

Jan 26 April 87

Aug 198

H E T

BEVRACHTINGS- EN ASSURANTIE-CONTRACT

IN OORLOGSTIJD,

DOOR

W. VAN HULST.

TE GRONINGEN BIJ J. B. WOLTERS, 1887.

H E T
BEVRACHTINGS- EN ASSURANTIE-CONTRACT
IN OORLOGSTIJD.

H E T
BEVRACHTINGS- EN ASSURANTIE-CONTRACT
IN OORLOGSTIJD.

P R O E F S C H R I F T,

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

DOCTOR IN DE RECHTSWETENSCHAP

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE GRONINGEN,

OP GEZAG VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

D^r. F. J. P. VAN CALKER,

HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER WIS- EN NATUURKUNDE,

TEGEN DE BEDENKINGEN DER FACULTEIT IN HET OPENBAAR TE VERDEDIGEN

OP DINSDAG DEN 26 APRIL 1887,

DES NAMIDDAGS TE 2 URE,

DOOR

WILLEM VAN HULST,

GEBOREN TE LEEUWARDEN.



TE GRONINGEN BIJ J. B. WOLTERS, 1887.

~~~~~

STOOMDRUKKERIJ VAN J. B. WOLTERS.

AAN MIJN VADER

OPGEDRAGEN.





OVERZICHT  
VAN HET  
HEDENDAAGSCHE RECHT IN DE VOORNAAMSTE LANDEN,  
BETREFFENDE  
DEN INVLOED VAN DEN STAAT VAN OORLOG  
EN HET OORLOGSMOLEST  
OP HET  
BEVRACHTINGS- EN ASSURANTIE-CONTRACT.

# I N H O U D.

|                                                 | Pag. |
|-------------------------------------------------|------|
| INLEIDING . . . . .                             | 9    |
| HOOFDSTUK I.                                    |      |
| WAT IS OORLOG? . . . . .                        | 11   |
| HOOFDSTUK II.                                   |      |
| FRANKRIJK . . . . .                             | 24   |
| HOOFDSTUK III.                                  |      |
| NEDERLAND . . . . .                             | 38   |
| ONZE OVERZEESCHE BEZITTINGEN . . . . .          | 63   |
| HOOFDSTUK IV.                                   |      |
| PORTUGAL . . . . .                              | 64   |
| BELGIË . . . . .                                | 65   |
| ITALIË . . . . .                                | 67   |
| GRIEKENLAND . . . . .                           | 67   |
| RUMENIË . . . . .                               | 68   |
| TURKIJE . . . . .                               | 68   |
| EGYPTE . . . . .                                | 69   |
| DUITSCHLAND . . . . .                           | 69   |
| HONGARIJE . . . . .                             | 79   |
| ZWITSERLAND, NOORWEGEN, ZWEDEN . . . . .        | 80   |
| FINLAND . . . . .                               | 81   |
| RUSLAND . . . . .                               | 82   |
| SPANJE . . . . .                                | 83   |
| BRAZILIË . . . . .                              | 85   |
| DOM. REPUBLIEK HAÏTI . . . . .                  | 86   |
| CHILI . . . . .                                 | 87   |
| SALVADOR, COLUMBIA . . . . .                    | 90   |
| GUATEMALA, COSTA RICA, PERU EN MEXICO . . . . . | 91   |
| HONDURAS, ARG. REPUBLIEK . . . . .              | 94   |
| PARAGUAY, NICARAGUA, BOLIVIA . . . . .          | 93   |
| CANADA . . . . .                                | 97   |
| HOOFDSTUK V.                                    |      |
| ENGELAND EN AMERIKA . . . . .                   | 97   |
| HOOFDSTUK VI.                                   |      |
| SLOT . . . . .                                  | 110  |
| STELLINGEN . . . . .                            | 117  |

## INLEIDING.

---

In een artikel, voorkomende in de *Revue de droit international* 1882, getiteld: „*Etude sur le contrat d'affrètement*” van Mr. W. L. P. A. Molengraaff, advocaat te Amsterdam (April 1882), zegt de schrijver in zijn inleiding vrij vertaald het volgende:

„Wanneer men in de geschiedenis der rechtswetenschap een eigen naam wilde geven aan de laatste jaren, dan zou men ze terecht de periode noemen van de internationale rechtsstudie. Heden ten dage doet inderdaad geen enkele tak van deze wetenschap zooveel van' zich spreken, als die, welke zich bezig houdt, niet met de studie van het recht van één bepaald volk, maar met datgene wat het recht moet zijn van alle volken, met datgene wat de betrekkingen van allerlei aard moet regelen, die ontstaan uit het verkeer der natiën onderling. Dit verkeer heeft de dringende noodzakelijkheid in het leven geroepen, om voor verscheidenheid eenheid in de plaats te stellen. Zonder twijfel heeft deze eenheid op dit oogenblik nog meer een theoretisch en filosofisch karakter; zij is ternauwernood in het eerste tijdperk harer ontwikkeling, maar de dag zal komen waarop men haar zal kunnen verwezenlijken, en voor sommige gedeelten van het handelsrecht schijnt hij mij niet ver verwijderd.

Het einddoel van alle pogingen moet steeds zijn, gelijkmaking van het recht, de eenige logische en mogelijke vorm waarin het internationaal privaatrecht in zijn geheelen omvang kan worden verwezenlijkt. De gelijkmaking van het recht is alzoo de „*conditio sine qua non*”, en hij, die zich bezig houdt met het internationaal privaatrecht, moet zich beijveren te ontdekken in welke richting zij moet worden gezocht en op welke beginselen zij moet berusten.

Terwijl de wetenschappelijke mannen zich bezig houden met de vergelijkende wetstudie, om dit doel te bereiken, kan in de praktijk die rechtseenheid voorbereid worden, hetzij door de beslissing van conflicten van bestaande rechten, hetzij op geheel andere wijze, bijv. door het scheppen van een gewoonterecht.”



Het aandeel, dat de juristen in dezen strijd kunnen en moeten nemen, bestaat dus voorloopig in de vergelijkende wetstudie, daar wij toch, alvorens wij wetten gelijk kunnen maken, die wetten zelve behoorlijk dienen te kennen, alsmede de overeenkomst die er reeds, en het verschil dat er nog tusschen bestaat. En dat de vreedzame strijd, waarvan ik spreek, niet in dezen tijd thuis behoort, zal voorzeker wel niemand beweren.

In onze eigen geschiedenis zien wij immers hoe de toestand, waarin in ieder gewest, ja in iedere stad een verschillend recht gold ten opzichte van dezelfde zaken, onhoudbaar werd, toen tengevolge van de verbetering der wegen en middelen van gemeenschap, het verkeer zich uitbreidde en de bewoners dier gewesten met elkaar steeds meer en meer in aanraking kwamen. Wat toen gold van steden en gewesten, geldt nu van verschillende landen, dank zij de enorme werking van stoom en electriciteit, en de daarmee in verband staande uitvindingen van den nieuweren tijd, die zulke krachtige factoren waren voor de groote vlucht, door het verkeer der natiën in de laatste tientallen van jaren genomen. Nog dagelijks gaat dat verkeer voort met zich uit te breiden, hoe langer hoe grooter wordt dus ook de noodzakelijkheid, om, waar conflicten van verschillende rechten die uitbreiding hinderen, deze door gelijkmaking van rechten uit den weg te ruimen. Talrijk zijn reeds de quaesties, waarbij zich de wenschelijkheid tot meerdere gelijkmaking heeft voorgedaan en daaronder behoort ook voorzeker de quaestie, wier behandeling ik tot het onderwerp van mijne dissertatie heb gekozen. Mijne aandacht werd hierop gevestigd door de prijsvraag, uitgeschreven door de juridische faculteit te Amsterdam in 1885, en door dit onderwerp te nemen had ik tevens den waarborg, dat eene verhandeling hierover wel gewenscht werd. Op de prijsvraag is n.l. geen antwoord ingekomen. Den 29 September 1886 verscheen te Amsterdam eene dissertatie van den heer J. G. Schölvinck, waarin dit onderwerp werd behandeld. Door de beleefdheid van den schrijver, die mij op mijne aanvraag dadelijk een exemplaar toezond, werd ik in de gelegenheid gesteld hiervan kennis te nemen en zag toen tot mijn genoegen, dat de wijze, waarop wij beiden hetzelfde onderwerp hadden behandeld, toch zóóveel verschilde, dat mijne verhandeling, die toen grootendeels gereed was, en die ik ook daarna volgens het eens gemaakte plan besloot af te werken, volgens mijn bescheiden meening, ook naast de zijne nog wel recht van bestaan zou hebben.

---

## HOOFDSTUK I.

### WAT IS OORLOG?

§ 1. Dat de staat van oorlog zoowel als het oorlogsmolest een' grooten invloed kunnen uitoefenen zoowel op de uitvoering van een bevrachtingscontract, als op de risico's waarvoor de assuradeur van velerlei verzekeringen zich aansprakelijk stelt, ligt zóó voor de hand, dat wij naar voorbeelden daarvan niet lang behoeven te zoeken.

De staat van oorlog heeft bijv. ten gevolge dat een schip of de lading, of beide onvrij worden, dat de haven van vertrek of van bestemming is geblokkeerd, dat de schipper, door vijanden vervolgd, een omweg moet maken, waardoor de reis vertraagd wordt, enz enz.

Hiermee staat in direct verband dat ook de risico's vermeederen voor den assuradeur die eene assurantie sloot in verband met zoo'n zeereis, bijv. voor behouden varen of goede overkomst, voor de te verdienen vracht of de nog te maken winst. Evenzeer is dit het geval met den assuradeur voor brandschade te land, verzekeringen op het leven, tegen ongelukken of ziekte, verzekeringen van-vee, veldvruchten, glas etc. etc.

Het is dus niet te verwonderen, dat reeds lang geleden door de partijen in deze beide contracten afzonderlijk bepaald werd, welke de invloed zou zijn die de oorlog op hunne verplichtingen zoude uitoefenen. Langzamerhand werden vele dezer bepalingen handelsgebruiken, tot dat ten slotte de wetgever de praktijk te hulp kwam en in wetsartikels vaststelde, welke in 't vervolg in deze de verplichtingen van partijen zouden zijn. Dat de wetgevers echter noch niet geslaagd zijn in de, trouwens zeer moeilijke taak, om alle onzekerheid in deze op te heffen, (*optima est lex qua minime relinquit judici*) blijkt helaas maar al te zeer uit het groot aantal vonnissen in deze quaesties gewezen, en wel

vooral in Frankrijk en in Duitschland gedurende en onmiddelijk na den oorlog van 1870. De groote moeilijkheid bij deze processen bestond voornamelijk in de beantwoording van de vraag: Wat is oorlog, en welke feiten kunnen aan den invloed van den oorlog worden toegeschreven? In geen enkele wet vond ik hiervan een nadere bepaling gegeven en evenmin in eenig bevrachtingscontract of polis.

Willen wij dus een antwoord op die vraag zoeken, zoo wenden wij ons eerst tot de volkenrechtelijke schrijvers, die allen deze zaak bespreken. Maar daarbij moeten wij op onze hoede zijn, want het komt mij voor dat wij ons hier niet aan datgene kunnen houden wat door het volkenrecht onder staat van oorlog en oorlogmolest wordt gerekend. In het volkenrecht komt het er op aan, de betrekkingen tusschen de Staten te regelen en de plichten vast te stellen der burgers jegens den vijand. Voor ons onderwerp geldt het iets anders. In het privaatrecht heeft de volkenrechterlijke quaestie alleen belang omdat en zoover zij den feitelijke toestand wijzigt, welke de grond is voor de rechtsbetrekking der contracteerende partijen. Oorlog zal dus nu eens in ruimer zin moeten worden gebezigd, dan in het volkenrecht en een andermaal weer in engeren. Waarom toch worden in wetten, bevrachtings- en assurantiecontracten vooral bijzondere bepalingen vastgesteld voor 't geval van oorlog of oorlogmolest? Natuurlijk omdat, zooals wij dat reeds ter loops vermeldde, de oorlog zou enorm veel invloed op de vervulling dier overeenkomsten kan uitoefenen, dat voor het geval dat die werking inderdaad plaats heeft of groote kans heeft plaats te zullen grijpen, gewoonlijk niet dezelfde bepalingen kunnen gelden die in vreedestijd partijen binden.

Wat zal dan moeten beslissen of er oorlog is?

Het komt mij voor dat wanneer men de ratio legis in het oog vat, een dubbelen eisch zal mogen worden gesteld: 1<sup>o</sup> dat een geregelde krijg tusschen twee volkeren wordt gevoerd.

- a. in alle gevallen dat er ook in volkenrechtelijken zin oorlog is;
- b. naar analogie van het volkenrecht, wanneer er krijg is tusschen twee volken, welke niet *juris gentium* als oorlog is aan te merken.

Ten tweede dat werkelijk geweld gepleegd wordt en dat het geweld,



dat gepleegd wordt, een gevolg is van den oorlog. Omgekeerd is daar, waar deze gevallen niet aanwezig zijn, geen oorlog of oorlogsgeweld.

En wanneer wij nu weer tot onze volkenrechtelijke beschouwingen terugkeeren, wat zien wij dan?

Ten eerste dat wij daarbij al dadelijk moeten bedenken, dat tot voor betrekkelijk korten tijd, er alleen sprake was van een Europeesch volkenrecht en dat eerst later de Vereenigde Staten, Japan en de Zuid-Amerikaansche Staten daartoe zijn toegetreden.

Door die toetreding verbonden zij zich tegenover elkaar om zich bij een' eventueelen onderlingen oorlog van vele zaken te onthouden, die vroeger in den oorlog gebruikelijk waren en ten opzichte van elkaar een gedragslijn te volgen, waardoor deze wijze van oorlogvoeren aanmerkelijk verschilt van die van wilde en onbeschaafde volkeren.

Waar dus in het volkenrecht van oorlog wordt gesproken en bijv. gezegd wordt, dat dit of dat niet is toegelaten in den oorlog of niet wordt beschouwd als tot den oorlog te behooren, daar geldt zulks steeds alleen voor die staten, die gerekend worden de volkenrechtelijke voorschriften in acht te nemen. Hierin nu ligt al dadelijk eene beperking, die voor ons niet kan gelden.

§ 1. *Krijg met onbeschaafde volken.* Daar waar de beide door mij gestelde vragen bevestigend moeten worden beantwoord, daar is oorlog in den zin van wet of contract, onverschillig of de krijgvoerende partijen tot de bovengenoemden behooren of dat het onbeschaafde natiën zijn of natiën die niet in het volkenrechtelijk verbond zijn opgenomen, zooals bijv. de Atjehers of de Barbarijsche staten.

Het antwoord door het volkenrecht gegeven op de vraag: wat is oorlog? is dit: Oorlog is een strijd die met geweld wordt gevoerd tusschen twee staten <sup>1)</sup>.

Deze idee, die door Gentilis en Ayala 't eerst is geopperd, door Hugo de Groot duidelijk uiteengezet en thans als algemeen aangenomen mag worden beschouwd, dat een oorlog is een strijd tusschen twee staten

---

1) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht § 510. Krieg ist bewaffnete Selbsthülfe einer statlichen Macht im Widerstreit mit einer andern statlichen Macht.



en niet tusschen de enkele individuen of m. a. w. van beide kanten van staatswege wordt gevoerd, heeft na de eischen der humaniteit voornamelijk eene groote verandering in het oorlogvoeren teweeggebracht <sup>1)</sup>.

§ 2. *Kapers.* Als een dier voor ons belangrijke gevolgen meen ik te mogen beschouwen de bepaling, opgenomen in de Parijzer Congresacte van 1856. De kaperij is afgeschaft, d. w. z. de onderteekenaars van de acte verbinden zich, afstand te doen van de vroegere gewoonte om in oorlogstijd aan privaatspersonen door zoogenaamde kaperbrieven de machtiging te verleen tot de kaapvaart. Aan 't slot dier declaratie staat: „La présente Déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les Puissances qui y ont ou qui y auront accédé,” waaruit volgt dat de vertegenwoordigde mogendheden (Groot-Brittannie, Frankrijk, Italië, Rusland, Turkije, Pruisen en Oostenrijk) en de gezamenlijke groote zeemogendheden, die, behalve Spanje, de Ver. Staten van Noord-Amerika en Mexico, later toetraden, nog wel tegen andere staten de kaperij kunnen uitoefenen, en althans in het geval dat deze laatsten daarmee aanvangen. In dat geval zullen deze feiten ook naar het volkenrecht als oorlogsdaden zijn te beschouwen. Maar hoe wanneer de onderteekenaars ontrouw mochten worden aan hunne verbindtenis? Het komt mij voor dat dan toch de door deze kapers aangebrachte schade, als oorlogsschade moet worden beschouwd. De aanleiding tot het feit was een oorlog, het was een onmiddellijk gevolg van de oorlogstoestand, en het was op zich zelf krijgsgeweld.

§ 3. *Zeeroovers.* Dit is echter niet het geval met de schade door zeeroovers aangebracht, daar deze niet van staatswege, maar op hun eigen hand uitzelen om buit te maken, en dus niet als oorlogspartij kunnen worden beschouwd. Ook in de polissen ziet men gewoonlijk het gevaar van zeeroovers naast het oorlogsgevaar afzonderlijk vermeld.

---

1) De kriegführenden Staten sind Feinde im eigentlichen Sinn, die Privatpersonen dagegen sind als solche nicht Feinde weder unter einander noch den feindlichen Staten gegenüber. Bluntschli § 531 en zoo verklaarde de beroemde Fransche minister Portalis in 't jaar VIII van de republiek bij de installatie van het prijsgerecht. Entre deux ou plusieurs nations belligérantes, les particuliers dont ces nations se composent, ne sont ennemis que par accident, ils ne le sont point comme hommes, ils ne le sont même pas comme citoyens, ils le sont uniquement comme soldats.” (Heffter § 119).

§ 4. *Burgeroorlog.* Hoe is het dan gesteld met een burgeroorlog? Dit is geen strijd tusschen twee staten, maar tusschen twee staatkundige partijen; de overeenkomst die echter tusschen deze oorlogen en de vroeger besprokene bestaat is zoo groot, dat ik ze ook voor onze quaestie daarmee eenvoudig gelijk wilde stellen, evenals dat ook in het volkenrecht het geval is ten opzichte van de daarin betrokken partijen. Zoo lezen wij bij Bluntschli (op cit. § 582) dat het als een schrede van vooruitgang van het hedendaagsche volkenrecht is te beschouwen, dat het genegen is, zoowel eene partij die opstand voert, evenals geordende vrijescharen <sup>1)</sup>, als een oorlogvoerende partij te behandelen, alhoewel zij geen machtiging van eenigen staat hebben, mits ze aan de drie volgende vereischten voldoen.

I. Dat zij een geordend oorlogsleger hebben.

II. Dat zij zelve de rechten van het geciviliseerde oorlogsrecht in acht nemen.

III. Dat zij te goeder trouw voor staatkundige doeleinden strijden. (Bluntschli § 512).

Uit het feit dat bij zoo'n burgeroorlog de partijen met vijanden worden gelijk gesteld, zien wij dat er een' groote overeenkomst bestaat tusschen dezen en een' buitenlandschen oorlog. De eerste wordt echter altijd gevoerd tusschen partijen die tot ééne natie behooren, en die eerst aan de bovengenoemde vereischten moeten voldoen om met buitenlandsche vijanden te worden gelijk gesteld.

Het is natuurlijk in het belang van de goede orde en van de vrede dat het volkenrecht wanneer het een regel wilde stellen niet te licht binnenlandsche beroeringen met een burgeroorlog gelijk stelt. Het moet dit slechts dan doen, wanneer de partijen onder elkaar strijden om een van die gewichtige geschillen die eene natie verdeelen en geheel in wanorde brengen. De kenmerkende voorwaarde is, zoo als Morin schrijft

