



Rechtspraak: vier vonnissen over vrachtrecht

<https://hdl.handle.net/1874/235298>

zekerrecht, goederenvervoer
cognossement

M 9-I

(1) VVI 75 (3)

Kant vredenrecht

Rechtspraak

Vier vonnissen over vrachtrecht

1882

JB-PRI
A 90
48

- zeerecht
- goederenvervoer
- cognossement

347.795 (492) (094.91)
 (094.91) 347.795 (492)

RECHTSPRAAK.

VIER VONNISSEN OVER VRACHTRECHT.

Met betrekking tot het vrachtrecht werden dit jaar een vier-
 tal vonnissen gewezen (d. w. z. vóór 15 Nov. gepubliceerd), welke
 eene nadere beschouwing alleszins waard zijn.

In de eerste plaats twee vonnissen van de Arrondissements-
 Rechtbank te Rotterdam, resp. van 26 Februari en 19 Maart (W.
 n^o. 4660 en 4663), waarbij de aansprakelijkheid der geconsigneerden
 voor overligdagen, wanneer de cognossemementen te dien aanzien geen
 bijzonder beding inhouden, het onderwerp van geschil uitmaakte.

De casuspositie, die tot het eerste vonnis leidde, was deze: De
 kapitein van het stoomschip *Ancott* dagvaardde een der gecon-
 signeerden tot het betalen van één dag overliggeld, op grond,
 dat gedaagde eerst één dag nadat de in de chertepartij bedongen
 ligdagen verstreken waren, het voor hem bestemde gedeelte der
 lading gelost had. De cognossemementen bevatten de clause: „on
 „paying freight for the said goods and all other conditions as per
 „cherteparty 1)“. De geconsigneerde bestreed die vordering o. a. op
 dezen grond, dat behalve zijne goederen ook nog die van twee
 andere geconsigneerden in het schip aanwezig geweest en gelost
 waren op den bewusten overligdag, en dus van hem *alleen* nimmer
 het volle overliggeld gevorderd kon worden.

1) De chertepartij stond voor het lossen en laden 12 loopende dagen
 toe, en behalve deze, zoo noodig, nog 10 overligdagen tegen voldoening
 van £ 20 per loopenden dag.



De Rechtbank overwoog omtrent dit verweer, dat de eischer met het oog op de chertepartij zeer zeker het overliggeld slechts éénmaal genieten mocht, en „het dus van een der geconsigneerden ontvangen hebbende, het niet andermaal van de overigen mag vorderen,“ doch dat de ged. door de aanneming van het cognossement, „waarbij, wat de vrachtbetaling en de overige voorwaarden, dus ook wat het overliggeld betreft, verwezen wordt naar de chertepartij . . . en waarin derhalve de verbintenis tot voldoening daarvan, voor zoover van overligdagen wordt gebruik gemaakt, geacht moet worden te zijn opgenomen, zich *hoofdelijk* voor die voldoening heeft aansprakelijk gesteld;

„dat bijgevolg, indien ged. . . van een overligdag gebruik gemaakt heeft, deze (de eischer) ook het recht heeft het daarvoor bepaalde bedrag ten volle van haar te vorderen, al heeft de gedaagde krachtens de daaromtrent heerschende rechtsbeginselen harerzijds het recht, van hare medegeconsigneerden, voor zoover ook deze van dien overligdag hebben gebruik gemaakt en zich voor het daarvoor bedongen overliggeld hoofdelijk hebben aansprakelijk gesteld, hun aandeel daarin terug te vorderen;

„dat mitsdien“ het door ged. gestelde feit, „dat nm. op 13 November 1879, behalve het restant harer partij, nog restante van twee andere partijen zich in des eischers stoomschip bevonden, . . . haar niet van hare aansprakelijkheid voor het gevorderde overliggeld“ kan „ontheffen“ enz.

De juistheid dezer beslissing is naar mijn bescheiden meening met het oog op ons positief recht niet boven allen twijfel verheven.

De Rechtbank meent, dat de geconsigneerde zich hoofdelijk aansprakelijk stelt voor de voldoening van het overliggeld, door de aanneming van het cognossement, als inhoudende de verbintenis daartoe in de chertepartij opgenomen. Maar kan dit waarlijk voldoende geacht worden om de hoofdelijke aansprakelijkheid aan te nemen?

