, tramwegen, omnibussen, rijtuigen, schepen, van maatschappijen of particulieren, geen uitgezonderd. De spoorwegen en het vervoer met de openbare middelen van vervoer zijn door afzonderlijke wetten geregeld, doch overigens ontbreken zooals we zagen, voorschriften op dit punt.

Dat we ons later veel van voorbeelden aan de twee genoemde speciale vervoerondernemingen ontleend, zullen bedienen, hoewel het theoretisch daar meer dan het practisch belang op den voorgrond staat, is het natuurlijk gevolg van de groote ontwikkeling van die wijzen van personenvervoer in den laatsten tijd. Het verkeer is ontzaglijk toegenomen, en tegelijk daarmee, gelukkig ook niet in dezelfde mate, de ongevallen.

Het moge wellicht mede aan de speciale wetgeving ten opzichte der spoorwegen en openbare middelen

van vervoer te wijten zijn, dat onze Nederlandsche jurisprudentie zoo weinig vonnissen oplevert, de eenige oorzaak is zij waarschijnlijk niet. We vinden b. v. in Frankrijk belangrijke beslissingen over vervoer per rijtuig, dat toch geen openbaar middel van vervoer is. Daar komen processen wegens schadevergoeding tegen de ondernemers, in tegenstelling van ten onzent, nog al eens voor en leveren vele interessante uitspraken van de zijde der Rechterlijke Macht.

We namen daarom hoofdzakelijk de jurisprudentie van Frankrijk en België ter hand, daar in het laatste land tot 1891 geen bijzondere regeling betreffende de beide genoemde ondernemingen van vervoer bestond en in het eerste tot heden toe nog niet bestaat.

Welke is de inhoud der overeenkomst van personen vervoer?

Alvorens tot iets anders over te gaan dient deze vraag besproken te worden.

Om tot een juist inzicht te komen is het noodzakelijk, de overeenkomst zoo objectief mogelijk te beoordeelen. Hiertoe hebben wij ruimschoots de gelegenheid, daar de wet ons in den steek laat.

Zij regelt de overeenkomst van personenvervoer

niet, ten minste niet op een wijze, die we ook maar eenigszins voldoende kunnen noemen; in het voorafgaande somden we de bepalingen op, die we in onze codificatie en in speciale wetten bezitten en daaruit is gebleken dat ze ons geen licht verschaffen, waarvan de groote oneenigheid, die in de wetenschap en jurisprudentie omtrent de hoofdbeginselen zelfs bestaat het noodzakelijk gevolg is geweest.

Ook wij dienen bij de behandeling onzer quaestie partij te kiezen tusschen de meeningen, die omtrent den inhoud der personenvervoervereenkomst bestaan en ons daarbij nauwkeurig rekenschap te geven, wat bij stilzwijgen van de wet, de bedoeling van partijen kan zijn, voorzoover ze niet uitdrukkelijk bij het aangaan van het contract hunnen wil verklaarden.

De meeste schrijvers ⁽¹⁾ beginnen gewoonlijk met te onderzoeken of er mogelijkheid bestaat de overeenkomst van personenvervoer te rangschikken onder een der bekende, door de wet geregelde vormen van

1) Voornamelijk zijn het vreemde schrijvers. Bij ons is de quaestie door de meesten ter loops behandeld; uitvoeriger daarentegen bespreekt ze Mr. W. Lulofs. (De passage overeenkomst Utrecht 1879) in zijn Proefschrift. Zie ook verder de diss. van van Rees. Het personenvervoer op de spoorwegen. Proefschrift Utrecht 1875.

contracten. Voornamelijk heeft men de verschillende huurovereenkomsten die het B. W. regelt daarvoor uitgekozen. (1)

Merkwaardig is het te zien welke moeite velen zich gegeven hebben de nieuwe overeenkomst, niettegenstaande ze veel afwijkingen vertoonde, toch met alle geweld onder die oude bekende vormen te brengen; sommigen namen zelfs twee vormen te hulp om den aard van het contract te verklaren, terwijl slechts weinigen wilden erkennen, dat we met iets op zich zelfs staands te doen hebben, dat zich niet door gedwongen definities binden laat.

Wij volgen hier, om tot ons doel te geraken, eenen anderen weg als zij die, a priori reeds een conclusie vooropstellende, eenen bepaalden bekenden contractsvorm aannemen, en naar dien vorm, waarin de overeenkomst dan ook passen *moet*, haar beoordeelen. Dat bij het aanpassen van dien vorm de eigenlijke gedaante van het contract niet goed meer te herkennen is wordt daarbij uit het oog verloren. Wij zullen eerst beginnen met na te gaan wat de overeenkomst omvat,

1) In Frankrijk maakt de wet uit, dat het contract behoort tot een van de vormen van „louage d'ouvrage et d'industrie”

en dan kan eerst sprake zijn van de vraag of we ze al of niet onder de een of andere soort kunnen brengen.

Wat is er in de overeenkomst, die de vervoerder met een bepaald persoon sluit om den laatste van de eene plaats naar de andere te vervoeren, opgesloten?

Ziedaar de vraag, welke wij thans te beantwoorden hebben. Op bldz. 12 gaven we reeds eene voorloopige definitie, die het minimum van rechten en verplichtingen van partijen omschreef. We zullen thans zien of zij voldoende is, of dat minimum niet nog uitgebreid moet worden. Afgezien van het woord „personen” was de bepaling op elke vervoerovereenkomst, ook op goederen toepasselijk: De een verbindt zich tot het verrichten van een bepaald vervoer, binnen een bepaalden tijd, de ander tot eene bepaalde contra-praestatie, die gewoonlijk in vrachtbetalen zal bestaan.

Tot hertoe staan personen goederen gelijk, maar dan? Is er dan geen essentieel verschil te ontdekken tusschen die beide?

Is de vervoerder van goederen tot iets anders,

hetzij meer of minder, dan de personenvervoerder verplicht? Het is dunkt me, om dat te onderzoeken, niet overbodig, vooraf, wat het goederenvervoer betreft, de aansprakelijkheid van den vervoerder kort uiteenzetten.

De aansprakelijkheid is geregeld in de art. 91 en 92 W. v. K. (345 K. en art. 2 van de spoorwegwet) art. 91 K. „De voerlieden en schippers moeten instaan „voor alle schaden, aan de ter vervoering overgenomen „koopmanschappen of goederen overgekomen, uitge- „zonderd dezulke, die uit een gebrek van het goed „zelf, door overmagt, of door schuld of nalatigheid „van den afzender of expediteur veroorzaakt zijn.”

Art. 92. K. „De voerman of schipper is niet ter „zake van vertraging aansprakelijk, indien dezelve „door overmagt is veroorzaakt.”

Art. 345, al. 2, geeft dezelfde bepaling voor den schipper bij het zeevervoer en art. 2 der spoorwegwet verwijst eenvoudig naar de art. 91 sqq. K.

Die art. 91 en 92 K. zijn eene toepassing van de algemeene regelen van verbintenissen, uitgedrukt in de art. 1271 en 1280 B. W. Deze laatste bepalingen van het Burgerlijk Wetboek zijn ook op den vervoerder

toepasselijk volgens den algemeenen regel van art. 1, al. 1. W. v. K., die het B. W. ook op zaken van Koophandel toepasselijk verklaart, voor zooverre daarvan bij het W. v. K. niet bijzonderlijk is afge- weken.

De schuldenaar (vervoerder) verbindt zich de zaak te vervoeren en af te leveren en moet tot op dat laatste tijdstip als een goed huisvader daarvoor zorgen (art. 1271 B. W.); hij moet, indien daartoe gronden zijn, veroordeeld worden tot vergoeding van kosten, schaden en interessen, zoo dikwijls hij niet bewijzen kan, dat het niet uitvoeren of het niet tijdig uitvoeren der verbintenis voorkomt uit een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend, (art. 1280 B. W.)

De schuldeischer (afzender) heeft slechts wanpraes- tatie te bewijzen (vertraagd vervoer of beschadigd goed, d. w. z. slechteren toestand van het goed bij aankomst, dan dien op het oogenblik, waarop het ter vervoering aangenomen was); de debiteur kan zich van zijne aansprakelijkheid bevrijden, door van zijn kant te bewijzen; volgens art. 1280 B. W. een vreemde, niet toe te rekenen oorzaak; 1281 B. W.

overmacht of toeval; 91 K. gebrek van het goed zelf, overmacht, schuld of nalatigheid van den afzender of expediteur; 92 K. overmacht.

Over de verschillende meeningen, die omtrent art. 91 K. bestaan, zullen we niet uitweiden; het zij hier voldoende te memoreeren, dat sommigen in art. 91 K. een aansprakelijkheid ex lege zien en wel eene toepassing van art. 1401 B. W. waarbij evenwel de bewijslast is omgekeerd, en er dus een praesumptie van schuld bij onrechtmatige daad in het nadeel van den vervoerder bestaat, terwijl anderen, waartoe ook wij ons rekenen in de genoemde bepaling slechts eene toepassing van art. 1271 en 1280 B. W. zien.

We komen uit het voorgaande tot de conclusie, dat de vervoerder aansprakelijk is:

- 1^o. wegens niet vervoeren;
- 2^o. wegens niet in den bepaalden tijd vervoeren;
- 3^o. wegens afleveren van het goed in slechteren toestand dan waarin het bij afzending verkeerde.

Het is voornamelijk het laatste, waarop ik de aandacht wensch te vestigen. De vervoerder is verplicht te zorgen, dat de goederen, die hij ten vervoer overgenomen heeft, geen schade lijden en dat brengt

m. i. de vervoerovereenkomst mede. Wanneer ik b. v. eenen koffer te verzenden heb, dan zal het mij lang niet onverschillig zijn, hoe dat vervoer plaats heeft; ik zal zelfs gewoonlijk te voren overleggen welk vervoermiddel mij het geschikste schijnt, het veiligst is, en dan eerst wend ik mij tot den vervoerder om een overeenkomst aan te gaan. Hij verbindt zich dan om de zaak op een andere plaats te leveren en hij moet, dat zegt de wet in art. 1271 B. W.; voor het behoud der zaak als een goed huisvader zorgen, dit begrip sluit in zich een vervoer waardoor de zaak geen schade lijdt.

De meening, dat het instaan van den voerman voor schade aan goederen overkomen eene verplichting ex contractu is, heeft minder tegenstanders dan, zooals we zien zullen, die zelfde opvatting op personenvervoer toegepast.

Wij gaan nu over tot het contract van het personenvervoer. Uitgaande van het boven gezegde omtrent de analogie, die dit contract vertoont met dat bij goederenvervoer, kunnen we als vaststaande aannemen, dat de vervoerder van personen zich bij het aangaan der overeenkomst verbindt:

1^o. Tot vervoer van een bepaalde plaats naar een bepaalde plaats.

2^o. Tot vervoer in een bepaalden tijd.

Komt nu de vervoerder die verbintenis niet na, m. a. w. heeft het vervoer niet of niet in den vooraf bepaalden tijd plaats, dan is de vervoerder tot schadevergoeding verplicht. De reiziger constateert wanpraestatie, benevens de door hem geleden schade, terwijl de vervoerder de oorzaken, die hem van zijne aansprakelijkheid ontheffen, zal moeten bewijzen.

Hiertegen bestaat tot nog toe geen bezwaar.

De moeilijkheid komt nu eerst, waar het geldt uitmaken of er bij het contract van personenvervoer evengoed, gelijk we zagen, dat bij goederen het geval is, nog eene derde verplichting bestaat, die het contract uit zijnen aard medebrengt n.l. verplichting intestaan voor schade wegens lichamelijk letsel den reiziger overkomen.

Bij goederen zegt de wet tenminste duidelijk, dat de vervoerder wegens schade aan het goed overkomen, aansprakelijk is, zonder zich nu juist positief uit te laten of het contractueel dan wel ex lege is, maar over aansprakelijkheid bij personenvervoer zwijgt ze geheel en al.

Begrijpelijk is het, dat, waar bij goederen reeds verschil van meening bestaat omtrent de vraag of het *contract* van vervoer medebrengh de verplichting om voor schade aan de te vervoeren goederen overkomen in te staan juist hier bij personen, waar de wet niet eens van het bestaan van een dergelijke verplichting gewaagt, er zeer velen gevonden worden, die meenen dat zoo iets aan de vervoerovereenkomst te eenenmale vreemd is. Velen zien in het verschil, dat er nu eenmaal tusschen personen en goederen in het algemeen bestaat, reden genoeg om de aansprakelijkheid bij vervoer van beide verschillend op te vatten. Oogen-schijnlijk staan ze niet in aard gelijk, doch al moge er een natuurlijk verschil aanwezig zijn tusschen beide — en dat zullen we zeer zeker niet tegenspreken — dan brengt dat m. i. nog niet noodzakelijk mede, dat er daarom bij het *contract* van vervoer ook een essentieel verschil bestaat en men dus ook de aansprakelijkheid, uit de overeenkomst voortvloeiende, bij beide verschillend moet regelen. (1)

Bij beide behoort de zorg dezelfde te zijn, die men

1) Van deze meening was in de vergadering der Juristenvereniging 1874 de Heer Pijnappel een voorstander (Praeadvies. Handd. 1874. 1. pag. 180.)

van den vervoerder kan verlangen; we meenen ook dat in beide gevallen het vervoercontract die verplichting tot ongedeerd, onbeschadigd vervoer met zich medebrengt, ook zonder dat er eene afzonderlijke uitdrukkelijke bepaling bij het aangaan der overeenkomst gemaakt behoeft te worden. We zullen zien waarom.

Er zijn vele tegenstanders. Zelfs zij, die meenen, dat er, wat personen betreft, in beginsel een even gestrengte verantwoordelijkheid van den vervoerder behoort te zijn als bij goederen, willen daarom nog lang niet allen toegeven, dat de grond dezer aansprakelijkheid in beide gevallen in het contract gezocht moet worden. Voor hen is het een utiliteitsbeginsel, dat tot de conclusie leidt; maar zij zien in die conclusie niet ook tevens de toepassing van de algemeene regelen van verbintenissen uit overeenkomst. Waarom het noodig is dan zijn toevlucht te nemen tot verbintenissen die niet uit overeenkomst maar uit de wet ontstaan, laat zich uit omstandigheden wel verklaren, maar m. i. niet goed verdedigen. De omstandigheid, welke op die meening van overwegenden invloed geweest is, ligt in de opvatting — tot heden de heerschende — die men van den aard

der overeenkomst van personenvervoer heeft. Hierboven zeiden we reeds, dat de meeste schrijvers haar rangschikken onder een van de in de wet geregelde speciale contracten met name een der vormen van huur.

Dit gevoelen deelen wij niet. Hunne redencering is volkomen begrijpelijk: Volgens de wet, zeggen zij, brengt het begrip huur niet mede de verplichting van den verhuurder om voor lichamelijk letsel, den huurder overkomen, in te staan. De vervoerovereenkomst is een vorm van huur, derhalve brengt die vervoerovereenkomst ook niet mede de verplichting van den vervoerder om voor lichamelijk letsel, den reiziger overkomen, in te staan. Zijn zijn daarom gedwongen eene aansprakelijkheid *ex lege* van den vervoerder aan te nemen. Dit is consequentie, maar de methode is verkeerd.

Wij vinden, dat de verplichting tot ongedeed vervoer wel degelijk in de overeenkomst opgesloten ligt, maar leiden dit niet af uit de opvatting, dat de overeenkomst geen huur maar b. v. een ander contract is, dat die verplichting wel medebrengt; integendeel, onze overtuiging is het gevolg van de beschouwing van de overeenkomst van personenvervoer onafhan-

kelijk van en niet geïncfluenceerd door een ten onrechte vooropgesteld beginsel.

Het feit, dat de overeenkomst die stilzwijgende conditie bevat, is voor ons de hoofdrede waarom wij ze niet onder den knellenden vorm van de bekende contracten rangschikken, omdat dan steeds een belangrijk m. i. een essentieel bestanddeel der overeenkomst niet in dien vorm kan passen.

We hebben daarvoor redenen genoeg; de wet en de billijkheid geven ons daarbij eenen krachtigen steun.

Tot onze overtuiging, dat de overeenkomst wel degelijk die verplichting medebrengt, komen wij langs eenen weg, dien de wet ons zelve wijst. We behoeven niet eerst een bepaalden contractsvorm aan te nemen en dan te zien of de niet door de wet geregelde overeenkomst ook daaronder te brengen is, integendeel geeft de wet ons volkomen vrijheid en gelegenheid anders te doen.

Geen wettelijke bepaling verzet zich tegen onze opvatting.

Aan de vereischten, die de wet in art. 1356 B. W. aan elke overeenkomst stelt, voldoet een contract,

dat dien inhoud heeft, zeker. Wanneer partijen zich aan die voorschriften houden, dan zijn ze voor het overige vrij, waarover ze willen contracteeren. Enkele veel voorkomende overeenkomsten regelt de wet zelve, daarbij vaststellende, wat de gevolgen van die speciale contracten zijn, voorzover partijen niets bepaalden of anders overeenkwamen.

Dit zijn evenwel slechts voorbeelden, en lang niet alle bestaande overeenkomsten. De wet rekent zelve in art. 1355 al. 1 B. W. dat er nog andere dan de door haar genoemde mogelijk en volgens art. 1374 al. 1 B. W. evengoed voor partijen bindend zijn.

