



Eenige beschouwingen over de aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen ten opzichte van het goederenvervoer

<https://hdl.handle.net/1874/240632>

Jur.
12 Mei 1886

J. H. AMBUSHOF

ENIGE BESCHOUWINGEN

OVER DE

VERHOUDINGEN TUSSEN DE RECHTER EN DE WET

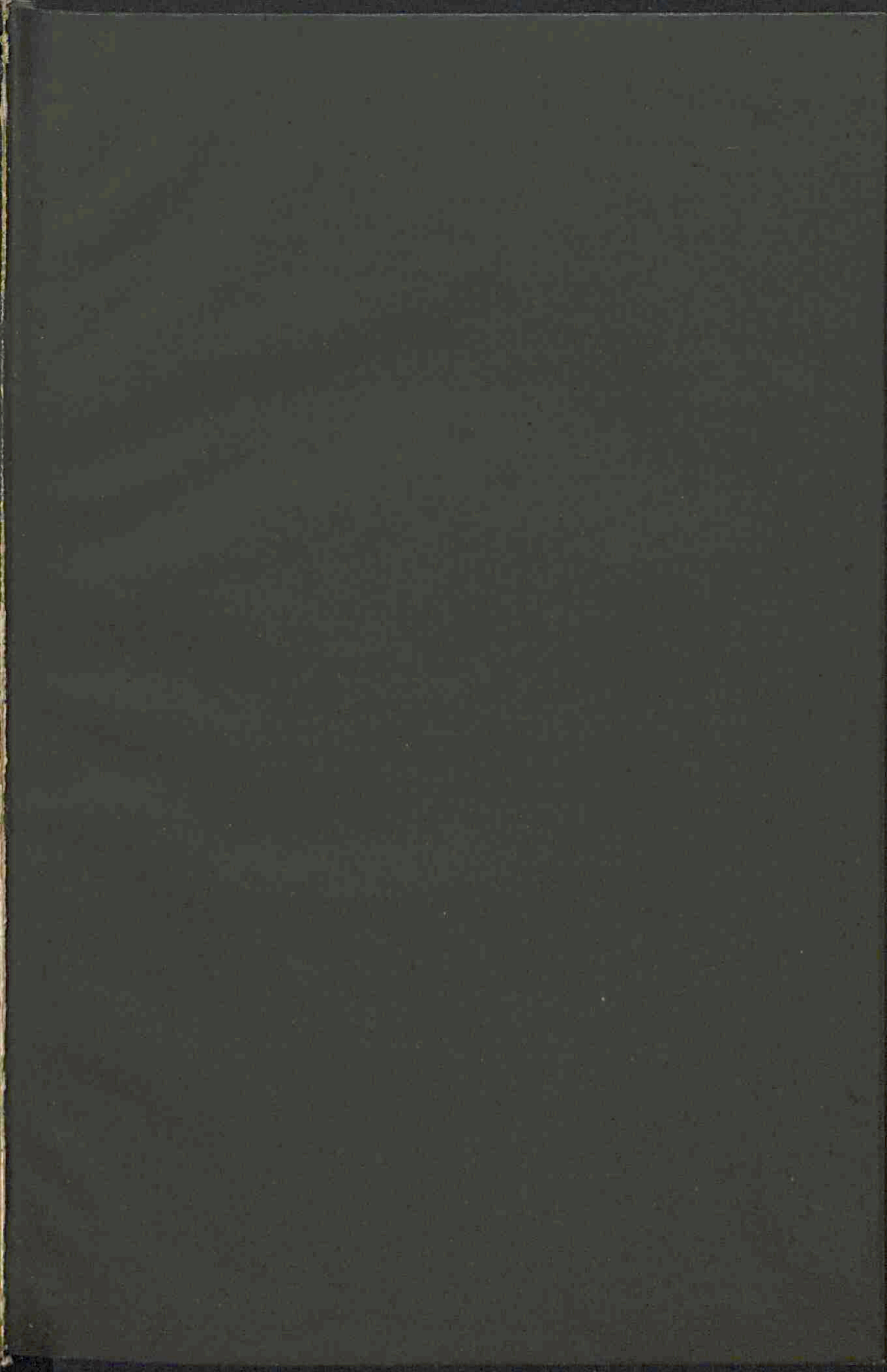
DEEN OORDEEL VAN

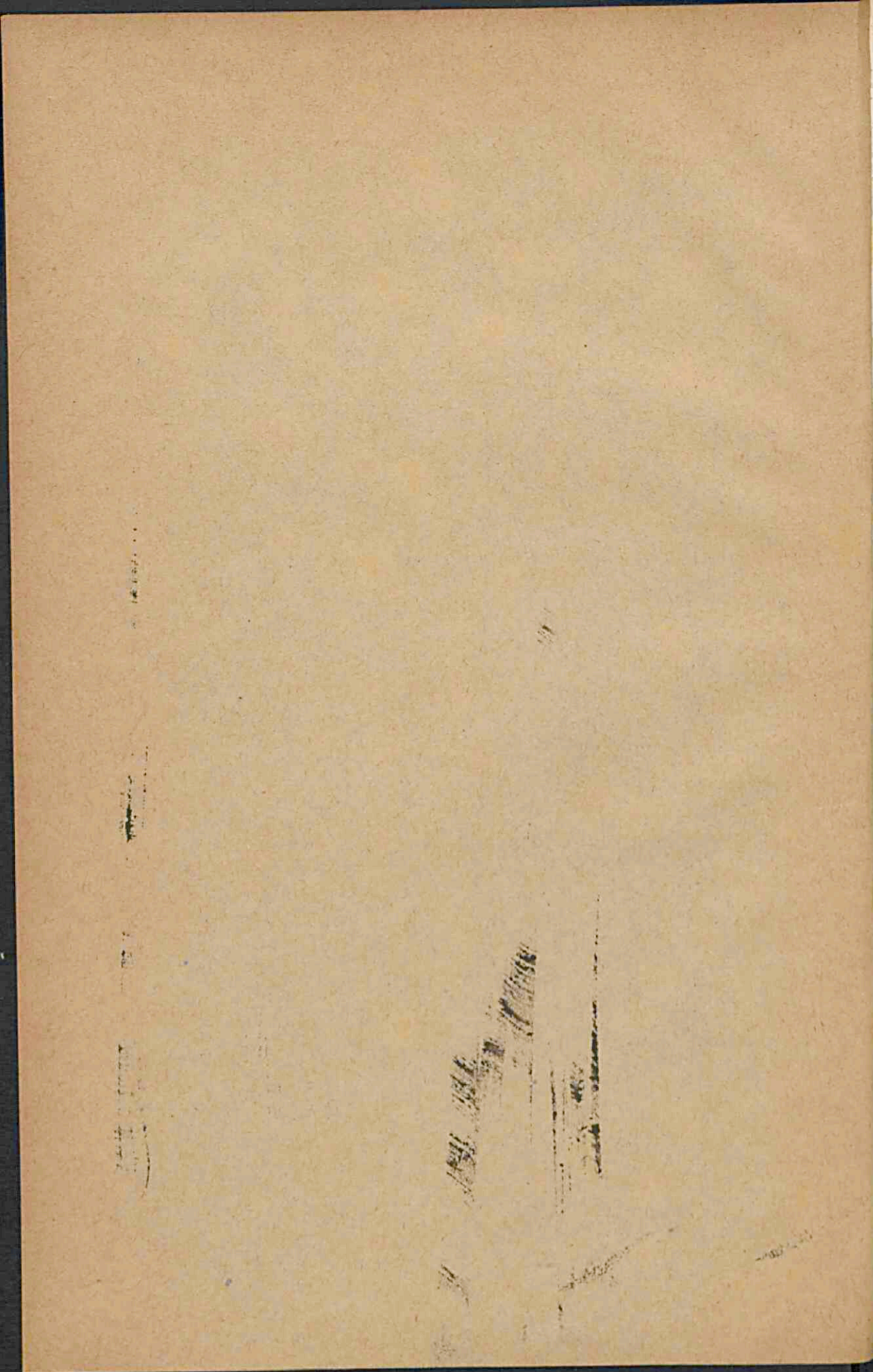
HET GOEDERENVERVOER.

qu.

A. qu.

192



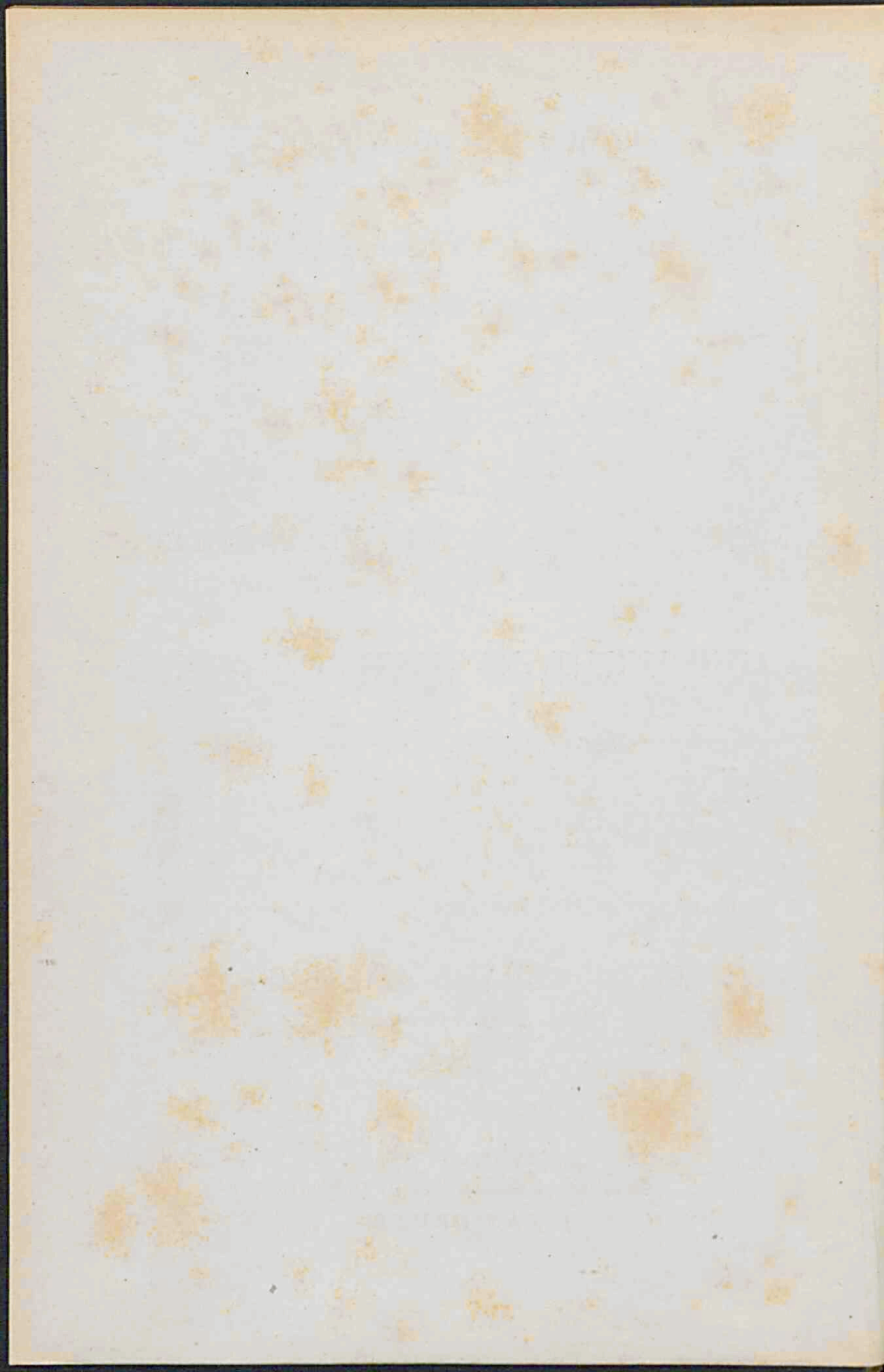


EENIGE BESCHOUWINGEN

OVER DE

AANSPRAKELIJKHEID DER SPOORWEGONDERNEMINGEN

ten opzichte van het Goederenvervoer.