---

1) Met deze geordende vrijescharen zijn bedoeld dezulken welke georganiseerd zijn om staatkundige omwentelingen te bewerkstelligen, en wanneer deze nu handelen even als een geordend leger, zoo als bijv. de Duitse vrijescharen onder majoor Schill of de Italiaansche, die onder Garibaldi naar Sicilië en Napels trokken, dan pleegt men deze als oorlogvoerende partijen te behandelen. Bluntschli § 312.

in „Les lois relativa a la guerre, 1872, Dl. I, pag. 19,” dat de gewapende strijd plaats heeft tusschen twee groote politieke partijen, die aan elkaar den voorrang willen betwisten voor de regeeringsvorm, die moet worden ingesteld in het land, 't geen in 't bijzonder plaats heeft wanneer twee pretendenden voor den vakanten troon volgelingen hebben die respectievelijk met elkaar strijden, of wanneer een gouvernement dat zich slechts feitelijk opwerpt, bestreden wordt door de verdedigers van dat gouvernement dat zij als het gouvernement van het recht beschouwen.

De grens voor het privaatrecht anders te stellen gaat niet aan. Analogie baat hier niet. Het geldt hier niet een ander geval als in het volkenrecht, maar de definitie van een geval door het volkenrecht erkend.

§ 5. *Vrijwilligers.* Een andere moeilijkheid doet zich voor doordat in den oorlog ook voorkomen scharen van vrijwilligers, die aan den heerschenden oorlog gaan deel nemen, zooals in 1870 b.v. de Italiaansche onder Garibaldi; wanneer deze zich stellen onder het bevel der legerhoofden en zich als soldaten gedragen en voorzien zijn van uniformen, dan worden deze ook door het volkenrecht met de overige oorlogvoerenden gelijk gesteld. (Bluntschli § 512.)

§ 6. *Stroopers.* Anders is het echter gesteld met die personen, die zonder machtiging van den staat op eigen hand strooptochten ondernemen tegen de vijanden en dan weer zich gedragen als gewone burgers, zooals dat van Fransche zijde in 1870 vaak plaats vond. Deze staan buiten het volkenrecht, en worden dan ook, gevangen zijnde, niet als krijgsgevangenen, maar als misdadigers behandeld en gewoonlijk doodgeschoten. Toch zou ik nu de handelingen van deze personen voor onze quaestie als wel tot den oorlog behoorende willen beschouwen. De bestaande oorlog toch is voor hen de aanleiding tot die handelingen, deze staan daarmee zoozeer in verband, wijl ze evenals deze ten doel hebben den vijand te benadeelen, dat wij ze hier mijns inziens gerust daartoe kunnen rekenen. De door hen aangebrachte schade is dus ook weer oorlogsschade.

§ 7. *Begin van den oorlog.* Op welk tijdstip kan de oorlog als begonnen beschouwd worden? Met de oorlogsverklaring? Dat kán, maar het kan ook zeer goed vroeger; een oorlog is, dat moeten wij niet vergeten, een feit.



Of zouden wij zeggen, wanneer de vijand heden een inval in ons land doet of op zee van onze schepen buit maakt, en ons morgen den oorlog verklaart, dat de oorlog dan eerst na die oorlogsverklaring begint? Mijne meening is dat de oorlog begonnen is, zoodra de vijandelikheden geopend zijn door, op last of althans met goedvinden van de vijandelijke partij.

Deze meening vinden wij ook uitgesproken in een Amerikaansch arrest.

„A state of war may exist, de facto between two countries, although there has been no formal declaration of war by there governments; but there must be an actual commencement of hostilities.” (The Teutom 3 Law Reports Privy Council Admiralty Division 394, 24. Law Times New Series.) en zoo vinden wij deze idee ook terug bij „Le nouveau Valin ou Code Commercial Maritime, par Sanfourche Laporte, pag. 714. Formule d'une police d'assurances” „Il demeure également convenu qu'aucas ou la guerre surviendrait entre la France et quelqu'autre puissance maritime, la prime cidessus stipulée de six pour cent sera portée a trente pour cent; ce qui aura lieu à compter de la première déclaration ou des premières hostilités commises de part ou d'autre.

Het volkenrecht eischt een oorlogsverklaring en waarom? Om dat een toestand van wederzijdsch vertrouwen tusschen de naburige volken onbestaanbaar zou zijn, wanneer men elk oogenblik een' vijandelijken inval zou kunnen verwachten.<sup>1)</sup>

Op grond daarvan vordert het moderne volkenrecht, 't geen ook meermalen reeds is geschied, dat een termijn wordt vastgesteld binnen welke de personen en schepen die tot de, nu vijandelijk geworden natie, behooren kunnen vertrekken en zich uit het voor hen vijandige land

---

1) In de oudheid werden hierbij steeds bijzondere plechtigheden in acht genomen, en de ridderlijke geest der middeleeuwen achtte deze eveneens noodig; de gewoonte een oorlog vooraf plechtig aan te kondigen duurde tot de achttiende eeuw voort. Sinds de achttiende eeuw heeft men die bepaalde vormen meer en meer laten varen. Men vergeeft zich daarmee, dat men het diplomatisch verkeer met den vijand afbreekt en op eene andere wijze openlijk, bijv. door een ultimatum of door oorlogsmanifesten bekend te maken, dat men een oorlogsonderneming op het oog heeft.



of water verwijderen. Wij vinden dit o. a. ook opgeteekend bij Tudor, pag. 803. In modern warfare a certain time is generally allowed bij Orders in Council, within which the subjects of the enemy may depart with their ships and cargoes, without being liable to capture on their voyage. See The Phoenix, 1 Spinks, 1 The Argo, ib 52. In 1870 werd door Frankrijk aan de vijandelijke schepen 15 dagen tijd gegeven om hunne havens te verlaten. Zie ook Heffter, § 121.

Het ligt verder in den aard der zaak, dat geen oorlogsverklaring noodig is van de zijde van hem, die zich verdedigt tegen een' reeds verklaarden oorlog of tegen een' zeer waarschijnlijk aanval van den kant des vijands. Heffter, § 120.

Ook bij burgeroorlogen komt geen oorlogsverklaring voor, daar de eene partij zich steeds vooraf organiseert, de andere dezen niet als oorlogvoerenden, maar als oproerlingen beschouwt. (Heffter pag. 250, Noot 7.)

§ 8. *Einde van den oorlog.* Evenals omtrent het begin van den oorlog, geldt ook voor de beslissing van het einde daarvan, voor ons weer het antwoord op de vraag, of de feitelijkheden waaruit de oorlog bestond al of niet hebben opgehouden. Er is bijv. wapenstilstand gesloten maar een afgezonderd deel van het leger dat ver van 't hoofdleger verwijderd was heeft hiervan niet tijdig bericht kunnen krijgen, en zet den strijd nog voort, niettegenstaande er volgens het volkenrechtelijk begrip geen oorlog meer heerschte. Voor ons geldt dit echter wel degelijk als oorlog, de feitelijke oorlog bestaat daar nog.

§ 9. *Wapenstilstand.* Daar waar echter de wapenstilstand goed wordt in acht genomen is geen oorlog. Want alhoewel men licht zal zeggen dat de tegenstelling van oorlog alleen vrede is, zoo is toch een wapenstilstand ook als een vrede te beschouwen; het is een vrede gesloten onder een opschortende voorwaarde.

Van wapenstilstand wordt nog onderscheiden, wat de Duitschers noemen „Waffenruhe”.

§ 10. *Waffenruhe.* Het onderscheid bestaat daarin, dat een wapenstilstand is, een daad van de souvereiniteit, geldend voor het geheele gebied waar de oorlog werd gevoerd; zoodat de geheele oorlog daardoor

tijdelijk wordt geschorst, en een „Waffenruhe" daarentegen gesloten wordt door de militaire aanvoerders, zonder dat deze daarvoor machtiging van de souvereiniteit behoeven, gewoonlijk maar van korten duur is, bijv. voor 't begraven der dooden, of om onderhandelingen over een wapenstilstand of over den vrede te beginnen, en slechts voor een beperkt gebied pleegt te gelden.

Volledigheidshalve meende ik op dit onderscheid te moeten wijzen ofschoon het belang daarvan voor ons niet zoo groot is, omdat zoowel daar waar het eene als daar waar het andere bestaat voor ons begrip geen oorlog is.

Uit het voorgaande nu blijkt duidelijk, dat wij telkens alleen daar met oorlog rekening houden, waar ze feitelijk wordt gevoerd; hieruit volgt ook dat wij dat niet doen waar ook dit laatste niet het geval is.

In 1870 was bijv. wel geheel Frankrijk in oorlog met Duitschland, maar toch kon men niet zeggen dat in 't zuidwesten van Frankrijk de staat van oorlog bestond. Evenmin was dit het geval in die streken, waar de krijg had opgehouden te woeden, en alles in rust verkeerde.

Deze meening vinden wij ook uitgesproken in eene beslissing van het Deutsche Reichsoberhandelsgericht Senat I van 8 Maart 1872, te vinden in de Entscheidungen des R. O. H. jaarg. 1878 pag. 243. Het proces werd gevoerd tusschen de „Magdeburger Lebensversicherungsgesellschaft" en een spoorwegbeambte. F. die in 1871 naar de omgeving van Rheims, werd gezonden om daar zijne functies uit te oefenen. Uit die uitspraak citeer ik het volgende:

Die Gegend von Rheims war schon vor der Ankunft F's. im festen Besitz deutscher Truppen, welche die äussere Ordnung aufrecht hielten. Als F. starb war dort Waffenruhe. Es herrschte also kein Krieg. Ebenso wenig herrschte Aufruhr. Denn wenn schon eine definitive Regierungsgewalt in Frankreich nicht schon etablirt war, so fand doch gegen die factisch bestehende Gewalt eine offene Auflehnung nicht statt. Wenn es auch an sich wahr ist, dass den Gegensatz vom Kriege nur der Friedenszustand bildet der das zustande kommen eines Friedenschlusses voraussetzt, so entscheidet doch nach der Vertragsbestimmung, welche dem *Versicherten Reisen* in Gegenden, wo Krieg oder Aufruhr herrscht,

verbietet, nicht der staatsrechtliche Begriff des Friedens, sondern der factische Zustand. Es folgt dies mit nothwendigkeit daraus, dass dem Versicherten nicht untersagt ist, in Staaten in welchen der Krieg herrscht, sich zu begeben, sondern das Verbot nur auf die Gegenden sich bezieht, welche dem Kriegszustande unterliegen. Urtheil vom 8 März 1872.

§ 11. *Verbonden mogendheden.* Hoe is het ten slotte met de handelingen van eene verbonden mogendheid? Stel bijv. dat Rusland aan Bulgarije den oorlog aandoet en dat Rumelië zich vooraf verbonden had de Russische troepen over zijn gebied te laten trekken; dan is de schade, door die troepen bijv. aan het veldgewas veroorzaakt, ook weer als oorlogsschade te beschouwen. Dat vervoer dier troepen toch is een feit uit die reeks van handelingen, waaruit dat oorlogvoeren bestaat, en de schade, daardoor aangericht, dus ook oorlogsschade, en het maakt hiervoor geen verschil of dat geschiedt met of zonder het goedvinden van Rumelië.

Dat over een en ander toch ook anders wordt gedacht, blijkt bijv. uit hetgeen wij lezen in Elsners Assecuranz-Almanach van 1872, p. 236.

Unter Kriegschäden verstehen manche Feuerversicherungs-Anstalten, nicht blos die Schäden, welche durch der Krieg d. h. durch militärische Maasregeln eines Befehlhabers entstehen, sondern auch die, welche während des Krieges entstehen.

Deze opvatting is natuurlijk veel te ruim, want nu zou de schade, die ontstaat in een belegerde stad, door een gewoon ongeval, bijv. door broeien van hooi of door onvoorzichtigheid, m. a. w. door een feit dat volstrekt niet met den oorlog in verband stond, toch als oorlogsschade moeten worden beschouwd.

§ 12. *Causaal verband.* Bij de eerste vraag, naar wat oorlog is, komt dus nog een tweede, n.l. die naar het causaal verband tusschen den bestaanden oorlog en de aangebrachte schade; een vraag die ook tot veel moeilijkheden aanleiding heeft gegeven.

Sommigen toch zijn van meening dat oorlogsschade alleen is die schade, welke is aangebracht op bevel van de vijandelijke aanvoerders. Dat zou men kunnen zeggen wanneer die bevelen precies werden opgevolgd, maar hoeveel schade wordt in een oorlog niet veroorzaakt, waartoe



volstrekt geen bevel is gegeven! Al de schade, veroorzaakt door de onvoorzichtigheid of nalatigheid der vijandelijke troepen, zou hierdoor worden uitgesloten. In de hiervoor gewezen vonnissen zien wij trouwens ook, dat de daaraan te wijten schade even goed als oorlogsschade werd opgevat, als die welke op bevel door de vijanden was aangebracht. Zie bijv. de volgende uitspraken:

Répertoire des Assurances 1873—1883 par M. Ed. Badon Pascal à Paris 1884. Sinistre de guerre et d'invasion.

Bâtiment occupé par les français.

1. Lorsqu'il a été convenu entre les parties que l'assureur ne garantit pas contre les conséquences d'un sinistre occasionné par guerre, invasion, émeute, force militaire quelconque, la compagnie d'assurance ne peut-être responsable de l'incendie d'une maison, incendie dû soit à l'imprudence soit à la négligence de soldats français qui occupaient un immeuble abandonné par son propriétaire. Trib. civ. de la Seine 12 Mars 1873.

2. „Bâtiment occupé par l'ennemi. Cette clause comprend tous les sinistres survenant pendant l'occupation de l'ennemi et provenant soit de sa volonté, soit de sa faute, soit de son imprudence. Et cette interprétation n'a rien d'inconciliable avec le maintien du contrat d'assurance, en temps d'invasion, la compagnie restant toujours responsable des sinistres qui n'auraient point eu pour cause l'invasion.

L'incendie qui éclate dans un établissement occupé par l'ennemi ne peut-être attribué qu'à son imprudence et c'est à bon droit que la Compagnie refuse d'en être responsable. Besançon, 2 fev. 1872.

3. Lorsque une compagnie déclare dans ces polices qu'elle n'est pas responsable des incendies occasionnés par guerre, par émeute, par tremblement de terre, s'il survient un incendie dans une maison occupée par un poste prussien c'est la guerre qui a occasionné l'occupation et par suite l'incendie, c'est donc à tort que l'assuré réclame à l'assureur le paiement d'un sinistre que ce dernier n'a pas garanti.

Trib. civ. de Peronne, 27 Dec. 1871.

4. Die Policenclausel, durch welche die Feuerversicherungs-Gesellschaften erklären, das sie für durch Krieg, Invasion, militärische Gewalt irgend welcher Art. u. s. w. verursachten Schäden nicht haften, muss eben

sogut auf die durch die Thatsachen der Invasion und der Besetzung eines Hauses durch den Feind entstehenden Brände bezogen werden, als auf die ein directes, materielles Kriegsereigniss zur Ursache habenden Brände. Im Falle des Brandes eines von feindlichen Soldaten eingenommenen und benutzten Hauses, ist Präsumtion vorhanden, dass es durch die schwerere Gefahr, die aus der Einnahme und Benutzung, vernichtet ist. Diese Präsumtion kann jedoch durch den Gegenbeweis widerlegt werden; der Eigenthümer und der Miether müssen daher zudem Beweise zugelassen werden, dass die aussergewöhnliche Gefahr der Invasion mit der Ursache des Brandes nichts zu thun hat, und dass er aus einer der gewöhnlichen Ursachen, für welche der Versicherer haftet, entsprungen ist. Erkl. des Civ. Trib. Briey, 28 Juli 1871 D. Vers. Zt. XII S 583.

5. Nach dem Versicherungsvertrage umfasst die Haftpflicht des Versicherers alle nicht ausdrücklich ausgenommenen Fälle; die Ausnahmen sind stets restrictiv zu interpretiren. Die Appellanten haben daher ein Recht auf Schadenersatz, sobald er nicht durch eine klare und präzise Policenklauseel abgelehnt ist. Wenn die Kläger den Schadenfall zu beweisen haben, so hat die Gesellschaft die Ausnahme zu beweisen, die Redaction der Police ist ihr persönliches Werk, sie ist daher verpflichtet, nach Art. 1602 Code Civil klar und deutlich die Tragweite ihrer Verpflichtungen darzulegen, wenn sie sich nicht der Gefahr aussetzen will jede unklare oder zweideutige Bestimmung gegen sich interpretirt zu sehen. Nach der Absicht der Parteien konnte übrigens die in der Police in Betreff der durch den Krieg entstehenden Brände erwähnte Ausnahme nur von der Gefahr verstanden werden, welche ein thatsächliches Kriegsereigniss zur directen Ursache hat, irgend welchen Zusammenstoss zwischen den Kriegsführenden, und keineswegs von Ereignissen, welche, wenn selbst während des Kriegszustandes eingetreten, dennoch nicht das Resultat militärischer Operationen sind. Erk. des App. H. Besançon, 28 Juni 1871 D. Vers. z. XII S. 571.

Gedurende den Krim-oorlog kwan op dit gebied een merkwaardig geval voor. Een schip van Fécamp de Iris, was bevracht voor het transport van levensmiddelen en munitie door den Franschen staat. Deze stelde zich aansprakelijk voor het oorlogsgevaar; bovendien was een

assurantie gesloten voor zeegevaar (oorlogsgevaar uitgezonderd). Een stormwind deed het schip van voor Kamiesch, een haven van proviandeering voor het Fransche leger, wegdrijven, en bracht het onder het vuur van de forten van Sebastopol, waardoor het in den grond werd geschoten.

De vervrachter sprak eerst de assurantie-maatschappij aan, maar kon noch van deze op grond van „risque de mer”, noch van den staat op grond van „risque de guerre”, schadevergoeding krijgen. (Zie Lyon-Caen, II, 2137, noot 2).

Mijns inziens was dit wel degelijk „risque de guerre”. Het schip toch was wel door den storm uit de koers gestreven, maar 't was toch nog behouden en was in staat zijn reis voort te zetten. De directe oorzaak, de beslissende daad waardoor 't schip verging, was toch eerst de beschieting, dus de oorlog.

Dat wij, na deze vonnissen te hebben leeren kennen, nu precies kunnen zeggen, wat in het algemeen oorlogsschade is en wat niet, wil ik niet gaarne beweren, maar zij kunnen ons toch eenigzins tot een leiddraad strekken bij het vormen van ons oordeel.

Ten slotte wil ik alleen dit nog opmerken dat wanneer, zooals dat in 1871 het geval was in Duitschland, van staatswege de geleden schade vergoed wordt, men dan natuurlijk niet nogmaals schadevergoeding van den assuradeur kan vragen.

Iemand had bijv. een huis ter waarde van f 30.000; het wordt in brand geschoten in den oorlog; van rijkswege wordt hem daarvoor f 30.000 uitbetaald, dan blijft er geen schade voor de assuradeurs meer te vergoeden over.

---



## HOOFDSTUK II.

Zoo zijn wij dan nu gekomen tot de eigenlijke behandeling der vraag: welk recht geldt tegenwoordig in de voornaamste landen betreffende den invloed van den staat van oorlog en het oorlogsmolest op het bevrachtings- en assurantiecontract?

Onder het recht dat in een of andere quaestie, zooals de bovengenoemde in een bepaald land geldt, versta ik in de eerste plaats den inhoud van de gezamenlijke wetsbepalingen die op dat onderwerp betrekking hebben, en in de tweede plaats dat recht hetwelk tusschen partijen geldt, tengevolge van de gesloten overeenkomst. In vele gevallen toch vinden wij hier eene afwijking van de wettelijke bepalingen, daar deze laatsten toch meest dispositief zijn en niet imperatief.