Art. 1355 al. 1 B. W.: „alle overeenkomsten hetzij „dezelve eene eigene benaming hebben, hetzij derzelve „onder geen benaming bekend zijn, zijn onderworpen „aan de algemeene regelen, welke het onderwerp van „dezen en van den vorigen titel uitmaken.”

Wat ons onderwerp betreft, voor het contract van personenvervoer, dat de wet niet regelt, moeten dus de algemeene regelen gelden, in de eerste plaats van den titel handelende over verbintenissen in het algemeen en dan die van titel II sprekende over verbintenissen, die uit overeenkomst geboren worden. In de

derde afdeeling van den laatstgenoemden titel vinden wij zeer belangrijke bepalingen omtrent het gevolg der overeenkomsten.

Het gevolg eener overeenkomst is, mits zij aan de algemeene vereischten voldoet, dat zij tusschen partijen verbindende kracht heeft, hun, zooals art. 1374 al. 1 B. W. zegt tot „wet” strekt, en dat zij door hen te goeder trouw ten uitvoer gebracht moet worden. Wat het ten uitvoer brengen eener overeenkomst in zich sluit zegt art. 1375. Het is niet alleen de getrouwe nakoming der overeengekomen, bij het aangaan van het contract uitdrukkelijk bepaalde verplichtingen, maar ook de naleving van die regelen, waaromtrent partijen zich niet uitspraken, maar welke ongetwijfeld in de bedoeling van partijen opgesloten waren: „Overeenkomsten verbinden niet alleen tot datgene, hetwelk uitdrukkelijk bij dezelve bepaald is, maar ook tot al hetgeen, dat naar den aard van dezelve overeenkomsten door de billijkheid, het gebruik of de wet wordt gevorderd.”

Brengt dus de billijkheid, het gebruik of de wet eene niet uitdrukkelijk genoemde verplichting mede, dan zijn partijen evengoed ook daardoor gebonden.

Bij de door haar behandelde veelvuldig voorkomende speciale overeenkomsten bepaalt de wet zelve, wat bij stilzwijgen der partijen, de gevolgen zijn; bij de contracten, die de wet niet regelt, en voorzoover partijen daarbij niets bepaalden moeten de regelen der billijkheid en het gebruik gelden.

Passen we deze beginselen toe op de overeenkomst van personenvervoer, kan komen wij tot het volgende:

Brengt naar den aard der overeenkomst de billijkheid of het gebruik de verplichting mede voor den vervoerder om in te staan voor letsel den reiziger door het vervoer overkomen?

Dit moet eerst onderzocht worden en als wij deze vraag bevestigend beantwoord hebben, dan is er geen bezwaar om, op grond van de wet, die zegt, dat overeenkomsten ook daartoe verbinden, te beweren dat ook *jure constituto* het instaan voor schade wegens lichamelijk letsel iemand door het vervoer overkomen inderdaad een bestanddeel der overeenkomst is.

Dit laatste feit is dan de reden waarom wij het contract onder geen der bekende door de wet geregelde overeenkomsten rangschikken maar als eene op zich zelf staande, van bijzonderen aard beschouwen.

Alvorens tot bespreking dezer quaestie over te gaan wenschen we te wijzen op den hevigen strijd, die heden ten dage in wetenschap en jurisprudentie gevoerd wordt tusschen de voorstanders van de opvatting, dat het vervoercontract de genoemde verplichting tot veilig vervoer in zich sluit en hunne tegenstanders, die in het feit, dat iemand bij het vervoer letsel overkomt nooit wanpraestatie in de uitvoering der overeenkomst, maar slechts een onrechtmatige daad zien. Korthedshalve zullen wij in het vervolg de eersten de voorstanders der contractueele aansprakelijkheid noemen, de laatsten die der aansprakelijkheid *ex lege*.

Die strijd schijnt voorshands nog niet uitgestreden te zijn.

Meende men in den laatsten tijd eene neiging der jurisprudentie in de richting van de contractueele aansprakelijkheid te bemerken, de wetenschap heeft onlangs wederom eenen ijverigen voorstander van de aansprakelijkheid *ex lege* gevonden in A. ZENS, advocaat te Parijs, die in een uitvoerig werk de aansprakelijkheid van den vervoerder wegens ongevallen den reiziger overkomen, behandelt en het werk van

eenen Belgischen collega, Ch. Sainctelette, die de contractueele aansprakelijkheid verdedigt, scherp critiqueert en bestrijdt.

Bedoelde werken zijn a. h. w. antipoden, twee uitersten. Het scheen ons toe nuttig te zijn bij de nadere uiteenzetting der quaestie, de beide schrijvers na te gaan en te onderzoeken in hoever wij met hen van meening verschillen en tot op welke hoogte we ons met hen kunnen vereenigen.

Voor zoover mij bekend, bestaat er bij ons geen uitvoerig werk over de aansprakelijkheid in zake letsel den reiziger overkomen. De meeste schrijvers roeren de vraag nauwelijks aan, zeggen ter loops hun meening, maar behandelen ze slechts in het voorbijgaan bij een ander onderwerp.

In Frankrijk is de quaestie van het grootste belang; veel meer nog dan in België en bij ons. De speciale wetgeving voor de spoorwegen en de openbare middelen van vervoer hebben ten onzent veel van het practisch belang doen verdwijnen, maar in Frankrijk, waar tot nu toe geen speciale wet de aansprakelijkheid van den vervoerder regelt, komt de controversse menigmaal voor.

De wettelijke bepalingen zijn daar even als bij ons onvoldoende en onvolledig. Voor een juiste voorstelling is het noodig te zien welke die bepalingen zijn.

In de eerste plaats vinden wij in den Code Civil bepalingen. Boek III. Titel 8. Chap. 3 handelt over „louage d'ouvrage et d'industrie” waaronder het personenvervoercontract ook gerekend wordt: art. 1779 2^o „celui (d. i. louage d'ouvrage et d'industrie) „des voituriers, tant par terre que par eau qui se „chargent du transport *des personnes* ou des marchandises.”

In de tweede afdeeling van hetzelfde hoofdstuk wordt de vervoerder behandeld, doch de bepalingen daar spreken alleen over goederenvervoer (art. 1782—1786). Het artikel, dat eigenlijk aanleiding geeft tot de verschillende opvattingen is art. 1784, dat we hier in zijn geheel citeeren:

„Ils (scil. les voituriers par terre et par eau) sont „responsables de la perte et des avaries des choses „qui leur sont confiées, à moins qu' ils ne prouvent „qu' elles ont été perdues et avariées par cas fortuit „ou force majeure.”

In de tweede plaats vinden wij den vervoerder, be-

halve in den Code Civil, nog eens behandeld in den Code de Commerce art. 103 sqq. Ook daar wordt over personenvervoer met geen woord gerept.

Van wat men regeling zou kunnen noemen, dus geen sprake. De eenige bepaling, die van personen handelt zegt slechts tot welke soort van louage d'ouvrage et d'industrie het contract te brengen is. Maar verder ook niets.

Treden wij thans in een nadere beschouwing van de leer der *contractueele aansprakelijkheid* van den vervoerder wegens lichamelijk letsel den reiziger overkomen, volgens CIL. SAINCTELETTE in zijn werk: „de la Responsabilité et de la garantie (1). Chap. IV du transport des personnes”; en de leer der *aansprakelijkheid ex lege* volgens A. ZENS, advocaat te Parijs in zijn werk: „de la Responsabilité du voiturier à raison des „accidents de personnes.” (2)

Eerstgenoemde schrijver, Belgisch advocaat en Oud-Minister is een der ijverigste aanhangers van de leer,

1) Bruxelles BRUYLANT-CHRISTOPHE & Comp. 1884.

2) Paris, A. PEDONE, 1896.

dat er een essentieel verschil bestaat tusschen de aansprakelijkheid *ex contractu* en die *ex lege*. Hij geeft zelfs verschillende namen voor elk: De aansprakelijkheid *ex lege* noemt hij *responsabilité*, die *ex contractu* garantie ⁽¹⁾ en meent, dat de code niet zonder opzet die onderscheiding in den tekst maakt ⁽²⁾ en slechts zelden van garantie spreekt als hij *responsabilité* bedoelt en omgekeerd.

De inhoud van SAINTELETTE'S verhandeling is in het kort als volgt:

Het personenvervoer maakt even goed als het goederenvervoer het onderwerp eener overeenkomst uit. Krachtens deze overeenkomst staat de vervoerder in voor de veiligheid van den reiziger gedurende het vervoer. Bij wanpraestatie rust op den vervoerder te bewijzen de vreemde oorzaak van het ongeval, die hem niet toegerekend kan worden: toeval, overmacht, schuld of nalatigheid van den reiziger.

De schrijver behandelt dus hoofdzakelijk de verplichting tot ongedeed vervoer. De overige verplich-

1) Saintelette o. c. p. 15: „la responsabilité a pour fonction d'assurer le respect des lois, oeuvre de la volonté publique; la garantie a pour but d'assurer le respect des contrats, oeuvre des volontés privées.”

2) Saintelette o. c. p. 8 sqq.

tingen, het brengen van eene bepaalde plaats naar een andere en binnen een bepaalden tijd memoreert hij nauwelijks, omdat ze van zelf spreken en daarover iedereen het eens is. Daar het contract behoort tot de soort van louage d'ouvrage et d'industrie, moeten eerst de bijzondere regelen, die daaromtrent bestaan toegepast worden en daarna de algemeene regelen van verbintenissen uit overeenkomst. Behalve de twee genoemde, van zelf sprekende verplichtingen brengt het contract analogice als bij goederenvervoer mede, dat de vervoerder voor de veiligheid van den reiziger moet instaan gedurende het vervoer. Hij geeft m. i. daarbij volkomen afdoende argumenten. ZENS o. a. vindt dit niet en beschuldigt SAINCTELETTE van steeds te spreken over „de bestaande” contractueele verplichting zonder ze aangetoond te hebben. Den aard van het contract nagaande zegt SAINCTELETTE: Betee- kent niet het brengen van iets van de eene plaats naar de andere, ook het afleveren in denzelfden toestand bij aankomst als men het bij het vertrek ontving? Heb ik u, vervoerder den vrachtprijs betaald voor een reis met ongelukken en deraillementen? Hebt ge soms, niettegenstaande men heeft moeten

zagen om mij uit den wagon te bevrijden, waarin ik een paar uren vastgekneld was, en dan ten slotte met een gebroken been te voorschijn ben gekomen, aan uw contractueele verplichtingen voldaan? Rust niet ook op u de verplichting om mij behouden over te brengen even goed als gij voor schade moct instaan, wanneer ge goederen vervoert? Waarom zoude een persoon niet dezelfde bescherming genieten, die goederen hebben? Deze bewering bevat veel waars. Dat personen gelijk gesteld dienen te worden met goederen vinden intusschen zeer velen verkeerd. We haalden hierboven den Heer PIJNAPPEL aan als voorstander van eene andere regeling bij personen dan bij goederen. Men voert nu tegen de andere opvatting, welke ook de onze is de volgende gronden aan.

Personen, zegt men, hebben een vrijen wil en kunnen zich bewegen, goederen niet; personen kunnen zich daarom zelf schade toebrengen, goederen niet. Bij personen kan de vervoerder daartegen niet waken, bij goederen wel, daar hij ze onder zich neemt en in zijn macht heeft; goederen worden afgeleverd, reizigers niet.

Het is dus billijk, dat men van den vervoerder niet

dezelfde aansprakelijkheid eischt bij personen als bij goederen.

Geen dier argumenten zijn dunkt ons, voldoende; ze hebben slechts den schijn van waarheid. In het voorgaande zie ik geen principieel verschil aangetoond; de feiten, die in werkelijkheid bij personenvervoer plaats grijpen, worden er miskend. Dat personen zich vrij bewegen kunnen, geef ik gaarne in het algemeen toe behalve juist bij verreweg de meeste middelen van vervoer. Men stelle zich een reiziger voor in een trein, in eenen omnibus, tramrijtuig, kortom elk vervoermiddel, dat gewoon is zich met grooter snelheid dan een voetganger te bewegen, ⁽¹⁾ dan ziet men duidelijk, dat van dien vrijen wil en van dat bewegen niet veel te ontdekken valt; de reiziger is behoorlijk opgesloten, kan gewoonlijk, als er niet te veel personen in het compartiment zijn wel is waar een paar passen heen en weer loopen, maar daarmee houdt de vrijheid op. Tijdens het vervoer kan de reiziger

1) Bij de stoombooten en de sedert eenige jaren op de groote spoorweglijnen ingevoerde D treinen is de reiziger minder in zijn beweging beperkt. Men moge dit „vrijheid” van beweging noemen, o. i. gelijkt deze nog te veel op de „vrijheid” van vogels, die zich in een volière bevinden.

dikwijls niet zonder levensgevaar den wagen verlaten ; in de meeste gevallen is het hem zelfs verboden en de mogelijkheid tot overtreding wordt bovendien nog kleiner gemaakt door stevige afsluiting van de ruimte waarin zich de passagiers bevinden. Eerst zoodra dat vervoer ophoudt, herkrijgt de reiziger zijn vrijheid. De reiziger is dus evengoed als koopwaar onderworpen aan den vervoerder, zoolang het vervoer duurt, al wordt hij dan ook niet verpakt zooals het laatste.

Dat een reiziger zich zelf schade toebrengen kan, stemmen wij gaarne toe, al zijn de voorbeelden daarvan zeldzaam in vergelijking met andere oorzaken, waardoor schade ontstaat, maar dat daarom dan ook in principe de vervoerder minder aansprakelijk zijn zoude dan bij goederen en dus minder zorg behoefde te dragen voor den persoon van den reiziger dan b. v. voor het behoud van een stuk vrachtgoed, volgt er niet uit. Het zoo zelden voorkomende feit, dat een persoon zich zelf lichamelijk letsel toebrengt gedurende het vervoer, is, dunkt ons, geen genoegzame reden om den laatste geheel op zijn eigen risico van te verongelukken, te laten reizen.

We noemen dit eerder een achterstelling van den

mensch bij het goed, een vernedering a. h. w., die ZENS juist dan aanwezig acht, wanneer men wel dezelfde regelen voor personen als voor goederen laat gelden ⁽¹⁾: „Tout d'abord elle (d. w. z. l'assimilation „du voyageur à un colis) abaisse la personne humaine. „Mettre sur la même ligne un voyageur et un paquet, „traiter un compartiment de voyageurs comme un „wagon à bestiaux, c'est faire une comparaison qui „répugne à la nature même des choses . . . c'est „témoigner peu de considération pour la personna- „lité et la dignité humaines, que de la faire descen- „dre au rang d'un simple ballot de marchandises.”

We komen uit het voorgaande tot de conclusie, dat de billijkheid medebrengt in beginsel dezelfde zorg van den vervoerder te eischen wanneer hij goederen als wanneer hij personen vervoert.

Goed, zeggen velen, we willen desnoods toegeven dat het ook zoo behoort, maar met het oog op de nu eenmaal bestaande wet kunt ge niet volhouden, dat het ook zoo is.

ZENS redeneert aldus :

1) ZENS o. c. pag. 135.

Het is, zegt hij, volstrekt niet noodzakelijk, dat het personenvervoercontract in alle opzichten dat bij goederenvervoer moet volgen. Een vervoerder staat voor schade aan goederen overkomen in, omdat het uitdrukkelijk in art. 1784 C. civ. en 103 C. d. C. (ons art. 91 W. v. K.) is bepaald.

Niets dergelijks staat er voor personen geschreven. Dus daar geldt het niet volgens den regel: Qui dicit de uno, negat de altero.

Wij vereenigen ons in het geheel niet met die redeneering en gelooven niet, dat de Fransche wetgever of de onze, toen hij die bepalingen neerschreef, gedacht heeft iets uitdrukkelijk voor goederen vast te stellen, dat niet op personen mocht toegepast worden. Dat hij alleen het goederenvervoer regelde, vond zijn natuurlijke en licht begrijpelijke reden in de omstandigheid, dat toen ter tijde de behoefte aan wettelijke regeling van personenvervoer niet bestond.

Maar afgezien daarvan, wat voor exceptioneele bepalingen heeft de wet dan toch in die artikelen 1784 C. C. en 103 C. d. C. vastgesteld?

ZENS erkent zelf, dat bij goederen het contract die verplichting medebrengt, maar alleen omdat de wet

het zegt; ware die bepaling er dus niet, dan zou de de vervoerder tot niets anders dan tot bloot vervoeren verplicht zijn en zich aan het „hoe” niet te storen hebben. Dit is o. i. onjuist. Ook al had de wet over goederen gezwegen dan zoude toch die verplichting stilzwijgend in de overeenkomst aanwezig zijn. Maar nu ze zich over het eene uitspreekt, wordt, dunkt ons, de zaak in beginsel niet anders. Wij zien in die twee artikelen eenvoudig de toepassing der algemeene beginselen van verbintenissen-recht op de vervoerovereenkomst van goederen. Waarom mogen we diezelfde algemeene regelen niet op de overeenkomst van personenvervoer toepassen als de wet zwijgt, ook zonder dat nog, zooals ZENS beweert, dit contract in alles, dus b.v. ook in bijzonderheden het andere noodzakelijk volgt?

„La règle écrite dans le texte de l'art. 1784, mais „dictée par la raison et l'équité, n'est pas *comme* „*expression* de la volonté du législateur applicable „aux personnes, puisqu'elle ne parle que des choses; „mais comme précepte de raison, comme principe de „droit naturel, elle a été tacitement adoptée par le „législateur” zegt SAINCTELETTE zeer terecht (1).