A. 4. 192.

EENIGE BESCHOUWINGEN

OVER DE

Aansprakelijkheid der Spoorwegondernemingen

TEN OPZICHTE VAN HET GOEDERENVERVOER.

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD

VAN

DOCTOR IN DE RECHTSWETENSCHAP,

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

D^r. J. A. WIJNNE,

HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT VAN LETTEREN EN WIJSBEGEERTE,

VOLGENS BESLUIT VAN DEN SENAAAT DER UNIVERSITEIT

TEGEN DE BEDENKINGEN VAN DE

FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID

TE VERDEDIGEN

op Woensdag den 12^{den} Mei 1886, des namiddags te 3 uur,

DOOR

JACOB EDUARD AMESHOFF,

geboren te Utrecht.

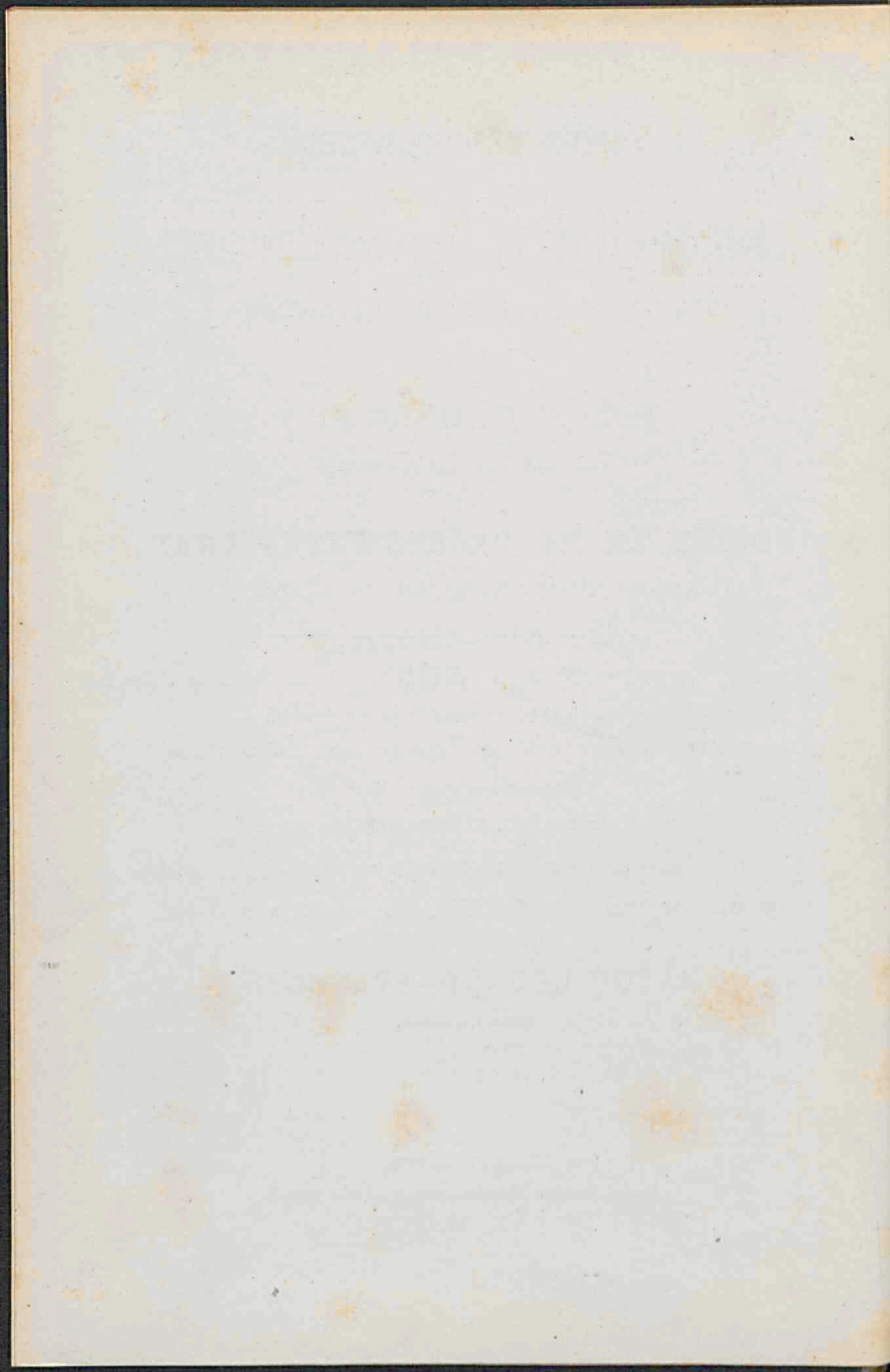


UTRECHT. — 1886.

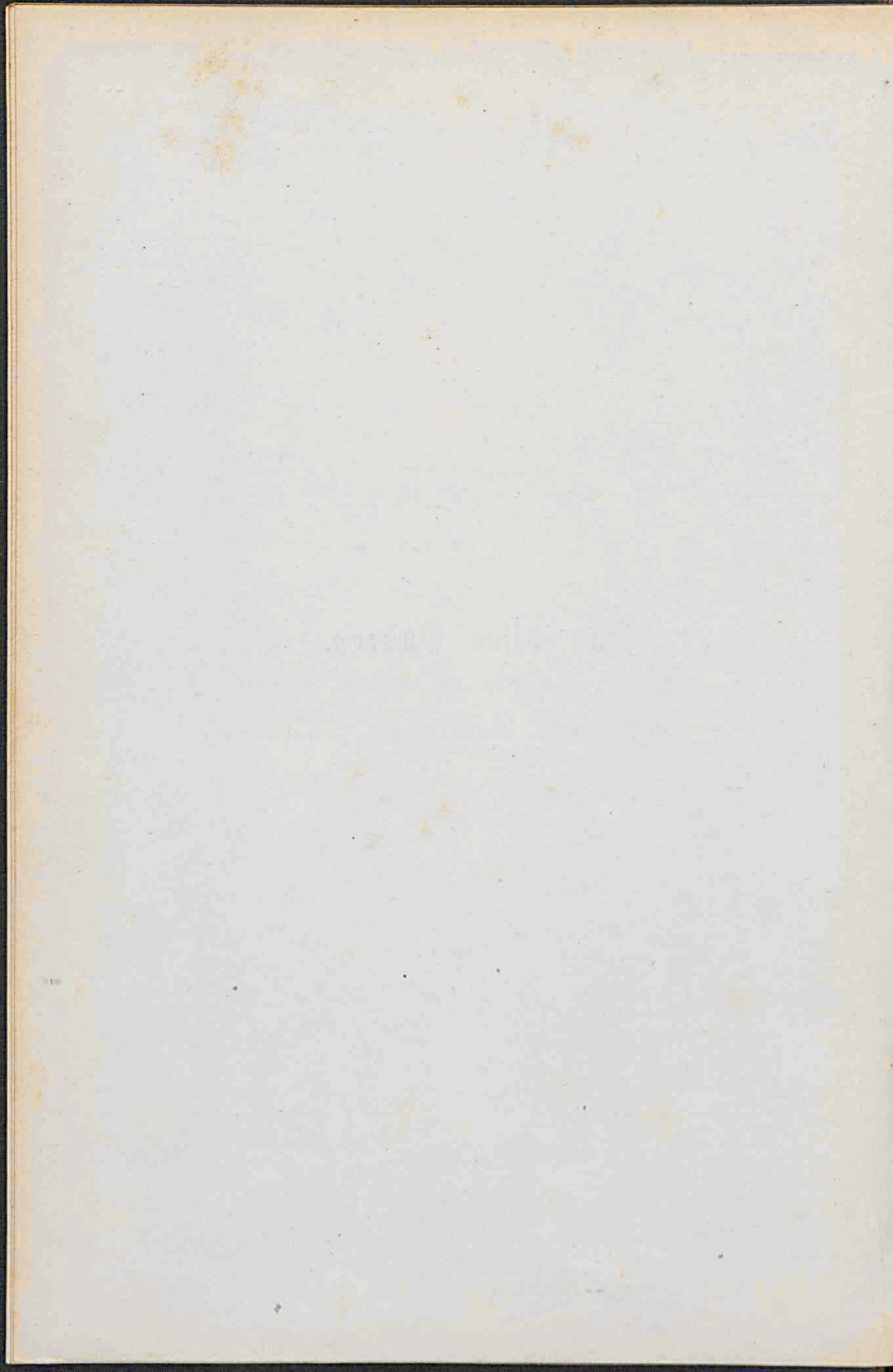
Stoom- Boek- en Steendrukkerij „de Industrie.”

J. VAN DRUTEN.





Aan mijne Ouders.



*Bij het eindigen mijner Academische studiën is
het mij eene aangename taak mijn dank te betuigen
aan de Hoogleeraren der Utrechtsche Universiteit,
wier onderwijs ik het voorrecht had te genieten.*

*Meer in het bijzonder echter wensch ik mijne
erkentelijkheid te betuigen aan mijnen hooggeachten
Promotor, Mr. W. L. P. A. Molengraaff, voor
de hulp en bereidvaardigheid mij bij het samenstellen
dezer bladzijden betoond.*

**Eenige beschouwingen over
de aansprakelijkheid der Spoorwegondernemingen
ten opzichte van het Goederenvervoer.**

Toen de eerste spoorwegen in exploitatie gebracht waren en zij zich op kleine schaal op het goederenvervoer toeleghen, zonder dat men in de verste verte vermoeden kon welk een belangrijke rol zij te vervullen zouden hebben, waren de ondernemers ten opzichte van hunne aansprakelijkheid aan dezelfde bepalingen onderworpen als de gewone voerman.

Eerst nadat de belangrijkheid der spoorwegen meer en meer toenam en de Wetgever rijpe ervaring had opgedaan over de eigenaardigheden van het vervoer langs de Spoorwegen, kon hij termen vinden om dat vervoer afzonderlijk te regelen. Dit geschiedde bij ons in het jaar 1859. Den 14^{den} October 1858 bood de Regeering aan de Wetgevende Macht een ontwerp van spoorwegwet aan, dat, na tot wet verheven te zijn,

den 21^{sten} Augustus 1859 ingevoerd werd. Het publiek was hier echter niet mede tevreden en de talrijke klachten, die zich luide vóór het invoeren dezer wet hadden doen hooren, verhieven zich opnieuw. Ook de Regeering was niet tevreden, daar het meermalen geschied was, dat de rechter de spoorwegondernemingen tegenover haar in het gelijk had gesteld. Het gevolg was eene geheele herziening. Na een heftigen strijd, vooral in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, kwam alzoo onze tegenwoordige wet van 9 April 1875 (Stbl. N°. 67) tot stand.

De aansprakelijkheid der spoorwegondernemingen wordt in de drie eerste artikelen behandeld.

Art. 1. „Ondernemers van eenen spoorwegdienst zijn verantwoordelijk voor de schade door personen of goederen bij de uitoefening der dienst geleden, ten ware de schade buiten hunne schuld of die hunner beambten of bedienden zij ontstaan.”

Art. 2. „Ten aanzien van ondernemers van spoorwegdiensten geldt hetgeen bij het Wetboek van Kooph. betrekkelijk voerlieden, schippers en ondernemers van openbare rijtuigen en vaartuigen is bepaald.”

Art. 3. „Ondernemers van spoorwegdiensten

zijn niet bevoegd hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging van of schade aan koopmanschappen en goederen, noch den omvang en duur hunner verplichtingen en den bewijslast, door eenig beding van den vrachtbrief, of door bijzondere dienstreglementen uit te sluiten of te beperken, dan met inachtneming der regels, door Ons bij algemeenen maatregel van inwendig bestuur vast te stellen."

Voor het goederenvervoer bevat art. 1 geen nieuw recht, daar reeds vóór onze oorspronkelijke Spoorwegwet (1859), het Wetboek van Kooph. in artt. 91 en 345^b hetzelfde bepaalde.