Zeër zeker wordt de geconsigneerde, door de aanneming van het cognossement, dat, wat de verbintenis tot betaling van vracht en overliggeld aangaat, naar de chertepartij verwijst, op dezelfde

wijze tot de voldoening van de vracht en het overliggeld verbonden als de bevrachter dit is volgens de chertepartij, maar toch altijd met dien verstande, dat deze verplichting beperkt blijft tot de in zijn cognossement genoemde goederen. Het spreekt immers van zelf, dat hij alleen van *die* goederen vracht behoeft te betalen, en niet aansprakelijk gesteld kan worden voor de vracht van het overige deel der lading. Zoo is het ook met betrekking tot het overliggeld. In de chertepartij verbindt zich de bevrachter den schipper overliggeld te betalen voor iederen dag, dat er lading in het schip zal zijn, na afloop der bedongen losdagen. Deze verbintenis neemt elk geconsigneerde over, voor zooverre zijne goederen daartoe aanleiding geven. En nu is, geloof ik, de eenige geoorloofde conclusie hieruit te trekken deze: wanneer van de lading, die na afloop der losdagen nog in het schip aanwezig is, mij niets is geconsigneerd, betaal ik in het geheel geen overliggeld; wanneer zij gedeeltelijk aan mij, gedeeltelijk aan anderen is geconsigneerd, betalen wij het allen gezamenlijk, daar wij allen te zamen aansprakelijk zijn; wanneer zij mij eindelijk alleen is geconsigneerd, betaal ik alleen het geheel. Uit de chertepartij zelf toch vloeit voort, dat de schipper nooit meer dan het daarin gestipuleerde bedrag voor één overligdag mag vorderen, er mogen dan ook nog zooveel geconsigneerden zijn, die in de lossing nalatig blijven.

Men ziet, ook zonder de hoofdelijkheid aan te nemen, laat zich de aansprakelijkheid van den geconsigneerde zeer goed, als op de chertepartij rustende, verklaren. En als dit zoo is, moet men dan niet veeleer het tegendeel van het door de Rechtbank gestelde aannemen, en de hoofdelijkheid verwerpen, ja wordt ons dit niet geboden door art. 1318a B. W.: „geene verbintenis wordt voorondersteld hoofdelijk te zijn, tenzij zulks *nitdrukkelijk* bepaald zij.“ Al moet men in dit artikel *nitdrukkelijk* opvatten in den zin van *duidelijk, ondubbelzinnig* (zie O p z o o m e r, het B. W. verklaard, dl. V, ad h. art.), waar zijn in casu, hetzij in de chertepartij, hetzij in het cognossement de woorden, waarin de bedoeling van partijen, om de hoofdelijkheid te vestigen, helder uitkomt? Wanneer meerdere geconsigneerden in de lossing nalatig blijven, bestaat er slechts eene toevallige pluraliteit van schuldenaars, die tot eene buiten kijf

deelbare praestatie gehouden zijn, zoodat m. e. niets anders dan aansprakelijkheid pro parte virili mag aangenomen worden ¹⁾.

Ook de schipper kan zich hierover niet beklagen; door het afgeven van de cognossemten schept hij zelf de mogelijkheid, dat de aansprakelijkheid van den bevrachter over meerdere personen verdeeld wordt; zoo immers ook met betrekking tot de vracht, waarvan hij nu aan misschien een dozijn geconsigneerden even zoovele gedeelten zal moeten vragen, in plaats van het geheel aan den éénen persoon met wien hij de chertepartij sloot.

Om het stelsel van de Rechtbank aan te nemen, hoe wenschelijk overigens ook voor den schipper, bestaat derhalve m. e. geen voldoende grond.

Het tweede vonnis (van den 19den Maart, W. n^o. 4663), hoezeer zich eveneens bewegende op het terrein van de aansprakelijkheid van den geconsigneerde voor overliggeld, beslist toch eene geheel andere vraag.