Daarom is het ook noodig naast de wettelijke bepalingen na te gaan welke de bepalingen zijn die de partijen gewoonlijk onderling op dit punt vaststellen, daar hierdoor toch zoo licht de invloed van de wettelijke bepalingen gedeeltelijk wordt uitgesloten.

Wij kunnen nu zeggen, dat de invloed van den staat van oorlog en het oorlogsmolest op het bevrachtings- en assurantiecontract door het recht van elk land wordt vastgesteld, eerstens, in zooverre als die bepalingen imperatief zijn, en dus alle afwijking door de contractanten daarvan krachteloos maken; ten tweede geldt bij de dispositieve bepalingen het door de wetten uitgesproken recht voor zoover de partijen omtrent het daar bepaalde niets hebben vastgesteld, of, wat op hetzelfde neerkomt, naar de wet hebben verwezen.

In de meeste gevallen zijn wij nu, om te vinden wat wij zoeken, aangewezen op de handelswetboeken, en zoo komt het mij het best voor, nu in de eerste plaats eens na te gaan, wat het Fransche recht hieromtrent heeft bepaald, daar dit toch het voorbeeld was voor het handelsrecht van zooveel andere landen, dat wij dan vervolgens hiermee kunnen vergelijken.

---

Eene opmerking nog vooraf.

In de vraag, die ik mij voorstelde te beantwoorden, wordt gesproken van bevrachtingscontracten zonder eenige nadere bepaling daaromtrent. Toch meen ik, dat wij ons hier kunnen beperken tot die, welke voor zeereizen gesloten worden, en wel omdat het W. v. K., van bevrachtingscontracten sprekende, ook steeds daarop het oog heeft. Immers zij worden behandeld in het tweede boek van het W. v. K., tot opschrift dragende: „Van de rechten en verplichtingen uit scheepvaart voortspruitende”, in den vijfden titel: „Van bevrachting en verhuring van schepen”, terwijl art. 755 al. 1 zegt, dat de voorschriften van dien titel niet toepasselijk zijn op de binnenlandsche scheepvaart.

---

F R A N K R I J K.

§ 1. Hier zijn wij dus voor de studie van ons onderwerp aangewezen op den Code de Commerce van 15 Sept. 1807 en wel in de eerste plaats op het tweede boek waarin het zeerecht behandeld wordt. Dit gedeelte van den Code de Commerce is bijna louter een uittreksel uit de bekende „Ordonnance touchant la marine,” van Lodewijk XIV (Augustus 1681).

Deze „Ordonnance touchant la marine”, gewoonlijk genoemd „Ordonnance de la marine”, behandelde niet alleen het privaatrechtelijke zee-recht, maar ook het volkenrechtelijke. Het privaatrechtelijke deel is nu door den Code de Commerce opgeheven, voor het publieke recht geldt ze echter nog en subsidiair ook daar waar de Code zwijgt (Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, IV, § 3).

Het eerste artikel, dat ons alzoo ten opzichte van het bevrachtingscontract interesseert, is Art. 276 C. d. C.: Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages et intérêts de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

In de „Ordonnance de la marine” komt een dergelijk artikel ook reeds in de volgende bewoordingen voor: Si toute fois avant de départ du vaisseau, il arrive interdiction de commerce par guerre, repressailles ou autrement avec le pays pour lequel il était destiné, la charte partie sera resolue sans dommages et interêts de part ni d'autre, et paiera le marchand les frais de la charge et décharge de ses marchandises; mais si c'est avec autre pays, la charte partie subsistera en son entier.

Zulk een „interdiction de commerce” ontstaat nu ook bij elken oorlog, zoowel voor de oorlogvoerende partijen, als voor de neutrale mogendheden ten opzichte van alles wat contrabande is.

Op de vraag, wat nu echter contrabande is, meen ik het volgende te kunnen antwoorden.

1°. Zijn er eenige zaken die altijd als contrabande gelden en wel:

a. oorlogswapenen, kanonnen, geweren, sabels, kogels, kruit en dergelijke oorlogswerktuigen;

b. salpeter en zwavel die voor kruitfabrikatie noodig zijn;

c. oorlogschepen.

d. Gelden als contrabande alle zaken die zonder een bepaald verlov in een geblokkeerde haven worden ingevoerd of van daar uitgevoerd,

e. Zijn met contrabande gelijk te stellen:

krijgslieden behoorende tot eene der oorlogvoerende partijen, die naar, of op rekening van deze worden vervoerd.

eveneens personen, die hoewel tot geen der oorlogvoerende partijen behoorende, klaarblijkelijk het plan hebben bij een hunner als krijgslieden te gaan dienen.

2°. Zijn er (zoo bijv. Hall, p. 578; Heffter, § 160 en Perels. Das öffentliche Seerecht, p. 255 vlg.) artikelen, wier bestemming niet per se met den oorlog in verband staat, maar die soms toch contrabande kunnen zijn. De beslissing moet dan afhangen van de beantwoording van deze vraag: Zullen die voorwerpen den oorlogvoerenden staat wezenlijk direct bij het voeren van den strijd van dienst zijn? Zoo zegt Hall bijv. op pag. 578, dat wanneer een afgelegen land, zooals Brazilië, dat zelf geen fabrieken heeft, ter zee een nederlaag had geleden, de verhindering van den invoer van stoommachines voor schepen gelijk zou staan met



het einde van den oorlog, of althans der natie die de neerlaag geleden had, alle macht zou ontnemen om door hare handelingen den vijand schade toe te brengen. „In considering the matter logically therefore, the true difficulty is the test of essentiality.”

Zoo is het ook gesteld met levensmiddelen; deze zijn volstrekt niet altijd contrabande, maar kunnen het onder omstandigheden zijn. Zoo werd bijv. nog in 1855 gedurende den oorlog met China rijst voor contrabande verklaard, zooals blijkt uit de *Dépêche* de M. Jules Ferry, *Président du Conseil, Ministre d'affaires étrangères aux Ambassadeurs et Agents diplomatiques de la République française*, 21 février 1885, te vinden in de „*Archives diplomatiques*” van 1885, Tome XX, pag. 161.

In de hier bijbehorende „*Annex à la dépêche de 21 Février 1885*” wordt er nog op gewezen dat Grotius, Vattel en de Engelsche publicisten James Reddec, Phillimore, Pratt en Moseley er ook geen bezwaar tegen hebben, eventueel levensmiddelen als contrabande te behandelen; dat verder ook gedurende den oorlog met Portugal in 1669 in Holland een decreet werd uitgevaardigd, waarin onder contrabande ook werden genoemd: graan, meel, vleesch en in 't algemeen alle landbouwproducten en voedingsmiddelen.

3°. Zal in vele gevallen juist zijn aangegeven wat als contrabande zal worden beschouwd:

a. in de verordeningen door de neutrale natiën daaromtrent uitgevaardigd, waaraan de partijen, voor wien deze verbindend zijn zich alsdan hebben te gedragen <sup>1)</sup>).

Voorbeelden van dergelijke verordeningen zijn bijv. de bekendmaking van onzen minister van buitenlandsche zaken, 20 Juli 1870, § 6, waarbij verboden werd aan de Fransche of Duitsche oorlogschepen wapenen of munitie te leveren of op eenige wijze hun behulpzaam te zijn bij de vermeerdering hunner bewapening of uitrusting; die van Denemarken 25 Juli 1870; Oostenrijk-Hongarije 29 Juli 1870, § 1; Italië 26 Juli 1870; Spanje 26 Juli 1870; Portugal 20 Juli 1870; Chili 26 Sept. 1870.

---

1) Omtrent die gebondenheid zelf meen ik, om niet al te uitvoerig te worden, hier naar de leer der statuten te mogen verwijzen.

Decreet van het departement van binnenlandsche zaken § 3; Peru art. IV (Perels pag. 367 vlg.).

b. In de verordeningen door de oorlogvoerende partijen zelve daar omtrent uitgevaardigd.

Zoo heeft Rusland bijv. gedurende den laatsten oorlog met de Turken door Senaats-Ukases van 12 Mei 1877 (Art. VI), voldoende bepaald aangegeven wat in dezen oorlog als contrabande zou worden beschouwd, (Zie Von Martens, Völkerrecht pag. 575). Volgens die Ukase gelden daarvoor: wapens van allerlei soort, deelen van wapens om mee te schieten, benoodigdheden voor het schieten, machines en stoffen om te doen springen; alles wat behoort tot de transportmiddelen van het leger, artilleriemachineriën; voorwerpen dienende tot uitrusting en bekleeding der soldaten. In de praktijk van den laatsten oorlog zijn nog geschillen voorgekomen over sommige zaken als: steenkolen, stoommachines voor oorlogschepen, levensmiddelen, paarden en rails. Von Martens, p. 577.

Hoe men over stoommachines voor oorlogschepen in 't onzekere kon zijn, begrijp ik niet, mijns inziens althans zijn ze zeker contrabande.

c. In eigen wetten.

In Engeland is het de „Foreign enlistment act” van 1870 waarin bepaald wordt wat de regeering als contrabande beschouwt. Bij de discussie hierover in 't parlement verklaarde de regeering dat de qualificatie van contrabande niet thuis behoort op het gebied van het volkenrecht, maar valt onder het bereik der landswetten, (Zie Archives diplomatiques, 1885, Tome XV pag. 161 vlg.).

De bepaling van contrabande vinden wij nog in twee andere wetten, nl. in Livre 3, titre IX, Art. 11 van de Ordonnance, dat luidt als volgt: „Les armes, boulets, et autres munitions de guerre, même les chevaux et équipages qui seront transportés pour le service de nos ennemis, seront confisqués, en quelque vaisseau qu'ils soient trouvés et à quelque personne qu'ils appartiennent soit de nos sujets ou alliés.”

De tweede is het Pruisische Landrecht waarop ik later terugkom.

d. In tractaten door de mogendheden hierover gesloten, als bijv. die van Duitschland met Salvador 1869, Mexico (1870) en Costa-Rica (1875).

Voor zooverre dus het handelsverbod als oorlogsmolest is te beschou-

wen kunnen wij zeggen dat het Fransche recht bepaalt, dat de invloed van het oorlogsmolest op het bevrachtings-contract deze is, dat de partijen, wanneer vóór het vertrek van het schip zoo'n verbod van handel met het land van bestemming bestaat, van hunne verplichtingen zijn ontslagen zonder dat de eene aan de andere schadevergoeding behoeft te betalen.

De inlander moet betalen de kosten van laden en lossen.

Ontstaat ten gevolge van een' oorlog dit verbod onderweg, dan zien wij de gevolgen daarvan aangegeven in art. 299 <sup>1)</sup>.

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec chargeement, il n'est dû au capitaine que la fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

Art. 279 bepaalt welke de gevolgen zijn wanneer de bestemmingshaven is geblokkeerd.

Art. 279. Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'abarder <sup>2)</sup>.

1) Een handelsverbod tusschen de oorlogvoerende partijen is allicht nog een der eerste gevolgen van het uitbreken van den krijg; 't geen voor neutralen ook zal gelden ten opzichte der contrabande, terwijl de blokkade van een haven met het handelsverbod op eene lijn is te stellen. (Lyon Caen, Droit Commercial, 2031 en 2045.

2) In overeenstemming met hetgeen gezegd is in Hoofdstuk I is ook, dat wij voor ons onderwerp er niet op behoeven te letten of de blokkade in volkenrechtelijken zin effectief is of niet, welke meening wij ook vinden opgeteekend bij Lyon Caen. 1896 (5).

La Déclaration de Paris du 16 avril 1856 a établi que les seuls blocus obligatoires sont les blocus *effectifs*, c'est-à-dire protégés par une force armée suffisante pour empêcher l'entrée du port bloqué. Mais il n'y a là qu'une règle de droit des gens concernant les neutres. Au point de vue de l'application de l'art. 279, il faut assimiler les blocus *fictifs* aux blocus *effectifs*. Le capitaine peut, en effet, être déterminé à ne pas entrer au port de destination parce qu'il redoute, même en présence d'un blocus qui n'est pas effectif, d'exposer à une capture le navire et la cargaison. Cette solution est d'autant plus exacte qu'on reconnaît que les dispositions de l'art. 279 doivent être appliquées à tous les cas de force majeure dans lesquels il serait dangereux d'entrer au port de destination (torpilles rendant l'entrée de ce port périlleuse, épidémie y régnant, etc. ...). Le projet de 1865 (art. 384) généralisait expressément la disposition de l'art. 279.



In de derde plaats is voor ons van belang artikel 300 C. d. C.;

Art. 300. Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance;

il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois;

ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire, sont réputés avaries.

Hierbij valt op te merken dat het feit dat het schip is „arrêté par l'ordre d'une puissance”, bijna altijd als oorlogsmolest kan worden beschouwd; het kan echter ook het gevolg zijn van quarantaine of van een civiel arrest, en dan valt het niet onder oorlogsmolest. „Arrêté” beteekent toch in 't algemeen, teruggehouden, dus 't hangt van de omstandigheden waaronder deze terughouding plaats had, af, of het is een oorlogsmolest of niet.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates, ou prises par les ennemis.

Wanneer wij de voorgaande bepalingen van den C. de C. hebben leeren kennen, dan zullen wij ons toch nog zeer licht toestanden kunnen voorstellen, waarin de oorlog feitelijk invloed kan uitoefenen op het bevrachtingscontract maar waarbij, op de vraag in hoeverre het dezen invloed regelt, genoemde artikelen het antwoord schuldig blijven.

1<sup>o</sup>. Stel; Frankrijk is in oorlog met Engeland en Denemarken; een Fransch schip gelegen bij Bordeaux heeft vóór den oorlog een bevrachtingscontract aangegaan voor eene reis naar Stockholm; kan nu de bevrachter den vervrachter dwingen zich zeker in 's vijands handen te werpen en te worden buitgemaakt? Art. 276 helpt den vervrachter niet, er is geen handelsverbod met de bestemmingshaven; nog slechter was voor hem het vroegere, met art. 276 bijna gelijkkluidende art. 7 lin. I livre III de l'ordonnance, wijl dit aan het slot nog deze zinsnede bevatte „si c'est (interdiction de commerce) avec autres pays la charte partie existera en son entier.” Deze bepaling is nu echter juist weggevallen, en art. 276 zegt ook niet, dat alleen in het daargenoemde geval het bevrachtingscontract kan worden ontbonden.

Toch zal wel niemand den kapitein willen dwingen willens en wetens, schip, lading en leven aan een zoo groot gevaar bloot te stellen. Schip en lading kunnen nog tegen oorlogsgevaar verzekerd worden, maar al wordt het leven der opvarenden verzekerd zoo is dit eene verzekering waarvan zijzelf toch niet kunnen profiteeren.

De vervrachter kan volgens het Fransche recht alleen geholpen worden door zich op overmacht te beroepen; op grond daarvan kan het bevrachtingscontract dan ontbonden worden.

Deze redeneering vinden wij ook in het vonnis over genoemd geval gewezen te Nantes. Zie „Recueil général des lois et des arrêts”, année 1871.

Bien que le port de destination d'un navire affrété n'appartienne pas à la nation avec laquelle survient une guerre, il n'y a pas moins lieu de prononcer la résiliation de la charte partie, si, de fait le voyage ne peut être effectué qu'en passant en vue des ports de guerre ennemis et en longeant les côtes ennemis, dont les phares ont été éteints (zie daarbij sinistres de guerre).

Attendu que les chartes parties signées entre les parties pour voyages de Nantes à Stockholm et de Stockholm à Nantes l'ont été le 5 juillet, alors que la guerre n'était point prévue. Attendu que si ces chartes parties sont pour un port autre qu'un port ennemi, et par suite, ne tombent pas directement sous l'application de art. 276 C. d. C. il est certain néanmoins que dans le cas dont il s'agit, le port de destination ne peut être atteint qu'en entrant dans la Baltique c'est-à-dire en passant en vue des ports de guerre ennemis en longeant les côtes ennemies, dont les phares et feux ont été éteints; qu'il en résulte un danger sérieux et incontestable, qui s'il eût existé lors de la signature du contrat, eût certainement empêché le capitaine Hue de s'engager, ainsi qu'il déclare; qu'il y a là un cas de force majeure réel qui ne peut être couvert, l'assurance des risques de guerre couvrant les choses et non les personnes: „Par ces motifs, déclare que le capitaine Hue est fondé à se refuser à l'exécution des chartes parties qui doivent être résiliées sans dommages-intérêts de part et d'autre etc.

Door de Rechtbank van Koophandel te Marseille werd den 11. Juli 1877 beslist, dat alhoewel er geen oorlog bestond tusschen Frankrijk en

Rusland, toch feitelijk de handel verboden was tusschen de havens van Frankrijk en die van Odessa. „Overwegende dat”, zoo luidt het vonnis, „het plaatsen van torpedo's voor den ingang den toegang verbiedt; dat wanneer ook de staat die zijne vernielingswerktuigen opstelt, geen ander doel voor oogen heeft, dan zich tegen eenen vijandelijken aanval te verdedigen, deze machines in gelijke mate alle schepen bedreigen die naar die haven koers zetten, en ze bedreigen met een zóó groot gevaar, dat er inderdaad een geval van overmacht bestaat, dat gelijk gesteld moet worden met een handelsverbod.”

Wanneer de omstandigheden zóó waren en niet, zooals men later hoorde, dat de Russische marine officieren hadden aangeboden de neutrale schepen tusschen de torpedo's door te geleiden, dan was daar mijns inziens voorzeker een geval van overmacht, en zou het onverantwoordelijk zijn geweest, wanneer een kapitein, wetende dat daar torpedo's verspreid lagen, op goed geluk op de haven toezeilde. Stel een schip ligt in de haven gereed om uit te zeilen; er steekt een storm op; zoo zal ieder goed huisvader toch het gedrag van den kapitein laken, die des niettegenstaande toch uitzeilt, en alles wat onder zijn bevelen staat, het leven der opvarenden, schip en lading zoo aan een groot gevaar prijs geeft; daarom behoeft echter het bevrachtingscontract niet ontbonden te worden, een storm duurt gewoonlijk niet lang, en in dit geval voorziet dan ook art. 277 C. d. C. S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages et intérêts à raison du retard. Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.

En hoe menig schip doorstaat toch niet, zonder groote verliezen, meermalen een' storm! Was het gevaar voor de torpedo's dus niet nog grooter? Ik geloof, ja. Maar nu ligt het verschil tusschen storm en oorlogsgevaar hierin, dat wij bij een oorlog gewoonlijk niet kunnen zeggen hoe lang deze nog zal duren; dat kan dikwijls zeer lang zijn, verscheidene maanden, ja jaren. Dan kunnen wij ons niet op art. 277 beroepen, waarin zeker met „un temps” gemeend is, een korte beperkte termijn. In dit geval moeten wij dus op grond van overmacht de cherte