Art. 91. „De voerlieden en schippers moeten instaan voor alle schaden aan de, ter vervoering overgenomen, koopmanschappen of goederen overkomen, uitgezonderd dezulke die uit een gebrek van het goed zelf, door overmacht, of door schuld of nalatigheid van den afzender of expediteur, veroorzaakt zijn”.

Art. 345^b. „Hij (de schipper) moet instaan voor alle schaden die aan de te vervoeren goederen overkomen, uitgezonderd dezulke die uit een gebrek aan het goed zelf, door overmacht, of door de schuld of nalatigheid van den afzender veroorzaakt zijn”.

Door art. 2 der wet van 9 April 1875 worden deze artikelen ook ten aanzien van ondernemers van spoorwegdiensten van kracht verklaard.

Schijnbaar bestaat er eenig verschil in de opheffing der aansprakelijkheid tusschen de zoo juist genoemde artikelen van het Wetboek van Kooph. en art. 1 der wet van 9 April 1875. Volgens de artt. 91 en 345^b Wetboek van Kooph. wordt de aansprakelijkheid opgeheven in geval van gebrek aan het goed zelf, overmacht, of schuld of nalatigheid van den afzender, terwijl art. 1 der wet van 9 April 1875 zegt, dat de ondernemer niet aansprakelijk is, indien de schade ontstaan is buiten zijne schuld of die zijner beambten of bedienden.

Mr. Pouw ¹⁾ vindt, dat art. 1 der spoorwegwet het bewijs voor de ondernemers van eenen spoorwegdienst gemakkelijker maakt, dan de artt. 91 en 345 Wetboek van Kooph. dit voor den schipper of voerman doen. De spoorwegondernemer toch zou door het bewijs van elk positief feit, waaruit zijne onschuld blijkt, van de betaling van schadevergoeding ontheven worden.

¹⁾ Aanteekeningen over de algemeene bepalingen der wet van 9 April 1875, pag. 58.

„De Heer Pouw”, zoo schrijft de Heer Warner Lulofs,¹⁾ „schijnt te meenen dat, behalve hetgeen in de artt. 91 en 345 Wetboek van Kooph. is opgenoemd, nog andere omstandigheden kunnen voorkomen, die, zonder schuld van den vervoerder, den toestand van het goed kunnen verminderen. Onmogelijk is dit zeker niet”.

Hoe dit echter ook zij, de bedoeling van den Wetgever is zeer zeker niet geweest de spoorwegondernemers te bevoordeelen boven andere voerlieden, men behoeft slechts op het draconisch karakter van de geheele wet te letten.

Art. 2 is naar mijne meening veel meer te beschouwen als eene verduidelijking van art. 1; men heeft willen aantonen dat men in art. 1 niet heeft willen afwijken van hetgeen door het Wetboek van Kooph. voor voerlieden was bepaald.

Bij eene eventueele herziening van het Wetboek van Kooph., zou het overweging verdienen de redactie der artt. 91 en 345 te veranderen in den geest van art. 1 der wet van 9 April 1875.

Door deze beide eerste artikelen zouden de ondernemers van spoorwegdiensten dus volkomen gelijk worden gesteld met andere voerlieden,

¹⁾ De Passage Overeenkomst, pag. 92.

schippers en ondernemers van openbare rijtuigen en voertuigen, zoo art. 3 hier geene verandering in bracht. Door dit artikel toch wordt den spoorwegondernemers de bevoegdheid ontnomen hunne verantwoordelijkheid voor verlies, enz. door een beding op den vrachtbrief of door bijzondere reglementen uit te sluiten of te beperken, dan met inachtneming der regels vastgesteld in het „Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen”.

Reeds lang voordat wij eene spoorwegwet hadden, gaf de vraag in hoeverre de door een goederen-vervoerder gestelde beperking zijner aansprakelijkheid voor den afzender verbindende is, zoo deze niet uitdrukkelijk zijne toestemming heeft gegeven, aanleiding tot tegenstrijdige beslissingen der Arrondissements-rechtbank te Amsterdam.

Bij vonnis van 5 Juni 1849¹⁾ verklaarde de Eerste Kamer, dat de aanneming van een reçu voor ter vervoer met eenen spoorweg gegeven goederen, op welk reçu de eventueele schadevergoeding bepaald is, niet geldt voor toestemming in die bepaling.

¹⁾ Weekbl.v.h. Recht, N°. 1052. Rechtsg. Bijbl. 11^{de} dl. pag.590.

Onder de overwegingen vindt men, dat hier de eenige vraag is, of de maatstaf van vergoeding van schade aan passagiersgoed overkomen, gerekend moet worden bij overeenkomst te zijn bepaald, dan wel, of bij gebreke van eene overeenkomst, de werkelijk geledene schade vergoed moet worden overeenkomstig de artt. 91—96 Wetboek van Koophandel en art. 109 van het Reglement op den dienst der openbare middelen van vervoer te lande; — dat het wel aan geen twijfel kan onderhevig zijn, of de algemeene bepalingen van de artt. 91—96 Wetboek van Kooph. en art. 109 van het Reglement kunnen vervangen worden door andere bepalingen, hetzij bij bijzondere reglementen voorgeschreven (art. 96 al. 1, Wetboek van Kooph.), hetzij bij overeenkomst tusschen partijen vastgesteld; dat het tarief van eene spoorwegmaatschappij, hoewel gepubliceerd en algemeen verkrijgbaar, echter niet onder die bijzondere reglementen, in art. 96 bedoeld, kan gerangschikt worden, omdat de exploitatie van den spoorweg, in quaestie, eene onderneming is van bijzondere personen, en het tarief de sanctie van de openbare macht mist, weshalve daaruit voor reizigers geene verbindende kracht als die van een bijzonder regle-

ment kan voortvloeien; dat het beweren van het bestaan eener bepaalde overeenkomst, omtrent eventueel te geven schadeloosstelling, berust op eene veronderstelde toestemming der reizigers in de gestelde voorwaarden omtrent het vervoer; dat die veronderstelling van gegevene toestemming, in stellig van het algemeene recht afwijkende bepalingen, intusschen gewaagd en onaannemelijk is, vooreerst omdat, hoewel het tarief gepubliceerd is, er voor niemand eenige verplichting bestaat om het te lezen of er kennis van te nemen, daar het, als geen bijzonder reglement, geene verbindende kracht heeft, en slechts als grondslag, naar des appellants eigen stelling, zou kunnen dienen van telkens met iederen reiziger te maken overeenkomsten; dat derhalve die kennis van het tarief niet kan worden verondersteld, en hij, die daarvan geen kennis heeft genomen, niet kan gezegd worden „habet quod sibi imputet”, daar hij tot die kennismeming niet verplicht was. En wat de vermelding in dorso van het reçu betreft, kan even weinig uit de aanneming van het reçu eene toestemming opgemaakt worden; dit reçu wordt gewoonlijk eerst kort vóór het vertrek genomen, zoodat er geene gelegenheid bestaat

om biljetten te lezen of de reeds afgegeven goederen te reclameeren, en ook dan nog is er geene verplichting voor den reiziger om te lezen, zoodat de gevolgen van dit niet lezen dus ook niet voor zijne rekening kunnen gebracht worden; de reiziger kan wel verondersteld worden, de algemeene rechtsbepalingen van het Wetboek van Kooph. en art. 109 van het Reglement te kennen, maar is daarentegen ongehouden en mag niet gepraesumeerd worden, met eenzijdig gestelde en afwijkende bepalingen bekend te zijn. Derhalve kan niet elke reiziger, bij het vervoer van personen of goederen gerekend worden in bijzondere voorwaarden in te stemmen, zonder dat op uitdrukkelijke wijze blijke, dat hij die bijzondere voorwaarden in haren ganschen omvang heeft gekend en met kennis van zaken daarop zijne toestemming gegeven heeft.

Geheel anders luidt het vonnis van 23 Nov. 1849, ¹⁾ waarin overwogen werd: dat de eischers zich niet kunnen praevaleren van de omstandigheid, dat het reçu hun zou zijn gegeven na de overhandiging van het pakket; dat toch de overgave van het pakket is geschied met het oog op

¹⁾ Weekbl. v h. Recht, No. 1080. Rechtsg. Bijbl. II^{de} dl. pag. 593.

een onmiddellijk te ontvangen reçu en op de bevoegdheid om dat stuk te lezen en te examineeren, zoodat inderdaad de handeling der overgave en aanneming van het reçu samenhangt met, en een deel uitmaakt van de handelingen, waaruit het wederzijdsch obligo ontstaat; dat de overgave van het reçu dan ook moet geacht worden te geschieden, en meestal ook werkelijk geschiedt, gelijktijdig met de overgave van het vrachtgeld, welke betaling van vrachtgeld bij gefrankeerde goederen zeer zeker het obligo der directie eerst doet ontstaan; dat zulks nog duidelijker blijkt, wanneer men in het oog houdt, dat het reçu een titel is, waarop de directie tot de verzending volgens de conditiën, waartoe zij zich door de overgave van het reçu verbindt, kan gedwongen worden; dat gelijktijdig met het overhandigen van het reçu, de directie nog bevoegd was mondelinge of schriftelijke conditiën te stipuleeren; dat eene aanmaning om het reçu te lezen niet gevorderd werd, ten einde den inhoud van hetzelfde tot een bestanddeel van het contract te doen worden, aangezien elk geschrift uit zijn aard bestemd is en afgegeven wordt, om gelezen te worden, en de overgave volstrekt zonder beteekenis is, indien men niet veronder-

stelt, dat de afzender door zijne daad zelve den ontvanger op den inhoud opmerkzaam maakt; dat de ontvanger zijnerzijds juist door de daad der aanneming van een geschrift als het onderwerpelijke, feitelijk verklaart van de bevoegdheid tot examinatie gebruik te maken, en zonder twijfel in zijn recht zou zijn om (wanneer, zooals in deze, de geheele handeling met het oog op een onmiddellijk te ontvangen reçu plaats heeft), bij niet accoord-bevinding het gemis van consensus ook op dat tijdstip der handeling nog in te roepen; dat de ontvanger door de schriftelijke conditiën, tot welker lectuur hij zich uit den aard der zaak door de aanneming verbindt, aan te nemen zonder reflectie, werkelijk stilzwijgend toestemt in de lastaanneming der directie, op zulke voorwaarden als zij bij de handeling der overeenkomst schriftelijk heeft vermeld.

Onze eerste spoorwegwet van 21 Aug. 1859 (Stbl. 98) trachtte in dezen onzekeren toestand eenige verbetering te brengen.

Nadat in art. 8 hetzelfde bepaald werd als in art. 2 van onze tegenwoordige wet van 9 April 1875, behelsde art. 5: „De bestuurders van eenen spoorwegdienst stellen een reglement voor hun dienst vast en onderwerpen dat aan de goedkeu-

ring van den Minister van Binnenlandsche Zaken”.

En art. 59: „Binnen drie maanden na de afkondiging dezer wet moet dit aan die goedkeuring onderworpen worden.”

De uitkomst leerde spoedig dat deze bepalingen niet de gewenschte resultaten opleverden. Het een nieuwe bron voor chicanes. Den 8^{sten} Juni 1865 besliste de rechtbank te Arnhem ¹⁾ dat een behoorlijk door de maatschappij ter algemeene kennis gebracht tarief, waarbij de schadevergoeding voor geval van vermissing geregeld wordt, tegenover den beschadigde noch als overeenkomst, noch als stilzwijgende voorwaarde der overeenkomst tot vervoer kan gelden. Bij dit vonnis is namelijk aangenomen, dat het in art. 5 bedoeld reglement van dienst alleen betrekking heeft op den eigenlijken dienst der spoorwegen, maar niet op de verplichting der maatschappijen, als vervoerders, tot schadevergoeding, welke door het Wetboek van Kooph. blijft geregeld; vermits uit den aard der zaak zoodanig reglement alleen bepalingen kan bevatten betreffende den eigenlijken dienst op de spoorwegen, gelijk reeds het woord dienst van zelf aanduidt, maar zulk een reglement

¹⁾ Magazijn van Handelsrecht, deel 7, pag. 151.

volstrekt geen voorschriften kan geven in strijd met de spoorwegwet zelve, of met welke wettelijke bepaling ook. Overwegende dat het daarom der gedaagde spoorwegmaatschappij niet kan baten, dat, in art. 85 van haar overgelegd dienstreglement, wordt gezegd, dat in de tarieven de voorwaarden van vervoer zijn opgenomen, en evenmin dat bij art. 7, 2, van het overgelegde tarief, de schadevergoeding bij vermissing is bepaald op *f* 1.— per Ned. pond, aangezien die bepaling klaarblijkelijk in strijd is met art. 91 van het Wetboek van Kooph., hetwelk de schadevergoeding niet beperkt maar onbepaald toelaat, behoudens het daarvan in elke zaak door den rechter te bepalen bedrag.