De feiten, die tot dit vonnis aanleiding gaven, waren deze:

De eischer, voerende het schip Petrus, vorderde van de gedaagde, geconsigneerde van met dat schip aangevoerde spoorstaven, overliggeld over 6 dagen, op grond, dat hij den 2den April 1880 te Rotterdam aangekomen was en de gedaagde de lossing der voor haar bestemde lading eerst den 26sten April beëindigd had, terwijl de door de wet vastgestelde 15 ligdagen reeds den 20sten April waren verstreken.

De gedaagde bracht hiertegen in het midden, dat het schip bij aankomst, behalve met hare goederen, nog beladen was met een bovenlast van 3498 ledige petroleumvaten, waarover een cognossement was afgegeven, inhoudende een beding van 8 ligdagen; dat de geconsigneerde dier vaten, behalve die 8 ligda-

¹⁾ In Duitschland nam het Reichs-Ober-Handelsgericht bij twee vonnissen (Entscheidungen Bd. 15, s. 224, en Bd. 19, s. 293) de hoofdelijke aansprakelijkheid aan, wat door Dr. Voigt, Seerechts-Praxis englischer Gerichtshöfe, in Zeitschrift f. d. ges. Handelsr. 1881, deel 26, bladz. 507 v. met instemming vermeld wordt.

gen, bij de lossing nog 3 overligdagen had gebruikt, en het overliggeld daarvoor aan den schipper betaald; dat, waar een dergelijk, aan de overige belanghebbenden onbekend beding is gemaakt, de 15 losdagen der wet voor haar ten volle disponibel blijven en diensvolgens de losdagen, haar gedaagde competeerende, eerst den 16^{den} April ingingen, nadat de lossing der vaten den 15^{den} bevorens was volbracht; ontkennende zij, dat de eischer eerder tot lossing der spoorstaven bereid en gereed was. Overeenkomstig deze sustenuen beweerde zij geen overliggeld verschuldigd te zijn. Verder meende zij, dat „indien al niettegenstaande voorschreven betoog, de wettelijke lossingstermijn slechts voor alle geconsigneerden gezamenlijk beschikbaar mocht zijn te achten, dan toch in ieder geval voor haar ged. 7 werkdagen overbleven, nadat de petroleumvaten waren gelost,“ mitsdien van af den 16^{den} April, zoodat de eischer slechts recht zou hebben op 3 dagen overliggeld; en eindelijk dat, indien eischer 6 dagen overliggeld kon vorderen, dan toch altijd de 3 dagen overliggeld door den geconsigneerde der vaten betaald, in mindering moesten valideeren.

De eischer hield hiertegenover vol, dat de petroleumvaten de lossing der rails niet in het minst in den weg stonden, terwijl de ged. bij het tegendeel bleef volharden.

Naar aanleiding dezer feiten overwoog de Rechtbank, o. a. in jure:

„dat zeker de schipper bevoegd is ten behoeve van enkele geconsigneerden. . . . wel, en ten behoeve van de overige niet, omtrent den lostijd eene overeenkomst te sluiten en zoodanige overeenkomst diegene, ten wiens behoeve zij niet is gesloten, op zich zelve niet aangaat, doch dat dit niet langer het geval blijft, indien tengevolge dier overeenkomst de lossing der voor laatstbedoelden bestemde goederen wordt vertraagd, vermits toch in dat geval de aan deze laatste toekomende wettelijke termijn, als eerst in gaande zoodra de schipper tot de lossing hunner goederen werkelijk gereed is, ook gerekend moet worden eerst later aan te vangen, immers zoodra tot die lossing kan worden overgegaan;

„dat hetgeen hiertegen door eischer is aangevoerd, dat namelijk de wettelijke termijn van 15 dagen een voor het geheele schip

in eens geldende termijn is, doel zou treffen indien niet voor de lading petroleumvaten de lostijd bij overeenkomst ware bepaald, daar nu toch die termijn als alleen voorgeschreven voor het geval dat dienaangaande geene bepaling is gemaakt, voor de geconsigneerde dier vaten, de firma Claus en C^o., niet geldt, maar alleen voor de overige geconsigneerden en bijgevolg voor deze eerst dan aanvangen zoodra de schipper tot de lossing dier goederen gereed is."

Verder overwegende, dat de beslissing over de vordering mitsdien geheel afhing van het feit, wanneer de schipper tot lossing der spoorstaven werkelijk gereed was, legde het vonnis daarom trent getuigenbewijs op.