partij voor ontbonden verklaren. Zie hier nog een paar vonnissen, die ook op deze meening zijn gebaseerd. Desjardins, pag. 506, noot 1 vlg. Par exemple le tribunal de commerce d'Anvers, a, sous l'empire du Code de 1807, (5 Sept. 1870, Recueil d'Anvers 70, l. 310), résilié la charte partie d'un navire qui, par suite de la guerre et d'un blocus, ne pourrait sortir du port ou il s'était réfugié, non en vertu de l'art. 276 C. d. C. mais par application des principes généraux sur la force majeure.

Zoo is dus ook de chertepartij ontbonden op grond alweer van overmacht wanneer 1<sup>o</sup>. bijv. de haven van uitvoer is geblokkeerd, 2<sup>o</sup>. in een geval als dat waarin de rechtbank te Nantes besliste, en 3<sup>o</sup>. wanneer het schip onvrij is, zou ik bijna zeggen; doch zelfs de mogelijkheid van de ontbinding, zooals art. 500 van ons W. v. K. bepaalt, bestaat volgens de Fransche wet in dat geval niet uitdrukkelijk; het feit dat het schip onvrij is stelt nog niet het geval van overmacht daar.

Wanneer in 1870 een Fransch schip bevracht was voor eene reis, waar het van de Duitsche marine hoegenaamd niets te vreezen had, bijv. van de eene Chineesche haven naar de andere, dan zou er geen grond bestaan tot ontbinding van het bevrachtingscontract, terwijl een Nederlandsch schip in dergelijke omstandigheden de vernietiging zou kunnen vorderen. Art. 500 W. v. K.

Zou nu echter het schip dat onvrij is zoo licht in de handen der vijanden vallen, als dit bijv. kon gebeuren, wanneer het gedurende den Fransch-Duitschen oorlog uit Belgische havens uitzeilde, dan was het geval van overmacht weer voorhanden. Zoo besliste ook: Le Tribunal de commerce d'Anvers, dat, in de vonnissen van 8 Aug., 14 Oct. en 7 Nov. 1870 achtereenvolgens drie chertepartijen voor ontbonden verklaarde van Duitsche schepen die bevracht waren voor neutrale havens.

Hoewel ik hier het Fransche recht bespreek, kan ik toch wel deze Belgische vonnissen tot staving mijner opinie aanhalen, daar ze nog gebaseerd waren op den C. d. C., daar in werking getreden 1 Jan. 1808, en op dit punt eerst in 1879 door eene nieuwe wettelijke regeling vervangen.

Overmacht is ook zeker aanwezig wanneer het schip van staatswege in beslag wordt genomen, in gevolge van de wet van 29 Januari 1881,

die in § 9, alinea 8 zegt: „En cas de guerre, les navires de commerce peuvent êtrequisitionnés par l'état.”

Het gevaar van te worden buit gemaakt bestaat natuurlijk vooral, ja is eigenlijk niet te ontkomen, wanneer het schip zeilt naar de havens van het land waarmee men in oorlog is. De Rechtbank van Koophandel te Antwerpen verklaarde ook bij een vonnis van 20 Aug. 1870 de chertepartij ontbonden van een Fransch schip dat bevracht was voor een Pruisische haven, wjl de oorlog was uitgebroken vóór het vertrek van het schip; al hoewel de lading aan neutrale personen toebehoorde. Dat echter tegenwoordig volgens het Fransche recht de staat van oorlog noodzakelijk een verbod van handel met den vijandigen staat zou ten gevolge hebben, zooals dat daar vroeger het geval schijnt te zijn geweest, kunnen wij niet zeggen. Ten opzichte van den handel ter zee met den vijand neemt de praktijk het nog aan (zoo Morin 505 vlg.) en dit laat zich uit het vroeger gezegde ook zeer goed verklaren.

Het recht om privaat eigendom, dat geen contrabande is, en niet wordt aangewend tot het voeren van den oorlog te land, buit te maken, is, althans onder de moderne geciviliseerde staten, zoo goed als afgeschaft; met het recht van buit maken ter zee is het echter, hoezeer dit door specialiteiten op volkenrechtelijk gebied wordt bestreden en afgekeurd, helaas nog niet zoover gekomen. Zoo kan daarom ook in dit geval het Fransche recht, dat voor deze gevallen geene nadere bepalingen geeft zooals het onze, bijv. op grond van force majeure het bevrachtingscontract ontbinden. Uitzonderingen zijn ook in dit geval mogelijk, wanneer nl. een bepaalde handel, zooals dat meermalen is voorgekomen, door beide staten voor geoorloofd wordt verklaard of aan sommige personen vrijbrieven, zoogenaamde „licencies”, hetzij van wege het gouvernement, hetzij door de militaire overheden worden afgegeven.

Op deze geheele quaestie, of n.l. de staat van oorlog noodwendig allen handel tusschen de inwoners van beide staten verbiedt, welke voorzeker de hoofdvraag is, die door ons moet worden besproken en waarvan de beide anderen, naar den invloed van den staat van oorlog en het oorlogsmolest op het bevrachtings- en assurantiecontract, onderdeelen zijn, komen wij later meer uitvoerig terug. Voorloopig zij genoeg

wat ik omtrent het hedendaagsche Fransche recht ten dezen opzichte vermeldde.

§ 2. *Assurantie.* Zoo komen wij nu aan het assurantiecontract. Wat is volgens de Fransche wet een assurantiecontract? Daarvoor is in den C. d. C. geen definitie te vinden; de Code behandelt ook alleen de zeeverzekering, die reeds van zeer ouden datum is; reeds vóór de Ordonnance van 1681 bestonden daaromtrent wetsbepalingen, terwijl de andere verzekeringen (*assurances terrestres*) eerst in het begin van de 19e eeuw van eenig belang werden (zie Victor Bergerem et Herrmann de Baets, *Traité des assurances terrestres*).

Oudere schrijvers hebben zich hiermee dan ook niet bezig gehouden en in den Code civil noch in den C. d. C. wordt deze stof behandeld; de bepalingen over zeeverzekering moeten dus zoo mogelijk naar analogie worden toegepast, terwijl men verder is aangewezen op de bepalingen, die over overeenkomsten in 't algemeen handelen. Pogingen zijn wel is waar in 't werk gesteld om in Frankrijk de assurantie nader te regelen, getuige het ontwerp van 1837; daarbij is het echter gebleven.

Thans zijn wij dus ook hiervoor enkel aangewezen op den C. d. C. en vinden daar eerst;

Art. 335. *L'assurance peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau;*

Art. 335 *b* veroorlooft dus zonder eenige beperking de verzekering in tijd van oorlog.

Art. 343. *L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.*

Een vaste verhooging hebben wij hier dus niet, het wordt aan de rechtbanken overgelaten deze vast te stellen, daarbij acht gevende op de meer of minder groote gevaren etc.

Art. 350. *Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement,*



abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Staan dus in de polis geene hiervan afwijkende bepalingen, zoo zijn ook mee verzekerd de gevolgen van een' oorlog.<sup>1)</sup> De meeste polissen echter behelzen in den aanvang eene bepaling, afwijkende van art. 350.

Al de polissen die door de Fransche assuradeurs worden uitgegeven, na te gaan is ondoenlijk, en ook niemand zal dat hier van mij verlangen, maar er bestaat toch, zooals Chaufton zegt in zijn werk: „Sur les assurances, leur passé et leur avenir, Paris, 1886, II DL.” zooveel gelijkheid in de polissen van één en hetzelfde land, dat wij gerust kunnen opgeven wat de voorwaarden zijn volgens welke in het algemeen in Frankrijk assurantien worden gesloten.

In de Conditions générales imprimées des police d'assurance contre les risques des transports maritimes, komt dan betreffende ons onderwerp de volgende bepaling voor:

§ 2. Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y ait convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, capture et molestations de gouvernemens quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Ik heb hier eenige zeepolissen voor mij liggen en vind deze bepaling dan ook terug in § 2 van 6 polissen van Parijs en ook in die van Bordeaux, Nantes en Lion; de polissen van Havre en Marseille sluiten daarentegen beide in § 2 alle oorlogsgevaar uit. De bepaling voorkomende in de „assurance des transports maritimes” vinden wij terug in die voor de „transports terrestres,” en voor de transports de valeurs.

---

1) Lyon-Caen wijst bij de bespreking van art. 350 in zijn „Précis du droit commercial”, ook op de moeielijkheid der definitie van „fait de guerre”, en zegt daar o.a.: „La Cour de cassation reconnaît avec raison qu'elle n'a en cette matière aucun pouvoir, que les juges du fait apprécient souverainement s'il y a eu ou non risque de guerre. Cass. 16 juillet 1872 S. 1873, 1, 277. (Lyon Caen § 2137 note 2).

Bij de brandpolissen zegt Chaufton bestaat nog de meeste ongelijkheid, maar gewoonlijk alleen in den vorm.

In de assurance contre les accidents heet het in 't algemeen „exceptés les accidents provenant de guerre.”

En voor de assurances sur la vie wordt daar opgegeven:

§ 9. Si l'assuré est ou devient militaire, même par engagement volontaire, la compagnie garantit le risque de tous services militaires au temps de paix en France, ainsi que le risque de mort reçue dans la répression d'un attroupement, d'une émeute, d'une sédition ou d'une insurrection.

Dit zijn dus de bepalingen die gewoonlijk in de verschillende Fransche polissen voorkomen betreffende ons onderwerp.

Een paar artikels die ons dan nog verder interesseeren zijn:

Art. 369. Le délaissement des objets assurés peut être fait,

En cas de prise,

De naufrage,

D'échouement avec bris,

D'innavigabilité par fortune de mer,

En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,

En cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du Gouvernement, après le voyage commencé.

Ten slotte zou ik nog kunnen wijzen op art. 349 C. d. C.

„Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée, l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.” Dit is natuurlijk ook van toepassing wanneer het niet doorgaan van de reis een gevolg is van den oorlog. Daar dit echter niet een gevolg is van den staat van oorlog of het oorlogsmolest in het bijzonder, meen ik hierover niet verder behoeven te spreken en hiermee dan ook van Frankrijk te kunnen afstappen om vervolgens onze vraag te beantwoorden naar het recht dier landen wier handelsrecht op het Fransche berust. Hier zij nog opgemerkt, dat de C. d. C. ook in de Fransche koloniën geldt.

Volgens den datum waarop het in kracht is getreden, volgt nu het

Portugeesche handelswetboek van 14 Jan. 1834. Daar hiervan echter vele bepalingen overeenstemmen met bepalingen van ons W. v. K., wil ik dit liever eerst behandelen; dan kan ik later naar den Hollandschen text verwijzen.

### HOOFDSTUK III.

#### NEDERLAND.

§ 1. *Bevrachting.* Wanneer wij, alvorens over te gaan tot de bespreking van den tegenwoordigen toestand van ons vraagstuk hier te lande, vooraf een blik werpen op 't verleden, dan kunnen wij er ons wel van verzekerd houden, dat ongeveer in 't begin der vorige eeuw beide contracten, evenals alle andere handelsovereenkomsten, tengevolge van den staat van oorlog ten eenenmale nietig werden. Bijniershoek (1673—1743) toch zegt: (*Questiones Juris Publici*, Uitg. 1737; B. I, c. 3, pag. 23) „*Ex natura belli commercia inter hostes cessare non est dubitandum.* (pag. 24) *Quamvis nulla specialis sit commerciorum prohibitio, ipso tamen jure belli commercia esse vetita ipse indictiones bellorum satis declarant, etc.*”

Ten opzichte van het assurantiecontract zal ik deze bewering later nog met andere bewijzen kunnen staven, maar ons houdende aan de vroegere volgorde, moeten wij eerst zien wat wij nog uit vroegere tijden omtrent den invloed van den oorlog op het bevrachtingscontract bij de oudere schrijvers kunnen opdiepen.

Zoo vinden wij dan reeds in Hugo de Groot's „*Inleidinge tot de Hollandsche Rechts-Geleertheit*” (gecomm. door Mr. Simon van Groenewegen van der Made, 1767), in B. III, dl. XX, § 3, deze bepaling: „Een schipper hier te lande, zijnde aengenomen om buyten lands te varen, ende aldaer geladen te werden voor besproken loon, indien daarna den Schipper van de hoger hand, door bekommering (arrest), die aldaer ter plaetse zonder Heere-loon geschiedde, niet varen konde, ofte ook den Koopman om goede inzigten niet goed vonde 't schip te laden, beydes



gevals is den Koopman gehouden den Schipper het geheele besproken loon te betalen.

Maer indien een schip buyten de landen zijnde, gehuyrt werd ellewaert mede buyten 's lands te laden, ende aldaer komende bij de hoger hand zonder des Koopmane toedoen bekommert, ofte verboden werd enig goed in te nemen ofte laden eer hij 't goed heeft op zijnen bodem, ofte daarna, zoo is den Koopman gehouden in de halve vracht. Dan indien den Schipper aengenomen zijnde hier te lande ofte buyten 's lands, eer hij de reyze begost, gedrongen wierd te dienen op Heere-loon, ofte door Oorlog, ofte andere merkelijke oorzaken zijn reys moeste staken, zoo zijn den Koopman ende Schipper van malkander ontslagen, ende moeten malkander helpen dragen de kosten ten opzichte van de voorgenomen reyze gedaen."

Het zeerecht werd destijds geregeld door de beide plakaten of ordonnantiën op 't stuk van zeerechten van Keizer Karel, 19 Juli 1551, en Koning Philips, 31 Oct. 1563, die tot op den tijd der wetboeken nevens de stedelijke keuren hier gegolden hebben. Holtius, Zeerecht, pag. 16.

Hierin vinden wij dan ook de bepalingen terug, waarvan de inhoud door Hugo de Groot in 't kort werd weergegeven. Zoo geeft de eerste zin de bepaling weer van § 35 van de ordonnantie van Keizer Karel. Zie 't Boek der Zeerechten, pag. 30, § 35 en zoo het verdere in § 36 en § 37. In art. 38 1<sup>o</sup> vinden wij dan nog de bepaling, dat wanneer „een Koopman vint eenen Schipper met zijne schepe in vreemde lande, en huere denselven Schipper om herwaerts te komen, Ende dat nae de hueringe den Schipper verboden wort, sulck goet als hij aengenomen heeft uyten lande te voeren: soo zal in dien gevalle de Koopman schuldig wezen den Schipper te betalen 't vierde part van zijn vracht."

Zie ook het plakkaat van Philips, 1563, art. 2 en 3, van den titel van „De Zeerechten van den Schippers ende Kooplieden." (Zeerechtboek, Amsterdam 1604.)

Hoewel eenigszins minder uitvoerig, vinden wij dezelfde bepalingen terug bij Huber, Heedendaegse Rechtsgeleertheit, III. boek, XLIII. Kap. § 5: „Scheelt het dan aan den Koopman, dat het goedt niet geleveren wordt, soo moet hij echter den loon betalen, gelijk ook als de Schipper

binnens Lands gehuurt zijnde buitens Lands van hooger handt belet wordt, te laden ende te varen; maer buiten lands gehuurt ende aldaer belet zijnde te laden, krijgt hij 't halve loon.

Edoch binnens Lands gehuurt ende aldaer van hooger handt door krijg of andere merkelijke oorsaken wordende belet, zijn beyde Schipper ende Koopman vrij, mits de vervallen kosten te zamen hoedende, 't welk ook van de vorige gevallen is te verstaen."

Dan is voor ons nog van belang het ontwerp van het W. v. K. van 1809, waarvan de bepalingen dikwijls nog worden aangehaald, ook in de jurisprudentie, tot verklaring der thans geldende, tot de bespreking waarvan wij nu kunnen overgaan.

In ons Wetboek van Koophandel vinden wij dan eerst art. 482 en 483, die overeenkomen met art. 302 en 303 C. de C., waarna wij komen aan de afdeeling, die handelt over de ontbinding van het bevrachtingscontract. Art. 499—507.

Hierbij hebben wij verschillende gevallen te onderscheiden, naarmate nl. het beletsel opkomt vóór het begin van de reis, art. 499—501, of na het begin, en wel zoo dat bij eene vervrachting voor meerdere reizen het beletsel opkomt na het volbrengen van eene en voor het begin der volgende. Art. 502.

Ten derde het geval wanneer het beletsel ontstaat bij eene bevrachting hier te lande gesloten om op eene andere plaats lading in te nemen (Art. 503), terwijl ten slotte het geval komt, dat het beletsel slechts tijdelijk is. Art. 505.

Bij het beletsel vóór het begin der reis hebben wij nog te onderscheiden het geval dat de ontbinding van rechtswege (Art. 499) of op verzoek van partijen plaats heeft. Art. 500.

De beide eerste artikels luiden met de verwijzingen in Fruin's editie:

Art. 499. De overeenkomst van bevrachting is van regtswege ontbonden zonder dat de partijen eenige vracht of schadevergoeding van elkander te vorderen hebben, indien vóór het begin den reis eene der volgende omstandigheden plaats heeft:

1<sup>o</sup> Dat het uitloopen van het schip door overmagt belet wordt, om het even of hetzelfde bevracht zij, ten einde eene lading uit dit

Koninkrijk te vervoeren, of dat het buiten 's lands liggende, door Nederlanders, hier te lande gevestigd, bevracht en vervracht zij; (K. 505; A. 10.)

- 2<sup>o</sup> Dat er verbod van uitvoer bestaat uit de plaats van het vertrek van het schip, of verbod van invoer op de plaats van deszelfs bestemming, het zij van alle, het zij van een gedeelte der goederen, bij eene en dezelfde chertepartij vermeld;

In geval het verbod slechts een gedeelte der lading betreft zal het den inlader vrijstaan de overeenkomst te doen voortduren, mits den vervrachter schadeloos stellende;

- 3<sup>o</sup> Dat de handel is verboden met het land werwaarts het schip bestemd is. (K. 413.)

In alle deze gevallen zijn de kosten van laden en lossen voor rekening van den bevrachter. (Co. 276; K. 525.)

Art. 500. Het contract van bevrachting kan, op de vordering van eene der partijen, vernietigd worden, wanneer vóór het begin der reis een oorlog ontstaat, waardoor schip en lading, of een van beide, niet meer als onzijdig eigendom kunnen beschouwd worden.

Schip en lading beide even onvrij zijnde, kunnen de bevrachter en vervrachter geene vergoeding van elkander vorderen; en de onkosten, op het laden en lossen gevallen, zijn voor rekening van den bevrachter.

De lading alleen onvrij zijnde, betaalt de bevrachter aan den vervrachter alle onkosten, die noodzakelijk gevorderd worden om het schip tot het doen der reis in gereedheid te brengen, mitsgaders de door hem betaalde soldijen en het kostgeld van het scheepsvolk, tot den dag toe van de vordering der vernietiging, of van de lossing der reeds geladene goederen.

Het schip alleen onvrij zijnde, betaalt de vervrachter of de schipper alle de onkosten op het laden en lossen gevallen. (B. 1302; K. 446, 473b, 499, 501, 506.)

Hoewel de redactie verschillend is, zoo komt toch de inhoud van art. 499 geheel overeen met den gezamenlijken inhoud van de art. 368, 369 en 370 van het Ontwerp van 1809, met uitzondering van de bepaling van alinea 2<sup>o</sup> b, die in dat Ontwerp ontbreekt.