1) Sainctelette o. c. p. 93.

Met deze redeneering kunnen wij ons volkomen vereenigen, we zien er een voldoende argument in voor onze opvatting.

ZENS ⁽¹⁾ verwijt daarentegen SAINCTELETTE, dat hij slechts beweert, zonder te bewijzen: „En supposant „même qui la thèse de M. SAINCTELETTE fût vraie, „elle serait insuffisamment établie. Elle n'est qu'un „tissu d'affirmations. Affirmez, affirmez, il en restera „toujours quelque chose. Le système porte des axio- „mes, mais de preuves point. M. SAINCTELETTE affirme „et sa théorie est construite. On comprend que la „théorie est fragile.”

Een zeer ongegrond verwijt voorzeker; o. i. kan men van geén der conclusies van SAINCTELETTE zeggen, dat zij ongemotiveerd is, we meenen zelfs, dat de argumenten, die hij geeft, integendeel zeer sterk voor zijn stelsel pleiten, al kunnen wij ons niet in alle consequenties met hem vereenigen; ook de argumenten van ZENS daartegen zijn zeer belangrijk na te gaan, maar zijn o. i. niet overtuigend genoeg. Het is nl. ZENS niet mogen gelukken in zijn werk een be-

1) ZENS o. v. pag. 127.

vredigend antwoord te geven op de vraag door SAINC. TELETTE zoo juist gesteld :

„Il eût été très intéressant d'apprendre en quoi „l'obligation de veiller à la sûreté de la personne „répugne à la nature du contrat de transport, alors „que l'obligation de veiller à la sûreté de la chose, y „puise sa raison d'être.”

Indien ZENS ons bewezen had, dat die verplichting strijdt tegen den aard van het contract, dan waren wij zonder twijfel zijne bondgenooten geworden. Wel legt de laatste genoemde den vervoerder, behalve de verplichting te vervoeren binnen eenen bepaalden tijd, nog iets anders op, maar op verre na niet dat, wat volgens onze opvatting ook in de overeenkomst gelegen is. Zijn stelsel brengt hem tot de volgende conclusie :

Er bestaat een *contract* van vervoer tusschen partijen. Krachtens dat contract is de vervoerder tegenover den reiziger verplicht hem van de eene plaats naar een andere en binnen eenen bepaalden tijd te vervoeren, en voor het overige dat vervoer volgens de regelen der kunst te doen plaats hebben, dat dan bestaat in het juist opvolgen der wettelijke voorschriften

en reglementen, zoo ze er zijn, en wat verder de getrouwe inachtneming der technische regelen van het bedrijf medebrengt: „spondet peritiam artis,” maar meer ook niet; van er voor instaan, dat de reiziger door het vervoer niet gedeerd worde, geen sprake; de reiziger kan dan alleen uit onrechtmatige daad ageeren, hij zal de schuld van den vervoerder moeten aantoonen als hij schadevergoeding wenscht te hebben, het zich slechts op zijn contract beroepen is onvoldoende.

Wij houden ons aan de overtuiging, dat „naar den aard der overeenkomst” de billijkheid medebrengt, wat betreft het instaan voor veilig, ongedeerd vervoer, dezelfde regelen te laten gelden voor personen als voor goederen.

Op grond van ons betoog op pag. 31 vermeld, kunnen we nu zeggen, dat ook volgens de wet de verplichting van den vervoerder om voor letsel den reiziger door het vervoer overkomen, in te staan, in de overeenkomst van vervoer ligt opgesloten.

In het volgende hoofdstuk zullen we den omvang van die verplichting nader trachten vast te stellen.

We nemen dus als vaststaande aan, dat het contract van vervoer de verplichting tot ongedeedd vervoer in zich sluit. Dit is o. i. een essentieele verplichting; of de vervoerder volstaan kan om iemand a. h. w. in stukken te brengen op de plaats waar hij wezen moet, of dat hij zorgen moet dat die persoon heelduids aankomt maakt in beide gevallen niet slechts verschil in graad van dezelfde verplichting, maar een geheel andere verplichting, die aan de overeenkomst een eigenaardig karakter geeft, tot haar wezen behoort. In dien zin besliste het Appellationsgericht der freien stadt Frankfurt in een vonnis van den 8sten Maart 1858 (1) waarbij overwogen werd: „Der Natur der Sache nach geht der Vertrag nicht dahin, dass der Reisende von einem Orte zum andern, gleichgültig ob er unversehrt oder mit gebrochenen Gliedern an seinen Bestimmungsort gebracht werde, sondern dahin, dass er unversehrt dahin gebracht werde, dass wenigstens von Seiten der Verwaltung alle Sorgfalt getroffen sei und werde um ihn wohlbehalten dahin zu bringen.“

1) Zie Koch, Deutschlands Eisenbahnen II p. 214 Noot 3 Anlagenheft p. 204.

Wij noemden ze daarom hierboven een essentieel bestanddeel van het contract, en knoopten aan dat feit de gevolgtrekking vast, dat we daarom ook niet de overeenkomst onder een van de bekende door de wet geregelde contracten konden rangschikken, omdat die verplichting tot ongedeed vervoer, wier bestaan wij getracht hebben aan te toonen, zich niet met een van die vormen laat vereenigen.

Hoofdzakelijk is het een der vormen van huur, die de schrijvers in de overeenkomst zien, huur van diensten is de meest verspreide meening; anderen zien er aanneming van werk in, terwijl sommigen er zelfs twee soorten van huur in vinden n.l. huur van zaken en van diensten beide. We zullen niet in de beoordeeling van elk dier opvattingen treden. Ze leiden voor onze quaestie alle tot dezelfde slotsom: n.l. dat de verplichting tot ongedeed vervoer van den reiziger aan de overeenkomst vreemd is. (1) Hierboven zeiden we, dat

1) We citeeren hier b. v. den Heer Lulofs, de passageovereenkomst p. 99: „wanneer men dus, hetgeen wij voor juist houden, het contract tusschen den reiziger en den spoorwegondernemer voor niets anders houdt dan een eenvoudige locatio-conductio, dan kan er ook geen sprake zijn van een *contractueele* verplichting van den vervoerder om de schade te vergoeden die tijdens het vervoer door een ongeval wordt veroorzaakt. De actie, welke de reiziger in dat geval heeft, is dezelfde als ieder ander die niet contractueel met den ondernemer verbonden is, tegen hem kan instellen.”

dit noodzakelijk uit den aard van het begrip huur volgt; gaat men een z. g. huur aannemen *met* die verplichting, (1) dan tast men het begrip huur aan; van zich toch te moeten behelpen met een der bekende contractsvormen kan bij de vrijheid, die de wet ons in art. 1355 B. W. geeft, geen sprake zijn. We meenen derhalve van die vrijheid gebruik te moeten maken en de overeenkomst als eene op zich zelf staande, door de wet niet onder een bepaalden naam geregelde, als een z. g. n. *contractus sui generis* te beschouwen; waarop de algemeene beginselen van verbintenissenrecht moeten toegepast worden.

1) Aldus Troplong (Le Droit Civil. Tome II. Louage no. 906, Paris Charles Hingray, 1852).

Aan het einde van zijn betoog, dat de overeenkomst een gemengde huur van zaken en van diensten is deelt hij ter loops mede, dat die overeenkomst den vervoerder aansprakelijk maakt wegens schade door lichamelijk letsel den reizigers tijdens het vervoer overkomen.

„Il suit de là que les entrepreneurs de voitures par terre ou par eau, ou leurs „préposés, sont astreints envers les personnes qu'ils conduisent à des devoirs à „peu près semblables à ceux que prescrit l'art. 1719 du Code civil; ils doivent „tenir le voyageur clos et couvert, à moins de conventions ou d'usages contrai- „res. Ils doivent lui délivrer la place louée; ils doivent l'en faire jouir paisible- „ment pendant la route, ce qui comprend soit l'obligation de le garantir de toute „usurpation de la part d'un autre voyageur, soit l'obligation de le préserver des „accidents auxquels leur propre faute pourrait donner lieu.”

Voor deze laatste verplichting als zijnde een deel van het huurcontract voert de schrijver geen motief aan; wij vinden, dat die verplichting wel degelijk tot de bestanddeelen behoort, maar komen langs anderen weg daartoe. Ons schijnt ze niet met het begrip van huur van diensten en van zaken vereenigbaar te zijn de schakel, die beide moest vereenigen, ontbreekt in Troplongs redeneering.

HOOFDSTUK II.

DE VERPLICHTING TOT ONGEDEERD VERVOER.

Op gronden, die de billijkheid en de wet ons geven, namen wij het bestaan van die contractueele verplichting aan. Het is echter noodzakelijk, die verplichting nader te omschrijven, haren juisten omvang te bepalen. Voor personen behoort de vervoerder bij het vervoer gelijke zorg aan te wenden als voor goederen; dit was de basis onzer bewering, doch het is zeer algemeen gezegd en heeft nog geen practische waarde.

Tegenover welke personen die verplichting bestaat, wanneer de aansprakelijkheid van den vervoerder begint, wanneer ze ophoudt, wat ongedeerd vervoer beteekent, zijn vragen, die we in dit hoofdstuk zullen behandelen en daaraan de bespreking van een enkel

der voornaamste gevolgen van ons aangenomen stelsel toevoegen.

In abstracto bestaat de verplichting, ongedoerd te vervoeren, op het oogenblik dat het contract tusschen den vervoerder en zijn medecontractant gesloten is. Om haar in concreto te doen bestaan, is alleen nog noodig dat het contract zijn uitvoering krijgt, m. a. w. dat in werkelijkheid het vervoer plaats vindt. Zoodra dit laatste het geval is, wordt de persoon, die het daartoe strekkende contract gesloten heeft, *reiziger*, en voor den vervoerder begint de aansprakelijkheid uit de overeenkomst.

Reiziger is iedereen, die meereist in het vervoermiddel.

Dit is de ruimste beteekenis, die men aan het woord reiziger geven kan; om niet in langdradige herhalingen te vervallen, zij hier medegedeeld, dat, waar in het vervolg van reiziger sprake is, we steeds iemand bedoelen, die zoowel een vervoercontract gesloten heeft, als ook in werkelijkheid van zijn recht, vervoerd te worden, gebruik maakt. Buiten ons terrein vallen dus personen, die tot het personeel van den vervoerder behooren en in zekeren zin dus ook rei-

zigers zijn ; dezen worden niet vervoerd krachtens een daartoe strekkend *vervoercontract*, maar krachtens een *dienstcontract*, dat wel is waar medebrengh, dat die personen medevervoerd worden, maar dat een geheel ander doel, nl. de dienstpraestatie, beoogt.

De aansprakelijkheid *ex contractu* van den vervoerder wegens letsel den reiziger overkomen, begint dus tegelijk met de qualiteit van reiziger, met den aanvang van het vervoer en eindigt wanneer dit ophoudt.

Wat beteekent vervoer?

Vervoer en vervoer is tweeërlei, men kan het in engeren en in ruimeren zin opvatten.

In engeren zin omvat het die handelingen, welke alleen met het eigenlijke vervoermiddel samenhangen, welke strekken tot het brengen van den reiziger van de eene plaats naar de andere, die, waarbij zich de reiziger in of op het vervoermiddel bevindt.

In ruimeren zin zijn het tevens die handelingen, welke aan het vervoer, zoeven omschreven voorafgaan en daarna volgen, die niet zoo zeer alle noodzakelijk zijn, maar welke de uitoefening van het bedrijf van den ondernemer het zij in zijn belang, hetzij in dat van den reiziger of van beiden medebrengh.

Mr. G. H. VAN BOLHUIS in zijn Praeadvies voor de Vergadering der Juristen Vereeniging in 1874 te Groningen, sprekende over de aansprakelijkheid, die voor *spoorweg*ondernemingen behoort te gelden, zegt daaromtrent het volgende: „Strikt genomen, zou de „aansprakelijkheid der ondernemers geacht worden op „te houden bij de aankomst aan het eindpunt der „reis. Het utiliteitsbeginsel echter, dat deze geheele „materie beheerscht, maakt het wenschelijk de aansprakelijkheid te doen voortduren tot zoolang de reiziger zich binnen het centrum der werkzaamheid van „de onderneming bevindt.” Met MR. VAN BOLHUIS meenen wij in het algemeen de ruime opvatting te moeten huldigen.⁽¹⁾ Tegen het bezwaar, dat dan een reiziger wanneer hij het vervoermiddel verlaten heeft, precies gelijk zou staan met een ander

1) Aldus ook Prof. Lyon-Caen, (Note dans Sirey 1885, I 129) naar aanleiding van een arrest van het Hof van cassatie te Parijs van 10 Nov. 1884:

„Une compagnie de chemins de fer, qui a contracté avec un voyageur, est obligé de faire le nécessaire pour le transporter sain et sauf à destination. Cette obligation existe sans doute avant tout pendant que le train est en marche, mais elle subsiste, alors même qu'il est arrêté, que le voyageur est descendu, tant que celui-ci n'est pas sorti de la gare d'arrivée et n'a pas, pour ainsi dire, donné décharge à la compagnie en restituant le billet que lui à été délivré lors du départ. La compagnie doit prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter des accidents aux personnes descendues des trains arrêtés aux stations.”

die niet medereist, maar zich op de zelfde plaats bevindt, b. v. iemand die een reiziger wegbrengt, kan opgemerkt worden, dat de eerste een contract gesloten heeft met den vervoerder en de laatste niet. Waar nu precies de grens te trekken is, om nog van vervoer te kunnen spreken is een vraag, die de Rechter in elk bijzonder geval, moet uitmaken. Een vonnis van de Rechtbank te Utrecht van 11 Maart 1885,⁽¹⁾ besliste, dat een ongeval aan een reiziger overkomen bij het afstappen van de stoep van een stationsgebouw niet alleen niet bij 't eigenlijke vervoer, maar ook niet bij de uitoefening van den dienst kan gezegd worden te hebben plaats gehad.

Kan elk lichamelijk letsel, den reiziger overkomen, aanleiding geven tot eene actie ex contractu?

SAINCTELETTE, deze vraag behandelende, heeft daarvan een zeer ruime opvatting, die door ZENS als een der „conséquences exorbitantes” van zijn stelsel gebrandmerkt wordt, en op zich zelve reeds voldoende zou zijn over de leer der contractueele aansprakelijkheid den banvloek uit te spreken.

1) Van Gitters en van Roosendaal, verzameling van wetten, besluiten enz. betreffende de spoorwegen in Nederland, pag. 63.

Volgens S. staat de vervoerder in voor de veiligheid van den reiziger; hij moet zorgen, dat de reiziger in den zelfden toestand als bij vertrek ter bestemmingsplaatse aankomt. Als den reiziger tijdens het vervoer letsel overkomt is hij ex contractu aansprakelijk, tenzij hij de vreemde oorzaak bewijst. Bij alle ongevallen (¹) *tijdens* het vervoer den reiziger overkomen rust op den vervoerder dus de bewijslast van de hem van zijne aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheden.

Volgens SAINCTELETTE behoeft de reiziger slechts te constateeren, dat er een vervoercontract bestond, dat hij schade geleden heeft door lichamelijk letsel, hem gedurende het vervoer overkomen.

Een ongeval, dat tijdens het vervoer plaats grijpt is dus voldoende. Hier kunnen we SAINCTELETTE niet meer volgen. Ongetwijfeld is de opvatting, die hij

1) Waar we in het vervolg van „ongeval” spreken, hebben we daarmede niet slechts het oog op een ongeluk, een abnormale gebeurtenis met *het vervoermiddel*, maar op elk feit, dat zich in lichamelijk nadeelige gevolgen voor den reiziger openbaart.

Sainctelette noemt een ongeval tijdens het vervoer „accident, événement de transport”, waaronder hij ook eenen aanslag op het leven van den reiziger door een derde gepleegd, rekent; blijkbaar neemt hij dus ook de ruime beteekenis van het woord aan, het genoemde feit is toch moeilijk onder de ongelukken, die met het vervoermiddel gebeuren, te rangschikken.

van de verplichting tot ongedeerd vervoer huldigt veel te ruim. Het verwondert ons daarom geenszins, dat ZENS hem voornamelijk hier bestrijdt en werkelijk met eenig succes, zonder evenwel daarom de gheele leer der contractueele aansprakelijkheid voldoende te weerleggen.

De bewijslast nu van de oorzaak van alle ongeval den reiziger overkomen tijdens het vervoer rust volgens SAINCTELETTE op den vervoerder, onverschillig van welken aard het is; hij in zijn qualiteit moet er dan maar voor zorgen, dat er in het geheel geen noodlottige evenementen op reis plaats vinden, hij draagt het risico van de schade, voortkomende uit alle ongevallen, waarvan hij de oorzaak, die hem niet geweten kan worden, niet kan aantoonen.