De conclusien waartoe de Rechtbank in de hierboven geciteerde overwegingen komt, zijn m. e. geheel onaannemelijk.

Volkomen juist overwoog zij, dat de wettelijke termijn in casu niet gold voor de geconsigneerden der petroleumvaten, wegens het speciale beding in het cognossement over die partij, maar alleen voor de overige geconsigneerden; min juist schijnt mij echter, sub respectu, toe, dat daarom de wettelijke termijn van 15 dagen voor hen ophield, een voor het *geheele* schip in eens geldende termijn te zijn, en eerst voor hen zou aanvangen, zoodra de schipper tot de lossing *hunner* goederen gereed was.

Voor den eenen geconsigneerde is het beding, dat de schipper omtrent de overligdagen met een anderen geconsigneerde maakt, een res inter alios acta, die hem niet in het minste aangaat, en zijne wettelijke of contractueele verplichtingen tegenover den schipper in geen enkel opzicht kan wijzigen; het eenige gevolg dat het tegenover hem, als derde, kan hebben is dit, dat de schipper jegens hem aansprakelijk wordt, indien die bedingen zijne wettelijke of contractueele rechten verkorten.

De beslissing had dan ook eene geheel andere moeten zijn. De Rechtbank had eerst moeten onderzoeken, welke de rechten en verplichtingen van ged. waren, afgescheiden en onafhankelijk van die van een zijner medegeconsigneerden, om vervolgens na te gaan in hoeverre de schipper die rechten, door zijne overeenkomst met derden, had geschonden of verzwaaard. Het resultaat van een en ander

zal verschillend zijn naarmate van de meening, die men toegedaan is omtrent de verplichting van den geconsigneerde, wiens cognossement geen speciaal beding omtrent de ligdagen inhoudt, tot betaling van overliggeld, indien er meerdere medegeconsigneerden zijn en hij door deze verhinderd is geworden bij tijds zijne goederen te lossen.

Bekend is het, dat daaromtrent twee geheel tegenovergestelde stelsels in de jurisprudentie zijn aan te wijzen.

Volgens het eene, toegepast door de Rechtbank te Rotterdam bij vonnissen van 10 Juni 1857 (W. n^o. 2087) en van 15 Dec. 1877 (W. n^o. 4196; R. B. 1878, B bl. 103), heeft, wanneer er meerdere geconsigneerden zijn en de cognossementen geen speciaal beding omtrent den lostijd inhouden, maar naar de chertepartij verwijzen, elk hunner het recht op een evenredig deel der losdagen, berekend in proportie van de hoeveelheid der aan ieder hunner geconsigneerde goederen, en voor ieder afzonderlijk ingaande telkens op het oogenblik, dat de schipper gereed is het voor hem bestemde deel der lading te lossen, zoodat deze het overliggeld slechts kan vorderen van dengene, die zijn quota pars in den lostijd overschreden heeft.

Volgens het andere (het stelsel van het Hof te 's Gravenhage, arrest van 11 Nov. 1878, W. n^o. 4305; R. B. 1879, B bl. 144 [vernietigende het zoeven aangehaalde vonnis der Rechtbank te Rotterdam van 15 Dec. 1877] en van den Hoogen Raad, arrest van 5 Dec. 1879, W. n^o. 4450, verwerpende de cassatie tegen genoemd arrest van het Haagsche Hof) hebben, in het gestelde geval, de gezamenlijke geconsigneerden recht op niet meer dan het in de chertepartij bedongen of (voor het geval de chertepartij dienaangaande niets bedingt) door de wet bepaald aantal losdagen, en moet er door dengene der geconsigneerden, wiens goederen na afloop van dien termijn zich nog in het schip bevinden, overliggeld betaald worden, al was hij ook door de nalatigheid zijner medegeconsigneerden absoluut verhinderd eerder te lossen. Aldus eene onvoorwaardelijke aansprakelijkheid tegenover den schipper aannemende, kent het echter den geconsigneerde een regresactie toe tegen zijne nalatige medegeconsigneerden, daar de lostijd,

tegenover den schipper ondeelbaar, niettemin tusschen de geconsigneerden onderling zeer wel deelbaar is. De ligdagen gaan voor alle geconsigneerden gezamenlijk in op het oogenblik, dat de schipper zich bereid verklaart en dan ook werkelijk bereid is met de lossing der lading te beginnen ¹⁾.