Mr. C. D. Asser c. s. merken hieromtrent op, dat de overeenkomst, waarvan in art. 499 al. 1 sprake is, geheel hier te lande moet zijn gesloten: anders zouden op grond van den regel „locus regit actum” de hier bedoelde omstandigheden naar het recht van de buitenlandsche inladingsplaats moeten worden beoordeeld. En verder, mijns inziens terecht, dat het verbod van uitvoer of verbod van invoer moet zijn opgekomen na het sluiten der bevrachting, en tevens zijn van tijdelijken aard, bij gebreke van welk een en ander de bevrachting, als gesloten in strijd met de openbare orde, onbestaanbaar zou zijn.

Door de bepaling van al. 2 b, dat zegt, dat, in het geval dat het verbod slechts een gedeelte der lading betreft, het den inlader vrij zal staan, de overeenkomst te doen voortduren, mits den vervrachter schadeloos stellende, is art. 499 van ons W. v. K. veel billijker dan het daarmee corresponderend art. C. d. C., dat die bepaling niet kent. Zij werd bij ons voor 't eerst ingelascht in de redactie van 1834.

Door de Kamer van Koophandel te Rotterdam werd destijds de aanmerking gemaakt, dat men het strijdig achtte met de belangen van den handel, die uitzondering niet toe te laten, daar dikwerf de afzender meer belang in de verzending der niet verboden, dan der verboden goederen kan stellen, en het aan den schipper niet moet vrij staan, op grond van het verbod van invoer van sommige goederen, zich van de vervoering van alle af te maken en een andere vracht aan te nemen.

De Pinto zegt naar aanleiding van deze bepaling (II § 373, 1<sup>o</sup> b): „De wet legt den inlader de verplichting niet op, om de verboden goederen in de inladingsplaats te lossen; het staat hem dus vrij dit te doen of te laten. In het eerste geval bestaat de schadeloosstelling in de betaling der kosten van uitlading en van de vracht van het aldaar geloste, indien de schipper daarvoor geen andere goederen inneemt. In het tweede geval moet de inlader voor zijne rekening nemen al de gevolgen der ongeoorloofde verzending, verbeurdverklaring, boete enz.”

Prof. Diephuis komt hier tegen op met te zeggen, dat, wanneer men zodoende den vervrachter dwong met de verboden goederen de reis te aanvaarden, deze daardoor aan een groot gevaar zou worden blootgesteld

(Handelsr. II, § 51, 2 c, noot 4). En dat buitendien de bewering ook in strijd is met de bedoeling van de wet, zooals die kenbaar wordt uit de opmerkingen die tot onze bepaling hebben geleid, en die ook daaruit blijken kan, dat deze alleen ziet op het geval, dat slechts een gedeelte der goederen niet vervoerd mag worden.

Ook Mr. J. A. Levy meent, dat het onvrije deel der lading, zooals het A. D. H. in art. 638 en het W. v. K. van Finland in art. 94 dat uitdrukkelijk zeggen, volgens onze wet moet worden gelost. (Zie Het Alg. D. W. v. K. vergeleken met het Ned., op art. 638).

Ofschoon ik het door Prof. Diephuis geopperde bezwaar deel, zoo acht ik toch hierdoor de opmerking van De Pinto niet weerlegd en meen, dat de woorden van het artikel wel degelijk zijne opvatting toelaten. Op grond van genoemd bezwaar zou ik er daarom vóór zijn, de redactie te wijzigen en te bepalen: In geval het verbod slechts een gedeelte der lading betreft, zal het den inlader vrijstaan de overeenkomst te doen voortduren, mits de verboden goederen lossende en den vervrachter schadeloos stellende.

In de Rechtsgel. Adviezen VI, afd. III, 6, pag. 209, vinden wij het volgende geval opgeteekend, waarbij de al of niet toepasselijkheid van art. 499 wordt besproken.

Er is aangegaan een contract van bevrachting met bepaling, dat de inlading zou plaats hebben te Dantzig met eene lading, hetzij van granen, hetzij van zaden, ter keuze des bevrachters, bestemd naar Amsterdam. Na de aankomst van het schip te Dantzig is door de Russische regeering de uitvoer van granen verboden.

De schipper heeft daarop gevorderd, dat, vermits er zaden in overvloed te Dantzig aanwezig waren, en de uitvoer daarvan niet verboden was, het schip daarmee zou worden bevracht, en toen, na sommatie daaraan niet was voldaan, drie maal 24 uren na die sommatie de reis naar Amsterdam zonder lading gedaan.

Overeenkomstig art. 464 W. v. K. heeft de schipper gevorderd betaling der bedongen vracht en overligdagen. De vraag was of hij onder die omstandigheden daarop recht had.

In het hier volgend advies wordt tot toewijzing dier actie geadviseerd, mijns inziens ten onrechte.

„De schipper,” zoo wordt daar gezegd, „had aan de verplichtingen, hem door het contract opgelegd, voldaan, en gaf dus geen aanleiding tot ontzegging der actie.”

Overgaande tot de gronden, door de bevrachters ter wederlegging van de gegrondheid der actie aangevoerd, kwam hoofdzakelijk in aanmerking de bewering, dat hier bestond eene alternatieve verbintenis om hetzij granen, hetzij zaden te laden, ter keuze der bevrachters, en dat, buiten hun toedoen, eene der beloofde zaken niet meer kon worden geleverd, en zij de andere zaak niet verkozen te leveren; dat zij derhalve gerechtigd waren den schipper zonder lading te laten vertrekken.

De oplossing dier bedenking echter werd geacht aanwezig te zijn in den volgenden grond: dat het hier de vraag niet is, of de bevrachters bevoegd en gerechtigd waren, om, nu zij dit tegen hun belang oordeelden te zijn, de inlading der voorhanden zaden te weigeren, welke bevoegdheid op zich zelve niet kon worden betwist; maar of zij bevrachters, nu zij den schipper zonder lading lieten vertrekken, ontheven werden van hunne verplichting om de bedongen vracht te betalen?

Dit werd door de bevrachters beweerd op grond, dat hier eene alternatieve verbintenis zoude aanwezig zijn; doch al hetgeen over de leer der alternatieve verbintenissen was aangevoerd, heeft men vermeend ter zijde te moeten stellen, omdat in casu geene alternatieve verbintenis aanwezig was, maar integendeel eene zuivere en eenvoudige verbintenis was aangegaan, namelijk eene verbintenis van huur en verhuur van een schip, en dat de bevoegdheid der bevrachters om hetzij granen, hetzij zaden, te laden, niet betreft dat huurcontract zelf, maar alleen strekt ter bepaling van hetgeen in het gehuurde schip zou mogen worden geladen.

Die bepaling, afgescheiden van het eigenlijke huurcontract, heeft alleen tengevolge, dat de schipper gedwongen is hetzij granen, hetzij zaden, in te nemen, en hij niet kan eischen, dat er bepaaldelijk granen, noch dat er bepaaldelijk zaden zullen worden ingeladen, maar dat hij dit moet overlaten aan de bevrachters.



Het huurcontract derhalve op zich zelf is niet vervallen doordien de huurder in de onmogelijkheid is gesteld granen in te laden, want de mogelijkheid om zaden in te laden was blijven bestaan.

Ten andere is door de bevrachters aangevoerd, dat, volgens art. 499, 2e, Wetb. v. Kooph. de quaestieuse overeenkomst van rechtswege was ontbonden zonder recht tot vordering van eenige vracht of schadevergoeding door de eene partij aan de andere, daar vóór het begin der reis een verbod van uitvoer bestond uit de plaats van het vertrek van het schip. Aangenomen, dat werkelijk vóór het begin der reis het verbod van uitvoer gegeven was, dan spreekt art. 499, 2e, Wetb. v. Kooph. alleen van verbod van alle, of van het gedeelte der goederen, bij ééne en dezelfde chertepartij vermeld, zoodat dit artikel dan alleen toepasselijk werd geoordeeld, ingeval de uitvoer en van granen en van zaden ware verboden, of wel ingeval de chertepartij melding maakte van granen *en* zaden, en de uitvoer van een van beiden was verboden. „

In casu echter bestond geen verbod van uitvoer van alle artikelen in de chertepartij vermeld, noch van een gedeelte vermits bij eene keuze tusschen twee artikelen, de keuze van het eene artikel niet is de keuze van een gedeelte.

Om de niet-toepasselijkheid van art. 499 aan te toonen, en alzoo de gegrondheid der actie te staven, beriep men zich eindelijk op de ratio legis, welke ratio blijkbaar deze is; de bevrachters, die geene of slechts een deel der bij chertepartij vermelde goederen, wegens verbod, kunnen inladen, van hunne verbintenis te ontheffen, opdat zij niet voor een ongeladen of slechts gedeeltelijk geladen schip de geheele vracht zouden behoeven te voldoen, vermits zij geene andere goederen zouden mogen laden; welke ratio echter in casu niet aanwezig is, omdat de inladers alsnog het geheele schip hadden kunnen bevrachten.

Op deze gronden is tot toewijzing der actie geadviseerd.

Met dit advies kan ik mij moeilijk vereenigen. De vordering van den schipper tot inlading van zaden, terwijl hij bij 't aangaan van het contract de keus aan den bevrachter had gelaten, kon m. i. niet worden toegewezen, ook al was de voorraad zaden in D. nog zoo groot geweest.

Het bezwaar dat gezocht wordt in art. 499, al. 2, omtrent de betee-

kenis van „alle in de chertepartij vermelde goederen”, bestaat naar het mij voorkomt niet. Het is toch duidelijk, dat met die woorden is bedoeld, alle goederen die vermeld zijn, *als zullende uitmaken de toekomstige lading*. Dat zijn in deze niet granen en zaden, maar omdat het eene het andere uitsluit, een van beiden slechts. Bovendien schijnt het mij toe, dat onze adviseur zich zelven vastredeneert. Hij zegt; art. 499 ware toepasselijk, 1<sup>o</sup>. „ingeval de uitvoer en van granen en van zaden ware verboden”, m. a. w. dat zijn volgens hem in deze alle goederen in de chertepartij vermeld. Ware dat zoo dan zouden granen alleen ook zijn een deel daarvan, zoodat dan art. 499, al. 2, toch weer toepasselijk zou wezen. Omtrent de laatste woorden „omdat de inladers. alsnog het geheele schip hadden kunnen bevrachten” wilde ik nog opmerken dat deze alleen dan iets zouden beduiden wanneer het hoofddoel bij een bevrachtingscontract ware om het schip maar vol te krijgen, onverschillig of met die waren winst kon worden gemaakt of niet.

De ingestelde vordering werd ook afgewezen bij het vonnis van de Arr. Rechtbank te Amsterdam 15 Mei 1856, dat bevestigd werd door het Prov. Gerechtshof in Noord-Holland van 2 April 1857. Zie Regtsgel. Bijblad 1856, p. 309 en Weekblad no. 1915.

Het volgend art. 500 wijst op de gevallen waarin op vordering van een der partijen het bevrachtingscontract *kan* ontbonden worden. Het komt overeen met de artt. 371, 372 en 373 van het Ontw. van 1809, behalve dat daar nog staat in art. 372: „alle de onkosten die dezelve gehad heeft”, welke woorden in 1830 zijn vervangen door de tegenwoordige en meer veilige uitdrukking: „die noodzakelijk zijn gevorderd.”

En voor de woorden: „tot den dag toe, dat de bevrachting en vervrachting of de goederen, zoo die reeds geladen waren, wederom gelost zijn,” staat nu: „tot den dag toe van de vordering der vernietiging, of van de lossing der reeds geladene goederen.”

In dit artikel is ook de meening gevolgd, die ik bij het Fransche recht uitsprak, dat nl. het onvrij zijn van het schip of van de lading nog niet noodzakelijk met overmacht is gelijk te stellen.

Het geheele artikel is eenvoudig en rechtvaardig; ligt het beletsel

aan beide kanten, dan kunnen de partijen geen schadevergoeding van elkander vorderen; ligt het aan den kant van den bevrachter, zoo draagt deze de schade, en in het tegenovergestelde geval wordt ze door den vervrachter of schipper gedragen.

Ook in deze is het A. D. H. weer uitvoeriger, wijl het in art. 641 ook bepaalt welke de gevolgen zijn, wanneer niet de geheele lading door het toeval werd getroffen. De kosten der lossing zijn dan voor den bevrachter, en wanneer in zoodanig geval eene haven binnengeloopen moet worden om te kunnen lossen, dan moet deze ook de havenkosten dragen.

Naar analogie van art. 500 zullen bij ons toch de gevolgen wel de zelfde zijn. (Zie Levy op art. 641).

Ten slotte zij nog opgemerkt, dat de bewering dat, wij bij de beoordeeling eener blokkade niet gebonden zouden zijn aan de volkenrechtelijke opvatting, ook wordt bevestigd in een vonnis van de Arr. Rechtb. te Leeuwarden van 6 Jan. 1872, te vinden in het Mag. van Hand. XIV, pag. 895.

Art. 501. „In de gevallen bij de twee voorgaande artikelen vermeld, behoudt de bevrachter of schipper zijne vordering tot overligdagen, zoo die plaats mochten hebben, gelijk mede het recht tot de vordering van averij-grosse wegens schade, vóór de ontbinding of de vernietiging der overeenkomst geleden.”

Dit art. komt overeen met art. 374 van het Ontw. van 1809.

Art. 502. „Wanneer een schip vervracht is voor meer dan ééne bestemming, en zich, na het volbrengen van eene reis, in de haven bevindt, van waar de andere zoude moeten beginnen, doch, vóór dat dezelve wordt begonnen, een oorlog ontstaat, moeten de volgende bepalingen worden achtervolgd: (K. 500).

1°. Schip en lading beide onvrij zijnde, moet het schip tot aan den vrede of tot dat hetzelfde met konvooi, of op eene andere veilige wijze, kan vertrekken, of tot dat de noodige orders van de eigenaars van het schip en de lading bij den schipper zijn ingekomen, en langer niet, aldaar blijven liggen.

Het schip beladen zijnde, vermag de schipper de lading in pakhuizen



of andere veilige bergplaatsen te doen opslaan, tot dat de reis kan vervorderd of andere bestellingen gemaakt worden.

De kost- en maandgelden van het scheepsvolk, de huur der pakhuizen en verdere onkosten, door de ophouding veroorzaakt, worden door den bevrachter en vervrachter gedragen bij wijze van avarij-grosse.

Indien het schip nog onbeladen is, komen twee derden van die kosten voor rekening der bevrachters;

2°. Indien het schip alleen onvrij is, wordt het contract voor de nog niet afgelegde reis, op de vordering der vervrachters, vernietigd (K. 500).

Het schip beladen zijnde, betaalt de vervrachter of de schipper de kosten op het laden en lossen gevallen, en heeft alleen het regt tot de vracht der bereids afgelegde reis, de overligdagen en averij-grosse;

3°. Indien integendeel, het schip vrij en de lading alleen onvrij is, en de bevrachter het schip niet verkiest te beladen, vermag de schipper zonder lading te vertrekken en de verdere reis, waartoe het schip vervracht is, te vervorderen; na afloop van de reis zal aan hem of aan den vervrachter de volle bedongen vracht betaald worden.

Ten opzichte van de schade en onkosten, tot het innemen van eene andere lading, en het voordeel van de vracht daaruit voorkomende, zijn de bepalingen van artikel 466 en 468 toepasselijk."

Omtrent dit art. vinden wij in de „Amsterdamsche rechtspraak," Mengelingen, p. 204--298 het gevoel ontwikkeld, dat het in strijd met het belang van den schipper is, de eerste stappen te doen tot vernietiging van het contract, daar indien hem die vordering wordt toegewezen, hij zich niet alleen van een goede vracht zal verstoken zien, maar bovendien nog genoodzaakt zal worden alle onkosten op lossen en laden te betalen. Er bestaat dus, volgens dit vertoog, eene fout in de redactie van art. 502 al. 2 W. v. K. en zoude er, in plaats van *vervrachters*, in deze al. *bevrachters* moeten staan.

In het, met het tegenwoordige art. 502 overeenkomende art. 376 van 't Ontw. van 1809, stond ook *bevrachters*.

Mr. C. D. Asser c. s. zijn van meening dat in geval van art. 502 al. 2 W. v. K. het contract wordt vernietigd op de vordering der vervrachters en niet op die van den bevrachter uit hoofde dat de laatstgenoemde geen

belang kan hebben bij de ontbinding der overeenkomst, vermits zijn goed vrij is en zijn belang dus vordert, dat de reis worde voortgezet en de overeenkomst derhalve in stand blijve.

Deze opvatting dat in casu van art. 502 al. 2 alleen de vervrachter de ontbinding kan vorderen is ook de mijne; ons art. laat trouwens geen andere toe. En dat men hier met een fout in de redactie te doen heeft geloof ik ook niet. Stel bijv. een Nederlandsch schip is verhuurd voor een reis naar Lissabon, vandaar naar Antwerpen en terug op Nederland; terwijl 't in de haven van Lissabon ligt, krijgen wij oorlog met Frankrijk zoodat 't schip onvrij wordt. Moet nu de bevrachter den vervrachter kunnen dwingen eene voor hem zoo gevaarlijke reis te ondernemen? Ik geloof 't niet en wil daarom ook de bepaling van art. 502 al. 2 behouden. Maar nog beter achtte ik het, wanneer dit recht toch ook aan den bevrachter werd toegekend, evenals in art. 500 al. 1; ik zie volstrekt niet in, waarom men het hem daar wel, en hier niet zou toekennen, terwijl de ratio in beide gevallen dezelfde is. De bevrachter toch kan bijv. een lading onderweg hebben waarbij het van 't grootste belang is, dat ze zoo spoedig mogelijk arriveert; moet hij nu maar goedschiks wachten tot dat de onvrijheid van het schip is opgeheven, iets dat wellicht een jaar en langer nog kan duren? Integendeel, dit is ten zeerste in strijd met de belangen van den handel, en den bevrachter moest evenals in art. 500 al. 1 het recht worden toegekend zijn goederen te laten lossen en ook op kosten van den vervrachter evenals in art. 500.

Art. 503. „Een schip binnen dit land of elders liggende en bevracht zijnde om met ballast naar eene andere plaats te stevenen, ten einde aldaar voor eene reis beladen te worden, ter ladingsplaats aangekomen zijnde, en door oorlog belet wordende de reis te volbrengen, wordt, bijaldien het schip, of schip en lading beide, onvrij zijn, het contract voor vernietigd gehouden, zonder dat de wederzijdsche partijen eenige aanspraak op elkander hebben. De lading alleen onvrij zijnde, worden de contractanten van elkander ontslagen, door betaling van de halve bedongen vracht.” Het komt overeen met art. 377 v. h. Ontw. v. 1809.

Omtrent dit artikel werd o. a. een vonnis gewezen door de Arr. Rechtbank te Groningen, den 16 Nov. 1855. Zie Opmerk. en Mededeel.

betreffende Nederl. Recht, no. 12, pag 67. „Een scheepskapitein had met bevrachters een chertepartij gesloten om in ballast naar Odessa te zeilen, ten einde aldaar, door of van wege de correspondenten der bevrachters, te worden beladen met rogge of andere gepermitteerde goederen tot des scheeps volle of bekwame lading, na welke lading de kapitein met de eerste gelegenheid zal moeten vertrekken en zeilen naar Groningen, zullende de lading te Odessa binnen 24 achtereenvolgende werkdagen moeten geschieden, te rekenen des daags nadat de kapitein zal gedeclareerd hebben tot laden volkomen in staat te zijn.

De kapitein, naar Odessa gezeild, heeft aan de correspondenten der bevrachters kennis gegeven, dat hij tot laden gereed was; hij heeft gewacht gedurende 24 dagen, tot het laden bepaald, op het gedaan protest is door de correspondenten de lading geweigerd, en na nog  $3 \times 24$  uren te hebben gewacht, is hij zonder lading naar Groningen vertrokken.