Gesteld bijvoorbeeld, dat de reiziger onderweg, zonder dat er een ongeluk met het vervoermiddel waarin hij gezeten is, gebeurt, plotseling een bloedspuwing krijgt. Hoe kan nu ooit de vervoerder bewijzen, dat het ongesteld worden van den reiziger niet aan het vervoer te wijten is, daarmede in geenerlei verband staat. Dit is o. i. zoo goed als onmogelijk. Hij kan hoogstens aantoonen, dat de wagen van

uitstekende qualiteit was, nieuwe veeren had en bijna niet schokte, dat de gelegenheid om plotseling koude te vatten om zoo te zeggen, niet bestond, kortom, dat de wagen allen comfort bevatte, dien men maar bedenken kan, maar met geen mogelijkheid, dat de bloedspuwing toch niet direct of indirect daardoor veroorzaakt werd. Door een dergelijk bewijs van den vervoerder te verlangen, zou zijn positie zeer verzwaaard worden. Toch eischt SAINCTELETTE dit van elken vervoerder. Een consequentie van den regel, dat personen dezelfde bescherming moeten genieten als goederen leidt hem er toe. Den regel geven wij gaarne toe, de gevolgtrekking, dat in alles nu ook beide gelijk staan, niet. Men zegt dan: Wat heeft de eischer, die schadevergoeding vordert, wanneer een stuk vrachtgoed beschadigd aankomt, te bewijzen? Immers den toestand waarin het goed aankomt, die slechter is dan die waarin het goed bij vertrek verkeerde en verder niets. De wet zegt dat duidelijk en regelt de formaliteiten die daarbij in acht te nemen zijn. Zoo ook met den reiziger, hij constateert, dat hij gezond in Amsterdam is ingestapt en ziek te Utrecht is aangekomen. Daarmede uit.

Wij gelooven niet, dat dit voldoende kan genoemd worden.

Wij gaan evenzeer uit van het beginsel, dat beide gelijke behandeling van de zijde des vervoerders moeten genieten. Maar worden nu inderdaad personen zooveel slechter behandeld als men van hen verlangt ook het verband tusschen vervoer en het overkomen letsel aan te toonen?

Volstrekt niet. De wet regelt nu alleen het vervoercontract bij goederen, niet bij personen. Bij de eerste neemt de wet er genoegende mode, d. w. z. zij acht het voldoende bewijs, den toestand van het goed bij vertrek met dien bij aankomst te vergelijken; is er schade, dan wordt de vervoerder daarvoor aansprakelijk gesteld, zonder dat maar de directe oorzaak van de beschadiging, b. v. drukking ten gevolge van een botsing, behoeft aan te wijzen. Dit is tevens zeer billijk. Van den afzender te verlangen ook nog die oorzaak te bewijzen zou in de meeste gevallen voor hem met eene onmogelijkheid gelijkstaan. Hij weet immers niet wat er met het goed gebeurd is, mist alle contrôle, is in het geheel niet bij het vervoer tegenwoordig geweest, heeft alles aan de zorg van den vervoerder moeten overlaten.

Bij personen staat de zaak anders. Dit vindt hoofdzakelijk zijnen grond in het natuurlijk verschil, dat er tusschen personen en goederen bestaat. Reizigers worden niet afgezonden en in ontvangst genomen. De reiziger stapt zelf in en uit, daarvoor zorgt geen afzender resp. geadresseerde. Gedurende het vervoer is hij zelf tegenwoordig; hij kan, behalve natuurlijk in het geval, dat hij door de ramp dadelijk gedood wordt, constateeren, dat hij door het vervoer letsel heeft bekomen en zal in den regel veel gemakkelijker de gegevens voor dat bewijs bijeenbrengen dan de afzender van goederen, wien het ongeval soms eerst dagen daarna ter oore komt. Voor den reiziger geeft de wet niet de gunstige bepaling, dat hij door zijnen toestand bij vertrek en dien bij aankomst aan te toonen, voldoende bewijs levert, zoodat de vervoerder voor het letsel aansprakelijk gesteld kan worden; hier levert niet slechts *beschadigd worden* gedurende den tijd dien het vervoer duurt, het feit van wanpraestatie op, maar ook het *door het vervoer* beschadigd worden. Wij eischen dus van het lichamelijke letsel, den reiziger overkomen, waarvoor de vervoerder ex contractu aansprakelijk gesteld moet worden, niet slechts, dat

het *tijdens*, maar ook *door* het vervoer plaats heeft, d. w. z. dat het in zekeren zin aan het vervoer te wijten is, volgens menschelijke berekening niet zonder dat vervoer plaats gehad zou hebben.

Wanneer kan men nu spreken van letsel, dat te wijten is aan het vervoer?

Het antwoord hierop is niet gemakkelijk te geven.

De ongevallen, die den reizigers onderweg overkomen kunnen, en hunne directe en indirecte gevolgen zijn zoo talrijk en zoo verscheiden van aard, dat het ondoenlijk schijnt een vast criterium van het bovenbedoelde begrip te geven. Dit zou ook werkelijk het geval zijn, indien men voor ieder bijzonder geval die quaestie wilde uitmaken. Wat de een aanziet voor een letsel, (1) dat *door het vervoer* den reiziger is overkomen, schrijft de ander aan omstandigheden toe, die

1) Dit woord *cum grano salis* op te vatten. „Letsel” ziet eigenlijk slechts op verwonding, kneuzing, kwetsing, en is dus een beperkt begrip. Wij willen er echter alle lichamelijke onaangenaamheden onder verstaan, die een reiziger onderweg ondervinden kan waarbij van geen verwonding etc. sprake is, b. v. ziek worden in het algemeen. Om niet telkens lange omschrijvingen te moeten geven behielden wij het woord „letsel” ook in de laatste gevallen.

met het vervoer niets te maken hebben. Het hangt er van af hoe men die feiten beoordeelt, en vooral hier blijkt het, hoe uiteenlopend de meeningen zijn en hoe moeilijk het is die feiten objectief te beoordeelen. Men stelle zich b.v. den gokwetsten reiziger voor tegenover den vervoerder. De eerste is van zelf zeer geneigd om alle mogelijke lichamelijke onaangenaamheden op rekening van het ongeval tijdens het vervoer te schuiven, daaronder zelfs die, welke zich eerst lang daarna openbaren; de vervoerder zal dan gewoonlijk het tegenovergestelde beweren, dat die feiten niet als gevolgen van het ongeval zijn te beschouwen, b.v. ook plaats gehad zouden hebben, zonder dat er ooit vooraf van vervoer ware sprake geweest enz. Kortom, het zal telkens eene feitelijke quaestie zijn, die niet te voren door wettelijke bepalingen is uit te maken.

In dergelijke beschouwingen te treden zou leiden tot ijdele casuïstiek. Het is de taak van den rechter om die vragen in concreto casu te beslissen, niet die van den wetgever of van de wetenschap.

Zijn daarom nu ook alle pogingen om de kenmerken te geven van letsel, door het vervoer den reiziger

overkomen, overbodig? Zeer zeker niet. In bijzonderheden te treden gaat niet aan; in het algemeen regels te geven, zelfs die van practisch nut voor de beoordeeling der bijzondere gevallen kunnen zijn, is o. i. niet onmogelijk.

Den voorstanders van de leer der aansprakelijkheid ex lege van den vervoerder, kan de hierboven gestelde vraag geheel onverschillig zijn. (1) Het komt er voor hen niet op aan of het lichamelijk letsel door het vervoer ontstaan is. De reiziger is b. v. gekwetst; waar dat precies gebeurd is en hoe, blijft bijzaak, maar de hoofdzaak is, dat het *door de schuld* van den vervoerder is ontstaan.

Dat die man nu toevallig vervoerder is, maakt voor den aard der actie geen verschil; zijne aansprakelijkheid is evenals van ieder ander, wie het ook zij, niet contractueel met den vervoerder verbonden zijnde, een aansprakelijkheid ex lege. Zijn handeling was niets anders dan een soort, een voorbeeld van onrechtmatige daad in het algemeen, waarbij de schuld van hem, die haar pleegde door den eischer bewezen moet worden.

1) Zie ZENS. o. c. p. 227.

Letsel, door het vervoer den reiziger overkomen, waarvoor de vervoerder volgens onze opvatting ex contractu aansprakelijk is, is een begrip, dat zich naar zijnen aard binnen grenzen beperken laat. Talrijk zijn de oorzaken waardoor reizigers lichamelijk nadeel kunnen ondervinden, doch slechts van een gedeelte dier gevallen kan men zeggen, dat zij aan het vervoer te wijten zijn. Men kan gemakkelijk vele gevallen noemen, waarin het vervoer niet in het minst als oorzaak van het lichamelijk letsel kan beschouwd worden. Nemen wij het geval, dat een reiziger plotse-ling onderweg ongesteld wordt. Hij is als handelsreiziger gewend veel te reizen, maakt van alle mogelijke vervoermiddelen gebruik, kan alle wijzen van transport verdragen, lijdt niet aan wagen- of zeeziekte, kortom, hij heeft een gezonde constitutie. Op een zekeren dag gaat hij weer op reis, en, pas in den trein zittende, vertoonen zich bij hem de hevigste verschijnselen van cholera, die in die dagen epidemisch is, en waardoor hij weken buiten staat geraakt zijn gewoon beroep uit te oefenen. Dit is een van de vele voorbeelden waar onmogelijk van letsel door het vervoer veroorzaakt sprake kan zijn.

In andere gevallen daarentegen kan het zeer twijfelachtig zijn, en hoogst moeilijk voor den rechter uit te maken.

De beslissing van zulke quaesties behoort eigenlijk meer op medisch, dan op juridisch terrein te huis. De rechter is geen geneesheer, die constateeren kan, dat bijv. een of andere ziekte of ongemak, dat de passagier na een ongeluk met het vervoermiddel op reis gekregen heeft, aan het vervoer te wijten is, of dat ook zonder dat ongeluk de passagier ziek geworden zou zijn. Hij zal zich daartoe door den medicus als deskundige moeten laten voorlichten om uit diens bevindingen zijne overtuiging te vestigen. Al is dit nu ook een feitelijke vraag in elk bijzonder geval, dan toch zijn er wel enkele algemeene regelen te stellen, aan welke men het letsel als gevolg van het vervoer kan toetsen.

Lichamelijk letsel kan in verschillende vormen voorkomen; welke, is ons onverschillig. Of de reiziger gekwetst dan wel gedood wordt, of hij een tijdelijke ziekte dan wel een blijvende kwaal uit de ramp overhoudt, dit alles is in principe hetzelfde. De hoofdzaak is, dat een van die feiten speciaal aan het vervoer

toegeschreven moet worden; daarvoor is het echter niet noodzakelijk, dat de nadeelige gevolgen voor de gezondheid van den passagier zich onmiddellijk bij of na de ramp openbaren. Een kleine verwonding waarvan men in den aanvang niet den minsten hinder had, kan later blijken van zeer gevaarlijken aard te zijn. Ook dan zal men kunnen zeggen, dat het letsel een gevolg van de ramp is geweest. Hoe lang de kwaal of de ziekte verborgen blijft komt er niet op aan, alleen moet zij een *natuurlijk* en *duidelijk* gevolg van het ongeval zijn. Er mag dus geen twijfel bestaan of in het geval dat de reiziger niet die noodlottige reis gemaakt had, niet vervoerd ware, dezelfde ziekte niet evengoed door een ander feit, in geen betrekking staande tot het vervoer, veroorzaakt kon zijn. Deze mogelijkheid wordt natuurlijk grooter naarmate het vervoer langer geleden is; het causaal verband tusschen vervoer en letsel wordt dan zeer zwak, de oorzaak is te ver afgelegen. Een eigenaardig voorbeeld daarvan geeft A. PARSONS in zijn werk over de aansprakelijkheid der spoorwegmaatschappijen tegenover den reiziger. (1) Ook volgens dezen schrijver moet er verband

1) A. PARSONS, *The Liability of Railway Companies for negligence towards passengers*. London E. C. HORACE COX 1893.

bestaan, dat de eischer duidelijk aantoonen moet. (1)

Een zwangere vrouw was bij gelegenheid van een spoorwegongeluk gekwetst. Het kind, dat daarna geboren werd, stelde later, toen het volwassen geworden was, tegen de maatschappij een actie tot schadevergoeding in op grond, dat het tengevolge van het letsel, dat zijn moeder door genoemd ongeluk gekregen had, kreupel en gebrekkig was geworden en gebleven.

De rechter besliste hier, dat het natuurlijk verband niet aangetoond en de oorzaak te verwijderd was. (2)

In het bovenstaande meenen wij in het algemeen duidelijk genoeg onze meening omtrent den omvang der contractueele aansprakelijkheid van den vervoerder wegens lichamelijk letsel den reiziger overkomen, uiteen gezet te hebben.

Wij weten nu in het algemeen dat, en voor welk lichamelijk letsel den reiziger overkomen de vervoerder

1) „He must prove that such act or conditions were the *proximate* cause of „the accident . . . the chain of events connecting cause and effect must be „in clear and reasonable sequence.”

2) PANSONS o. e. pag. 25.

ex contractu aansprakelijk gesteld moet worden. Hiermede is de eigenlijke vraag, die we ons voorstelden te behandelen, beantwoord. We zullen thans nog eenige oogenblikken stil staan bij een enkel der voornaamste gevolgen, die het stelsel der contractueele en dat der aansprakelijkheid ex lege meebrengen, en daarbij consequenties van ZENS en SAINCTELETTE vermelden.

Het verschil tusschen beide stelsels treedt in de daaruit voortspruitende practische gevolgen het duidelijkst te voorschijn.

We vermeldden reeds in het kort, dat in de eerste en belangrijkste plaats bij de regeling van het bewijs door den eischer te leveren, de quaestie te pas komt.

Aangenomen, dat het contract van vervoer tevens de verplichting tot veilig vervoer inhoudt, zal de eischer de volgende feiten dienen te stellen en te bewijzen :

1°. *Zijne qualiteit van reiziger* d. w. z., dat hij een vervoercontract gesloten heeft en ook werkelijk vervoerd is.

2°. *het feit dat hij door het vervoer letsel heeft gekregen*, d. w. z. het causaal verband tusschen beide ;

3^o. *de schade*, die daardoor voor hem ontstaan is.

De gedaagde zal dan om zich van zijne aansprakelijkheid te bevrijden, moeten bewijzen, een vreemde, hem niet toe te rekenen oorzaak, overmacht, toeval, volgens de algemeene regelen van verbintenissenrecht, van B. III, Tit. I, Afd. 4 B. W. handelende over de vergoeding van kosten schaden en interessen voortspruitende uit het niet nakomen eener verbintenis.

Aangenomen, dat het contract die verplichting tot veilig vervoer niet inhoudt en dat slechts een onrechtmatige daad de basis zijn kan, waarop de eischer een eisch tot schadevergoeding kan doen steunen, zal deze volgens den algemeenen regel van art. 1401 B. W. moeten bewijzen:

1^o. *de onrechtmatige daad, het feit dat hij letsel heeft gekregen*, waarbij het in principe geheel onverschillig is of hij dat qua reiziger geleden heeft en of het door het vervoer veroorzaakt is;

2^o. *dat het aan de schuld van den vervoerder te wijten is*, waarbij het er in principe ook niet op aankomt, dat die nu ook juist *vervoerder* was.

3^o. *de schade, die daardoor voor den eischer ontstaan is*.

Het eenige wat beide bewijsvoeringen gemeen hebben, is de schade, maar dat is van veel minder belang dan het overige. Bij het stelsel der contractuelle aansprakelijkheid is de positie van den reiziger lang niet zoo moeilijk als in het andere. Hij wordt er veel beter behandeld; wanneer de oorzaak van het ongeval niet blijkt, rust op den vervoerder de verplichting te bewijzen, dat er een oorzaak die hem niet te wijten is, bestaat; de laatste draagt dus het risico, bij gebeurtenissen waarvan men niet met juistheid kan zeggen waaraan ze hun ontstaan te danken hebben. Bij het stelsel der aansprakelijkheid ex lege is het juist omgekeerd; de reiziger moet niet alleen een oorzaak maar zelfs een bepaalde, die n.l. aan de schuld van den vervoerder te wijten is, aantonen. En gelukt hem dat niet, dan wordt zijn eisch tot schadevergoeding afgewezen, m. a. w. draagt niet de vervoerder maar de reiziger het risico in de bedoelde gevallen.

In het door ons aangenomen stelsel moet de vervoerder volgens art. 1280 B. W. de vreemde oorzaak, die hem niet toegerekend kan worden, bewijzen.

Vreemde, niet toe te rekenen oorzaak is een zeer ruim begrip. Overmacht en toeval kunnen er bijvoorbeeld onder gerangschikt worden. Het is echter niet onze bedoeling in een nadere beschouwing te treden van de vele theorieën, die omtrent de beteekenis dezer woorden bestaan. Of iets als zoodanig beschouwd moet worden, is en blijft toch een feitelijke quaestie, die de rechter moet uitmaken telkens als hem een geval ter beslissing voorgelegd wordt. Wij wenschen hier ter plaatse eenige merkwaardige voorbeelden aan te halen, die sommige schrijvers wel, anderen niet onder een vreemde, niet toe te rekenen oorzaak rangschikken.

Ons beginsel is in het algemeen dezelfde regelen voor personen als voor goederen te laten gelden. Wel te verstaan: in het algemeen, niet in alles. Dit laatste toch is onmogelijk aan te nemen; meestal is de grond voor afwijking gelegen in het natuurlijk verschil, dat tusschen menschen en goederen bestaat. Hoofdzakelijk openbaart zich dat in de wijze waarop met personen en goederen bij het vervoer omgegaan wordt; goederen worden verpakt, menschen niet, menschen worden niet geladen, goederen wel, enz.

Maar niet alleen in feitelijk opzicht behoort er verschil gemaakt te worden, ook uit een juridisch oogpunt zijn personen en goederen niet in alles gelijk te stellen. Zoo zullen we zien, dat er bij het bewijs der vreemde, niet toe te rekenen oorzaak, soms andere vereischten bij elk van beide gesteld moeten worden. De gevallen, al of niet als vreemde oorzaak beschouwd, die we ten voorbeelde daarvan zullen vermelden, hebben slechts betrekking op een bepaalde categorie van feiten en handelingen. We hebben het oog op handelingen bestaande in een *doen* of *laten* van den mensch, die op het feit, dat den reiziger letsel overkomt van invloed kunnen zijn.