Deze beginselen op het onderhavige geval toegepast, brengen ons tot de volgende resultaten:

Volgens het eerste stelsel had de Rechtbank moeten beslissen, dat de ged., wier cognossement niets omtrent den lostijd inhield, gebonden was door den wettelijken termijn, en wel dat haar, daar er meerdere geconsigneerden waren, van dien termijn een evenredig deel toekwam, in verhouding der aan haar geconsigneerde goederen tot de geheele lading. De haar volgens deze berekening toekomende ligdagen zouden dan zijn ingegaan den 16^{den} April na de lossing der petroleumvaten, gesteld de ged. leverde het bewijs van haar beweren, dat zij door den bovenlast verhinderd was geworden eerder te lossen. Voor zooverre als zij ged. het haar aldus competeerende deel van den wettelijken lostijd had overschreden, zou zij overliggeld moeten betalen.

¹⁾ In Engeland kan men de jurisprudentie in den zin van dit laatste stelsel als gevestigd beschouwen. Dit werd reeds geruimen tijd geleden aldus beslist in *Leer ca Yates* en *Harman ca Gandolphi* (zie *Abbot [Lord Tenterden], a treatise of the Law relative to Merchant ships and Seamen*, 10th. edit., bl. 225 v.); later gaf echter Lord Tenterden, toen hij *Chief-Justice* was, in *Rogers ca. Hunter* en *Dobson ca Droop*, beslissingen in den geest der vonnissen van de Rotterdamsche Rechtbank (zie *Abbot*, l. c. bl. 232). In den jongsten tijd zijn alle rechtscolleges hier echter op teruggekomen en huldigen zij weer allen het stelsel in *Leer ca Yates* aangenomen, zoo het Hoogerhuis in *Mc'Lean ca Flemynng*, de *Queen's Bench Division* in *Thiis ca Byers*, *Straker ca Kidd* (1878) en *Porteus ca Watney* (1878). Verg. *Foard, a Treatise on the law of merchant shipping and freight*, 1880, bl. 453 noot en 540 noot). De beide laatste beslissingen, waarvan *Porteus ca Watney* door de *Court of Appeal* werd bevestigd, worden meer uitvoerig medegedeeld en besproken door *Dr. Voigt*, t. a. p., bl. 501 v. Hij bestrijdt deze beslissingen en verzekert ons, dat ook de Duitsche jurisprudentie in tegenovergestelden zin is gevestigd.

Volgens het tweede, m. e. veel juistere, stelsel eindigde daarentegen de lostijd, in casu de wettelijke termijn van 15 dagen, voor de ged. den 15den werkdag, nadat de schipper zich bereid had verklaard, de lading te lossen, in casu den 21sten April. Volgens de wet toch moet een schip in 15 dagen gelost zijn; een termijn, die voor het geheele schip, onverschillig wie afladers zijn, ergo ook voor alle geconsigneerden te zamen, geldt. Al treft nu de schipper daaromtrent met een hunner eene bijzondere overeenkomst, de verplichtingen der anderen blijven niettemin dezelfde. De ged. zou dus zes overligdagen schuldig zijn en daarvoor regres hebben op den geconsigneerde der petroleumvaten, indien zij ten minste door het langzaam lossen van dien bovenlast van vaten verhinderd was, zelf binnen den bekwamen tijd te lossen. Staat dit vast, dan zullen in dezen stand der zaak, maar ook eerst nu, de bijzondere bedingen door den eischer met enkele der geconsigneerden (in casu met de firma Claus en C^o., gemaakt, invloed kunnen uitoefenen op zijne rechtsverhouding jegens de ged. Deze toch, tegen de firma Claus en C^o. de regresactie instellende, zal afgewezen worden met een beroep op het uitdrukkelijk beding in het cognossement dier firma, hetwelk haar acht ligdagen toestaat en op hare betaling van 3 overligdagen aan den schipper. Hieruit blijkt, dat de schipper, door zijne handelingen met de firma Claus en C^o., de regresactie van ged. op die firma onmogelijk heeft gemaakt. Als schipper toch moest en kon hij weten, dat hij, door een der geconsigneerden acht losdagen toe te staan, het den anderen onmogelijk maakte, binnen den wettelijken termijn hun deel der lading te lossen, en dat hij tevens, door overliggeld te vorderen en te ontvangen van dengene der geconsigneerden, waarop anderen eene regresactie zouden hebben, deze laatsten in de uitoefening dier actie verhinderde. Voor deze benadeeling van de ged. geconsigneerde, in de rechten die zij anders zou kunnen uitoefenen, moet de schipper instaan en op dien grond moet in casu ged. eene regresactie tegen hem toegekend worden.