De schipper vorderde nu van de bevrachters de volle verdiende vracht en overligdagen, op grond van art. 464 W. v. K.

De arr. rechtbank te Groningen heeft bij vonnis van den 16 Nov. 1855 overwogen, dat het in allen gevalle vast staat, dat reeds op den 1 Maart 1854, en alzoo een geruimen tijd vóór dat de tot lading en lossing verleende dagen waren verstreken, *het verbod van uitvoer* daar was, waardoor partijen door overmacht verhinderd werden aan hare verplichtingen te voldoen, en waardoor een buitengewone stand van zaken geboren werd, voorzien bij art. 503 W. v. K.; dat dit art., en wel *de laatste zinsnede* van hetzelfde in casu, waarbij het innemen en vervoer der rogge door verbod van uitvoer ten gevolge van oorlog verboden is, van volkomen toepassing is; op dezen grond werd aan den eischer slechts de halve bedongen vracht toegekend.”

O. a. wordt daar (Opm. en Mededeel.) nu, en mijns inziens zeer terecht de opmerking gemaakt dat op die „volkomen toepasselijkheid van art. 503 op de zaak van het geschil wel wat valt af te dingen.”

„Dat toch door een *onvrije lading* in dit art. even als in de voorgaande artikels 500 en 502, niet bedoeld wordt eene lading goederen, welker uitvoer verboden is, wordt reeds waarschijnlijk, wanneer wij opmerken,



dat in de omstandigheid van verbod van uitvoer reeds was voorzien bij art. 499 2<sup>o</sup>, zoodat de wetgever dan niet alleen tweemaal hetzelfde zou hebben geregeld, maar bovendien daaraan in die beide artikelen verschillende rechtsgevolgen zou verbonden hebben, hoedanige ongerijmdheid niet mag worden verondersteld. Maar het is ook in het volkenrecht, ten opzichte van den zeehandel in tijden van oorlog bekend, dat de uitdrukkingen *vrij schip*, *vrij goed* en *onvrij schip*, *onvrij goed* eene geheel andere beteekenis hebben. Een onvrij schip is een schip van een' der oorlogvoerende staten, hetwelk door den vijand kan genomen worden; een vrij schip is dat van eenen onzijdigen staat, hetwelk alzoo vrij is van dat gevaar. Vrij goed, vrije lading zijn waren, die vrij zijn van aanhouding en verbeurdverklaring door vijandelijke staten en die, zoo als in art. 500 W. v. K. gezegd wordt, als onzijdig eigendom kunnen beschouwd worden. Welke hieronder begrepen moeten worden, was volgens algemeene beginselen tusschen de schrijvers niet uitgemaakt. Het was niet zeker, welke goederen door de onzijdige staten naar een der oorlogvoerende konden worden overgebracht."

. . . . .  
Na eenig betoog komt men tot de conclusie, dat in art. 500, 502 en 503 W. v. K. door onvrije lading geheel iets anders is bedoeld, dan waren wier uitvoer verboden is, en waarin bij art. 499 2<sup>o</sup> is voorzien.

Art. 504. „Indien de handel verboden wordt met het land, werwaarts het schip onder zeil was, en hetzelfde dus genoodzaakt wordt met de lading terug te keeren, is niets meer verschuldigd dan de vracht van de heenreis, schoon het schip voor uit- en thuisvaren vervracht was." (Gelijk art. 299 C. d. C.). Er wordt hier dus in 't geheel geen onderscheid gemaakt hoe ver of de schipper is gevaren, 't zij één dag of bijv. 4 weken; voor 't eerste geval is 't hard voor den bevrachter toch de geheele heenreis te moeten betalen, terwijl 't daarentegen hard is voor den schipper, wanneer hij, de bestemmingsplaats bijna bereikt hebbende, terug moet, in welk geval hij voor de terugreis niets ontvangt.

Ook in de Aant. van Asser c.s. wordt nog opgemerkt, „dat art. 504 soms hard zijn kan voor de reeders, voornamelijk in de gevallen waarin het vooral de retour-vracht is, waaruit de kosten der reis moeten worden

goedgemaakt; maar men verlieze niet uit het oog," heet het daar verder, „dat het hier een casus fortuitus geldt, waarvan de gevolgen door ieder, wien hetzelfde treft, moeten worden gedragen."

Art. 504 komt overeen met art. 379, art. 505 met art. 380, 382 en 381 van het Ontw. v. 1809.

In dit artikel wordt dus ten slotte nog bepaald, dat een tijdelijk beletsel geen verandering in het bevrachtingscontract te weeg brengt.

In de ontwerpen van 1815 en 1819 luiden art. 489 en 490 aldus: „Een embargo of ander belet van hooger hand, slechts voor een bepaalden tijd het uitloopen belettende, blijven de overeenkomsten stand houden, en er valt geene schadevergoeding uit hoofde der vertraging." „Het embargo of belet van hooger hand *voor een bepaalden tijd*, gedurende de reis voorvallende, houden de overeenkomsten insgelijks stand, en er valt geene verhooging van vracht."

Sommige leden in den Raad van State meenden, 1819, dat daaruit konde volgen, dat wanneer bij het leggen van embargo (gelijk zelden of nimmer plaats heeft) *geen tijd van deszelfs duur werd bepaald*, de overeenkomsten van bevrachting zouden vervallen, al ware het, dat het embargo slechts kortstondig plaats had: — terwijl aan de andere zijde zoude kunnen worden gesustineerd, dat geene schadevergoeding te pas kwam, indien het beletsel langer duurde dan vooraf was bepaald geworden.

Andere leden meenden, en met hun gevoelen vereenigde zich de meerderheid, dat in de meeste gevallen, bij het leggen van het embargo, de tijd van deszelfs duur wordt bepaald; — weshalve, naar hun oordeel, de wetgever behoorde te zorgen, dat wanneer het einde van het beletsel niet kon worden vooruitgezien, het aangenomen beginsel in zijn gevolgen niet gelijk werkt, als wanneer een kortstondig embargo plaats heeft (Voorduin X op dit art.).

In het tegenwoordig art. 505 is van den invloed dier redeneering niet veel te bespeuren; als vereischte staat hier alleen, dat het beletsel *tijdelijk* is, maar de beteekenis van dat woord is natuurlijk zeer rekbaar.

In het hiermee corresponderende art. 639 van het A. D. H. komt een bepaling voor, waarvan de opname ook in ons art. 505 wenschelijk is, n.l. dat de verbintenis niet blijft bestaan, wanneer de blijkbare be-

doeling, (bijv. aflevering der goederen voor een' bepaalden termijn) der overeenkomst door het openthoud verijdeld wordt. In zoo'n geval toch voorziet ons art. 505 niet, en hoewel art. 1302 B. W. ons wellicht zou kunnen helpen, acht ik het toch beter deze bepaling uitdrukkelijk in het W. v. K. neer te schrijven (zie Levy, het A. D. H. vergeleken met ons W. v. K.).

Om eventueele moeielijkheden te voorkomen (bijv. bij eene bevrachting per dag of per week) zou ik de uitdrukking *bij de maand* in ons art. 505 gaarne vervangen door *naar tijd* gelijk in art. 640 A. D. H.

Met art. 388 v. h. Ontw. v. 1809 komt overeen art. 506. „Alle bepalingen van deze afdeeling zijn ook toepasselijk op bevrachting met stukgoederen.”

In de Aant. van Mr. C. Asser c.s. wordt beweerd, dat hoe algemeen art. 506 ook gesteld is, art. 503 toch met geene mogelijkheid toepasselijk is te maken op bevrachting met stukgoederen.

Laat ons dat eens nader onderzoeken. Is in geval van art. 503 't schip onvrij, dan wordt het contract voor vernietigd gehouden, zonder dat de wederzijdsche partijen eenige aanspraak op elkaar hebben. Dit kan mijns inziens even goed gelden voor den inlader van stukgoederen als voor den enkelen bevrachter van 't geheele schip. Zijn schip en lading beide onvrij, dan is 't resultaat 'tzelfde als wanneer alleen 't schip onvrij is. Maar nu stellen wij 't geval dat die stukgoederen deels onvrij, deels vrij zijn, hoe dan? Het schip is vrij en toch kan de schipper met die onvrije goederen niet wegvaren, en ten dienste daarvan wellicht het geheele schip in de waagschaal stellen. Die man moet geholpen worden, hij moet van die onvrije goederen verlost worden, of voorzoover hij ze nog niet in zijn schip heeft, moeten ze terug blijven en de vervrachter kan hier weinig tegen aanvoeren, daar die goederen toch ten eenenmale niet vervoerd kunnen worden. En waarin bestaat nu eigenlijk het verschil waarop het hier voor ons op aankomt tusschen eene gewone bevrachting, en eene op stukgoederen?

Bij de eerste heeft de vervrachter maar één enkel bevrachtingscontract gesloten, bij het tweede zooveel als er enkele of partijen goederen zijn ingeladen. Maar maakt dat nu zoo'n wezenlijk verschil dat art. 503 hier



niet toepasselijk zou zijn? In 't eerste geval stelde de schipper zijn schip disponibel, rekenende op de geheele lading; in 't tweede rekenende op de gezamenlijke stukgoederen; kan hij nu die goederen door een gebrek aan hunne zijde (het onvrij zijn) niet vervoeren, dan geeft de wet hem tot vergoeding recht op de halve bedongen vracht, en dit kan mijns inziens even goed gelden ten opzichte van stukgoederen als bij een geheele lading. Ik zou deze meening ook nog daarom te meer voorstaan, omdat ik ook anders in het als voorbeeld gestelde geval voor den schipper geen uitweg zou weten.

Ten slotte nog eens resumeerende de veranderingen die ik in jure constituendo in onze artikels zou willen aanbrengen, komen die hier op neer dat ik.

1°. in art. 499. — 2°. b. wilde stellen „de overeenkomst te doen voortduren, mits *de verboden goederen lossende en den vervrachter schade-loos stellende.*”

2°. in art. 502 2°. „Indien het schip alleen onvrij is, wordt het contract voor de nog niet afgelegde reis op vordering *van een der partijen*, vernietigd.”

3°. In art. 505 na al. 1 opnemen de bepaling: *tenzij de blijkbare bedoeling der overeenkomst door het oponthoud verijdeld wordt.*

4°. in datzelfde artikel „*bij de maand*” vervangen door „*naar tijd*”.

§ 2. *Assurantie.* Nadat ik alzoo de ons interesseerende artikels over het bevrachtingscontract heb besproken kunnen wij thans overgaan tot die, welke op het assurantiecontract betrekking hebben. Vooraf dienen wij echter een blik te werpen op het verleden en wij zien dan dat oudtijds ook bij ons verbodsbepalingen werden uitgevaardigd tegen het verzekeren van vijandelijk goed.

Uit dit feit en uit hetgeen Hugo de Groot daaromtrent zegt, meen ik te mogen besluiten, dat het bij afwezigheid dier uitdrukkelijke verbodsbepaling, hier te lande niet verboden was. Zie de Inleidinge tot de Hollandsche Regtsgelertheit, Dl. XXIV, Van Verzekering, § 4: „Men mag alles doen verzekeren, uytgezeyt menschen leven, weddingen, loon van Schippers, Schippersgezellen, Krijgsluyden ofte ande-

ren. . . . .” Door hem wordt evenmin als in het plakaat van Philips van 1563, waarnaar verwezen wordt in den titel van Asseurantiën, § 9, de verzekering van vijandelijk goed verboden. De verbodsbepalingen, waarop ik doelde, zijn vervat in de beide volgende plakaten. Zie het Groot Placaetboek, Dl. I:

P L A C A E T,

Van de Hooge ende Mogende Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, daer bij den Koopluyden ende Ingesetenen deser Landen, verboden wordt, niet te mogen Verseeckeren oft Assuereren op Goederen, Koopmanschappen oft Schepen, toe behoorende de Subjecten van den Koningh van Spaengien ende andere Vijanden deser Landen.

In date den eersten Aprilis 1622.

Daarin lezen wij: „dat Wij (de Staten-Generaal) bij desen expresselĳck verboden ende geïnterdiceert hebben, verbieden ende interdicieren bij desen allen Koopluyden ende andere Inghesetenen deser Landen, directelĳck noch indirectelĳck, niet te mogen assureeren, verseeckeren oft eenige teeckeninge te doen, op goederen, Koopmanschappen, Carga-soenen oft Schepen, hoedanich ende van wat sorte oft nature die souden mogen wesen, toebehoorende de Subjecten, Onderdanen oft Inwoonderen van de Landen, onder den Koningh van Spangien ende des selfs Adherenten sorterende, hoe, ende in wat manieren 't selve eenichsints soude mogen wesen: Verklarende alle ende yegelijcke soodanige assureantiën ende verseeckeringe alreede gedaen, oft nae date deses te doen, voor nul ende van onwaerden. Verbiedende insgelijcx allen Justicieren, Pachteren, Wethouderen, Gerechten, Commissarissen van Kameren van Asseurantie oft andere die dit eenigsints aengaen mach, over soodanighe assureantiën, verseeckeringe oft teeckeninge recht te doen; Ende dat daer-en-boven de Assueradeurs, die bevonden sullen worden soodanighe verseeckeringe nae date deses ghedaen te hebben, verbeuren sullen op yeder somme kleyn oft groot die sij sullen hebben gheteeckent, een somme van hondert ponden Vlaems, d'eene helft tot profijte van den Aenbrenger, ende d'ander helft voor den Officier die d'executie doen sal.”

In de volgende maand werd echter bij een „Notificatie van de restrictie van 't Placaet geëmaneert op te Asseurantiën” bepaald, dat de Staten Generaal het verbod in quaestie „hebben gerestringeert, tot allen assureantiën gedaen naer date van de publicatie van dien.”

Een tweede dergelijk plakaat, hetzelfde verbod bevattende, vinden wij ook nog van den 5 Dec. 1749, dat door de Staten Generaal werd uitgevaardigd, naar aanleiding van den oorlog ons door Frankrijk aangedaan.

Noch bij Simon van Leeuwen in zijn Rooms-Hollandsch Regt, IV Bouk, IX Dl. van Assurantie, noch in Hubers Hedend. Rechtsgel., Kap. 21, no. 75, 76, waar hij ter loops even over verzekering spreekt, vinden wij iets naders omtrent den invloed van den oorlog op dat contract.

In het Regtsgeleerd practicaal en Koopmans-Handboek van J. van der Linden, 1806, B. IV, Afd. VI, pag. 516, roert de schrijver even onze quaestie aan, waar hij zegt: „Een contract van Assurantie, in tijd van vrede voor eene zeer matige Premie gesloten zijnde, zonder daarbij eenig beding nopens het geval van oorlog te maken, en onverwagt eenen oorlog opkomende, zijn er gewichtige redenen, om te stellen; dat de Assuradeur niet bevoegt is, verhooging van de Premie te eischen.”

Met de hier uitgesproken meening kan ik mij volkomen vereenigen, uitgezonderd natuurlijk het geval dat een wet het tegendeel bepaalde. Wel bepalen sommige wetten, bijv. de C. d. C. in art. 343, het Ontw. v. h. W. v. K. v. 1809 in art. 525: dat de rechtbank het bedrag zal bepalen van de in vredestijd voor een eventueelen oorlog bedongen verhooging van premie, maar daar moet dan toch door de partijen vooraf overeengekomen zijn, dat in oorlogstijd de premie zal worden verhoogd, alleen niet, in welke mate.

In ons tegenwoordig W. v. K. is echter evenals het bevrachtingscontract ook het assurantiecontract uitvoeriger geregeld, dan in de meeste andere wetboeken; ons wetboek toch behoort tot die weinigen waarin eene afzonderlijke afdeeling wordt aangetroffen die handelt over assurantie in het algemeen.



Art. 268 van dien titel zegt ons dan al dadelijk dat de verzekering tot onderwerp kan hebben; alle belang hetwelk op geld waardeerbaar, aan gevaar onderhevig, en bij de wet niet is uitgezonderd. Een paar uitzonderingen zijn genoemd in art. 599 4<sup>o</sup>: „op voorwerpen, waarin volgens de wetten en verordeningen, geen handel mag worden gedreven” en 5<sup>o</sup>: „op de schepen, hetzij Nederlandsche, hetzij vreemde, welke tot vervoer der voorwerpen, in no. 4 vermeld, zijn gebruikt.” Een algemeen verbod om goederen, die aan vijanden toebehooren te verzekeren, vinden wij hier dus in onze wetgeving niet.

Wat aangaat die wetten en verordeningen (art. 599 4<sup>o</sup>), geloof ik ook met Mr. J. Heemskerk (Over oorlogscontrabande in het Mag. v. Hand. IV, 1868, pag. 54), dat wij hier alleen gebonden zijn aan onze eigen wetten en verordeningen of aan met andere mogendheden gesloten verdragen, dewijl onze rechters toch geen recht behoeven te spreken volgens de wetten van vreemde landen, vooral op grond van art. 148 Grondwet.

Als voorbeelden van dergelijke verbiedende bepalingen zouden wij kunnen noemen: het Kon. besluit van 23 Maart 1815 gedurende den oorlog met Frankrijk uitgevaardigd, waarbij de uitvoer van wapenen, buskruit en munitie werd verboden; 't werd herroepen 12 Aug. 1815. Volgens eene publicatie (Indisch Staatsblad 1848, no. 44) is de invoer van vuurwapenen en buskruit op de eilanden Java, Banka en de Molukken aan partikulieren verboden. Zoo dikwijls er oorlog gevoerd wordt op een der andere eilanden van den Indischen archipel, verbiedt de Gouverneur Generaal voor een bepaalden tijd dien invoer aldaar, zoo als die thans (16 Februari 1862) in Banjermassin verboden is. (Mag. v. Hand. 1868, pag. 55.)

Ten slotte de reeds genoemde publicatie van onze ministers van buitenlandsche zaken, justitie en marine van 20 Juli 1870, uitgevaardigd naar aanleiding van het uitbreken van den Fransch-Duitschen oorlog, waarvan o. a. het laatste art. 6 zegt: Het is verboden aan oorlogschepen der oorlogvoerende partijen wapens of ammunitie te leveren, noch hen op eenige wijze bij de vermeerdering hunner manschappen, bewapening of uitrusting behulpzaam te zijn.

Dan dienen nog te worden gememoreerd twee tractaten met ons land gesloten, waarin werd vastgesteld wat in geval van oorlog als contrabande zou gelden. Het eerste is n.l. dat met Columbia van 1 Mei 1829, een tractaat van handel en scheepvaart evenals dat met Texas van 18 Sept. 1840. In beide komt een artikel voor (Columbia 18, Texas 17), luidende: „Onder den naam van oorlogscontrabande zal verstaan worden: kanonnen, mortieren, vuurwapenen, pistolen, bommen, granaten, kogels, geweren, vuursteen, lonten, kruit, schilden, pieken, sabels, draagbanden, patroontassen, toomen enz. met uitzondering van zoodanige hoeveelheid van deze artikelen als noodig is tot verdediging van het schip en deszelfs equipage.” Van beide deze tractaten mag men twijfelen of zij nog wel van kracht zijn. De republiek Columbia is opgelost in drie onafhankelijke Staten, van welke Venezuela het handelstractaat in 1849 heeft opgezegd; misschien geldt het nog ten opzichte van Nieuw-Grenada en Ecuador. De republiek Texas is bij de Vereenigde Staten ingelijfd (Mag. v. Hand. 1862, pag. 53, Afd. II).

Werd ons land nu in een oorlog gewikkeld, in welk geval dus de toevoer van contrabande aan onzen vijand streng verboden zou zijn, (wellicht zou dit dan ook nog wel bij een wet of kon. besluit expresselijk worden verboden), dan zou een assurantie-contract op dergelijke goederen (contrabande) nietig zijn, en wel op grond van art. 1371 B. W. „Eene overeenkomst zonder oorzaak of uit een valsche of ongeoorloofde oorzaak aangegaan, is krachteloos” en van art. 1373 B. W. „Een oorzaak is ongeoorloofd, wanneer dezelve bij de wet verboden is, of wanneer dezelve strijdig is met de goede zeden of met de openbare orde.”

En van art. 14 der Alg. Bepalingen. „Door geene handelingen of overeenkomsten kan aan de wetten, die op de publieke orde of goede zeden betrekking hebben, hare kracht ontnomen worden.”