Verder overweegt de rechtbank, dat om van de bepalingen van het Wetboek van Kooph. af te wijken, eene uitdrukkelijke overeenkomst noodig is en voor zoodanige vereischte uitdrukkelijke overeenkomst niet kan subintreeren de beperkte schadevergoeding bepaald bij der gedaagde tarief, alleen omdat dit tarief behoorlijk ter algemeene kennis is gebracht, en daarom van toepassing op het goederenvervoer hier in geschil zou zijn, ook zonder dat de bij de wet bepaalde schadevergoeding uitdrukkelijk is

bedongen, en gaande het zeker niet op onder de bedingen, die, volgens art. 1383 B. W., stilzwijgend in eene overeenkomst zijn begrepen, schoon daarin niet uitgedrukt, ook een zeker quantum van schadeloosstelling bij vermissing van vervoerde goederen te rangschikken.

Geen wonder dat de Regeering, bij de herziening in 1875, voor goed een einde wilde maken aan deze tegenstrijdige oplossingen. Hier toe kwam nu ons tegenwoordig art. 3, dat aan duidelijkheid zeker niets te wenschen overlaat.

Het oorspronkelijke voorstel der Regeering luidde:

„Ondernemers van spoorwegdiensten zijn niet bevoegd hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging van of schade aan koopmanschappen en goederen, noch den omvang en duur hunner verplichtingen en den bewijslast, door eenig beding van den vrachtbrief, door andere overeenkomsten of bijzondere dienstreglementen uit te sluiten of te beperken, dan met inachtneming der grenzen, door Ons bij algemeenen maatregel van inwendig bestuur vast te stellen”.

Het lokte in de Tweede Kamer der Staten-Generaal echter een heftigen strijd uit. Het gold hier twee vragen:

1. Mogen ondernemers van spoorwegdiensten hunne verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging van of schade aan koopmanschappen en goederen, of den aanvang en duur hunner verplichtingen door vrachtbrief, overeenkomst of bijzondere dienstreglementen uitsluiten of beperken?

2. Zoo ja, behooren die uitsluitingen of beperkingen te worden aangewezen bij de wet of bij algemeenen maatregel van inwendig bestuur?

Over de eerste vraag was eigenlijk geen verschil in den boezem der Kamer, doch omtrent de tweede waren de meeningen zeer verdeeld. De heer Godefroi, die met den heer Bredius een amendement op art. 3 had voorgesteld, ¹⁾ strekkende om de woorden: „*door eenig beding van den vrachtbrief*” en hetgeen verder volgt te vervangen door: „*anders dan bij overeenkomst uit te sluiten of te beperken*”; trok op uitnemende wijze te velde tegen het z. i. ongrondwettig beginsel in het Regeeringsartikel nedergelegd, dat het voortaan aan de Uitvoerende Macht zal vrijstaan met ééne pennestreek handelsrecht te scheppen.

¹⁾ Zitting van 2 Maart 1874. Handelingen pag. 887.

Hij betoogde, op onwederlegbare gronden, dat art. 4 der Grondwet, luidende: „dat de uitoefening van burgerlijke rechten bij de wet wordt geregeld,” hier geschonden werd, dat de verantwoordelijkheid voor het goederenvervoer opgelegd en geregeld wordt door het Wetboek van Kooph., en dat dus uitsluiting of beperking van die verantwoordelijkheid, afwijking is bij overeenkomst van de wet.

Ten slotte lichtte hij zijn amendement toe, hetwelk ten doel had duidelijk te maken, dat afwijking van het gemeene recht, ten aanzien van het vervoer van goederen, niet anders kan plaats hebben dan bij overeenkomst.

De Ministers van Justitie en Binnenlandsche Zaken stonden bij hunne beantwoording uitsluitend stil bij de eerste vraag, die buiten contest was, terwijl zij de tweede vraag, hier de hoofdvraag, geheel onbesproken lieten.

De heer Messchert van Vollenhoven noemde art. 3 een knellenden band niet alleen voor de ondernemers van spoorwegen, maar ook voor de industrie en den handel; de heer Smidt een legislatieve fout; de heer Kappeijne van de Cappello betoogde dat het betreden van den weg, waarheen dit wets-

ontwerp leidt, op volslagen rechtsverwarring zou uitloopen; de heer Godefroi teekende nogmaals verzet aan tegen aanvulling of wijziging der wet bij maatregel van inwendig bestuur.

In weerwil van dat eenstemmig gevoelen van verreweg de meest uitstekende juristen der Kamer, werd art. 3, dat art. 4 der Grondwet schendt en tevens inbreuk maakt op het contractenrecht, aangenomen, zoodat zich het zonderling verschijnsel voordoet, dat de bepalingen van civiel-rechterlijke aansprakelijkheid, waar het de brievenposterij betreft (bij ons Staatsexploitatie), de tusschenkomst des Wetgevers verwierven, ¹⁾ terwijl, waar het de spoorwegen geldt (bij ons particuliere exploitatie), die regelen zullen worden vastgesteld door de eenzijdige handeling van het Uitvoerend Gezag.

Door den heer Smidt was nog eene poging gewaagd om de strijdende partijen te verzoenen en wel, door als amendement op art. 3, voor te stellen het woord „noch” te vervangen door: „of” en de woorden „door eenig beding” en volgende te vervangen door: „op andere wijzen uit te sluiten of te beperken dan door eene schrif-

¹⁾ Art. 11 der Wet op het briefport, van den 22^{sten} Juli 1870, Stbl. No. 438.

telijke overeenkomst met den bevrachter, waarin het beding omtrent die uitsluiting of beperking door den bevrachter eigenhandig is geschreven, met vermelding dat het hem bekend is, ook zonder uitsluiting of beperking van verantwoordelijkheid, het vervoer te kunnen vorderen''.

In dit amendement lag eene goede gedachte. Het had de strekking om het publiek, vooral den kleinen neringdoende, tegen overrompeling van wege de spoorwegmaatschappijen door middel harer gedrukte formulieren te vrijwaren. Het mocht echter geen genade vinden en werd met 42 tegen 29 stemmen verworpen, nadat eerst het amendement van de heeren Godefroi en Bredius met 51 tegen 20 stemmen was afge-
wezen.

Art. 3 werd aangenomen met 41 tegen 30 stemmen, nadat het door de Regeering eenigszins gewijzigd was.

Die wijzigingen strekten om:

a. te doen vervallen de woorden: „*door andere overeenkomst*”.

b. vóór het woord: „*bijzondere*” te lezen: „*door*”.

c. in plaats van: „*grenzen*” te stellen: „*regels*”.

De opmerking was gemaakt dat, ook bij het

stelsel der Regeering, de mogelijkheid moet bestaan voor een afzender om bij speciale overeenkomst, waarbij aan geene uitsluiting van vrijen wil valt te denken, met eene spoorwegonderneming over vervoer zich te kunnen verstaan, dat op de vrijheid om zulks te doen, geen inbreuk mag worden gemaakt, en dat de tusschenkomst van de Regeering zoodanige vrijwillige overeenkomst niet zal mogen beletten.

Aan die opmerking kwam de Minister van Justitie te gemoet, door de hierboven medege-deelde wijziging, terwijl Z.E. buitendien verklaarde dat, volgens het thans gewijzigd artikel, het aan een afzender en eene spoorwegonderneming zou vrijstaan, speciale overeenkomsten omtrent het vervoer, met afwijking van den gewonen vrachtbrief, te sluiten.

De regels, door art. 3 voorgeschreven, zijn door de Regeering vastgesteld en te vinden in het „Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen” (9 Jan. 1876 Stbl. 7.) Zij dragen het kenmerk van groote vrijgevigheid; het is alsof de Regeering, inziende dat Zij met het doordrijven der Wet van 1875 te ver was gegaan, nu hare misstappen wilde herstellen. Bij het samenstellen van dit Algemeen Reglement

heeft het „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands” als voorbeeld gestrekt, of liever men heeft dit bijna geheel overgenomen.

Volgens dit Reglement strekt zich de aansprakelijkheid voor het ten vervoer aangeboden goed uit tot:

- a.* niet aflevering ter bestemmingsplaats.
- b.* aflevering in beschadigden of verminderden toestand.
- c.* te late aflevering.

Deze oorzaken van aansprakelijkheid zijn weer te verdeelen naar den aard van hetgeen vervoerd moet worden en wel voor: *a.* bagage, *b.* levende dieren, *c.* rij- en voertuigen, *d.* goederen.

Hoewel deze vier categorieën alle vallen onder art. 1 der Wet van 9 April 1875, bevat het Reglement eenige belangrijke bepalingen voor elk afzonderlijk. Het Reglement werkt de Wet van 1875 uit.

In hoofdzaak komen echter de regels voor de drie eerstgenoemde categorieën met die voor de vierde overeen. Het systeem is hetzelfde, alleen bestaan er eenige verschilpunten, voortvloeiende uit den aard van het goed. Ik zal mij daarom alleen tot deze laatste categorie beperken.

Nadat in art. 61 geregeld is, wien de afzender

moet aanspreken, wanneer het vervoer over de lijnen van meer dan eene spoorwegmaatschappij gaat, en in art. 62 nog eens gezegd wordt, dat de ondernemers van elken spoorwegdienst verantwoordelijk zijn voor hun personeel en voor de andere personen, van wie zij zich, bij het verrichten van het door hen aangenomen vervoer, bedienen, regelt art. 63 den omvang en den duur der verantwoordelijkheid.

Dit art. luidt: „Behoudens de bijzondere bepalingen van art. 66, zijn de ondernemers der spoorwegdiensten verantwoordelijk voor de schade, welke door verlies of beschadiging van de goederen is ontstaan, van het tijdstip, waarop zij ter verzending zijn aangenomen, of de vrachtovereenkomst volgens art. 48 is gesloten, tot de aflevering der goederen, voor zoover zij niet bewijzen dat het verlies of de beschadiging is ontstaan door overmacht of uit den aard van de goederen zelven, als door innerlijk bederf, krimpen, gewone lekkage en dergelijke, of door uiterlijk niet zichtbare slechte inpakking, of door schuld of nalatigheid van den afzender of expediteur. De verantwoordelijkheid der spoorwegdiensten voor verlies of beschadiging van het goed, vóór de afstempeling van den

vrachtbrief, wordt hierdoor, voor zooverre zij wettigen grond heeft, niet gewijzigd. De aflevering aan visitatieloodsen, na aankomst van het goed op het station van bestemming, evenals de overeenkomstig dit reglement bepaalde bezorging aan magazijnen of bij eenen expediteur, staat gelijk met aflevering aan den geadresseerde.

De goederen worden niet eerder als verloren beschouwd, dan vier weken na het verstrijken van den leveringstijd. De vervoerde goederen besteld of afgeleverd en aangenomen en het vrachtlloon betaald zijnde, is daardoor alle rechtsvordering, ter zake van beschadiging of vermindering tegen de ondernemers van den spoorwegdienst vernietigd, indien het gebrek uiterlijk zichtbaar was. Voor verlies of beschadiging, welke bij de aflevering niet uiterlijk zichtbaar was, kunnen zij ook na de aflevering of de betaling der vracht verantwoordelijk worden gesteld, mits het verlies of de beschadiging worde geconstateerd op de wijze, als bij het Wetboek van Kooph. is voorgeschreven. Voor de verjaring der vorderingen wegens verlies, vermindering en beschadiging gelden de bepalingen van het gemeene recht.