Dit leidt er toe, in dit speciale geval eene deeling van den wettelijken lossingstermijn tegenover den schipper, volgens het eerste stelsel, toe te laten, niet omdat dit het beginsel is, maar uitslui-

tend omdat in casu de schipper, in plaats van de medegeconsigneerde (de firma C. en C^o), de aansprakelijke persoon is, op wien diegene der geconsigneerden, die overligdagen heeft gebruikt, regres heeft. Hij, die gerechtigd is het overliggeld van de gedaagde te vorderen, en hij die de gedaagde voor de betaling van dat overliggeld heeft te vrijwaren, is in casu dezelfde persoon, en dit is ook de eenige reden dat de actie den eischer ontzegd moest worden. In beginsel was daarentegen de wettelijke lostijd, waarop de ged. recht had, reeds den 20sten April verstreken. Het spreekt van zelf, dat bij dit geheele betoog voorondersteld wordt, dat ged. hare sustenuen bewezen heeft, nm. dat de bovenlast haar de lossing van het haar geconsigneerde, binnen den wettelijken termijn van vijftien dagen, onmogelijk maakte.

Het eerste en tweede stelsel zouden derhalve in casu tot een vrij wel gelijk resultaat leiden. Volgens beide is dit een ander dan datgene, waartoe de Rechtbank in Rotterdam kwam, en ik geloof dan ook, dat de ernstige bedenkingen, die ik hier tegen haar vonnis heb geopperd, alleszins gerechtvaardigd zijn.

Het vonnis, dat ik in de derde plaats wensch te bespreken, werd door de Rechtbank te Amsterdam gewezen, den 19den Mei 1881, P. v. J., Bijbl. N^o 31*; N. M. v. H., I bl. 22.

Het behandelt de hoogst gewichtige vraag, of distantievracht, dan wel volle vracht of misschien ook wel in het geheel geene verschuldigd is voor goederen in eene noodhaven wegens beschadigdheid verkocht, en is des te belangrijker, omdat ten deze tot nu toe de usance onbeperkt heerschte.

De eenvoudige feiten waren deze :

Eischer was op eene reis van diverse plaatsen in Oost-Indië naar Schiedam, genoodzaakt geweest te Soerabaya, als noodhaven, binnen te loopen, en had aldaar wegens beschadigdheid 5470 uit 14.837 balen kofïe verkocht; de rest werd met de overige lading met een Engelsch schip verder naar de bestemmingshaven vervoerd. Eischer vorderde nu de volle vracht over de 5470 verkochte balen ad *f* 15,602.40, zich beroepende op een te dien aanzien bestaand, en door eene onheugelijke usance gesanctioneerd,

stilzwijgend pactum adjectum, steunende op de bevordering eener goede zorg voor beschadigde lading in de noodhaven.

Ged. ontkende dat er volle vracht verschuldigd was, omdat de balen niet ter bestemmingsplaats waren uitgeleverd; en dat, zoo er voor in de noodhaven verkochte goederen volle vracht verschuldigd mocht zijn, dit in casu niet het geval was, omdat het schip de reis niet had voortgezet. Hoogstens zou er distantievracht gevorderd kunnen worden.

De Rechtbank stelde zich in haar vonnis deze twee rechtsvragen ter beantwoording:

- 1°. „beroept eischer zich terecht op dergelijk pactum adjectum?
- 2°. „wordt eene beantwoording der onderwerpelijke quaestie in eischers geest door gezonde rechtsbeginselen gevorderd?”