Maar ook wanneer ons land neutraal is, en met 't oog op een elders gevoerden oorlog hier volstrekt geen wetten of verordeningen over den toevoer van contrabande aan de strijdende partijen worden uitgevaardigd, dan zou toch iemand die daarheen goederen wilde vervoeren, waar ze als contrabande gelden, bij eene verzekering op dit vervoer den assura-

deur van die omstandigheid kennis moeten geven, tenzij de verzekering was aangegaan onder beding, van „vrij van molest.” Ik steun deze bewering op art. 251, uit de afdeeling van den negenden titel W. v. K., die handelt over assurantie in het algemeen.

Art. 251 zegt n.l.: „Alle verkeerde of onwaarachtige opgave, of alle verzwijging van aan den verzekerde bekende omstandigheden, hoezeer te goeder trouw aan diens zijde hebbende plaats gehad, welke van dien aard zijn, dat de overeenkomst niet, of niet onder dezelfde voorwaarden zoude zijn gesloten, indien de verzekeraar van den waren staat der zaak had kennis gedragen, maakt de verzekering nietig.”

Door de Deensche wet is deze quaestie behandeld en bepaald, dat de verzekeraar niet aansprakelijk is voor eenige averij of onkosten wegens geldboete of verbeurdverklaring van goederen, ten gevolge van contrabande of smokkelarij (Abbink. Zeerecht pag. 90).

In Zweden moet bij verzekering van goederen, die in andere landen contrabande zijn, die eigenschap worden vermeld. (Mr. Heemskerk in het Mag. v. Hand. 1862 pag. 65 Afd. II).

Wat nu aangaat de verzekering tegen brandgevaar, daarbij is volgens art. 290, wanneer partijen zelve geene uitzonderingen maken, geen enkel brandgevaar uitgesloten, dus ook weer niet datgene wat als een gevolg van den oorlog moet worden beschouwd. Evenmin is dit het geval bij de zeeverzekering, zie art. 637 overeenkomende met art. 350 C. d. C.

Het is wel merkwaardig dat het groote verschil tusschen het risico van den assuradeur in tijd van vrede en oorlog door verscheidene wetgevers (zie de Ordonnance de la marine art. 26 livre III titre VI art. 350 C. d. C. en art. 647 W. v. K. e. m. a.) zoo weinig schijnt geteld te zijn, dat ze meestal in beginsel ook voor het gevaar in oorlogstijd den assuradeur aansprakelijk stelden, zonder hem daarvoor een hoogere premie te verzekeren. Het komt mij echter ook voor (zie Lyon Caen, Précis de Droit Commercial, II pag. 354 no. 2135 note 2.) dat dit als volgt is te verklaren. In den tijd toen de Ordonnance (1681) en de C. d. C. gemaakt werden, waren de oorlogen zóó veelvuldig, dat de partijen in hunne voorzieningen ook rekening moesten houden met den staat van oorlog. Men bedong dan gewoonlijk een



verhooging van de premie voor het geval dat er een oorlog ontstond.

Ook deden zich dikwijls moeilijkheden voor omtrent de quaestie of er inderdaad oorlog heerschte. De oorlogen zijn niet meer zoo veelvuldig en tegelijkertijd meer nadeelig voor de strijdende partijen.

Zoo. is het te verklaren dat volgens een vast gebruik (zoo zegt Lyon Caen) van de Fransche polissen, het oorlogsisico niet in de assurantie begrepen is, tenzij uitdrukkelijk bedongen.

In de Nederlandsche polissen is dit ook veeltijds het geval maar toch niet geregeld. Zoo is bijv. het oorlogsisico niet uitgesloten in de polissen van De Onderlinge Brandwaarborg Maatschappij uitsluitend voor de gemeente Leeuwarden; in drie polissen die ik hier voor mij heb liggen, betrekking hebbende op zeereizen van de Oost-Zee naar ons land, gedateerd op 27 Juni 1876, 8 Juni 1877 en 7 Juni 1881, geteekend te Amsterdam. Bij elke polis was de som in meerdere deelen gesplitst en voor ieder deel ging dus de betrokken assuradeur op de in de polis vermelde voorwaarden 't contract aan. Deze assuradeurs waren bij de eerste: de Réunion d' Ass. te Antwerpen,

de Zee Ass. Comp. de Rhijn,

de Verzekering Assosiatie;

bij de tweede en derde: de Nederl. Lloyd,

Batav. Zee Brand Ass. Mij,

Ned. Ind.       "       "       "

Javasche       "       "       "

Samarangsche,       "       "       "

en de Zee Brand. Ass. Societas.

Bij het inzien van eenige andere polissen vond ik er zoowel die de aansprakelijkheid van den assuradeur uitsloten in geval van oorlog, terwijl ook even zoovele andere er in 't geheel niet over spraken en dat gevaar dus ook overnamen.

De drie laatste artikels die ons nog interesseeren zijn art. 647, 648 en 649, die weer overeenkomen met art. 547 v. h. Ontv. v. 1809.

Art. 647. „In eene verzekering onder het beding vrij van molest, is de verzekeraar bevrijd, zoodra het verzekerde voorwerp vergaat of bederft, door geweld, neming, kaperij, zeerooverij, aanhouding op last

van hooger hand, verklaring van oorlog en represailles. De verzekering vervalt, zoodra het verzekerde door het molest wordt opgehouden of van den koers gebragt. Alles behoudens de verpligting van den verzekeraar, om de schade te voldoen, welke vóór het molest heeft plaats gehad."

Art. 648. „Indien bij het beding, vrij van molest, door den verzekerde bedongen is, dat de verzekeraar, niettegenstaande de opbrenging, het gewone gevaar zoude blijven loopen, draagt de verzekeraar, zelfs na dit molest, alle gewone schaden, die aan het verzekerde overkomen tot dat het schip is opgebragt en het anker heeft laten vallen, met uitzondering echter van de zoodanige, welke ongetwijfeld uit het molest dadelijk voortspruiten.

Bijaldien de oorzaak van het vergaan twijfelachtig is, wordt vermoed dat het verzekerde door eene gewone ramp is vergaan, waarvoor de verzekeraar aansprakelijk is."

Art. 649. „Indien een vrij van molest verzekerd schip of goed in eené haven ligt, en vóór deszelfs vertrek vijandig wordt bezet, of indien hetzelfde wordt aangehouden, wordt zulks met opbrengen gelijk gesteld, en het gevaar houdt voor den verzekeraar op."

Omtrent de uitdrukking „vrij van molest" meen ik te moeten opmerken dat deze licht aanleiding kan geven tot een misverstand. Gesteld dat in een polis staat, dat de assaradeur eene verzekering wenscht aan te gaan, in verband met eene zeereis, op een schip en wel voor alle gevaren, maar „vrij van molest." Wat zou de lezer, die art. 647 niet kende, dan daaronder verstaan? Volgens mijne meening dit, dat de assuradeur voor alle gevaar instaat *behalve* voor het molest, m. a. w. dat de aansprakelijkheid gedurende het molest geschorst wordt, om wanneer dit heeft opgehouden weer te herleven. En nu komt de wetgever en zegt: neen wij willen aan die uitdrukking „vrij van molest" niet die beteekenis geven, maar eene andere, zoodat die uitdrukking nu de kracht krijgt van vrij *door* molest. Deze laatste woorden laten maar ééne opvatting toe, dat nl. het optreden van het molest het vrij worden van den assuradeur veroorzaakt. Ik geloof dus dat het, om misverstand te voorkomen, beter ware, in jure constituendo, den term „vrij *van* molest" door „vrij *door* molest" te vervangen.

Ook art. 648 staakt deze opvatting. Ik zou in deze vooral op grond van de meerdere duidelijkheid de voorkeur geven aan de artikels 852 en 853 van het A. D. H. G.

Opgeworpen is de vraag, of onder aanhouding op last van hooger hand, ook moest worden verstaan, aanhouding door onze eigen regeering. (Zie Asser c. s. op het W. v. K. pag. 240). Mijns inziens valt dit er wel onder:

1°. Onderscheidt het art. hier niet tusschen aanhouding door een *vreemde* of *eigen* regeering; de uitdrukking is algemeen.

2°. Staat art. 663 ook, behalve om meer andere redenen, het abandonnement toe, op grond „van opbrenging of aanhouding door eene vreemde mogendheid” en „van aanhouding door de Nederlandsche regeering na het begin der reis.”

Wanneer het dus hier een grond is voor abandonnement, dan ligt het wel voor de hand dat het in art. 647 ook een grond is van bevrijding voor den assuradeur.

De tweede vraag eveneens daar te berde gebracht, is deze, of eene verzekering, gesloten onder het beding »vrij van molest” vervalt, wanneer de schipper uit hoofde der blokkade van de bestemmingshaven, zich naar eene der naaste vrije havens van dezelfde mogendheid begeeft. (Art. 370 verplicht hem daartoe wanneer hij geen last tot het tegendeel heeft).

Wanneer wij nu bedenken dat het schip in dit geval toch zeker zijn voorgenomen reisroute verlaat, m. a. w. van den koers wordt gebracht, dan ligt het antwoord voor de hand, want art. 647 al. 2 zegt: De verzekering vervalt, zoodra het verzekerde door het molest wordt opgehouden of van den koers gebracht.

Daar wij hieruit zien hoe licht nu zoo'n verzekering kan vervallen, komt het mij in 't algemeen voor den verzekeringnemer niet geraden voor, te verzekeren volgens art. 647 W. v. K., maar liever op de wijze aangegeven in art. 853 A. D. H. G. d. i. onder beding, „nur für See-



gefahr" zoodat daar wel het oorlogsmolest is uitgesloten, maar de verzekering dadelijk weer aanvangt, zoodra dit laatste heeft opgehouden. (Zie ook art. 648 W. v. K.).

Bij eene wijziging van het W. v. K. zal het hier zeker ook wenschelijk zijn eene kleine verandering te brengen in de redactie van art. 648 die nu ook terecht door Holtius (III, bl. 171), Diephuis (III, § 74—9 noot 1) en Kist (IV, p. 182), afgekeurd wordt. De fout zit n.l. in het woord „opbrenging”, dat door „aanhouding” moet worden vervangen. Onze wetgever zal met 't woord opbrenging ook nu wel „aanhouding” bedoeld hebben, daar de bepaling anders onzin is. Opbrenging is toch de geheele handeling van het opbrengen, van het begin tot het einde. Er is dus geen tijdperk denkbaar dat begint na de opbrenging en duurt *totdat* het schip is opgebracht.

In jure constituendo wenschte ik dus in art. 648 voor „vrij *van* molest” te lezen „vrij *door* molest”, en voor „opbrenging”, „aanhouding”.

### § 3. ONZE OVERZEESCHE BEZITTINGEN.

De handelswetboeken voor onze koloniën zijn, behoudens eenige uitzonderingen, van gelijken inhoud als ons W. v. K.

Het W. v. K. van Nederlandsch-Indië vastgesteld bij Kon. Besl. van 16 Mei 1846 is daar in kracht getreden den 1 Mei 1848, en stemt, wat betreft de door ons hierboven besproken artikels, overeen met ons W. v. K. behalve dat in art. 499a voor „dit koninkrijk” staat „Nederlandsch Indië,” en voor „Nederlanders hier te lande gevestigd,” „Nederlandsch-Indische ingezetenen.”

Omtrent de wetboeken van Curaçao en Suriname zijn hier geene afwijkingen op te merken.

HOOFDSTUK IV <sup>1)</sup>.

## § 1. PORTUGAL.

Het tegenwoordige Wetboek van Koophandel dat ook voor de Portugeesche koloniën geldt, dateert van 14 Jan. 1834.

Zooals ik opmerkte stemt dit wetboek in veel bepalingen met het onze overeen.

Met art. 499 W. v. K. stemt overeen art. 1544 Port. W. v. K., alleen mist het de bepaling 499 2a—b: „In geval het verbod slechts een gedeelte der lading betreft zal het den inlader vrijstaan de overeenkomst te doen voortduren, mits den vervrachter schadeloos stellende.”

Met art. 500 W. v. K. stemt overeen art. 1545 Port. W. v. K. Met art. 502 W. v. K., art. 1547 Port. W. v. K., in art. 502 W. v. K. wordt verwezen naar art. 576 en 468 die weer overeenstemmen met art. 1511 en 1513 van het Port. W. v. K. waarnaar door art. 1547 Port. W. v. K. wordt verwezen; alleen wordt door art. 1513 Port. W. v. K. nog aan den inhoud van art. 468 toegevoegd de zin, „aber er (der Verfrachter) haftet für die Bezahlung der Verzögerungen, sowie für jeden anderen durch seine Unterlassung entstehenden Schaden, wenn solcher eingetreten ist.”

De verdere inhoud van art. 1548 tot 1553 Port. W. v. K. stemt overeen met dien van art. 503—507 W. v. K.

Voor zoover zij onze vraag betreffen stemmen nog de artikelen 1701, 1752 en 1789 Port. W. v. K. respectievelijk overeen met art. 594, 637 en 663 W. v. K. en met 335, 350 en 369 C. d. C. Art. 1785 Port. W. v. K. luidt gelijk art. 343 C. d. C. behalve dat voor rechters in 343 C. d. C. in 1785 deskundigen staat; 1789 dat voor zoover onze vraag betreft overeenstemt met 369, C. d. C. mist de laatste zinsnede van dat art.: Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du Gouvernement après le voyage commencé.

---

1) Alle hier volgende wetten zijn, voorzoover daarbij niets anders is vermeld, in alphabetische volgorde te vinden in Borchardt, Handelsgesetze des Erdballs.

Aan dit werk zijn ook de in den tekst voorkomende vertalingen ontleend.

## § 2. B E L G I E.

In België, waar zooals wij reeds zagen lang de C. d. C. heeft gegolden, zijn in de laatste jaren na 1872 veel hervormingen in het handelsrecht aangebracht. Boek II van den C. d. C. werd vervangen door de wet van 21 Aug. 1879, waarin echter nog vele oude bepalingen zijn terug te vinden. Zoo is art. 90 loi 21 août 1879 gelijkkluidend met art. 276 C. d. C. Op art. 279 C. d. C. correspondeert art. 92 loi août 1879, maar dit laatste is iets uitvoeriger en laat den kapitein de keus om, of in eene naburige haven te gaan of naar de haven van vertrek terug te keeren. De text is:

Art. 92 (Loi de 21 Août 1879). Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres, ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts du chargeur, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

De gezamenlijke inhoud van art. 277 C. d. C. en 300 C. d. C. stemt overeen met dien van art. 84 en 85 loi 21 Août 1879. In de laatsten wordt niet gesproken, zooals in art. 300 C. d. C., van „ordre d'une puissance", maar alleen van „force majeure" in 't algemeen. Ik meen echter, dat een „ordre de puissance" daarmee kan worden gelijkgesteld, zoodat er dus geen eigenlijk verschil blijft bestaan.

Art. 302 C. d. C. = art. 97 loi 21 Août 1879. Omtrent het bevrachtingscontract bestaat dus tusschen de tegenwoordige Belgische wetgeving en den oorspronkelijken C. d. C. weinig onderscheid. Grooter is dit bij de assurance. Ten eerste toch geeft Boek I, titel X (loi 11 Juin 1874), eene afzonderlijke afdeeling, handelend over de „Assurance en général". Art. 19 daarvan zegt: L'assurance ne comprend ni les risques de guerre, ni les pertes ou dommages occasionnés par émeutes, sauf convention contraire.

Art. 343 C. d. C. = art. 173 loi de 21 Août 1879. In verband met het boven geciteerde art. 19 loi 11 Juin 1874 luidt ook bij de zeever-



zekering het art., dat op 350 C. d. C. correspondeert, eenigszins anders. Dit is nl. art. 178 loi 21 Août 1879, dat zegt in al. 2: „Dans le cas où les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilité, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Art. 179. Dans le cas où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage. Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra.

In den C. d. C. komt een dergelijke bepaling niet voor; veel overeenkomst bestaat tusschen den gezamenlijken inhoud van de art. 179 en 180 loi 21 Août 1879 en art. 648 W. v. K., alleen wordt bij ons een afzonderlijk beding vereischt voor datgene, wat hier volgens de wet bestaat, nl. voor het doorloopen der verzekering na het ingetreden oorlogsgevaar, (bij ons alleen bij opbrenging) tot dat het schip in de eerste haven voor anker ligt. Zie verder art. 181 loi 21 Août 1879.

Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 179.

Art. 369 C. d. C. is gelijk art. 199 loi 21 Août 1879; het artikel dat correspondeert op art. 387 C. d. C. maar daarvan toch eenigszins verschilt is art. 220 loi 21 Août 1879. En cas de prise par corsaires ou ennemis ou d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Le délaissement des choses assurées ne peut-être fait: Qu'après un délai de six mois de la signification, si la prise ou l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe et dans celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique: Qu'après le delai d'un an, si la capture ou l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Dans le cas où les marchandises capturées ou arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas. Si la chose assurée a été jugée de bonne prise, ou si elle a été confisquée avant l'expiration de ces délais le délaissement peut-être fait par la signification de cette nouvelle aux assureurs.

Art. 221 loi 21 Août 1879 stemt dan weer overeen met art. 388 C. d. C.

---

### § 3. ITALIË.

Wetboek van Koophandel in kracht getreden 1 Januari 1883. Voor het bevrachtingscontract hebben wij hier in hoofdzaak dezelfde bepalingen van den C. d. C., maar hier en daar zijn de Italiaansche artikels „iets uitvoeriger; de voor ons belangrijke zijn voor het zeetransport.

572. Ital. W. v. K. = 504. Ned. W. v. K.

573. Wenn das Schiff gefrachtet ist, um Behufs Aufnahme einer Ladung und Beförderung derselben nach einem anderen Hafen in einen Hafen einzulaufen, und das Handelsverbot eintritt, während dasselbe mit Ballast fährt, um die Ladung aufzunehmen, so wird dem Kapitain für die in Ausführung des Vertrages gemachten Kosten eine Entschädigung geschuldet, die nach den Umständen bemessen werden muss.

Art. 574. Ital. = Art. 300 C. d. C.

„ 577. „ = „ 302 „ „ „

„ 434. „ = „ 19 Belg. wet van 11 Juni 1874.

„ 699. „ = „ 335 C. d. C.

„ 610. „ = „ 343 „ „ „

---

### § 4. GRIEKENLAND.

Wetboek van Koophandel gepubliceerd voor het koninkrijk 19 April 1835, ook op de Jonische eilanden ingevoerd den 21 Maart 1866.

Dit wetboek stemt voor verreweg het grootste gedeelte overeen met den C. d. C.

Art. 273 tot 373 zijn gelijk aan dezelfde artikels van den C. d. C.

## § 5. RUMENIË.

Wetboek van Koophandel gepubliceerd in Juni 1840, in kracht van wet getreden voor Walachije 1 Januari 1841 en door de wet van 7 Dec. gepubliceerd den 10 Dec. 1863 over geheel Rumenië uitgestrekt.

276. C. d. C. = 433 Rum. W. v. K.

277. " " " = 434 " " "

279. " " " = 436 " " "

299. " " " = 456 " " "

300. " " " = 457 " " "

302. " " " = 459 " " "

Zie voor de assurantie.

335. C. d. C. = 493 Rum. W. v. K.

343. " " " = 501 " " "

350. " " " = 508 " " "

369. " " " = 528 " " "

## TURKIJË.

Het Wetboek van Zeehandel gepubliceerd 1864, berust op den C. d. C. zoodat met elkaar overeenkomen:

| C. d. C. | W. v. Zeeh. v. Turkije | C. d. C. | W. v. Zeeh. Turkije. |
|----------|------------------------|----------|----------------------|
| 276      | en 96                  | 335      | en 179               |
| 277      | 97                     | 343      | 188                  |
| 299      | 121                    | 350      | 195                  |
| 300      | 122                    | 369      | 214                  |
| 302      | 124                    |          |                      |