In geval van verlies of beschadiging van goederen, moeten de bestuurders van den spoorweg-

dienst een nauwkeurig onderzoek instellen en aan den rechthebbende, op verzoek, schriftelijk en volledig den uitslag van het gehouden onderzoek mededeelen.

Bij het in ontvang nemen der schadevergoeding, kan de daarop rechthebbende vorderen dat hem, wanneer later het verloren geraakte goed mocht teruggevonden worden, daarvan mededeeling worde gedaan. In dat geval moet hem van die vordering een bewijs worden afgegeven.

Binnen vier weken na ontvangst der bovenbedoelde mededeeling, kan de rechthebbende vorderen, dat het teruggevonden goed hem kosteloos worde afgeleverd, op de in den vrachtbrief aangegeven plaats van bestemming. Hij is dan verplicht de genoten schadevergoeding terug te geven, na aftrek van de som, welke hem als schade-loosstelling wegens vertraagde levering toekomt.

Wanneer aan goed eene vermindering of beschadiging blijkt, zijn de beambten van den spoorwegdienst verplicht, in tegenwoordigheid van getuigen en zoo mogelijk van den rechthebbende, het gewicht en de verdere bevinding en, zoo noodig, door deskundigen, de aan het goed toegebrachte schade te laten constateeren.

Wanneer de rechthebbende met de bestuurders

van den spoorwegdienst de door deze te verleen schadevergoeding bij minnelijke schikking wil regelen, moet hij, voor de in ontvangst of terugname der goederen, het van de bevinding opgemaakte proces-verbaal als juist erkennen en zijn aanspraak op schadevergoeding indienen.

Is gerechtelijke bezichtiging van goederen noodig, dan geschiedt die door deskundigen, op verzoek van een der partijen, door den president der arrondissements-rechtbank of, ter plaatse waar deze niet gevestigd is, door den kantonrechter te benoemen en te beëdigen. Elk verzoek om schadevergoeding moet van een document, waaruit de waarde van het goed blijkt, en wanneer het goed reeds in ontvangst is genomen, ook van den vrachtbrief, vergezeld gaan. Die verzoeken moeten door de bestuurders van den spoorwegdienst zoo spoedig mogelijk beantwoord en afgedaan worden".

De artt. 64 en 65 behelzen bepalingen voor vervoer naar andere plaatsen dan spoorwegstations en bij opgave van meer dan ééne plaats van bestemming. In het eerste geval wordt de ondernemer van den spoorwegdienst, van af het oogenblik dat de goederen den spoorweg verlaten, gelijkgesteld met den expediteur; en in het tweede

geval houdt de aansprakelijkheid op bij aflevering der goederen aan de eerste aan den spoorweg liggende plaats.

In het belangrijke art. 66 worden de gevallen opgesomd, wanneer de spoorwegen ontheven zijn van de aansprakelijkheid.

Dit heeft plaats:

a. ten aanzien van goederen, die uit hun aard zijn blootgesteld aan het gevaar, om geheel of ten deele verloren te gaan, of te worden beschadigd, in het bijzonder door breken, roesten, inwendig bederf, buitengewone lekkage, zelfontbranding enz., voor de schade daaruit ontstaan.

b. ten aanzien van goederen, die in open wagens worden vervoerd, voor de schade daaruit ontstaan.

c. ten aanzien van goederen, welke niettegenstaande hun aard vordert, dat zij ter beveiliging tegen verlies of beschadiging, bij het vervoer behoorlijk zijn ingepakt, doch, luidens verklaring van den afzender op den vrachtbrief, oningepakt of niet voldoende ingepakt zijn verzonden, voor de schade daaruit ontstaan.

d. ten aanzien van goederen, die volgens de tariefsbepalingen of volgens overeenkomst met den afzender door zijne zorgen worden geladen

en door die van den geadresseerde worden gelost, voor de schade daaruit ontstaan.

e. ten aanzien van goederen, die onder geleide worden verzonden, voor de schade ter voorkoming van welk, het geleide diende.

De verantwoordelijkheid wegens overschrijding van den levertijd wordt geregeld in art. 68. Hier geldt weer de algemeene regel, nml. aansprakelijkheid, tenzij overmacht, of vertraging buiten de schuld der spoorwegondernemers of die hunner beampten. Indien niet binnen acht dagen, na de aflevering of na de betaling der vracht gereclameerd is, vervallen alle vorderingen ten aanzien van overschrijding van dezen leveringstijd.

Had de Wetgever door de Wet van 9 April 1875 gewaakt tegen de willekeur der spoorwegondernemingen tegenover het publiek, de Regeering nam door art. 67, de spoorwegen in bescherming tegen de vaak te hooge eischen van het publiek ¹⁾.

Volgens dit art. wordt:

1. Voor geheel of gedeeltelijk verlies, tot vaststelling van het bedrag der schade als grondslag aan-

¹⁾ Het is eene uitbreiding van art. 96c Wetboek van Kooph., dat op verzoek van van Gend en Loos werd opgenomen, zie Voorduin, 8^{ste} deel pag. 396.

genomen, de door den schadevergoeding eischende te bewijzen handelswaarde en, bij gebreke van die, de waarde, welke goederen van dezelfde soort en hoedanigheid zouden gehad hebben, ten tijde waarop en ter plaatse waar de ondernemers van den spoorwegdienst hadden aangenomen de goederen te leveren, onder aftrek van het bedrag der ten gevolge van het verlies niet betaalde rechten of accijnsen en onkosten.

2. Bij de berekening der schadevergoeding wordt de waarde niet hooger dan *f* 30 per 50 Kg. bruto aangenomen, voor zooverre niet uitdrukkelijk ter daarvoor bestemde plaatse op de adreszijde van den vrachtbrief een hoogere waarde in letters is vermeld.

3. Ingeval van aangifte eener hoogere waarde vormt de aangegeven som het maximum der te verleenen schadevergoeding.

In dit geval is de afzender, behalve de in het tarief vastgestelde vracht, eene premie verschuldigd, welke niet meer mag bedragen dan $\frac{1}{10}$ per mille der aangegeven waarde voor iedere eenheid, van 150 kilometer of gedeelten van die eenheid, die de goederen in lokaal of in rechtstreeksch verkeer te doorloopen hebben, met een minimum

van hoogstens 10 cents en afronding bovenwaarts van het bedrag op 5 cents.

4. Bij beschadiging van goederen wordt de door de beschadiging te weeg gebrachte waardevermindering vergoed in verhouding tot de overeenkomstig het bepaalde sub. 1 te berekenen waarde, met inachtneming van het sub. 2 en 3 genoemde maximum.

Wanneer de bestuurders van den spoorwegdienst, hunne beambten of bedienden met opzet verkeerd hebben gehandeld, kan de beperking der aansprakelijkheid tot de normaalschadeloosstelling, of tot de aangegeven waarde van het goed niet worden ingeroepen.

Voor de waardeering der aansprakelijkheid, wegens overschrijding van den leveringstijd, zorgt art. 69.

Wordt niet bewezen dat door de vertraagde aflevering schade is veroorzaakt, dan moeten de ondernemers van den spoorwegdienst vergoeden:

a. bij vrachtgoederen: wanneer de vertraging meer dan één etmaal bedraagt, tot drie etmalen $\frac{1}{4}$, tot acht etmalen $\frac{1}{3}$ en wegens meer dan acht etmalen de helft der vracht;

b. bij ijlgoederen: wanneer de vertraging meer

dan 12 uren bedraagt, tot 24 uren $\frac{1}{4}$, tot drie etmalen $\frac{1}{3}$ en wegens meer dan drie etmalen de helft der vracht.

c. bij bestelgoederen: wanneer de vertraging meer bedraagt dan 6 uren, tot 12 uren $\frac{1}{4}$, tot 24 uren $\frac{1}{3}$ en wegens meer dan 24 uren de helft der vracht.

Wordt door den belanghebbende eene grootere schadevergoeding gevorderd, dan is hij verplicht, op verlangen van de bestuurders van den spoorwegdienst, de door de vertraagde aflevering werkelijk ontstane schade te bewijzen.

Het bedrag van de door de ondernemers in zoodanig geval te verleen schadevergoeding, wordt dan naarmate van de bewezen schade bepaald, met inachtneming dat:

1. ingeval het belang bij tijdige aflevering is verklaard, de gedeclareerde som,

2. bij gebreke van zoodanige verklaring:

a. wanneer de vertraging niet meer dan 24 uren bedraagt, de halve vracht,

b. wanneer de vertraging meer dan 24 uren bedraagt, de geheele vracht,

het maximum der te verleen schadevergoeding is.

Wanneer de bestuurders van den spoorweg-

dienst, hunne beambten of bedienden, met opzet verkeerdt hebben gehandelt, kan de beperking der aansprakelijkheid tot de vermelde maxima niet worden ingeroepen.

De aangifte van het belang bij tijdige aflevering moet, ten einde geldig te zijn op de daarvoor aangewezen plaats, op den vrachtbrief geschieden en het bedrag daarvan door den afzender in letters vermeld worden.

De bestuurders van den spoorwegdienst hebben in dit geval het recht, nevens de in het tarief bepaalde vracht, eene premie te heffen, welke voor iedere f 10 der aangewezen som, gedeelten van f 10 voor f 10 gerekend, voor de eerste 150 kilometers, welke het goed binnen gebied van iederen spoorweg of van ieder verband moet doorloopen, niet meer dan 1 cent, voor de volgende 225 kilometers niet meer dan een halven cent, en voor iedere verdere 375 kilometers, niet meer dan een halven cent mag bedragen, met een minimum van hoogstens 10 cents en afronding bovenwaarts van het bedrag op 5 cents. Gedeelten van 150, 225, en 375 kilometers, worden voor 150, 225 en 375 kilometers gerekend.

Men ziet uit het bovenstaande, hoe nauwkeurig alles geregeld is, zelfs tot in de kleinste bij-

zonderheden. Toch zijn er (zooals wel bij elke Wet, hoe uitstekend anders ook, zal zijn), eenige punten, die verandering of ten minste verduidelijking behoeven.

Om een voorbeeld te geven: stelle men het geval dat eene zending goed, wegende 100 Kg., waarvan de factuurswaarde *f* 1000 is, zonder aangifte van waarde, ten vervoer is aangeboden. Onderweg wordt dit goed door inregenen beschadigd en weigert de geadresseerde het in ontvangst te nemen. Ten einde oponthoud en verdere schade te voorkomen, wordt den geadresseerde door de spoorwegmaatschappij verzocht, de zending in ontvangst te nemen en te doen expertiseeren, om aldus den omvang der schade vast te stellen. Dit nu wordt aangenomen en de schade vastgesteld tot een bedrag van *f* 200. Hoeveel moet nu vergoed worden? Volgens art. 67 zou men de berekening aldus maken: De schade bedraagt *f* 200, dat is 20% van de factuurswaarde. 't Gewicht was 100 Kg. en daar voor elke 50 Kg. *f* 30 vergoeding toegestaan wordt, is de reglementaire waarde slechts *f* 60. De schade bedroeg 20%, dus 20% van *f* 60, geeft *f* 12 (hierbij komen nog de expertise-kosten.) De Hooge Raad denkt er echter anders

over. Bij een arrest van den 22^{sten} April 1882¹⁾ besliste Hij dat ingeval de schade meer dan *f* 30 bedraagt, eene vergoeding van *f* 30 in minimum behoort te worden verleend. Volgens dit arrest, is voor een gewicht minder dan 50 Kg. toch altijd *f* 30 verschuldigd, indien dit de werkelijke waarde niet te boven gaat, en kan de schadeloosstelling niet berekend worden tegen 60 ct. het Kg.

Van meer belang zijn de moeilijkheden die ontstaan bij internationaal verkeer, een gevolg van verschil in wetgeving der Staten in Europa.