Ad primum overwoog zij o. a.:

„dat de artt. 1375 en 1383 B. W. door den eischer ingeroepen, eigenlijk hetzelfde beteekenen, en wel dit, dat partijen zich niet reeds van haar verplichting ontslagen kunnen rekenen, als zij voldaan hebben aan de letter der overeenkomst, maar eerst dan, wanneer tevens is uitgevoerd, wat door billijkheid, gewoonte en wet met de *natuur* dier overeenkomst is verbonden;

„dat, volgens de beginselen der vrachtovereenkomst als species van *locatio conductio* (huur en verhuur), de aanspraak op vracht eerst geboren wordt door het volbrachte vervoer, en het met de natuur van dit contract wel is te rijmen, dat een gedeeltelijk vervoer aanspraak geeft op gedeeltelijke vracht (distantievracht), doch niet, dat ook vracht wordt vergoed voor een vervoer, dat niet heeft plaats gehad.”

Deze sobere overwegingen bevatten eene alleszins juiste beslissing, die te belangrijker is, nu daarmede de quaestie eindelijk ¹⁾ eens principiëel door den rechter is uitgemaakt, al is het dan ook van het standpunt van hen die de vrachtovereenkomst als eene *locatio conductio* beschouwen, een systeem waar ik mij

¹⁾ Vroegere jurisprudentie hieromtrent bestaat er niet. Verg. echter eene arbitrale uitspraak, medegedeeld in M. v. H. 1873, deel V, bl. 38 v.

moeilijk mede kan vereenigen, al moge het misschien de jure constituto zeer wel verdedigbaar zijn.

De Engelsche en Amerikaansche jurisprudentie, die het vrachtcontract meer overeenkomstig zijn natuur als een vervoercontract, niet als een huurcontract opvatten, ontzeggen den schipper in het geval van verkoop van goederen in eene noodhaven consequent alle vracht. Evenzoo bepaalt art. 5, 2^{de} lid der Sheffield rules: „No freight is due upon any goods sold or destroyed in consequence of perils of the sea, in any port or place other than the port of destination.“

Ad II^{um} overweegt het vonnis verder:

„dat, voor zoover men, niettegenstaande het vervoer niet volbracht werd, toch vracht toekende, een beroep werd gedaan, niet op de beginselen der *locatio conductio*, maar op die der *negotiorum gestio*:

„dat men alsdan uitging van deze stelling, dat de schipper, behartigende de belangen van de eigenaars der lading, en uit dat oogpunt een beschadigde lading, ter voorkoming van grooter verlies, in de noodhaven verkoopende, *schadeloos* ¹⁾ behoorde te worden gesteld voor het gemis van voordeelen, die hij onder andere omstandigheden had genoten;

„dat zeer terecht op dien grond den schipper, die ten bate der eigenaars lading verkoopt, *wordt vergoed het nadeel* ¹⁾ dat hij dientengevolge lijdt, indien hij met eene gedeeltelijke lading de reis voortzet, hetgeen zijn oorsprong hierin heeft, dat, terwijl de uitgaven (huur van schipper en scheepsvolk en dergelijke) dezelfde blijven, de inkomsten door het *gemis van vracht* ¹⁾ der onderweg verkochte waren, zouden worden verminderd;

„dat dit geval thans niet aanwezig is, omdat door den verkoop van het schip de lading voor rekening der reederij met andere schepen naar de bestemmingsplaats moest worden vervoerd;

..... „weshalve in casu, *van aanspraak op schadeloosstelling bij gemis van gebleken schade* ¹⁾ geen sprake kan zijn.“

Uit het gecursiveerde, in verband met de overweging ad primum, volgt luce clarius dat, in het systeem van de Rechtbank,

¹⁾ Ik cursiveer.

ook al ware het schip niet verkocht, maar na reparatie behouden ter destinatieplaats aangekomen, nooit op volle vracht aanspraak gemaakt zou kunnen worden. Hoogstens zou de schipper ex negotiorum gestione kunnen ageeren, en hem dus in elk geval de onderhavige actie tot vrachtbetaling ontzegd moeten worden.

Het grootste deel der overwegingen ad II^{um} had dan ook mischien wel achterwege kunnen blijven, als niet hujus loci.