Er zijn natuurlijk oneindig meer omstandigheden, die ook als „vreemde oorzaak” beschouwd moeten worden; ons beperkt doel laat slechts toe een zeer klein gedeelte daarvan op te noemen.

De menschelijke handelingen, die dus van invloed zijn op de aansprakelijkheid van den vervoerder en e. q. als vreemde den vervoerder niet toe te rekenen oorzaak beschouwd moeten worden, kunnen we in drieën onderscheiden:

1^o Handelingen van den reiziger zelf.

2^o Handelingen van den reiziger gepaard gaande met handelingen van den vervoerder.

3^o Handelingen, noch van den reiziger, noch van den vervoerder, maar door derden verricht.

Handelingen van den reiziger zelf.

Nader commentaar is eigenlijk overbodig. Des vervoerders aansprakelijkheid wordt er geheel door opgeheven. De reiziger springt in een vlaag van krankzinnigheid uit den trein, die in volle vaart is en wordt daardoor zwaar gekneusd; of hij brengt zich b. v. bij een poging tot zelfmoord wonden toe; dit zijn omstandigheden, die onmogelijk op rekening van den vervoerder kunnen gesteld worden. Deze gevallen zijn te vergelijken met die bij goederenvervoer, waar de vervoerder niet aansprakelijk is wegens eigen gebrek van het goed. In zekeren zin zijn hier dus dezelfde regelen toe te passen. Gevaarlijk is het echter die analogie met goederen te ver door te trekken. ZENS, het beginsel der contractueele aansprakelijkheid van SAINCTELETTE critiseerende, vindt, dat men, consequent zijnde, dan b. v. ook den vervoerder con-

tractueel moct aansprakelijk stellen wanneer de reiziger in het gcheel niet aankomt, wanneer hij bij aankomst vermist wordt, omdat bij goederen de vervoerder *ex contractu* wel voor verlies in staan moet. „C'est „pourtant à cette conséquence que devraient aboutir „logiquement les partisans du premier système. (1) „La disparition d'un voyageur serait, en effet, le comble „de l'inexécution pour cette prétendue obligation de „restituer le voyageur sain et sauf à l'arrivée: ne pas „le restituer du tout serait le manquement le plus „grave à cette obligation.” (2)

Deze bewering is evenwel meer goestig dan juist. Dat de reiziger niet aankomt is niet een uiterste vorm van lichamelijk letsel, dat den reiziger overkomen kan, het *kan* wel later blijken, dat de reiziger *ook* verwond is, maar dit behoeft niet. Het *niet brengen* van de eene plaats naar de andere is in dit geval de wanpraestatie van den vervoerder, en niet het *niet ongedeerd* afleveren. ZENS erkent zelf, dat het *contract* de verplichting inhoudt den reiziger van de eene naar de andere plaats te brengen. Doet hij dat niet, dan

1) Het stelsel der contractueele aansprakelijkheid.

2) ZENS o. c. pag. 141.

komt hij zijn contract niet na, en is dus de vervoerder *contractueel* aansprakelijk wegens niet zorgen, dat de persoon aankomt, wegens „verlies van den reiziger”. Evengoed als in het systeem van SAINCTELETTE, past diens zoogenaamde „conséquence exorbitante” in het eigen stelsel van ZENS.

Wij vinden die uiterste gevolgtrekking nog zoo erg niet, en zouden het niet eens zoo onbillijk noemen indien zelfs uitdrukkelijk door een wetsbepaling elk vervoerder aansprakelijk gesteld werd in het geval de reiziger in het geheel niet aankomt, en de oorzaak, waardoor dat geschied is niet blijkt. De behandeling van deze quaestie ligt buiten ons eigenlijk onderwerp ; we meenden slechts als merkwaardigheid de rede-neering van ZENS te moeten vermelden, daar hij met lichamelijk letsel het feit van vermissing van den reiziger in verband brengt en het laatste eenen sterker sprekenden vorm van het eerste noemt. Wellicht denkt hij aan de groote overeenkomst die er bestaat tusschen een persoon en een sterk verminderende of vervligende stof, beide aan de goede zorgen van den vervoerder toevertrouwd.

Handelingen van den reiziger gepaard met handelingen van den vervoerder, waardoor den reiziger letsel overkomt. (faute commune, contributory negligence.)

Is de vervoerder van zijne aansprakelijkheid bevrijd, indien hij bewijst, dat het ongeval ook mede aan daden van den reiziger is toe te schrijven? Sommigen meenen, dat elke handeling van den reiziger, die mede de oorzaak van het ongeval was als een voor den vervoerder bevrijdende omstandigheid aangezien moet worden. Zoo ergens, dan zijn zeker hier geen algemeene regels te geven, naar welke men de gevallen kan beoordeelen. Gevallen zijn er genoeg denkbaar, dat òn reiziger òn vervoerder beiden minder nauwlettend geweest zijn, maar dat toch in het eene geval de vervoerder wèl, in het andere niet aansprakelijk kan gesteld worden. Het kan zijn, dat de handeling van den een veel meer dan die van den ander bijdroeg tot het feit waardoor letsel ontstond, en is het nu b.v. voldoende te noemen om van een „vreemde den vervoerder niet toe te rekenen oorzaak” te kunnen spreken, wanneer de vervoerder, zich zelf schuldig

gemaakt hebbende aan een handeling of grof verzuim bewijst, dat de reiziger ook iets, zij het dan ook niet veel, tot zijn eigen letsel had bijgedragen? Wij meenen van niet. De vervoerder behoort in die gevallen nog aan te toonen, dat de onvoorzichtige of gevaarlijke handeling van den reiziger de eigenlijke hoofdoorzaak was van het ongeval; een oorzaak zonder welke den reiziger geen letsel overkomen ware. Zelfs dan nog niet altijd achten wij den vervoerder van zijne aansprakelijkheid bevrijd, wij stellen bovendien als vereischte, dat de daad van den reiziger door de zorg en oplettendheid, die men redelijker wijze den vervoerder tot plicht mag stellen niet kon worden verhinderd.

Gesteld, dat een passagier uit het portierraampje van eenen in beweging zijnden spoortrein kijkt en daarbij tegen het portier leunt. Dit blijkt achteraf slecht gesloten te zijn geweest, het gaat open, met het gevolg, dat de passagier er uit valt en hem de beide beenen afgereden worden. De daad van den reiziger, het leunen tegen het portier was de directe oorzaak van het lichamelijk letsel, maar tevens werkte daartoe mede een den reiziger gheel onbekend feit, namelijk een verzuim van de spoorwegmaatschappij,

die behoort zorg te dragen, dat de portieren van elken trein bij vertrek behoorlijk gesloten zijn. Hier is ons inziens geen twijfel mogelijk. Het leunen tegen een portier kan op zich zelf nog niet als onvoorzichtige daad beschouwd worden, al weet de reiziger heel goed, dat, indien de sluiting niet goed is, er kans van een ongeluk te krijgen bestaat, maar onwillekeurig afgaande op een behoorlijken staat van den wagon, heeft hij er tegen geleund. Deze daad van den reiziger, en dientengevolge het vallen uit den wagon is een feit, dat door de zorg en de oplettendheid, die men den vervoerder tot plicht mag stellen wel degelijk kon worden verhinderd.

De maatschappij kan zich derhalve in casu niet op een vreemde oorzaak beroepen.

Anders is het gesteld met het geval, wanneer een reiziger, ziende, dat het portier niet of slecht gesloten is, zelf tracht dit te sluiten. Tevergeefs; bij de zooveelste maal, dat hij het dicht poogt te doen, valt hij uit den trein en wordt zwaar gekwetst. Weder een voorbeeld, dat zoowel vervoerder als reiziger beiden tot de oorzaak van het lichamelijk letsel medegewerkt hebben. Hier echter ware de handeling van den reiziger

door de zorg, die men van den vervoerder eischen kan, niet te verhinderen geweest. Het trachten te sluiten van het portier is op zich zelf wel degelijk als gevaarlijke daad te qualificeeren en daarom is het ook bijna overal den reiziger verboden het openen en sluiten der portieren zelf te doen, zoolang de trein nog niet stil staat. (Verg. art. 4 litt. f. Alg. Regl. voor het vervoer op de spoorwegen.)

Om deze redenen achten wij in het onderhavige geval den vervoerder van zijne aansprakelijkheid bevrijd; zijn verzuim was wel een omstandigheid, die min of meer den reiziger aanleiding gaf tot het verrichten van zijn noodlottige daad maar geenszins een oorzaak, die het ongeval na zich moest slepen.

Een belangrijke beslissing in een dergelijk geval gaf de Rechtbank te Utrecht. In casu had de reiziger een onvoorzichtige daad begaan, die nog wel op zich zelf als zeer gevaarlijk moest beschouwd worden, maar in de buitengewone omstandigheden en feiten, die door de spoorwegmaatschappij hadden kunnen voorkomen worden en den passagier aanleiding gegeven hadden om de noodlottige daad ten uitvoer te brengen, was

die daad gewettigd en werd de Maatschappij aansprakelijk gesteld.

Vonnis van 13 Februari 1895 (W. 6615).

D. W. tegen de Centraal-Spoorwegmaatschappij.

De volgende feiten waren tusschen partijen onbetwist: De eischer was door de gedaagde Maatschappij den 24 Maart 1893 als passagier vervoerd van Zwolle naar Kampen met den trein, die te 3.20 des namiddags aldaar moest aankomen. Tengevolge van het weigeren der Westinghouse-rem reed de trein het station Kampen voorbij en bleef op het rangeerterrain van dat station doorloopen, welk terrein met een kaaimuur uitloopt op eene eenige meters lager gelegen weide; eischer heeft daarop, vóórdat de portieren der rijtuigen geopend werden, het portier zelf geopend; daarvan was het gevolg dat het portier in aanraking kwam met een aan den weg staanden paal en dicht sloeg, waardoor eischers arm gekneusd werd; des niettegenstaande is laatstgenoemde uit den trein gesprongen en terecht gekomen op de straatkeien waar hij gewond is blijven liggen.

Daarenboven beweerde de eischer, „dat, toen de trein het station Kampen voorbij reed, deze met ge-

lijke snelheid op het rangeerterrein van genoemd station bleef doorloopen; dat eischer, van jongs af bekend met de ligging der spoorbaan, wist, dat de trein, doorrijdende, van de kaaimuur zou moeten afstorten; dat eischer, bevreesd voor de gevolgen van dien val, met het oog op het hem aldus dreigend levensgevaar, besloot zoo noodig uit den trein te springen; dat eischers arm tusschen het dichtslaand portier bekneld geraakt, zwaar gekwetst en op verschillende plaatsen gebroken is; dat eischer dientengevolge wellicht het gebruik van zijn rechterarm geheel en voor altijd zal moeten missen, maar stellig, ten gevolge van het ongeval een stijve, scheef staande rechterhand zal behouden, waardoor hij misschen ongeschikt, doch stellig veel minder geschikt dan anders zijn en blijven zal voor het waarnemen eener administratieve betrekking waartoe hij is opgeleid en die hij bekleedde; op grond dier feiten vordert eischer de veroordeeling der gedaagde om aan hem te vergoeden alle kosten, schaden en interessen door hem tengevolge van het ongeval geleden en nog te lijden, op te maken bij staat." Hierop bood gedaagde bij haar antwoord aan door getuigen en alle andere middelen rechtens te bewijzen „1° dat

de rijtuigen, waarin de passagiers zaten, zijn blijven stil staan vóór den kaainmuur; 2^o dat geen der passagiers, behalve de eischer, letsel heeft bekomen, en 3^o dat de eischer dit alleen heeft bekomen ten gevolge van zijne eigene daad, namelijk het openen van het portier aan de zijde van het hek en zijn gewaagden sprong, of zoodanige andere feiten als de rechter mocht noodig oordeelen."

De Rechtbank overwoog nu:

„dat uit de hierboven als vaststaande aangenomen feiten volgt, dat den eischer, ten tijde en plaats voorgeschreven gedurende of bij de uitoefening van den spoorwegdienst, waarvan de gedaagde Maatschappij de onderneemster is, een ongeval is overkomen;

dat de eischer heeft gesteld, dat hij daardoor schade heeft geleden; dat de gedaagde voor die schade verantwoordelijk is, tenzij door haar het bewijs worde geleverd, dat die schade niet door hare schuld of die harer beampten of bedienden is ontstaan, dat dit laatste in deze het geval zal zijn, indien blijkt, dat het ongeval is toe te schrijven niet aan eenige daad of eenig verzuim der gedaagde of die harer beampten of bedienden, maar aan eene vrijwillige, onberaden daad van eischer zelve;

dat de door gedaagde aan hare erkentenis onafscheidbaar toegevoegde daadzaken dat bewijs kunnen opleveren ;

dat toch, indien de trein een hoogst geringen gang had, toen hij het station voorbij reed en het einde van den dijk bereikt had, het aannemelijk is, dat er op dat oogenblik geen dreigend gevaar voor den reiziger in den trein bestond, en integendeel niet zonder grond mocht worden verwacht, dat, bij het blijven zitten in de wagens, geen der reizigers eenigen last zou bekomen, zooals inderdaad heeft plaats gehad, en dat onder die omstandigheden het bij normalen toestand zelf ongeoorloofd openen van het portier en de door eischer gedane sprong, vooral wanneer mocht blijken, dat die sprong zijne verwonding tengevolge heeft gehad, en in aanmerking genomen dat eischer, volgens zijn beweren van jongs af met de ligging der spoorbaan bekend was, als een vrijwillige maar onberaden daad moet worden aangemerkt, waarvan hij zelf de gevolgen moet dragen ;

dat echter de eischer bevoegd is de onwaarheid te bewijzen van voornoemde door gedaagde aan hare erkentenis ter harer bevrijding toegevoegde daadzake

en hij diensvolgens moet worden toegelaten tot het bewijs door getuigen van de volgende door hem gestelde en te bewijzen aangeboden feiten :

1°. dat toen de ten processe bedoelde trein het station Kampen voorbij reed deze met gelijke snelheid op het rangeerterrein van genoemd station bleef doorloopen ;

2°. dat het door eischer geopend portier in aanraking komende met een aan den weg staanden ijzeren paal, dicht sloeg en eischers rechterarm daar tusschen bekneeld geraakt, zwaar gekwetst en op verschillende plaatsen gebroken is ;

overwegende, *dat, indien deze feiten zullen zijn bewezen, het openen van het portier met het voornemen om daaruit te springen niet als een onberaden handeling zal moeten worden aangemerkt, maar als eene daad door de zucht tot zelfbehoud gewettigd, en de gedaagde, die door haar verzuim of dat harer beambten of bedienden tot die daad aanleiding had gegeven, gehouden zal zijn de daardoor aan den eischer toegebrachte schade te vergoeden ;*

Gezien art. 1, 15, 17 der wet van 9 April 1875 (Stbl. n°. 67) art. 1401 en vlgg. B. W., art 4 (litt f) van het Alg. Reglement van het vervoer op de

Spoorwegen (K. B. 9 Jan. 1876, en artt. 199 vlgg. en 56 B. Rv.)

Laat den eischer toe door getuigen te bewijzen de hier boven sub. 1 en 2 genoemde feiten."

Handelingen noch van den reiziger, noch van den vervoerder, maar door derden verricht.

Een onafzienbaar veld van mogelijke gevallen ver-
toont zich hier. In hoever is hier een vreemde, niet
toe te rekenen oorzaak voor den vervoerder aanwezig?
Van allen mogelijken aard kunnen handelingen van
derden zijn, waardoor een reiziger letsel kan krijgen;
een trein derailleert door een daartoe op den weg
gelegd blok hout, of wordt door een dynamietaanslag
gedeeltelijk vernield; er ontstaat een vechtpartij
onderweg waarbij eenige personen gekwetst worden
of er wordt een reiziger door een ander in den trein
overvallen en vermoord, en andere dergelijke.

We zullen ons bij een enkel voorbeeld, dat veel
ter sprake gekomen is, bepalen en niet in de be-
schrijving van vele gruwelijke reisavonturen begeven.

We stellen het bekende geval, dat een reiziger onderweg door een van zijne medereizigers in een spoor-trein vermoord wordt. Is dat feit, die handeling van een derde nu als een „vreemde oorzaak” te beschouwen?

Deze vraag komt natuurlijk alleen te pas als men van de door ons aangenomen leer der contractueele aansprakelijkheid uitgaat. Bij de voorstanders der aansprakelijkheid ex lege bestaat geen moeilijkheid; de eischer moet bewijzen, dat de vervoerder schuld draagt; wanneer het nu een derde is, dan moet de eischer dien laatste aanspreken; blijkt deze onvermogen om schadevergoeding te betalen, dan is de eischer er slecht aan toe. Van den vervoerder ex contractu aansprakelijk te stellen geen sprake, niet eens ex lege, tenzij de laatste zelf de daad pleegde of ze geschiedde door iemand voor wiens onrechtmatige daad de vervoerder gelijk ieder ander (verg. art. 1403 B. W.) moet instaan. Aldus beweert ook ZENS, die zijn stelsel aanprijst wegens zijn goede eigenschap van alle moeilijkheden op een eenvoudige wijze op te lossen. Wat het onderhavige geval betreft, dat we als voorbeeld stellen, komen we wel tot hetzelfde resultaat als ZENS, nl. de niet-aansprakelijkheid van den vervoerder, maar

op geheel andere gronden. Zijn systeem moge zelfs in het algemeen zeer eenvoudig zijn, volgens onze bescheiden meening evenwel ten koste van billijkheid en recht.