Wel zijn de Wetboeken van Koophandel der verschillende Europeesche landen onder Franschen invloed vervaardigd, maar juist in het regelen van een der hoofdpunten, nml. over de aansprakelijkheid der spoorwegen bestaat groot verschil.

In dit opzicht zoude men Europa in twee deelen kunnen splitsen en wel:

- a.* de landen die het Duitsche recht volgen.
- b.* de landen die het Fransche recht volgen.

Het Duitsche systeem, dat ook hier in Nederland is aangenomen, vindt zijn grond in het „Algemeine Deutsche Handelsgesetzbuch”.

¹⁾ Weekblad 4771.

Dit Wetboek bevat in tegenstelling met het onze eene bijzondere afdeeling (artt. 422-431) voor het vervoer langs de spoorwegen.

Om te voldoen aan art. 45 van de „Reichsverfassung” werd den 1^{sten} Juli 1874 ingevoerd het „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands”. Het bevat eene uitwerking van de artt. 422-431 van het Handelsgesetzbuch. Als punt van uitgang had men, bij het vervaardigen van dit Reglement, genomen het door den praktijk gevormde „Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen”.

De inhoud van de Deutsche wetgeving behoeven wij niet na te gaan, daar op eenige uitzonderingen na zij geheel overeenstemt met onze wetgeving. Het grootste verschilpunt is wel dat in Duitschland de spoorwegmaatschappijen geene vrachtverlaging mogen toestaan, of hunne aansprakelijkheid beperken bij overeenkomst, wat, zooals wij boven zagen, volgens onze wetgeving wel geoorloofd is.

In Frankrijk, waar geene bijzondere wetgeving voor de spoorwegen bestaat, vallen deze dus onder de gewone wet en zijn derhalve niet alleen aansprakelijk voor het werkelijk verlies of de beschadiging van het goed, maar ook voor de gederfde winst (dommages et intérêts). Deze

strengere bepaling wordt alleen beperkt door de artt. 1150, 1151 Code Civ.; deze artt. luiden:

„Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée.

„Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur les dommages et intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention.”

De Fransche spoorwegen mogen hunne aansprakelijkheid door overeenkomst of reglement beperken, daar de wet het niet verbiedt, al hebben de rechtbanken in Frankrijk zich lang in het belang van den handelsstand tegen de beperking verzet, aannemende dat de verantwoordelijkheid van den voerman behoort tot de openbare orde en dus iedere beperking onzedelijk en ongeldig is.

Zij beriepen zich op art. 103 C. de Commerce: ¹⁾

¹⁾ Goldschmidt pag. 644.

„Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.”

Hier is niet evenals in art. 98 bijgevoegd: „il (le commissionaire pour le transport par terre et par eau) est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a de stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure,” zoodat, alhoewel de „lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le commissionaire et le voiturier” (art. 101), de „clause contraire” den „voiturier” niet baat.

Eindelijk echter heeft de goede wetsuitlegging gezegevierd, zoodat nu door de Fransche rechtbanken de bevoegdheid tot beperken erkend wordt. ¹⁾

Wanneer men deze twee systemen vergelijkt, ziet men dat bij verlies of schade het Duitsche reglement voor het publiek minder voordeelig is dan het Fransche. Volgens 't eerste toch wordt eene vaste vergoeding toegestaan, evenals

¹⁾ Puchelt und Meurer, Jur. Zeitschr. für Elsass, etc. Bd. III, pag 332.

ons reglement dat in art. 67 bepaalt, terwijl volgens het tweede steeds de volle schade moet vergoed worden. Bij te late aflevering daarentegen is het Fransche systeem nadeeliger, want volgens dit systeem wordt dan slechts een gedeelte of hoogstens de geheele vracht vergoed, terwijl het Duitsche systeem toestaat het belang bij tijdige aflevering te declareeren.

Zooals wij reeds opmerkten mogen volgens het Fransche recht de spoorwegondernemingen hare aansprakelijkheid door overeenkomsten of reglementen beperken. Ingevolge van deze vergunning, kan, bij het verleenen van verminderde vracht voor belangrijke transporten (die tot bevordering van het een of ander dienen), de verplichte aansprakelijkheid, naar het oordeel der spoorwegondernemingen, beperkt worden, zonder dat tegelijk het publiek de gelegenheid gegeven wordt, evenals het Duitsche recht waarborgt, door declaratie der waarde en door het betalen van eene geringe premie, zich voor de schadeloosstelling der volle handelswaarde te kunnen verzekeren.

Ook moet het gemis van gegevens voor de vaststelling der indirecte schade, binnen de door de bepalingen der artt. 1150 en 1151 Code Civ. getrokken grenzen, als een groot gebrek in het

Fransche recht, zoowel voor het publiek als voor de spoorwegen, beschouwd worden. Ingevolge daarvan is eene schikking tusschen het publiek en den betrokken spoorweg, aangaande de schadeloosstelling voor eene dergelijke schade, dikwijls niet tot stand te brengen, en worden, op het gebied van het Fransche recht, talrijke en kostbare processen gevoerd, welker eindelijke afloop werkelijk van de uitspraak der rechters afhangt en onder gelijke omstandigheden dikwijls zeer verschillend is, al naar mate de rechters tot eene strenge of gematigde toepassing der wettelijke bepalingen overhellen. In Duitschland en de landen waar zijn spoorwegrecht gevolgd is, is het getal der schadeloosstellingsprocessen heel gering.

Men zal licht begrijpen, hoe lastig het moet zijn voor den handel, van den spoorweg gebruik te maken bij vervoer naar een land, waar het spoorwegwezen anders geregeld is. De eerste pogingen om verbetering te brengen in dien toestand, zijn reeds jaren geleden gedaan door het „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.” Opgericht in het jaar 1846 door de meeste Noord-Duitsche spoorwegondernemingen, heeft het zich langzamerhand uitgebreid, zoodat reeds in 1879

het zich uitstreckte niet alleen over geheel Duitschland, maar ook over Oostenrijk, Hongarije, Nederland, Rusland, ¹⁾ Rumenië, Luxemburg en een deel van België. Het oorspronkelijk doel van de oprichting was, om, door meer eenheid in het spoorwegwezen te brengen, zoowel de belangen van het algemeen, als die van de spoorwegondernemingen zelve te bevorderen. Door de uitbreiding buiten Duitschland kreeg het een internationaal karakter.

Het eerste Betriebsreglement van het „Verein” dateert van 1849; het onderging echter vele wijzigingen, vooral na het in werking treden van het rijksreglement, waarmede het natuurlijk geheel in overeenstemming moest gebracht worden. De veranderingen die later in het „Rijks-Betriebsreglement” werden gemaakt, al naar gelang de behoefte er zich aan deed gevoelen, (vooral was dit het geval met § 48) werden dadelijk overgenomen in het reglement van het „Verein”.

Voor de Nederlandsche en andere niet Duitsche spoorwegen leverde dit eenig bezwaar op. Ons reglement werd niet in overeenstemming gebracht; wat moeten nu de Nederlandsche spoorwegen

¹⁾ Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger-Eisenbahn.

doen? Als Nederlandsche maatschappijen moeten zij het Nederlandsche reglement gehoorzamen en als leden van het „Verein” het Betriebsreglement van het „Verein”.

Voor het internationaal verkeer kunnen zij zich redden door volgens art. 79 van bovengenoemd Nederlandsch reglement den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid toestemming te vragen om te mogen afwijken van ons reglement. Voor het verkeer tusschen de Nederlandsche spoorwegen onderling is echter niets voorzien, daarom heeft men bij de veranderingen in § 48 (Vereins-Reglement) de moeilijkheid ontweken, door te bepalen, dat die veranderingen alleen toepasselijk waren voor de spoorwegen in Duitschland.¹⁾ In andere gevallen zullen de Nederlandsche spoorwegen zich wel aan het Nederlandsche reglement moeten onderwerpen. Dit toch is voor hun wet, terwijl het „Verein” steunt op overeenkomst.

Frankrijk, dat zooals wij zagen niet tot het „Verein” toetrad, zocht op andere wijze zich de voordeelen die daaraan verbonden zijn te verschaffen en wel door tariefovereenkomsten.

¹⁾ Nachtrag I zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zoo werden er tusschen de Fransche Ooster-spoorwegmaatschappij, Duitschland, Oostenrijk en Rusland internationale tarieven ingevoerd, waarin bepalingen over aansprakelijkheid zijn opgenomen, woordelijk overeenstemmende met de bepalingen daarover in het „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands”.

Door het „Verein” en die tariefovereenkomsten was men zeker den goeden weg op, maar nog lang niet waar men wezen moest. Het „Verein” toch strekt zich slechts over een gedeelte van Europa uit, en zoowel het „Verein” als de internationale tarieven rusten op overeenkomst en niet op eene wet.

Van alle kanten werd krachtig op verbetering aangedrongen, totdat eindelijk Zwitserland de stoute schoenen aantrok en de verschillende landen van Europa uitnoodigde tot het bijwonen eener Conferentie ter bespreking van eene internationale regeling van het goederenvervoer langs de spoorwegen.

Zwitserland, een land met een enorm transitoverkeer en grenzende aan Frankrijk en Duitschland, was wel de eerste die de nadeelen van de verschillende toestanden in zijn vollen omvang moest ondervinden.

Het resultaat van deze Conferentie was een ontwerp voor eene internationale regeling (6 Juni 1878), bekend onder den naam van „Berner-ontwerp.”

Het stelde voor, dat de verschillende regeeringen zich tegenover elkaar zouden verbinden, aan de spoorwegmaatschappijen binnen haar gebied gelijklopende verplichtingen betreffende het vervoer op te leggen. Verder omvat het allerlei bepalingen over den vrachtbrief, den tijd waarbinnen het goed besteld moet worden, de wijze van verpakking, de verschillende voorschotten, die door de maatschappijen gedaan worden, de schadevergoeding, het constateeren der schade, verlaging der tarieven door overeenkomst, enz.

Om niet te ver af te dwalen, zal ik mij alleen houden aan de laatst opgenoemde punten.

Bij het indienen van het ontwerp, had de Zwitsersche Bondsraad aan de verschillende regeeringen verzocht, zich te willen verklaren, of zij bereid waren op de voorgestelde grondslagen een internationaal verdrag te sluiten en zoo zij tegen eenige punten bezwaren hadden, deze dan op te geven.

Duitschland verklaarde zich dadelijk bereid

tot het sluiten van eene overeenkomst daartoe met de overige Europeesche Staten. Oostenrijk en Hongarije, zonder zelf bezwaren op te geven, gaven den Bondsraad te kennen, dat zij genegen waren gedelegeerden te sturen naar eene Conferentie, waar over de wijzigingsvoorstellen der verschillende landen zou beraadslaagd worden. De regeeringen der overige rijken lieten zich in denzelfden geest uit; wel deden Nederland, België en Rusland tal van veranderingsvoorstellen, maar deze waren niet van ingrijpenden aard.

In Frankrijk daarentegen verzette de spoorwegraad (*comité consultatif des chemins de fer*), aan wien de Regeering het onderzoek van het ontwerp had opgedragen, er zich tegen, en wel om de volgende bezwaren, die hij tegen het ontwerp had:

1. De Wetgever moet de wenschen van het publiek niet vooruitloopen. Hij moet zoo lang wachten, tot deze wenschen zich voortdurend doen hooren. Het denkbeeld van een internationaal verdrag, betreffende het goederenvervoer over de spoorwegen, heeft tot dusver bij het publiek nog geen bijval gevonden. De Fransche handel is volkomen tevreden met de internationale tarieven, die, door de daarbij opgegevene bepalingen, volledig zijn.

2. Wordt het ontwerp aangenomen dan is hiervan het onvermijdelijk gevolg, dat de bepalingen, omtrent overeenkomsten betreffende goederenvervoer, in de Wetboeken van Koophandel der verschillende landen hetzelfde worden. Daardoor zal het bijna onmogelijk worden, om in de dan eenmaal aangenomen grondbeginselen later veranderingen te brengen. Kan en mag Frankrijk aldus zijne vrijheid prijs geven?