Het is te hopen, dat deze ondubbelzinnige beslissing van de Rechtbank in de eerste koopstad des rijks een einde zal maken aan de ten dezen aanzien bestaande, weinig met wet en recht strokende en geheel ongemotiveerde usance, welke een schijn van recht verworven heeft, omdat zij kan wijzen op een jarenlang bestaan.

Ten slotte wensch ik nog de aandacht te vestigen op het vonnis der Rechtbank te Rotterdam van den 29sten Jan. 1881 (P. v. J., 1881, Bijbl. N^o. 21*).

In den tegenwoordigen tijd nu bijna dagelijks in de cognossemten de clausules aangroeien, welke moeten dienen om de uit de wet voortvloeiende aansprakelijkheid van den vervrachter, met betrekking tot de hem toevertrouwde goederen, tot een minimum te reduceeren, is het alleszins van belang na te gaan, welke rechtskracht onze rechtscolleges daaraan toekennen, daar belanghebbenden de portée van vele dezer clausules eerst uit de jurisprudentie zullen kunnen leeren kennen.

Bovengenoemd vonnis nu geeft eene beslissing over het rechtsgevolg aan de cognossemmentsclausule: „vrij van alle schade en breken“ toe te kennen.

De voornaamste overwegingen in jure, waarmede wij onze volle instemming betuigen, mogen hier volgen:

„O. dat dit (het bestaan van eenig rechtsgevolg) door eischers¹⁾ is betwist op grond, dat die clausule, ongeteekend (scil. door de inladers) buiten het lichaam van het cognossement staande

¹⁾ Eischers vroegen aan gedaagden als reeders vergoeding der schade aan eenige goederen, op de reis van Vlissingen naar Samarang, overkomen, waartegen de laatsten zich beriepen op gemelde clausule.

geen bewijs zou opleveren van eenige kwijtschelding van de zijde der eigenaren, inladers of geconsigneerden der goederen, van de voor den schipper uit de aanneming van het vervoer ontstane wettelijke verplichtingen ;“

dat dit argument niet opgaat, daar de inladers en hunne rechtverkrijgenden, blijkens de aanneming van het cognossement, het vorderen daarop der goederen, en het stellen op hetzelfde van eene quitantie van ontvangst, tot het door den schipper in de clause gemaakt beding zijn toegetreden, en dit dus voor hen bindende kracht heeft ;

„dat de beteekenis, door ged. aan het beding gehecht, dat het namelijk den bewijslast zou verschuiven en overbrengen op de inladers, door eischers niet is betwist, en het dan ook, indien het al letterlijk opgevat voor den schipper zou medebrengen algeheele opheffing zijner aansprakelijkheid voor schade, zeer zeker den minder ruimen zin toelaat, dat hij daarvoor aansprakelijk blijft, doch slechts ingeval het bewijs van zijn schuld of nalatigheid of van vice propre van zijn schip wordt geleverd door de inladers ;

„dat al is de verplichting des schippers tot gave uitlevering eene wettelijke, geknoopt aan het feit der aanneming van goed en wel geconditioneerd goed, niets belanghebbenden verbiedt, deze verplichting met onderling goedvinden in voorschreven met de publieke orde noch de goede zeden strijdigen zin te beperken, zoodat ook uit dien hoofde aan de partijen bindende kracht van het beding, in de daaraan door gedaagde gegeven beteekenis, niets in den weg staat ; ontzegt“ enz. enz.

Eéne opmerking wenschen wij hier nog aan toe te voegen ; zouden wij niet, verder gaande dan de Rechtbank, kunnen generaliseeren en als regel stellen, dat deze en dergelijke clauses in een cognossement opgenomen, slechts dit rechtsgevolg hebben, dat zij den bewijslast van den reeder op den geconsigneerde overbrengen in dier voege, dat nu niet meer de reeder overmacht, maar integendeel de geconsigneerde schuld of nalatigheid van den schipper of wel vice propre van het schip moet bewijzen, tenzij de reeder ook daarvoor in uitdrukkelijke bewoordingen zijne aansprakelijkheid uitzondert ?

Mr. W. L. P. A. MOLENGRAAFF.