Bestaat er dus bij ZENS en de zijnen geen bezwaar te dezen opzichte, des te meer moeilijkheden levert die quaestie op bij de leer der contractueele aansprakelijkheid. De voorstanders van deze leer zijn, wat de vraag betreft of de vervoerder ex contractu in moet staan wegens moord op eenen reiziger door eenen derde gepleegd, in de verste verte niet eensgezind, en willen de meesten de aansprakelijkheid van den vervoerder niet tot dat uiterste gedreven zien. Daarentegen wordt dit wel gedaan door SAINCTELETTE. ⁽¹⁾ Volgens hem rust op den vervoerder de contractueele verplichting in die mate voor de veiligheid van den reiziger te zorgen, dat aanslagen op het leven in een trein tot de feitelijke onmogelijkheden behooren, a. h. w. een politiezorg aan te wenden: „Entrepreneur de transport, vous devez garantir le voyageur contre les attaques criminelles que le mode de transport pra-

1) Met hem ook o. a. COTELLE in zijn werk: „des dommages-intérêts en matière de transport,” Orleans 1891 George Michau & Cie.

„tiqué par vous ne rend que trop faciles, et c'est à
 „vous de chercher et de trouver les moyens de sup-
 „pléer à la police absente. Telle est votre obligation
 „envers moi, voyageur, et les règlements plus ou
 „moins intelligents de l'administration ne peuvent
 „me préjudicier, en vous dispensant de remplir vos
 „devoirs contractuels. (1) ZENS trekt begrijpelijk ook
 tegen deze „conséquence exorbitante” van SAINCTE-
 LETTE te velde, „C'est logique, mais draconien pour
 les entreprises de transports,” zegt hij.

SAINCTELETTE c. s. gaan consequent te werk. Hun
 uitgangspunt is de billijkheid, die medebrengt dezelfde
 regelen van aansprakelijkheid van den vervoerder zoo-
 wel bij personen als bij goederen te laten gelden. Het
 wordt den vervoerder wèl toegerekend, dus niet als
 vreemde oorzaak beschouwd wanneer *goederen* door
 de daad van derden worden beschadigd, en waarom
 wel als zoodanige oorzaak, als dezelfde persoon eenen
reiziger aanrandt resp. vermoordt.

Zulke dingen kan de vervoerder best voorkomen ;
 voor de minste kleinigheid komen b. v. de spoorweg-
 beambten overal en ten allen tijde controleeren, hetzij

1) SAINCTELETTE. c. c. pag. 101.

het is om het materieel, b. v. de verlichting, de verwarming der wagons na te zien, dan wel te onderzoeken of alle reizigers van een kaartje voorzien zijn, maar om te zien of er soms aanrandiden in den trein plaats hebben, dat is niet noodig. Ware er meer toezicht, de gevallen van die soort zouden niet voorkomen.

„N'est-il pas monstrueux,” zegt COTELLE, (1) „sur-tout après tout les attentats que nous révèlent les „Annales de la jurisprudence criminelle, de voir „traiter de cas de force majeure, c'est-à-dire de faits „impossibles à prévenir, d'événements au dessus „de toute prévoyance humaine, des assassinats, des „meurtres, des vols avec violence, qu'une simple inspection souvent répétée des contrôleurs paralyserait; . . . à nos yeux, l'agression des voyageurs „dans les trains n'est pas un cas de force majeure (2)

1) COTELLE o. c. p. 450.

2) De jurisprudentie is het niet met COTELLE en SAINTELETTE eens. In een arrest van de Cour d'Aix van 5 Juli 1887 wordt moord op een reiziger als „force majeure” beschouwd :

„L'agression commise par un tiers sur un voyageur, dans un train en marche constitue un cas de force majeure, dont la Compagnie ne peut être déclarée responsable, à moins qu'il ne soit établi que cette agression a été facilitée par la négligence de la Compagnie et aurait pu être empêchée par une surveillance plus active.”

COTELLE, o. c. p. 447 sqq.

„véritable, parce qu'elle peut être prévue et empêchée ;
 „parce que, si les compagnies en étaient déclarées res-
 „ponsables, elles y veilleraient à l'avenir et les em-
 „pêcheraient.”

Tegen deze bewering, waar wel is waar veel voor te zeggen valt, kunnen toch bezwaren gemaakt worden. We vereenigen ons niet met deze uiterste consequentie van SAINCTELETTE en COTELLE, al gaan we ook van hetzelfde beginsel uit, dat in het algemeen voor personen dezelfde regelen van aansprakelijkheid van den vervoerder als bij goederen behooren te gelden. De vervoerder moet in beide gevallen alle mogelijke maatregelen voor de veiligheid nemen, hij moet ex contractu aansprakelijk gesteld worden bij alle ongevallen, aan het vervoer te wijten, waar de juiste oorzaak niet blijkt; maar waar die oorzaak wel blijkt zooals hier, mag hij die als vreemd en als niet toe te rekenen beschouwen?

Hierin ligt ons verschil in opvatting met de zooeven geciteerde schrijvers. Wij vinden het den vervoerder niet toe te rekenen, indien een reiziger door iemand op reis in den trein vermoord wordt. En dat vinden SAINCTELETTE c. s. wel. Wij meenen in dit opzicht

verschil tusschen personen en goederen te zien. Wat de grootst mogelijke zorg bij het vervoer van goederen kan verhoeden daartoe zal de grootst mogelijke zorg, die men bij personenvervoer aangewend heeft, nog niet altijd in staat zijn. Het is voornamelijk tegen de bewering, als zouden aanslagen in een trein te *beletten* zijn, dat we meenen te moeten opkomen.

Dit is onwaar, althans practisch onuitvoerbaar, tenzij men personen op dezelfde wijze als goederen gaat vervoeren. En dat kan uit den aard der zaak niet.

Aanslagen enz. „qu'une simple inspection souvent „répétée des controleurs paralyserait,” zegt COTELLE. Dat staat nog te bezien. Om den reiziger tegen zijnen buurman te beveiligen, zou een „simple inspection” zeker niet afdoend kunnen heeten; om een moord te begaan heeft men geen uren noodig en kan deze zeer geschikt tusschen twee „inspections” plaats grijpen. Het zou ook niet voldoende zijn indien de beambten van den vervoerder in de compartimenten tusschen de reizigers plaats nemen om bij de minste verdachte beweging van eenen reiziger hem aan te grijpen en vast te houden; men zou zijnen vriend met wien men op reis is, geen dronk mogen aanreiken uit zijn veld-

flesch, die immers vergif zou kunnen bevatten enz. Zoo lang men niet de communicatie van elken reiziger met anderen afsnijdt, den reiziger opsluit, of vastbindt, zijn aanslagen niet te beletten. In de practijk is zulks niet uitvoerbaar. Als wij de overtuiging hadden, dat het wel mogelijk ware, dan bestond er bij ons volstrekt geen bezwaar om ex contractu den vervoerder aansprakelijk te stellen wegens moord door eenen derde op den reiziger gepleegd. In principe is het contract bij personen als bij goederen hetzelfde, alleen zal in het eene geval de vervoerder soms een feit als een vreemde oorzaak kunnen aanwijzen dat het in het andere niet is. En dat volgt o. i. uit het natuurlijk verschil tusschen beide. Bij goederen is het zeer goed mogelijk ze tegen handelingen van derden te beveiligen. Goederen vallen in de eerste plaats elkander niet aan, ten tweede kan men ze op een wijze verpakken en plaatsen zooals men zelf wil, in de derde plaats behoeft men voor ieder pakje geen speciale bewaking om het tegen een nabijzijnd stuk goed of tegen een aanval van buiten te behoeden.

Op grond van een en ander komen wij tot de conclusie, dat de vervoerder, door aan te toonen, dat

een reiziger in den trein door eenen ander vermoord of verwond is, eene vreemde, hem niet toe te rekenen oorzaak bewijst, die hem van zijne aansprakelijkheid wegens letsel, den reiziger overkomen, bevrijdt.

Bij dit voorbeeld zullen we ons bepalen. Of in andere gevallen waar door derden, b.v. personen, die met het vervoer niets uitstaande hebben, den reiziger letsel wordt toegebracht, er een vreemde oorzaak bestaat, moet de rechter, evengoed als in het genoemde voorbeeld, uitmaken. Hij zal o. i. moeten letten of die bepaalde handelingen van derden, waardoor het letsel plaats had, al of niet door de zorg, die men redelijkerwijze van eenen vervoerder kan eischen, hadden kunnen belet worden. Een feit, dat wanpraestatie oplevert, en dat de vervoerder met de meest mogelijke zorg niet kan beletten, mag, dunkt ons, hem niet toegerekend worden en heft derhalve zijne contractuele aansprakelijkheid op.

HOOFDSTUK III.

JURISPRUDENTIE.

Niet slechts in ons land is de regeling van het personenvervoer onvolledig en onvoldoende te noemen, maar ook de meeste andere landen vertoonen groote leemten in de wetgeving te dezen opzichte. Men zou naar de meer of mindere volledigheid ze kunnen onderscheiden in drie soorten. Tot de eerste zou men die landen kunnen brengen, waar in het geheel geen speciale regeling van personentransport bestaat en dus de regelen van het gemeene recht gelden; tot de tweede zouden die landen behooren, die een of meer takken van personenvervoer door speciale wetten geregeld hebben, en tot de derde categorie die, welke een regeling voor alle personenvervoer kennen.

Frankrijk en Engeland zijn voorbeelden van de eerste soort, Duitschland en Nederland hebben speciale wetten voor bepaalde vervoermiddelen; België heeft alle vervoer van personen geregeld door wijziging der bepalingen, die voor goederen golden.

We spraken van regeling van personenvervoer in het algemeen, daarmede echter niet zoozeer bepalingen op het oog hebbende, die de verhouding van het staatsgezag tot de ondernemers of den inwendigen dienst der ondernemingen betreffen, maar veeleer bepalingen omtrent de verhouding van partijen, die een vervoercontract sluiten.

De twistvraag, waarmede wij ons bezig hielden, komt in al de genoemde landen voor. Alleen België heeft haar positief, wat alle vervoer betreft, praktisch uitgemaakt.

In de landen waar slechts bepaalde vervoerondernemingen geregeld zijn, geven die speciale wetten omtrent onze vraag of het *contract* van vervoer de verplichting voor den vervoerder in zich sluit om den reiziger ongedeerd te vervoeren, geen licht. De vervoerder wordt aansprakelijk gesteld; hij moet bewijzen, dat het buiten zijn schuld is, dat den reiziger letsel

overkwam, maar of die aansprakelijkheid op het contract gebaseerd is, wordt niet beslist.

Daar bestaat dus de quaestie nog, hoewel de behoefte aan oplossing zich meer in theorie dan in de praktijk laat gevoelen, omdat door de speciale wetgeving de meeste ondernemingen van vervoer geregeld zijn en het resultaat, schadevergoeding te verkrijgen voor den reiziger hetzelfde is, wien het geheel onverschillig kan zijn of die verplichting in een overeenkomst dan wel in een onrechtmatige daad haren grond vindt. In de landen waar geen speciale wetten bestaan doet de vraag zich natuurlijk telkens voor, en juist in haren zuiversten vorm. Frankrijk heeft daarom voor ons het meeste belang; België leverde tot voor korten tijd (1891) veel merkwaardige jurisprudentie; voor ons recht heeft — we zeiden het reeds boven — door de bestaande wetgeving betreffende de spoorwegen en de openbare middelen van vervoer de vraag grootendeels slechts theoretische waarde.

Beslissingen uit de Fransche en Belgische jurisprudentie meenden we derhalve voornamelijk aan onze beschouwingen toe te voegen, slechts weinig Nederlandsche vonnissen konden daarnaast een plaats vinden.

FRANKRIJK.

De strijd, die in de wetenschap zoo hevig tusschen de voor- en tegenstanders der contractueele aansprakelijkheid gevoerd wordt, heeft zich ook in de practijk geopenbaard. Evenwel sinds korten tijd. De vonnissen der rechterlijke colleges in Frankrijk nagaande, ziet men veelvuldig geheel uiteenlopende beslissingen in dezelfde gevallen. In 1884 heeft het hoogste college, de Cour de cassation voor het eerst haar meening in deze quaestie uitgesproken. Haar standpunt is dat der aansprakelijkheid *ex lege* van den vervoerder. Men zou nu verwachten, dat door die beslissing de lagere colleges zich naar het oordeel van het hoogste zouden schikken. Verre van dat; vele recente voorbeelden toonen aan, hoezeer ook de tegenover gestelde meening veld gewonnen heeft. Al mogen deze beslissingen practisch geen uitwerking hebben, daar, als de weg der cassatie ingeslagen wordt, de Cour de Cassation, zich zelf gelijk blijvende, die vonnissen vernietigen zal, toch zal bij eventueele wetsherziening de bestaande richting in practijk en wetenschap een ern-

stig punt van overweging dienen uit te maken.

De bepalingen in de Fransche wetgeving, die, hoewel niet over personenvervoer handelende, toch analogiee daarop toegepast kunnen worden, hebben we hierboven vermeld, en daarbij gezien, (1) dat de controverse hoofdzakelijk over art. 1784 C.C. loopt, dat vervoerders aansprakelijk stelt voor de schade aan goederen overkomen tenzij de vervoerder de vreemde oorzaak (cas fortuit, force majeure) bewijst.

Het bovenbedoelde *arrest van het Hof van Cassatie* te Parijs is van 10 November 1884.

Het geval was als volgt :

De weduwe van zekeren RECULLET had tegen de Compagnie des Chemins de fer du Nord een actie tot vergoeding van schade ingesteld bij de rechtbank te Clermont ten bedrage van 100.000 francs wegens het overlijden van haren echtgenoot ten gevolge van een spoorwegongeval op het station te Gannes waar hij uit den trein gestapt was. Daar deze nu aanmerkelijke vertraging had, was de kruising met eenen anderen trein, die bij gewone omstandigheden

1) *Supra.* pag. 34.

aan een verder station moest plaats hebben, naar Gannes verlegd. Bij het overloopen van de rails werd RECULLET door een passeerenden sneltrein, dien hij niet had kunnen zien aankomen en welks naderen door de beambten op geen wijze aan het publiek was bekend gemaakt, gegrepen en overreden, tengevolge waarvan hij deerlijk verminkt werd en dadelijk een lijk was.

De rechtbank te Clermont ontzegde aan de weduwe RECULLET haren eisch, overwegende dat, aangenomen zelfs, dat de door de maatschappij bestreden feiten, als zouden de uitstappende reizigers door geen enkel teeken van de beambten gewaarschuwd zijn, als waar vaststonden, dan toch RECULLET zich niet op de rails had moeten wagen alvorens zich overtuigd te hebben of de sporen vrij waren, temeer daar dat op een station niet gezegd kan worden zoolang er zich nog treinen bevinden, omdat deze dikwijls manoeuvres maken, die den reiziger geheel onbekend zijn, „qu'en conséquence la dame RECULLET *n'a pas établi* que la Compagnie du Nord ait, par son imprudence et ses agissements blâmables, *causé l'accident*, dont elle demande réparation; Par ces motifs, déclare la dame

RECULLET purement et simplement non recevable et mal fondée dans sa demande etc.”

Het systeem der aansprakelijkheid ex lege dus. In hooger beroep werd dit vonnis bevestigd door het hof van Amiens (arrest van 28 Dec. 1881), dat eveneens van de eischeresse het bewijs van schuld of nalatigheid der maatschappij verlangde (1).

In cassatie voerde de wed. RECULLET als middel aan: schending van art. 1784 C. c., dat zoowel op zaken als op personen behoort toegepast te worden en dus in casu niet door haar de schuld der maatschappij had behoeven aangetoond te worden, daarentegen de laatste het bewijs had moeten leveren van de oorzaak, die haar van aansprakelijkheid bevrijdde.

Het hof van cassatie verwierp evenwel het cassatieberoep bij meergemeld arrest (2) van 10 November 1884 op de volgende gronden:

„La Cour,

„Attendu qu'en déclarant dans l'art. 1784 les voituriers responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prou-

1) Sirey, 1885, I, 130. Dalloz 1885, I, 433.

2) Dalloz. 1885, I, 433.

vent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure, le législateur a clairement indiqué, par les expressions même dont il s'est servi qu'il ne s'occupait que du transport des choses et marchandises et non du transport des personnes.

„Attendu que la règle édictée par cet article 1784 n'est que l'application au dépôt nécessaire de la chose transportée entre les mains du voiturier, du principe général posé dans les articles 1302 et 1315 (1) du même code, principe d'après lequel le voiturier doit, comme tout autre dépositaire d'un corps certain, le rendre en bon état à celui qui le lui a remis, ou bien justifier de l'extinction de son obligation par paiement ou par cas fortuit ou force majeure ;

„Attendu que ce principe *ne saurait être appliqué au transport des personnes*, par rapport auxquelles les règles de la responsabilité civile sont exclusivement fixées par les art. 1382 et suiv. du code civil ;

„Attendu que dans la cause, il s'agissait d'une action en responsabilité contre la compagnie du Nord

1) Art. 1302 C.c. overeenstemmende met art. 1480 B. W.