3. Noch uit het oogpunt van recht, noch uit een van billijkheid, kan aan de maatschappijen de verplichting tot doorgaand vervoer worden opgelegd, tenzij de Regeering haar schade-loos stelle voor de materieele schade, die zij ten gevolge van deze nieuwe verplichtingen lijden zouden, met name, het gedwongen crediet verleen en aan buitenlandsche spoorwegmaatschappijen. Eene garantie van staatswege, die deze moeilijkheid oploste, zou zelve met groote bezwaren gepaard gaan.¹⁾

Door den heer G. de Seigneux, een der grootste ijveraars voor het „Berner-ontwerp”, werden die bezwaren bestreden.²⁾ Hierbij zegt hij

¹⁾ Zeitung des Vereins Anno 1881 pag. 993.

²⁾ Zeitung des Vereins Anno 1881 pag. 993.

onder andere, bij het bespreken van de internationale tarieven: „De internationale tarieven van de Fransche Oosterspoorwegmaatschappij met Duitschland, Oostenrijk en Rusland, bevatten bepalingen woordelijk overgenomen uit het „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands“. Zij stellen eene schadevergoeding van 1,50 frcs. per Kg. vast, terwijl verplichte verzekering der hoogere waarde tegen betaling van eene premie voorgeschreven is. Deze bepalingen zijn in strijd met de artt. 1149, 1150, 1151, 1312 en volg. van den Code Civ., en met art. 99 en volg. van den Code de Comm. Langs indirecten weg worden den Franschen handel dus de voordeelen van zijne eigene wetgeving ontnomen en wordt hem Duitsch recht opgedrongen. Ja zelfs verkeert Frankrijk in een slechteren toestand dan Duitschland, want volgens art. 22 van het internationaal tarief (Fransche Noorderspoorweg) wordt de Fransche afzender genoodzaakt op den vrachtbrief de waarde op te geven, die hij bij eventueele schade zal kunnen eischen. Is die waarde hooger dan 1.50 frcs. per Kg., dan wordt het goed van ambtswege verzekerd en moet de afzender de verzekeringspremie betalen. In Duitschland daarentegen is de afzender niet verplicht te ver-

zekeren, dit wordt hem geheel vrijgelaten. Ook de verzekeringspremie is ten nadeele van den Franschen handel. In Frankrijk toch moet de afzender 10 centimes per 200 frcs. betalen, met een minimum van 50 centimes. De Duitsche afzender betaalt slechts $\frac{1}{10}$ per mille van de gedeclareerde waarde, voor iedere eenheid van 150 kilometers of gedeelten van die eenheid, met een minimum van 0.10 M. Indien de Fransche afzender zich niet wil onderwerpen aan de bepalingen van dit, voor hem zoo nadeelige, internationaal tarief en volgens de gewone tarieven verzendt, dan ontstaat de volgende onhoudbare toestand. Heeft het verlies of de beschadiging plaats op den Duitschen spoorweg, dan krijgt hij als vergoeding slechts 1.50 frcs. per Kg., terwijl de Duitsche afzender bij verlies of beschadiging op den Franschen spoorweg de voordelen van het Fransche recht geniet en dus ten volle schadeloos gesteld moet worden."

Om te blijven bij mijn onderwerp, laat ik de andere wederleggingen van den heer G. de Seigneux rusten. Uit het bovenstaande blijkt toch reeds genoeg dat het niet waar kan zijn dat de Fransche handel tevreden is met den bestaanden toestand. De reden van het ongunstig

praeadvies moet dus elders gezocht worden. Het ontworpen internationaal reglement tracht het „Betriebs-reglement” in den geest van de Fransche wetgeving te veranderen. De Fransche spoorwegmaatschappijen, die in het bezit zijn van door den Staat goedgekeurde internationale tarieven, hebben groot belang zich aan den bestaanden toestand vast te houden.

Het „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen” maakte ook eenige niet onbelangrijke opmerkingen.¹⁾ In hoofdzaak keurt het „Verein” het ontwerp goed, daar het daarin eene uitbreiding en bevestiging ziet van het doel waarna het zoolang gestreefd heeft.

Bij het bespreken van de artt. 34-38 handelende over de aansprakelijkheid, maakt het eene vergelijking tusschen het Duitsche en het Fransche systeem om tot de conclusie te komen, dat het praktische verschil uiterst gering is. Aan den eenen kant is de aansprakelijkheid vóór de volle schade volgens het Fransche recht niet onbelangrijk beperkt door de artt. 1150 en 1151 Code Civ. Aan den anderen kant is door jaren lang onderzoek gebleken, dat de waarde

¹⁾ Zeitung des Vereins Anno 1879 pag. 761.

der aan de spoorwegen ten vervoer aangeboden goederen, in het algemeen, het door het Betriebsreglement vastgestelde bedrag niet bereikt. Verder verdient opmerking, dat de vergoeding der handelswaarde op de plaats van bestemming eenigszins de gederfde winst in zich sluit, daar de waarde van het goed op de plaats van bestemming zooveel hooger is dan op de plaats van afzending, als de vracht tusschen die twee plaatsen bedraagt. Na verder de onbillijkheid aangetoond te hebben dat den spoorwegen, volgens het ontwerp, niet de gelegenheid gegeven wordt om de grootte van het risico, dat zij op zich moeten nemen, te leeren kennen, om daar hun maatregelen naar te nemen, stelt het „Verein” voor, te bepalen dat de afzender verplicht zal zijn de handelswaarde van het goed (waarde ter plaatse van afzending) op te geven en hem de gelegenheid zal worden gegeven, zijn belang bij de aflevering op te geven; voor beide zou hij dan eene premie moeten betalen, geëvenredigd naar de grootte van het risico. De facultatieve opgave van het belang bij de levering zoude dan, in overeenstemming met het „Berner-ontwerp”, omvatten zoowel de te derven winst, als ander indirect belang, en de aansprakelijk-

heid zoowel gelden voor het geval van verlies, vermindering of beschadiging van het goed, als ook voor te late aflevering. Om te zorgen dat de aangifte van het belang niet tot onzedelijke speculatiën aanleiding kan geven, stelt het „Verein” verder voor, in het ontwerp eene bepaling op te nemen waardoor het opgegeven belang niet hoger mag zijn dan een te bepalen gedeelte van de verplicht opgegeven handelswaarde van het goed.

De toestand zoude dan als volgt zijn. Indien de facultatieve aangifte van het belang bij de levering niet heeft plaats gehad, moet de schadevergoeding ingeval van verlies, vermindering of beschadiging begroot worden naar de te bewijzen handelswaarde van het goed ter bestemmingsplaats, tot een maximum van de verplicht aangegeven waarde; bij te late aflevering verliest de spoorweg een deel of wel de geheele vracht, volgens de bepalingen van art. 40 al. 1 van het „Berner-ontwerp” (zie bijlage).

Is het belang bij de aflevering opgegeven, dan moet de schadevergoeding berekend worden volgens art. 38 en art. 40 al. 2 van het ontwerp (zie bijlage).

In een zeer uitvoerig verslag, geplaatst in de

„*Annali dell' industria e del commercio*,” geeft de Italiaansche Regeering hare bedenkingen tegen het ontwerp te kennen.

In art. 39 (zie bijlage) wil zij in plaats van de woorden „*gewöhnlichen Sorgfalt*” plaatsen „*höheren Gewalt*,” en in art. 40 wil zij die schadevergoeding in betere verhouding gebracht hebben tot den duur der vertraging.

Waren vele aanmerkingen tegen het ontwerp ongegrond, toch waren er bij die eene nadere herziening noodig maakten.

Zoo was bijv. niets bepaald over de aansprakelijkheid, ingeval het goed in eene douaneloods of anderszins aan het onmiddellijk toezicht van de spoorweg-ondernemingen was onttrokken. De Zwitsersche Regeering noodigde daarom de verschillende regeeringen uit, tot het doen bijwonen van eene nieuwe Conferentie, die dan ook den 21^{sten} September 1881 te Bern geopend werd.

De Bondsraad had naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen het ontwerp geheel herzien, en stelde als gevolg daarvan talrijke amendementen tot wijziging voor. Dit had o. a. plaats bij het art. 37 (zie bijlage). Men had dit zoo gewijzigd, dat het Fransche en Duitsche systeem zoo goed

mogelijk vereenigd werden; door van beide het goede over te nemen, trachtte men eene volmaakte regeling te verkrijgen.

Het is dan ook daarom, dat Duitschland toegaf zijn systeem voor het ontworpen prijs te geven. Frankrijk en Oostenrijk konden er zich ook mede vereenigen. Nederland, België en Rusland daarentegen meenden de voorkeur te moeten geven aan het systeem van het „Verein.”

Na langdurige discussiën werd het herziene ontwerp vastgesteld. Eerst was echter op voorstel van Prof. Asser, een der Nederlandsche afgevaardigden ter Conferentie, eene verandering gebracht in art. 11. Hierin werd toch bepaald, dat iedere overeenkomst, die ten doel heeft, aan een of meer afzenders ten opzichte van de tarieven eenig privilege te geven, verboden blijft, en van rechtswege nietig is.

Het ontwerp ging hier, volgens Prof. Asser, zijne perken te buiten, door ook dat te willen regelen, wat niet bepaald de rechtsverhouding betrof, maar meer tot het gebied der staat-huishoudkunde behoorde.

Art. 11 werd nu zoodanig veranderd, dat prijsverlaging dan toegelaten zou zijn, wanneer zij bekend gemaakt was en aan een ieder onder

gelijke voorwaarden toegestaan werd. Hierdoor kwam dit artikel ook in overeenstemming met art. 31 van de Wet van 9 April 1875.

Volgens afspraak op de Conferentie, werd het ontwerp door den Bondsraad aan de verschillende regeeringen gezonden, met opgaaf van een termijn, waarbinnen zij hare bezwaren schriftelijk moesten indienen aan den Bondsraad. Eene nadere Conferentie zou dan de regeling definitief vaststellen.

Deze Conferentie laat echter lang op zich wachten, er zijn toch reeds bijna vijf jaren verlopen sedert het tweede Berner ontwerp gereed is. Hoewel te lang uitstel zeker niet verkieslijk is, zoo is het toch niet te laken, dat de regeeringen niet te overhaast te werk gaan. Het ontwerp grijpt ook in de wetgevingen der verschillende landen, die, bij toetreding, daarmede in overeenstemming moeten gebracht worden. Ook de vraag of eene internationale regeling, zooals ontworpen, werkelijk die voordeelen zal aanbieden als voorgesteld worden, verdient een nauwkeurig onderzoek; door het teekenen van de overeenkomst leggen de staten zich zeker aan banden, die wel is waar door art. 60 van het ontwerp 1881 (zie bijlage) niet te knellend

zijn, maar toch altijd hoogst belemmerend blijven.

Voor den handel zal het tot stand komen van het internationale tractaat eene ware uitkomst zijn. Onzekerheid en talrijke formaliteiten, waarmee het hedendaagsch vervoer nog grootendeels gepaard gaat, zijn wel de grootste struikelblokken voor de uitbreiding van het verkeer.

De vraag of het tot stand komen voor de spoorweg-ondernemingen gewenscht is, is niet zoo gemakkelijk te beantwoorden. Dit zal voor de meeste maatschappijen zeer verschillend zijn, en veel afhangen van de locale toestanden. Wij zagen reeds vroeger waarom de Fransche spoorwegen zich tegen het ontwerp kanten. Wat zal nu het belang zijn van de Nederlandsche spoorwegen?