Art 1315 C.c.: „Celui qui réclame l'exécution d'une obligation, doit la prouver. Réciproquement celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation.”

à raison d'un accident arrivé à un voyageur en cours de route, sur les voies ferrées exploitées par cette compagnie ;

„D'où il suit qu'en refusant de faire l'application à l'espèce de la réglementation posée par l'article 1784, l'arrêt attaqué, bien loin de violer ledit article, l'a sainement interprété ; rejette” etc.

Hieruit blijkt duidelijk op welk standpunt de Cour de cassation zich plaatst. (1)

Het arrest van 8 Januari 1894 (Dalloz 1895, I 275) bewijst, dat haar standpunt nog hetzelfde is. Daarin wordt gezegd, dat de spoorwegmaatschappijen verplicht zijn om alle zorg aan te wenden, die de uitoefening van het bedrijf medebrengt, maar dat, om ze aansprakelijk te stellen, het noodzakelijk is hunne schuld aan te toonen.

Eene merkwaardige tegenstelling biedt de *handelsrechtbank van de Seine*, die in een vrij constante jurisprudentie juist de leer der contractuële aansprakelijkheid van den vervoerder huldigt.

Uit enkele van de tallooze vonnissen, die in hoofdzaak alle op hetzelfde neerkomen, citeeren wij de over-

1) Le Droit, 19 juillet 1893.

wegingen, die tot beslissing in dien zin geleid hebben.

Bij haar *vonnis van 21 Juni 1893* (1) spreekt zij duidelijk haar meening uit, dat de verplichting om den reiziger ongedeerd te vervoeren, afgezien van de vraag, welke wettelijke bepalingen toegepast moeten worden, in het contract van vervoer opgesloten ligt, : . . „il est constant que par le fait de l'occupation par le demandeur d'une voiture de la compagnie l'Urbaine, un contrat de transport s'est formé entre cette compagnie et le voyageur.

„Que la compagnie s'engageait à transporter celui-ci en veillant à sa sécurité et à le déposer sain et sauf à l'endroit qu'il avait désigné au préposé de la compagnie ;

„Et attendu qu'il est constant que par le fait de l'accident survenu, le contrat dont il s'agit n'a point reçu de *complète exécution* . . . etc.”

In denzelfden zin besliste de Rechtbank van de Seine in een geval waar een dame, passagier in een omnibus, verwond was tengevolge van eene aanrijding door een anderen wagen, omdat de omnibusmaatschappij niet een vreemde, haar niet toe te rekenen

1) Le Droit du 19 juillet 1893.

oorzaak had kunnen bewijzen, waardoor ze hare verbintenis niet nagekomen was. Bij een vonnis van 1893 overwoog zij, „Attendu, en l'espèce, qu'en s'engageant, moyennant un prix déterminé à transporter le voyageur qui lui avait confié sa personne, la compagnie des Omnibus s'est obligée en fait à le *transporter en sécurité* dans la voiture qu'elle fait servir à son exploitation ;

Qu'en vertu des prescriptions de l'article 1315 du Code civil et dont elle excipe, il lui appartient de prouver qu'elle a rempli son obligation ;

„Qu'elle ne justifie d'un cas de force majeure, ni de l'imprudence de la demanderesse ; d'où il suit que, victime d'un accident au cours d'un transport effectué par la Compagnie des Omnibus, c'est à bon droit que la dame GANNE demande réparation du préjudice qu'elle a éprouvé et que son action introduite contre la Compagnie défenderesse est recevable.”

Dit vonnis werd in appel vernietigd door het *Hof van Parijs* van 26 December 1894 ; „Considérant que l'article 1784 du Code civil *s'applique uniquement au transport des choses et marchandises* . . . qu'on objecte que la disposition de l'art. 1784, loin d'être exception-

nelle, ne serait, au contraire, que l'application à un cas particulier des règles générales du droit sur l'extinction des obligations, règles qui obligent le débiteur à prouver sa libération, ou, s'il n'est pas libéré, à établir qu'il en a été empêché par cas fortuit ou force majeure ;

„Mais considérant que l'action introduite par la dame GANNE, quelle que soit la formule employée, a uniquement pour cause un délit ou un quasi-délit dont elle aurait été victime et pour objet la réparation du préjudice qu'elle aurait subi ; qu'il s'agit pour elle du paiement *non d'une dette contractuelle*, mais d'une *indemnité dont est tenu directement et personnellement* à son égard l'auteur de ce délit ou quasi-délit, *qu'il soit ou ne soit pas le voiturier avec lequel il a contracté . . .*

„Que c'est donc à tort que les premiers juges ont déclaré que la dame GANNE n'avait aucune preuve à faire pour établir la responsabilité de la compagnie des Omnibus.” (1)

Niet altijd echter zijn de beslissingen van het Hof van Parijs in den zin van de aansprakelijkheid ex

1) Le Droit 21 janv. 1895.

lege. Merkwaardig mag het heeten, dat twee vonnissen van dat hof, vier dagen na elkander geweest, lijnrecht tegenover elkander staan. De oorzaak ligt in de on-eenigheid op dit punt, die er bestaat tusschen de verschillende kamers onderling van dat Hof.

Het eerste vonnis geweest door de zevende kamer den 23 Juli 1894 neemt de toepasselijkheid aan van de algemeene regelen van verbintenissen uit overeenkomst bij personenvervoer, terwijl het tweede vonnis den 27 Juli 1894 door de vierde kamer geweest, die regelen niet toepasselijk verklaart.

Vonnis van 23 Juli 1894 ⁽¹⁾ (Dalloz 1895, II, 53).

„La Cour; considérant que le 11 juillet 1888, la dame WELSCH est montée dans une voiture de place, appartenant à la dame VAGNEL et conduite par le cocher Gérin; qu'à la suite du choc violent entre cette voiture et un camion de la compagnie des Compteurs à gaz conduit par le cocher Langlet, la dame WELSCH a été précipitée sur la chaussée et grièvement blessée;

Qu'elle a assigné en réparation du préjudice à elle causé, solidairement les deux cochers et les proprié-

1) In denzelfden zin o. a. de arresten van 27 Juli 1892 (Sirey 1893, II, 93) 21 Februari 1894 (Sirey 1894, II 39), 9 Maart 1894 (Le droit 30 mai 1894.)

taires des deux voitures ; considérant qu'en se chargeant de transporter la dame WELSH, la veuve VAGNEL et son cocher ont assumé l'obligation d'effectuer le transport de manière qu'elle arrive saine et sauve à sa destination ; qu'ils n'ont pas exécuté cet engagement et sont passibles de dommages intérêts conformément aux dispositions de l'art. 1147 (1) C. c. s'ils ne justifient pas que cette inexécution provient d'une cause qui leur soit étrangère ; — qu'ils ne font pas cette preuve ; qu'ainsi ils n'apportent pas la démonstration à laquelle les assujettit l'art. 1315 C. c. du fait qui a produit l'extinction de leur obligation ; considérant que *le voyageur blessé au cours de transport est protégé par la loi de son contrat*, en dehors des artt. 1382 et suiv. C. c. à la différence des choses qui trouvent leur protection dans l'art. 1784 ; Par ces motifs ; confirme etc."

Het vonnis van 27 Juli 1894 luidt als volgt (2) :
(Dalloz 1895, II, 63.)

La Cour, considérant que la demoiselle RENAUDOT

1) Overeenkomende met art. 1280 B.W.

2) In den zin der aansprakelijkheid ex lege o. a. de arresten van 13 April 1892 (Sirey 1893 II 93), 4 April 1894 (Sirey 1895 II, 143) 26 December 1894 (le Droit du 20 Janv. 1895).

n'article aucune faute imputable à l'appelante ou à ses préposés ; — qu'elle se borne à prétendre que, par l'effet du contrat de transport qui s'est formé entre elle et la compagnie Urbaine, cette compagnie était tenue de la conduire ~~saine~~ saine et sauve au lieu de sa destination et que par suite elle est de plein droit responsable des conséquences de l'accident survenu en cours de route ; — Que ce système ne saurait être accueilli ; — considérant, en effet, que les expressions dont le législateur s'est servi dans la rédaction de l'art. 1784 c. civ. ne permettent pas d'appliquer au transport des personnes la règle que cet article a édictée en déclarant le voiturier responsable de la perte et des avaries des choses qui lui ont été confiées, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure ; que le voiturier qui se charge du transport d'un voyageur ne contracte d'autre obligation que de donner tous ces soins à ce transport et de ne rien faire qui soit de nature à compromettre la sécurité de son client ; — *que la responsabilité de ce voiturier en cas d'accident est uniquement régie par l'art. 1382 et suiv. C. civ. ;* — Que c'est donc à tort que les pre-

miers juges ont prononcé une condamnation à des dommages-intérêts contre la compagnie appelante, alors qu'aucune faute n'était relevée à sa charge. Par ces motifs; — Infrme"... etc.

BELGIË.

Ten opzichte van het personenvervoer kende dit land tot 1891 toe in het geheel geen regeling.

De toestand was daar dus dezelfde als in Frankrijk en dezelfde twistvraag deed zich voor. De laatste werd nu beslist door een wet van 1891:

Loi, portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport du 25 août 1891. (Moniteur d. L. 26 août 1891) art. 4: „Il (scil. le voiturier) est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, *ainsi que des accidents survenus aux voyageurs*, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les *accidents*, proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée."

Twec moeilijkheden zijn hier uit den weg geruimd. In de eerste plaats geldt art. 4 voor elken vervoerder, onverschillig welken, en in de tweede plaats is de be-

wijslast geregeld. Practisch haar groote beteekenis nu verloren hebbende heeft de jurisprudentie, die we zullen aanhalen betrekking op feiten vóór het in werking treden der wet van 25 Aug. 1891 gebeurd.

ZENS begrijpt niet, hoe zelfs in den tijd vóór 1891 in België de twistvraag nog kon bestaan, daar toch elk letsel iemand door schuld van een ander overkomen, door den aldaar in 1867 gewijzigden Code Pénal tot een delict gestempeld wordt en „par suite toute action „intentée par un voyageur contre le transporteur est, „en Belgique, une action née d'un délit pénal, c'est „à dire en droit civil de l'article 1382 (ons 1401 B. W.) du Code Civil.” (1)

Met SAINCTELETTE (2) gelooven we niet, dat de wetgever van 1867 het contract van personenvervoer daardoor gewijzigd heeft. Wij zien geen argument in de bovenstaande redeneering, dat, nu de wet bepaalde feiten tot een delict verklaart daarom de contractactie niet meer bestaan kan. Voor 1867 was er een contractueele band tusschen partijen, nu niet meer; als vreemden staan zij tegenover elkander.

1) ZENS o. c. p. 64.

2) SAINCTELETTE o. c. pag. 98.

Belgie's hoogste rechtscollege, de Cour de Cassation heeft zich evenals de Cour de cassation van Frankrijk op het standpunt der aansprakelijkheid ex lege geplaatst, getuige een arrest van 5 October 1893 (Sirey 1894 IV. 5), dat een arrest van het Hof van Brussel vernietigt. (1)

„La Cour... attendu que, par exploit du 22 janv. 1891, Culquin, defendeur en cassation, a assigné l'Etat belge en 50000 fr. de dommages-intérêts, demande fondée sur ce que, le 4 janv. 1887, au moment où il se trouvait dans la gare de Quiévrain, muni de son coupon et prêt à entrer dans son compartiment, il fut atteint à l'oeil gauche par une étincelle venue de la locomotive, accident qui amena la perte de l'oeil, et sur ce que l'Etat doit la réparation du dommage aux termes de l'art. 1784. C. Civ.; — Attendu que l'art. 1784 dispose que les voituriers sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiés, mais qu'à la différence de l'art. 4 de la loi du 25 août 1891, il ne déclare pas les voituriers garants des accidents survenus aux voyageurs.

Attendu que l'Etat, en traitant avec le defendeur

1) Dus na de wet van 1891. De feiten waarover het loopt dateeren echter van vóór dien tijd.

sur pied de l'art. 1784, n'a pas assumé éventuellement l'obligation de supporter les conséquences des lésions corporelles dont il serait victime au cours du transport ; — Attendu que l'action du défendeur, bien que s'appuyant en apparence uniquement sur l'inexécution du contrat de transport, se confond en réalité avec l'action fondée sur les art. 1382. et 1384, C. Civ. ;

Het vernietigde arrest van het hof van Brussel van den 1sten Juni 1892 (Sirey 1894, IV,5) huldigde in dat geval de contractueele aansprakelijkheid van den vervoerder :

„La Cour ; — Attendu que, par son exploit introductif d'instance du 22 janv. 1891, l'appelant a assigné l'Etat belge en payement de 50.000 fr. de dommages-intérêts, demande fondée sur ce que, dans la soirée du 4 janv. 1887, au moment où l'appelant, se trouvant dans la gare de Quiévrain, muni de son coupon, allait entrer dans son compartiment, il fut atteint à l'oeil gauche par une étincelle ou corps enflammé venant de la locomotive, accident qui a amené la perte de l'oeil et de cruelles souffrances, et sur ce que l'Etat doit la réparation du dommage aux termes de l'art.

1784, c. civ. ; — Attendu que l'Etat oppose à cette demande une exception tirée de ce que l'action est prescrite, comme résultant d'un fait qui constitue le délit de lésion involontaire prévu par l'art. 418 C. pén ;

Attendu que l'Etat a été assigné uniquement en vertu des règles du contrat de transport ; que sa responsabilité à cet égard est engagée, non à raison d'une faute déterminée, mais à raison de la disposition spéciale de l'art. 1784 C. civ. qui impose cette responsabilité au transporteur toutes les fois qu'il ne parvient pas à établir que le fait formant la base de l'action est le résultat du cas fortuit ou de la force majeure ;

— Attendu que, de ce que l'Etat ne prouve pas que l'accident est arrivé par cas fortuit ou force majeure ne résulte pas nécessairement pour le juge la conviction de l'existence d'une faute, qui est absolument indispensable pour qu'il puisse proclamer l'existence d'un fait délictueux prescriptible par trois ans ; — Attendu que l'appelant *n'ayant pas besoin d'invoquer l'existence d'une faute* comme fondement de sa demande, le fait qui sert de base à l'action civile ne se présente pas avec les mêmes éléments que celui qui pourrait servir de base à l'action publique ;

— Met le jugement dont appel à néant ; — Emen-
dant, rejette l'exception de prescription opposée par
l'Etat, etc."

In denzelfden zin een arrest van datzelfde Hof van
17 October 1888 (Pasicrisie belge 1889, II, 58.)

„La Cour ; — „Attendu qu'il est constant que l'ap-
pelante se trouvait dans le train prêt à partir, munie
de son coupon, lorsque l'accident s'est produit ; que,
dès lors, la responsabilité de l'Etat, comme exploitant
de chemin de fer, ne doit pas être appréciée d'après
les principes qui régissent les quasidélits mais *d'après*
les règles du contrat de transport ;

Attendu qu'aux termes de l'article 1784 du code
civil, les voituriers sont responsables de la perte et
des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins
qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées
par cas fortuit ou force majeure ;

Attendu *que cet article est applicable au transport*
des personnes et que, pour celles-ci, il n'est pas dou-
teux qu'il faut assimiler au cas fortuit ou à la force
majeure le cas où l'accident doit être attribué unique-
ment à l'imprudence de la victime ;

Mais attendu que cette imprudence n'est pas plus établie que le cas fortuit, met à néant le jugement dont appel; émendant, dit pour droit que l'Etat belge est responsable envers l'appelante de l'accident du 24 novembre 1886; en conséquence, le condamne à payer à celle-ci, à titre de dommages-intérêts, la somme de 2000 francs, avec les intérêts judiciaires."

NEDERLAND.

Voor onze vraag levert de jurisprudentie in Nederland weinig bijzonders.

In de gevallen waarin de vervoerder tot schadevergoeding aangesproken wordt, zijn de acties gewoonlijk gebaseerd op onrechtmatige daad en, voor zoover het de spoorwegen betreft, op art. 1. der spoorwegwet. En waar de actie op de vervoerovereenkomst gebaseerd wordt zooals een onlangs gewezen vonnis der Arr. Rb. te Utrecht ons zal doen zien, is de rechter van overtuiging, dat die actie in casu niet te pas komt, m. a. w. dat de vervoerder zich bij het aangaan van het vervoercontract niet verbindt den reiziger ook ongedoerd af te leveren.

Op onrechtmatige daad o. a. baseerde de eischer zijne actië in een proces, beëindigd door een vonnis van de Rechtbank te Utrecht van 10 Juli 1889. W. 5860; evenzoo geschiedde door een vonnis van dezelfde Rechtbank van 17 Sept. 1890. W. 5923. In beide gevallen was er een actie uit art. 1407 B. W. ingesteld, waarbij de rechter uitmaakte, dat daarbij niet van winstderving, die vergoed moest worden sprake kon zijn. Dit is echter voor ons van geen belang; de gevallen noemden we slechts als voorbeelden van het feit, dat een onrechtmatige daad van gedaagde gewoonlijk het uitgangspunt van eischer is. Een rechtsvordering ingesteld tegen een spoorwegmaatschappij, waarbij de eischer, die genoemde M^{ij}. aansprak wegens niet nakomen der verbintenis uit de vervoerovereenkomst omdat een passagier op noodlottige wijze was omgekomen, wees de Rechtbank te Utrecht op dien grond af, maar verklaarde den eischer slechts ontvanke-lijk in de daaraan toegevoegde subsidiaire vordering uit onrechtmatige daad.