Een onmiddellijk gevolg van de uitbreiding der aansprakelijkheid moest zijn eene tariefs-verhooging; van de spoorwegmaatschappijen kan toch niet geëischt worden, dat zij de assurantie-premie (hetzij deze aan eene assurantie-maatschappij, hetzij aan een eigen assurantie-fonds betaald wordt), uit haar winsten zou moeten betalen. Daar echter de scheepvaart, in ons land de grootste concurrent der spoorwegen, niet alleen bevoordeeld wordt door de prachtige water-

wegen waarmede ons land doorkruist wordt, maar bovendien nog door den Wetgever zeer voorgetrokken wordt,¹⁾ wordt die vrachtverhooging verhinderd, want het voordeel, dat voor sommigen nog bestaat bij het vervoer per spoorweg (al is de vracht iets hooger), zal dan zeker, door de nog verhoogde vracht, te niet gaan.²⁾ Het gevolg

¹⁾ Zoo zal een schipper, die eene lading aangevoerd heeft en naar de plaats van afvaart moet terugkeeren, en geen retour-lading tegen de gewone vracht kan krijgen, alles aannemen wat hij maar krijgen kan, al is de vracht, die hij bedingen kan, nog zoo gering; zijne aansprakelijkheid sluit hij echter uit. Al wat hij dan meer ontvangt dan het verschil van de onkosten bij het vervoer, en van de meerdere slijtage van een geladen of ledig schip, is voor hem winst.

Vervoert daarentegen eene spoorweg-onderneming een trein met goed naar een harer stations, en kan zij tegen de gewone vracht geen retour-lading krijgen, dan zal zij niet evenals de schipper zijn schip, den trein kunnen vullen door goederen onder de tariefsvracht aan te nemen, daar art. 31 der Wet van 9 April 1875 dit verbiedt. Eene overeenkomst sluiten met de afzenders, waarbij zij dan tevens evenals de schipper, hare aansprakelijkheid zou kunnen uitsluiten, gaat ook niet, door de bepalingen van art. 31 laatste alinea der zoo even genoemde Wet. De spoorwegmaatschappij zal dus den trein **ledig moeten terugrijden.**

²⁾ De spoorwegonderneming, die bij het aannemen van het „Berners-ontwerp” voor alle schade aansprakelijk is, zal van de te ontvangen vracht grooter bedrag op zijde moeten leggen

van die verhooging zou dus zijn, dat het goederenvervoer, dat de spoorwegen door jaren lange inspanning getracht hebben te vermeederen, voor hen verloren zou gaan, om de scheepvaart ten goede te komen. Willen zij dus houden wat zij hebben, dan zullen zij het grootere risico, dat zij zullen loopen, zelf moeten dragen. Dat dit onbillijk is, zal wel niemand ontkennen, het voordeel dat door eene internationale regeling de handel verkrijgen zou, ware dan verkregen ten koste der spoorweg-maatschappijen.

Het is dan ook te hopen dat bij de herziening van onze spoorwegwetgeving, die bij aanneming van het ontwerp onvermijdelijk is, een einde worde gemaakt aan dezen toestand, door tevens de artikelen van het Wetboek van Kooph., die over de aansprakelijkheid der voerlieden handelen, aan eene herziening te onderwerpen,

voor assurantie-premie, dan de koopman, die per schip vervoert, voor de verzekering van zijn goed, aan premie zal hebben te betalen, want doorgaans zal deze laatste zijn te maken winst niet verzekeren, evenals dit nu ook in het algemeen niet geschiedt bij het spoorwegvervoer. Bij het zeevervoer is bovendien de assurantie-premie des zomers lager dan des winters, hetgeen b.v. bij vervoer tusschen de Nederlandsche- en de Oostzeehavens terugwerkt op de spoorwegen.

en alzoo gelijk recht te scheppen voor alle voerlieden.

Ja voor het onverhoopt geval dat er van de internationale regeling niets kwam, of dat zij nog lang op zich liet wachten, ware het wenschelijk reeds dadelijk tot deze gelijkstelling over te gaan. Men schrappe daartoe art. 3 der wet van 9 April 1875 en regele de aansprakelijkheid in het Wetboek van Kooph.

Dan zal een einde gemaakt zijn aan eene onbillijke wetgeving, die reeds te lang bestaan heeft, en het den spoorwegen moeilijk maakt de concurrentie tegen den waterweg vol te houden.

BILLAGE.

Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

1878 ¹⁾.

ARTIKEL 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden musz, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am *Orte der Ablieferung* zu der Zeit hatte, in welcher die Ablieferung hätte erfolgen müssen; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und sonstigen Kosten, so wie an Fracht erspart ist.

1) Zeitung des Vereins Anno 1878, No. 53
pag. 725.

1881 ¹⁾.

ARTIKEL 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden musz, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am *Versandtorte* zu der Zeit hatte, welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, so wie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

1) Zeitung des Vereins Anno 1881, No. 94
pag. 1342.

ART. 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, Specialtarife mit Festsetzung eines Maximal-Werthbetrages zu veröffentlichen, vermöge deren dem Absender freigestellt wird, im Frachtbriefe einen den Maximalbetrag nicht überschreitenden Werth zu declariren, jedoch nur unter folgenden Bedingungen: 1. Diese Specialtarife müssen von den zuständigen Aufsichtsbehörden aller bei dem betreffenden Transporte zu berührenden Staaten genehmigt und gehörig publicirt sein. 2. Dieselben müssen gegenüber den allgemeinen Tarifen der betreffenden Bahnen eine Ermässigung der Fracht gewähren. 3. Sie müssen den gesammten auszuführenden Transport umfassen. — Wenn alle diese Bedingungen vorhanden sind, so wird der dem Berechtigten nach Art. 34 zu vergütende Schaden nur bis zur Höhe des declarirten Werthes ersetzt.

ART. 36.

Wird das in Verlust gerathene Gut nachträglich wieder aufgefunden, so ist der Entschädigungsberechtigte sofort davon in Kenntniss

ART. 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (specialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese specialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

ART. 36.

Wird das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist nachträglich wieder aufgefunden, so ist der

zu setzen — Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht ist derselbe gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung zu verlangen berechtigt, dass das Gut ihm nach seiner Wahl ab Absendungs- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsorte kostenfrei abgeliefert werde.

ART. 37.

Im Fall der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des in beschädigtem Zustande befindlichen Gutes und dem nach Art. 34 zu berechnenden Werthe, welchen das Gut ohne diese Beschädigung gehabt hätte zu ersetzen.

Hat eine Werthdeclaration im Sinne des Art. 35 Stattgefunden, so wird der zu vergütende Schaden verhältnissmässig reducirt.

Entschädigungsberechtigte sofort durch die Eisenbahn davon in Kenntniss zu setzen, welche seine Weisung bezüglich der Verfügung abwarten wird.

Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht ist derselbe, gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung, zu verlangen berechtigt, dass das Gut ihm nach seiner Wahl an dem Versandt- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Empfangsorte kostenfrei ausgeliefert werde.

Nach Ablauf der erwähnten vier Monate kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über die aufgefundene Waare verfügen.

ART. 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerths der Waare zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Specialtarife im Sinne des Art. 35 Stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnissmässig reducirt.

ART. 38.

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung Stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung ausser der durch den Art. 34 und 35 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen. — Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Aufgeber im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

ART. 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

ART. 38

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung Stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes der Minderung oder der Beschädigung, ausser der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zu gesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

ART. 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

ART. 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferzeit kann bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Viertel der Lieferfrist ein Viertel, bei längerer Verspätung die Hälfte der Fracht ohne Nachweis eines Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden. — Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Viertel die halbe, bei längerer Verspätung die ganze Fracht ohne Nachweis eines Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des erwiesenen Schadens beansprucht werden, in beiden Fällen jedoch nur bis zur Höhe des declarirten Interessebetrages.

ART. 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Zehnthelle der Lieferfrist ein Zehnthel der Fracht, bei einer Verspätung von einem bis zu einschliesslich zwei Zehnthellen der Lieferfrist zwei Zehnthelle der Fracht und so weiter in gleichem Verhältniss bis zu drei Zehnthellen der Fracht für jede Ueberschreitung von mehr als vier Zehnthellen der Lieferfrist ohne Nachweis eines Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden so können bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Zehnthelle zwei Zehnthelle der Fracht, bei einer Verspätung von einem bis zu einschliesslich zwei Zehnthellen vier Zehnthelle der Fracht und so weiter in gleichem Verhältniss bis zur ganzen Fracht für jede vier Zehnthelle der Lieferfrist übersteigende Verspätung ohne Nachweis eines

Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des erwiesenen Schadens beansprucht werden; in beiden Fällen aber nur bis zur Höhe des declarirten Interessebetrages.

Art. 60.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden theilhaftigen Staat auf drei Jahre vom Zeitpunkte der Ratification verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniss zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschliessenden Staaten sobald als möglich ratificirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratificationsurkunden.

Spätestens zugleich mit der

Ratification wird jeder Staat allen übrigen vertragschliessenden Staaten das Verzeichniss der Eisenbahnstrecken mittheilen, welche er als für den internationalen Transportdienst geeignet bezeichnet.

STELLINGEN.

STELLINGEN.

I.

Art. 456 C. P. is niet van toepassing op den eigenaar van den grond, waarop die afscheidingen zich bevinden.

II.

Ten onrechte besliste het Gerechtshof te Amsterdam (5 Maart 1883) dat de moeder niet strafbaar is voor de ontvoering van een kind, dat met haar toestemming door den vader was erkend.

III.

Art. 437 Strvd. sluit de bewijskracht der

mondelinge verklaring van een hulpofficier, onder verband van zijn ambtseed, bij den burgemeester afgelegd, niet uit, wanneer hij door de op hem gepleegde misdaad, door welke hij overleden is, belet werd zelf te verbaliseeren.

IV.

Art. 52 der Wet van 23 April 1876 (Stbl. No. 102) is in strijd met art. 61 Grondw.

V.

Art. 57 Grondw. vordert goedkeuring bij de Wet.

VI.

In art. 65 Grondw. wordt met het woord: „onderdanen”, bedoeld: „Nederlanders”

VII.

Art. 3 al. 2 der Wet van 5 Aug. 1850

(Stbl. No. 45) verdient afkeuring, daar het die Wet hare waarde ontnemt.

VIII.

Eigen in- en uitvoerhandel is de beste waarborg voor een grooten doorvoerhandel.

IX.

Bij uitsluiting van elke gemeenschap, zijn toch de roerende goederen, wier aanbrengst bij verzuim van het voorschrift van art. 205. B. W. niet kan bewezen worden, als gemeenschappelijke te beschouwen.

X.

Die een vondeling heeft opgevoed, kan soms later, als de ouders bekend geworden zijn, van deze de voor de opvoeding uitgegevene gelden terugvorderen.

XI.

Men kan geene andere zakelijke rechten vestigen dan de in het Wetboek erkende.

XII.

De borg, die zonder nadere bijvoeging tot de verbintenis, toegetreden is, kan zich op de tijdsbepaling beroepen, al is de vordering daarom opeischbaar geworden, omdat de schuldenaar de beloofde zekerheid niet gesteld of de gestelde verminderd heeft.

XIII.

Hij, die dat gedeelte van zijn erf, waar zich de uitweg naar den publieken weg bevindt, vervreemdt, kan geen noodweg verlangen over den grond van een ander buurman.

XIV.

Art. 10 K. H. kent het koopmansboek alleen

bewijskracht toe tusschen kooplieden, wegens zaken hunnen wederzijdschen handel betreffende.

XV.

Een curator van een buitenlandsch faillissement kan hier in rechte optreden tegen den schuldenaar van den failliet.

XVI.

Bedienden van kooplieden behoorden opgenomen te worden onder de bevoorrechte schuldeischers.

XVII.

Bij abandonnement van een schip komen de vrachtpenningen, van af de plaats van het abandonnement, niet geheel aan den verzekeraar.

XVIII.

Een orderbriefje (ten opzichte van kooplieden) met betaling op termijnen met bijgevoegde interest, is een handelspapier.

XIX.

De buiten het rijk gevestigde vader of moeder kan door zijn of haar meerderjarig kind voor den Kantonrechter van zijne woonplaats worden geroepen, ter zake der in art. 99 B. W. voorgeschrevene tusschenkomst.

XX.

Het vonnis, waarbij de overlegging der stukken (14 Rv.) wordt gelast, kan, voor het geval van niet voldoening aan dit bevel, aan de gebrekkige partij niet het verbod opleggen van zoodanige stukken gebruik te maken.