Vonnis der Arrondissements Rechtbank te Utrecht van 6 Nov. 1895 (W 6733).

De feiten waren als volgt:

Juffrouw A. E. VERHEGGEN te Venraij nam op 9 Januari 1892 een retourkaartje Venraij—Blerik, om, als naar gewoonte de markten te Venloo en omstreken te bezoeken; des namiddags wilde zij terugkeeren, en zich te dien einde op het station Blerik bevindende, werd zij, zonder op het naderend gevaar door een beambte gewezen te zijn, bij het overloopen der rails, om op het perron te komen waar de trein moest stil houden, door trein 484 van Venloo naar Nijmegen overreden, tengevolge waarvan zij onmiddellijk een lijk was.

De eischer G. VERHEGGEN, q.q. voogd over de minderjarige kinderen vroeg op grond van bovenstaande feiten als schadevergoeding een som van f12000.— met renten en kosten door de gedaagde Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen verschuldigd *ex contractu*, daar genoemde A. E. VERHEGGEN een plaatskaartje had genomen om weer naar Venloo terug te keeren en uit deze overeenkomst van vervoer reeds naar algemeene beginselen van recht de gedaagde Maatschappij al die maatregelen van veiligheid had dienen te nemen, waardoor vooral te Blerik de reizigers tegen ongelukken gevrijwaard werden,

subsidiar ex art. 1 der Spoorwegwet en art. 1401 sqq. B. W. De rechtbank oordeelde, dat aansprakelijkheid op overeenkomst gebaseerd, in casu niet bestond, daar het vervoercontract alleen den vervoerder verplicht tot het brengen van den reiziger van een bepaalde plaats naar een andere, overwegende, „dat in de eerste plaats moet worden onderzocht in welke der beide door eischer naar aanleiding van het door hem gestelde feit ingestelde acties, primario die uit overeenkomst, subsidiar die wegens onrechtmatige daad hij kan worden ontvankelijk verklaard ;

dat uit het door eischer gestelde feit voortvloeit, dat A. E. VERHEGGEN op 9 Januari 1892 door het nemen en betalen van een plaatskaartje om wederom naar Venraij terug te keeren, met de gedaagde een vervoercontract heeft aangegaan, tengevolge waarvan de gedaagde gehouden was genoemde reizigster langs voorgeschied traject te vervoeren ;

dat de eischer niet heeft beweerd, dat de trein niet op den bepaalden tijd is vertrokken en teruggekeerd, maar heeft gesteld, dat de reizigster aan het station te Blerik door den trein is overreden en gedood ;

dat derhalve niet is gebleken van eenig verzuim aan

zijde van gedaagde *ten opzichte van hare contractueele verplichtingen* maar dat het gestelde ongeval, voorzoofer dat het gevolg is van schuld aan zijde van gedaagde of van hare bedienden, *een onrechtmatige daad oplevert*, waarvoor de gedaagde alsdan, ook buiten eenigen contractueelen band verantwoordelijk zou zijn, dat de eischer slechts ontvankelijk is in de daarop gegronde vordering.”

Over de op bladz. 71 en vlgg. behandelde quaestie, in hoever bepaalde omstandigheden als eene „vreemde den vervoerder niet toe te rekenen oorzaak” beschouwd moeten worden, vonden wij een naar ons oordeel onbillijke beslissing van de Rechtbank te Amsterdam, 2de Kamer. Vonnis van 23 Februari 1893, W. 6387.

S. K. tegen de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij.

De feiten waren als volgt :

S. K. was op 11 Nov. 1891 vervoerd met een trein der H. S. M. van den Haag naar Rotterdam. Er woei een hevige storm, die het rijden van den trein zeer bemoeilijkte en waardoor verschillende telegraafpalen langs den weg omverlagen. Ongeveer op een kwartier gaans afstand van Delft hoorde S. K. en zijne mede-

reizigers in het compartiment een dusdanig geweld, het best te vergelijken met een donderenden hagel­slag, zoodat men verwachtte, dat ieder oogenblik de zolderingen uit elkander zouden barsten. In sommige wagens vlogen de splinters naar beneden en ontstond begin van brand; in dien, waarin S. K. gezeten was, ging het licht uit; de wagens begonnen toen op en neder te dansen, waarschijnlijk het gevolg der telegraafdraden waarin zij verward waren. Dit op en neder dansen duurde ongeveer 3 à 4 minuten, zonder dat van de zijde der spoorwegbeambten zelfs een poging gedaan werd om den trein, die met dezelfde snelheid bleef doorrijden, tot stilstand te brengen. Natuurlijk verkeerden de reizigers in grooten angst en koesterden gegronde vrees voor ernstig onheil.

S. K. geen ander middel ziende om het dreigend ge­vaar af te wenden, trok aan de zich buiten het portier boven aan den trein bevindende noodrem. Om die te grijpen moest S. K. zijn hoofd buiten het portier steken, en op hetzelfde oogenblik kreeg hij een hevigen slag tegen het oog en een gevoel alsof een schot zijn oog had getroffen. Dit bleek door een der vele telegraafdraden gebeurd te zijn, waarin de trein,

tot stilstand gekomen zijnde, op zoodanige wijze verward was, dat het geheele treinpersoneel drie kwartier werk had dezen daarvan te ontdoen. K's oog bloedde hevig, hij stelde zich dadelijk te Delft onder geneeskundige behandeling, die evenwel niet mocht baten, zoodat Dr. Bouvix in den Haag den volgenden dag het gewonde oog heeft moeten verwijderen en door een glazen oog vervangen.

Eischer baseerde zijn actie op art. 1401 B. W. en art. 1 der Spoorwegwet en vorderde op dien grond schadevergoeding van de H. S. M.

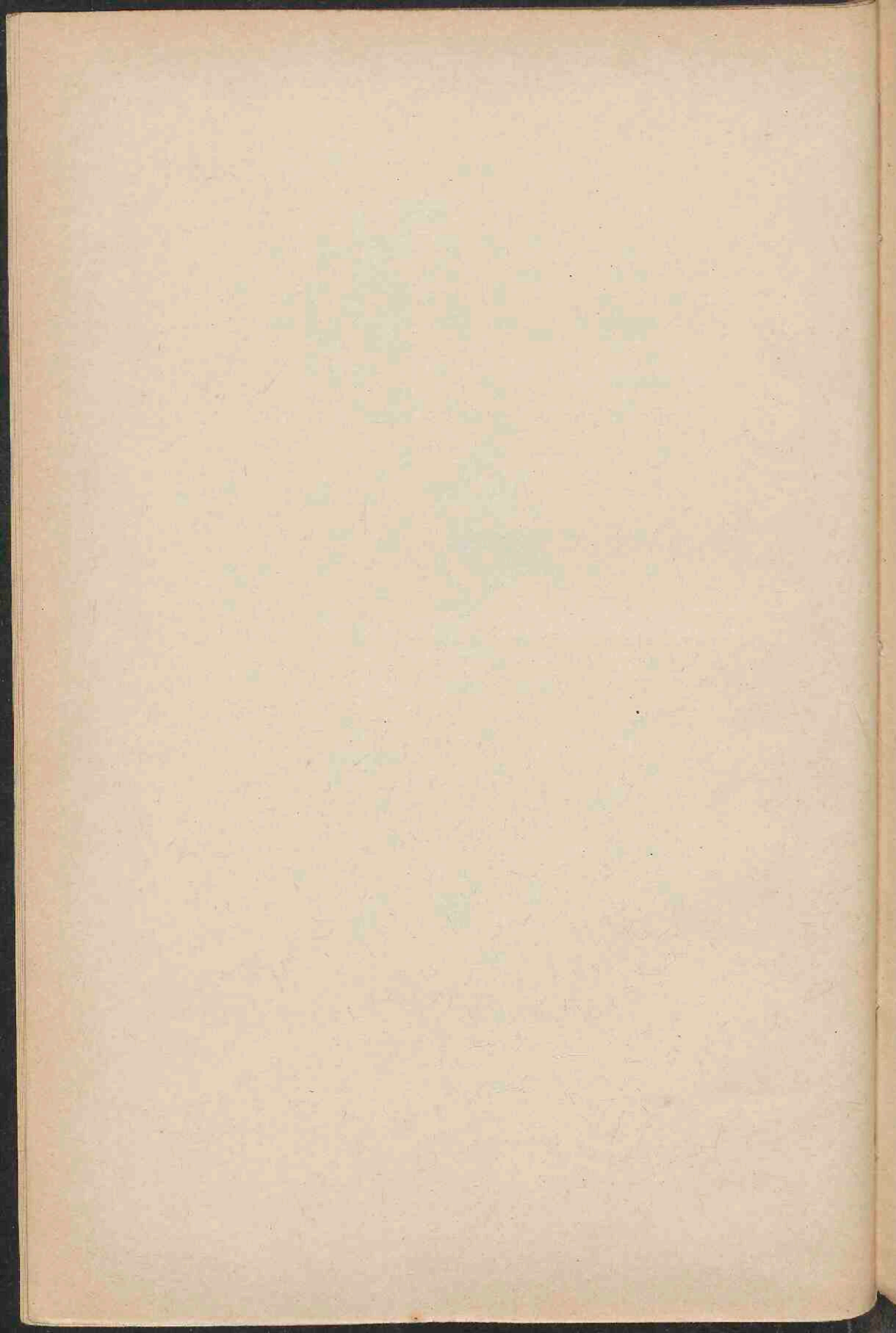
De Rechtbank verklaarde den eischer niet ontvankelijk in zijne vordering op grond „dat waar de feiten aldus gesteld zijn, zelfs bewezen, geen verband aantoonen tusschen het ongeval aan eischer overkomen en de uitoefening van den dienst door gedaagde of een harer beambten, een vereischte ontbreekt tot toepassing van art. 1 der wet van 9 Apr. 1875 (Stsbl. no. 67) en de daarop steunende schadocactie ;

dat nu evenmin volgens diezelfde feiten eenige nalatigheid of onvoorzichtigheid aan gedaagde op bovenbedoelden dag kan geweten worden en er ook geen aanleiding bestaat tot toepassing van art. 1401 B.W.”

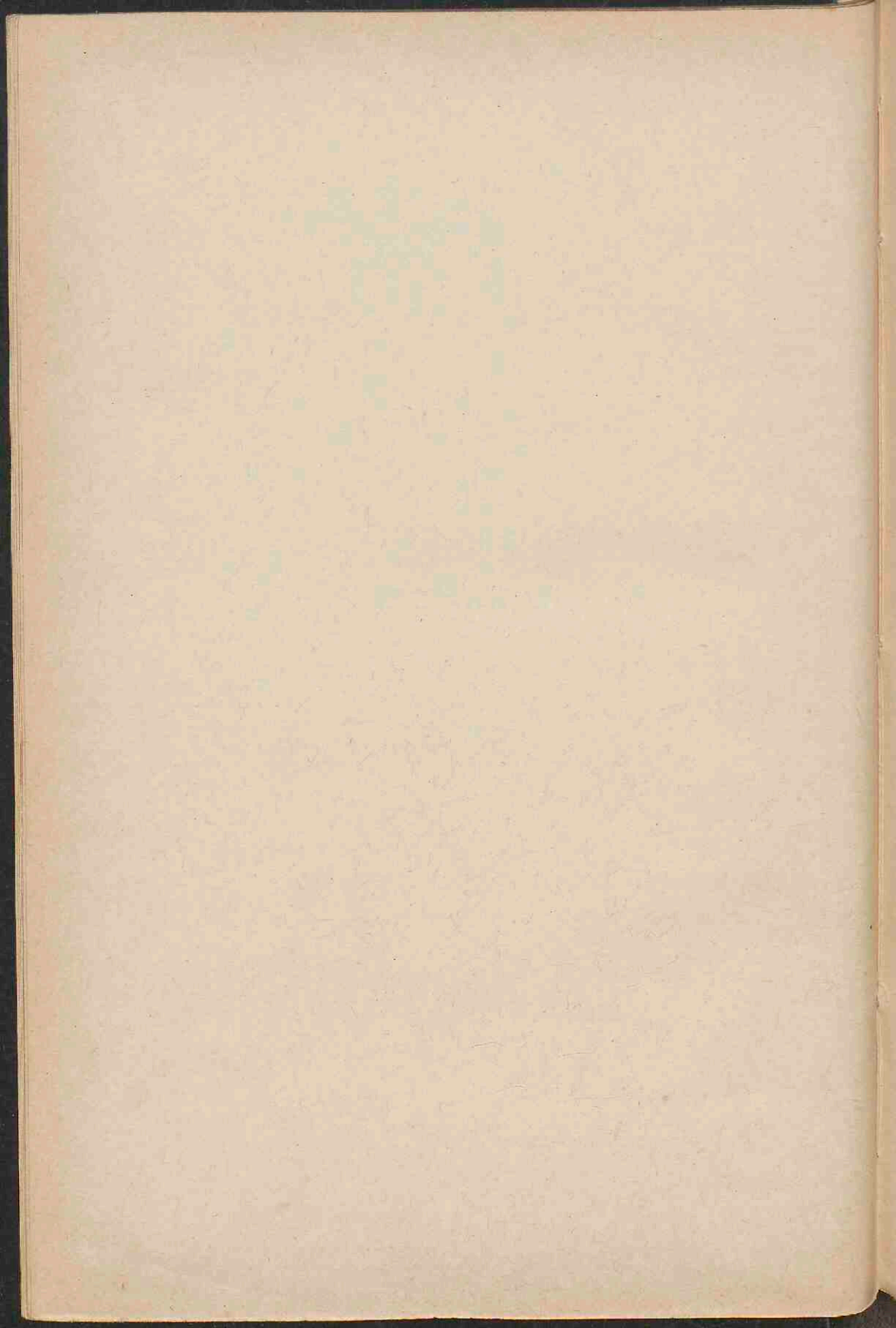
Wij laten het aan den lezer over de meerdere of mindere billijkheid van dit vonnis¹⁾ te beoordeelen; ons schijnt het toe, dat evenals de Rechtbank te Utrecht deed in haar door ons op pag. 83 vermeld vonnis, de Maatschappij aansprakelijk gesteld had moeten worden, niet alleen op grond van art. 1 der Spoorwegwet maar zeker ook ex contractu.

Moge de jurisprudentie in de toekomst dit laatste standpunt innemen, heden ten dage staat zij er helaas nog ver van verwijderd.

1) Het werd bevestigd door het Hof te Amsterdam bij arrest van 15 Juni 1894 (Mag. v. Handelsr. pag. 263) op grond, dat het ongeval aan overmacht moest worden toegeschreven.



STELLINGEN.



STELLINGEN.

I.

De dos heeft niet de strekking de lasten des huwelijks te verlichten. (ad onera matrimonii sustinenda.)

II.

Ieder vervoerder van reizigers is krachtens de vervoerovereenkomst verplicht te zorgen, dat de reiziger door het vervoer niet worde gedeerd.

III.

De rechtsverhouding tusschen den handelsreiziger en zijnen principaal is geen bezoldigde lastgeving, maar eene dienstbetrekking.

IV.

De uitdrukking „personen en goederen” in art. 1 der wet van 9 April 1875 (Stbl. n^o. 67) omvat ook personen en goederen, die niet vervoerd worden.

V.

Het legateeren van rijtuigen bij codicil is niet geoorloofd.

VI.

De meening, dat de betrekking tusschen spoorweg-ondernemer en reiziger niet op overeenkomst gebaseerd kan zijn op grond van het ontbreken der toestemming van den eerste, is onjuist.

VII.

De pandhouder van eene inschuld kan, zoo de schuldenaar niet aan zijne verplichtingen voldoet, die inschuld innen zonder dat dit uitdrukkelijk behoeft te zijn overeengekomen.

VIII.

Het recht, dat de wet in art. 1205 al. 2 B. W. den pandhouder geeft, is een pandrecht en geen recht van terughouding.

IX.

Om als lodger op de kiezerslijsten geplaatst te kunnen worden is het niet noodig, dat men gedurende 9 maanden voorafgaande aan 15 Februari, *één en dezelfde* woning, voldocnde aan het vereischte van art. 1c der kieswet, bewoond hebbe.

X.

Bij niet in achtneming van den termijn van 14 dagen, bedoeld in art. 169 der gemeentewet, wordt de verordening niet nietig.

XI.

De redactie van art. 138 W. v. Sr. behoorde aldus gewijzigd te worden :

„Hij, die . . . zonder voorkennis van den recht-

hebbende en anders dan tengevolge van vergissing binnengekomen, aldaar *vertoeft* of *vertoefd heeft* in den voor de nachtrust bestemden tijd, wordt geacht te zijn binnengedrongen.

XII.

De voorwaardelijke invrijheidstelling behoort uitgebreid te worden tot alle gevallen waarin de gevangene twee dorren van zijnen straftijd en tenminste één jaar in de gevangenis heeft doorgebracht.

XIII.

Onder het woord „iemand” in art. 266 Strafrecht vallen ook de Rechtspersonen.

XIV.

De onderscheiding der ondeugdelijke poging in relatief en absoluut ondeugdelijke poging is te verwerpen.

XV.

Het systeem van vrijhandel, consequent doorgevoerd, heeft den ondergang van onze nijverheid tengevolge.

INHOUD.

	BIDZ.
Inleiding	1
Hoofdstuk I De vervoerovereenkomst	12
Hoofdstuk II De verplichting tot ongedeerd vervoer	50
Hoofdstuk III Jurisprudentie	93
Stellingen	125