## § 6. EGYPTE.

## Wetboek van Koophandel van 1 Januari 1876.

Het is niet noodig den tekst der ons interesseerende artikels te vermelden, daar ze nagenoeg woordelijk overeenstemmen met die van den C. d. C., en wel zóó dat van het Wetboek van Zeehandel art. 94 overeenkomt met 276 C. d. C. en zoo verder 95 en 277, 97 en 279, 118 en 299, 119 en 300, 121 en 302, 177 en 335, 186 en 343, 192 en 350, 211 en 369.

## § 7. DUISCHLAND.

Overgaande tot de beantwoording van onze vraag volgens de wetten dier landen waar het Duitsche recht heerscht, beginnen wij natuurlijk met de beschouwing van het Allgemeine Deutsche Handels-Gesetzbuch, dat tot een rijkswet is verheven, en geldt voor het Duitsche rijk met inbegrip van Elzas-Lotharingen, om te zien wat daarin over onze quaestie te vinden is. Ten eerste is voor ons van belang art. 482, dat bepaalt dat de schipper de schade moet vergoeden, die daaruit ontstaat, dat hij goederen laadt, waarvan hij weet of weten moest, dat zij oorlogscontrabande zijn.

Welke de gevolgen zijn wanneer de bevrachter zulks doet, zegt

Art. 564. Der Befrachter oder Ablader, welcher die verladenen Güter unrichtig bezeichnet oder Kriegskontrabande oder Güter verladet, deren Ausfuhr oder deren Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist, wird, insofern ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, nicht blos dem Verfrachter, sondern auch allen übrigen im ersten Absatz des Art. 479 bezeichneten Personen für den durch sein Verfahren veranlassten Aufenthalt und jeden anderen Schaden verantwortlich.

Dadurch, dass er mit Genehmigung des Schiffers gehandelt hat, wird

seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber nicht ausgeschlossen.

Er kann aus der Konfiskation der Güter keinen Grund herleiten, die Zahlung der Fracht zu verweigern. — Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so ist der Schiffer befugt, dieselben ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen.

Art. 630. Der Frachtvertrag tritt ausser Kraft, ohne dass ein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist, wenn vor Antritt der Reise durch einen Zufall 1. das Schiff verloren geht, ins besondere . . . . wenn es geraubt wird, wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird; oder . . . .

Art. 631. Jeder Theil ist befugt von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1°. wenn vor Antritt der Reise das Schiff mit Embargo belegt oder zum landesherrlichen Dienst oder zum Dienst einer fremden Macht in Beschlag genommen, der Handel mit dem Bestimmungsort untersagt, der Abladungs- oder Bestimmungshafen blokirt, die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrag zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen oder die Einfuhr derselben in den Bestimmungshafen verboten, durch eine andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen oder die Reise oder die Versendung der nach dem Frachtvertrag zu liefernden Güter verhindert wird. In allen vorstehenden Fällen berechtigt jedoch die Verfügung von hoher Hand nur dann zum Rücktritt, wenn das eingetretene Hinderniss nicht voraussichtlich von nur unerheblicher Dauer ist;

2°. wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff oder die nach dem Frachtvertrag zu verschiffenden Güter oder beide nicht mehr als frei betrachtet werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden.

Die Ausübung der im art. 563 dem Befrachter beigelegten Befugniss ist in den Fällen der vorstehenden Bestimmungen nicht ausgeschlossen.

Dit artikel toont veel overeenkomst met de beide artikels 499 en 500 W. v. K., maar terwijl in ons wetboek het bevrachtings-contract in de gevallen van art 499 van rechtswege voor ontbonden wordt verklaard, is het hier aan de keuze der partijen overgelaten; en verder stelt

art. 631, al. 2 ook een grooteren eisch voor de ontbindbaarheid van het contract, door de toevoeging der woorden: und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden.

Art. 563. Der Verfrachter musz statt der vertragsmäsigen Güter andere, von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird.

Deze bepaling is niet toepasselijk, wanneer de goederen in de overeenkomst niet alleen naar aard of soort, maar bijzonder omschreven zijn.

Art. 632. Wenn nach Antritt der Reise das Schiff durch einen Zufall verloren geht (Art. 630 Ziff 1), so endet der Frachtvertrag. Jedoch hat der Befrachter, soweit Güter geborgen oder gerettet sind, die Fracht im Verhältnisz der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen, (Distanzfracht).

Die Distanzfracht ist nur soweit zu zahlen, als der gerettete Werth der Güter reicht.

Over dit stelsel van het toekennen van een distantievracht, dat ook in onze wet niet onbekend is, getuige art. 483 W. v. K., is reeds zeer veel geschreven en gewreven, zooals over zoovele quaesties in de rechtswetenschap, zonder dat men daardoor nog tot overeenstemming heeft kunnen geraken. De Engelsche redeneering toch is nog altijd deze: De vervoerster wenscht dat zijne goederen naar A vervoerd worden, en belooft daarvoor de vracht te betalen; het vervoer naar een andere plaats onder weg bijv. is niet wat hij wenscht, dus daarvoor betaalt hij ook niet. In den regel wordt daar de distantievracht dan ook geweigerd. (Levy met A. D. H. vergeleken, met het Ned. W. v. K., pag. 619, 1).

Anders is dit in het A. D. H., getuige Art. 632, en er is ook voor deze toekenning van distantievracht wel reden, wanneer de ramp waardoor de reis mislukt, een zoodanige is, waardoor zoowel schip als lading worden getroffen, bijv. een storm, brand of zeerooverij. Maar onder de toevallen, genoemd in art. 630—1, waarnaar art. 632 verwijst, behoort ook de opbrenging en prijsverklaring van het schip.

Deze ramp nu kan het gevolg zijn van eene hoedanigheid aan het schip eigen, althans het is zeer wel denkbaar, dat die opbrenging en





REPRODUCTION VAN  
BILD  
DUPLICATE IMAGE

prijsverklaring geschiedt niet met 't oog op de lading maar enkel ge-  
grond is op de nationaliteit van het schip.

Moet in dat geval ook nog distantievracht betaald worden? Mijns  
inziens niet. De oorzaak van het mislukken der reis hangt zóó nauw  
samen met een eigenschap (de nationaliteit en op grond daarvan het  
onvrij zijn) van het schip, dat ook de schade hierdoor ontstaan, door  
het schip moet gedragen worden.

Art. 636. Ereignet sich nach dem Antritt der Reise einer der im  
Art. 631 erwähnten Zufälle, so ist jeder Theil befugt, von dem Vertrage  
zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein.

Ist jedoch einer der im Art. 631 unter Ziffer 1 bezeichneten Zufälle  
eingetreten, so musz, bevor der Rücktritt stattfindet, auf die Beseitigung  
des Hindernisses drei oder fünf Monate gewartet werden, je nachdem  
das Schiff in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen  
sich befindet.

Die Frist wird, wenn der Schiffer das Hindernisz während des  
Aufenthalts in einem Hafen erfährt, von dem Tage der erhaltenen Kunde,  
andernfalls von dem Tage an berechnet, an welchem der Schiffer, nachdem  
er davon in Kenntniz gesetzt worden ist, mit dem Schiffe zuerst einen  
Hafen erreicht.

Die Ausladung des Schiffs erfolgt, in Ermangelung einer anderweitigen  
Vereinbarung, in dem Hafen, in welchem es zur Zeit der Erklärung  
des Rücktritts sich befindet.

Für den zurückgelegten Theil der Reise ist der Befrachter Distanzfracht  
(Art. 623, 633) zu zahlen verpflichtet.

Ist das Schiff in Folge des Hindernisses in den Abgangshafen oder  
in einen andern Hafen zurückgekehrt, so wird bei Berechnung der  
Distanzfracht, der dem Bestimmungshafen nächste Punkt, welchen das  
Schiff erreicht hat, behufs Feststellung der zurückgelegten Entfernung  
zum Anhalt genommen.

Der Schiffer ist auch in den Fällen dieses Artikels verpflichtet, vor  
und nach der Auflösung des Frachtvertrags für das Beste der Ladung  
nach Maszgabe der Art. 504 bis 506 und 634 zu sorgen.

Art. 637. Muss dass Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen

hat, vor Antritt der Reise in dem Abladungshafen oder nach Antritt derselben in einem Zwischen- oder Nothhafen in Folge eines der im Art. 631 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts auch wenn die Erfordernisse der grossen Haverei nicht vorliegen, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der grossen Haverei vertheilt, gleichviel ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird.

Art. 638. Wird nur ein Theil der Ladung vor Antritt der Reise durch einen Zufall betroffen, welcher, hätte er die ganze Ladung betroffen, nach den Art. 630 und 631 den Vertrag aufgelöst oder die Parteien zum Rücktritt berechtigt haben würde, so ist der Befrachter nur befugt, entweder statt der vertragsmässigen andere Güter abzuladen, sofern durch deren Beförderung die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird (Art. 563), oder von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurückzutreten, die Hälfte der bedungenen Fracht und die sonstigen Forderungen des Verfrachters zu berichtigen (Art. 581 u. 582). Bei Ausübung dieser Rechte ist der Befrachter jedoch nicht an die sonst einzuhaltende Zeit gebunden. Er hat sich aber ohne Verzug zu erklären, von welchen der beiden Rechte er Gebrauch machen wolle und, wenn er die Abladung anderer Güter wählt, dieselben binnen kürzester Frist zu bewirken, auch die etwaigen Mehrkosten dieser Abladung zu tragen, und insoweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Macht er von keinem der beiden Rechte Gebrauch, so muss er auch für den durch den Zufall betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht entrichten. Den durch Krieg, Ein- und Ausfuhrverbot oder eine andere Verfügung von hoher Hand unfrei gewordenen Theil der Ladung ist er jedenfalls aus dem Schiff herauszunehmen verbunden. Tritt der Zufall nach Antritt der Reise ein, so muss der Befrachter für den dadurch betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht auch dann entrichten, wenn der Schiffer diesen Theil in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu löschen sich genöthigt gefunden und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat. Durch diesen Artikel werden die Bestimmungen der Art. 618 und 619 nicht berührt.

prijsverklaring geschiedt niet met 't oog op de lading maar enkel gegrond is op de nationaliteit van het schip.

Moet in dat geval ook nog distantievracht betaald worden? Mijns inziens niet. De oorzaak van het mislukken der reis hangt zóó nauw samen met een eigenschap (de nationaliteit en op grond daarvan het onvrij zijn) van het schip, dat ook de schade hierdoor ontstaan, door het schip moet gedragen worden.

Art. 636. Ereignet sich nach dem Antritt der Reise einer der im Art. 631 erwähnten Zufälle, so ist jeder Theil befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein.

Ist jedoch einer der im Art. 631 unter Ziffer 1 bezeichneten Zufälle eingetreten, so musz, bevor der Rücktritt stattfindet, auf die Beseitigung des Hindernisses drei oder fünf Monate gewartet werden, je nachdem das Schiff in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet.

Die Frist wird, wenn der Schiffer das Hindernisz während des Aufenthalts in einem Hafen erfährt, von dem Tage der erhaltenen Kunde, andernfalls von dem Tage an berechnet, an welchem der Schiffer, nachdem er davon in Kenntniz gesetzt worden ist, mit dem Schiffe zuerst einen Hafen erreicht.

Die Ausladung des Schiffs erfolgt, in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung, in dem Hafen, in welchem es zur Zeit der Erklärung des Rücktritts sich befindet.

Für den zurückgelegten Theil der Reise ist der Befrachter Distanzfracht (Art. 623, 633) zu zahlen verpflichtet.

Ist das Schiff in Folge des Hindernisses in den Abgangshafen oder in einen andern Hafen zurückgekehrt, so wird bei Berechnung der Distanzfracht, der dem Bestimmungshafen nächste Punkt, welchen das Schiff erreicht hat, behufs Feststellung der zurückgelegten Entfernung zum Anhalt genommen.

Der Schiffer ist auch in den Fällen dieses Artikels verpflichtet, vor und nach der Auflösung des Frachtvertrags für das Beste der Ladung nach Maszgabe der Art. 504 bis 506 und 634 zu sorgen.

Art. 637. Muss dass Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen



hat, vor Antritt der Reise in dem Abladungshafen oder nach Antritt derselben in einem Zwischen- oder Nothhafen in Folge eines der im Art. 631 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts auch wenn die Erfordernisse der grossen Haverei nicht vorliegen, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der grossen Haverei vertheilt, gleichviel ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird.

Art. 638. Wird nur ein Theil der Ladung vor Antritt der Reise durch einen Zufall betroffen, welcher, hätte er die ganze Ladung betroffen, nach den Art. 630 und 631 den Vertrag aufgelöst oder die Parteien zum Rücktritt berechtigt haben würde, so ist der Befrachter nur befugt, entweder statt der vertragsmässigen andere Güter abzuladen, sofern durch deren Beförderung die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird (Art. 563), oder von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurückzutreten, die Hälfte der bedungenen Fracht und die sonstigen Forderungen des Verfrachters zu berichtigen (Art. 581 u. 582). Bei Ausübung dieser Rechte ist der Befrachter jedoch nicht an die sonst einzuhaltende Zeit gebunden. Er hat sich aber ohne Verzug zu erklären, von welchen der beiden Rechte er Gebrauch machen wolle und, wenn er die Abladung anderer Güter wählt, dieselben binnen kürzester Frist zu bewirken, auch die etwaigen Mehrkosten dieser Abladung zu tragen, und insoweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Macht er von keinem der beiden Rechte Gebrauch, so muss er auch für den durch den Zufall betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht entrichten. Den durch Krieg, Ein- und Ausfuhrverbot oder eine andere Verfügung von hoher Hand unfrei gewordenen Theil der Ladung ist er jedenfalls aus dem Schiff herauszunehmen verbunden. Tritt der Zufall nach Antritt der Reise ein, so muss der Befrachter für den dadurch betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht auch dann entrichten, wenn der Schiffer diesen Theil in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu löschen sich genöthigt gefunden und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat. Durch diesen Artikel werden die Bestimmungen der Art. 618 und 619 nicht berührt.

Art. 639. Abgesehen von den Fällen der Art. 631 bis 638 hat ein Aufenthalt, welchen die Reise vor oder nach ihrem Antritt durch Naturereignisse oder andere Zufälle erleidet, auf die Rechte und Pflichten der Parteien keinen Einfluss, es sei denn dasz der erkennbare Zweck des Vertrages durch einen solchen Aufenthalt vereitelt würde. Der Befrachter ist jedoch befugt, während jedes durch einen Zufall entstandenen, voraussichtlich längeren Aufenthalts die bereits in das Schiff geladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten gegen Sicherheitsleistung für die rechtzeitige Wiederladung auszuladen. Unterlässt er die Wiedereinladung, so hat er die volle Fracht zu zahlen. In jedem Falle musz er den Schaden ersetzen, welcher aus der von ihm veranlaszten Wiederausladung entsteht.

Gründet sich der Aufenthalt in einer Verfügung von hoher Hand, so ist für die Dauer derselben keine Fracht zu bezahlen, wenn diese zeitweise bedungen war (Art. 623).

Wanneer wij deze laatste artikels 636—640 gezamenlijk beschouwen, dan zien wij, dat hier het bezwaar, bestaande tegen ons art. 505 omtrent 't woord *tijdelijk* is weggenomen, ten eerste door de termijnbepaling in art. 636 van drie en vijf maanden, en ten tweede door den inhoud van art. 639. Zie boven bij art. 505 Ned. W. v. K.

Omtrent het betalen der kosten van lossing vinden wij in het A. D. H. ook nog weer een bijzondere bepaling, dat n.l. bij ontbinding van het bevrachtingscontract op grond van een der gevallen genoemd in art. 630—636, de vervrachter betaalt de kosten van lossen *uit het schip*, terwijl de overige kosten door den bevrachter worden gedragen.

Art. 641. Wird der Frachtvertrag in Gemäztheit der Art. 630 bis 636 aufgelöst, so werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe von dem Verfrachter, die übrigen Löschungskosten von dem Befrachter getragen. Hat der Zufall jedoch nur die Ladung betroffen, so fallen die sämmtlichen Kosten der Löschung dem Befrachter zur Last. Dasselbe gilt, wenn im Falle des Art. 638 ein Theil der Ladung gelöscht wird. Muszte in einem solchen Falle behufs der Löschung ein Hafen angelaufen werden, so hat der Befrachter auch die Hafenkosten zu tragen.

Voor de assurantie zijn hier van belang:

Art. 852. Ist vereinbart, dass der Versicherer die Kriegsgefahr nicht übernehme, auch die Versicherung rücksichtlich der übrigen Gefahren nur bis zum Eintritt einer Kriegsbelästigung dauern solle, — welche Vereinbarung namentlich angenommen wird, wenn der Vertrag mit der Klausel: „frei von Kriegsmolest“ abgeschlossen ist, — so endet die Gefahr für den Versicherer mit dem Zeitpunkt, in welchem die Kriegsgefahr auf die Reise Einfluss zu üben beginnt, insbesondere also wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Kriegsschiffe, Kaper oder Blokade behindert oder zur Vermeidung der Kriegsgefahr aufgeschoben wird, wenn das Schiff aus einem solchen Grunde von seinem Wege abweicht, oder wenn der Schiffer durch Kriegsbelästigung die freie Führung des Schiffes verliert. ‘

Art. 853. Ist vereinbart, dass der Versicherer zwar nicht die Kriegsgefahr übernehme, alle übrigen Gefahren aber auch nach Eintritt einer Kriegsbelästigung tragen solle, — welche Vereinbarung namentlich angenommen wird, wenn der Vertrag mit der Klausel: „nur für Seegefahr“ abgeschlossen ist —, so endet die Gefahr für den Versicherer erst mit der Kondemnation der versicherten Sache, oder sobald sie geendet hätte, wenn die Kriegsgefahr nicht ausgenommen worden wäre; der Versicherer haftet aber nicht für die zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden, also insbesondere nicht:

für Nehmung, Beschädigung, Vernichtung und Plünderung durch Kriegsschiffe und Kaper,

für die Kosten, welche entstehen aus der Anhaltung und Reklamation, aus der Blokade des Aufenthaltshafens, oder der Zurückweisung von einem blokirten Hafen oder aus dem freiwilligen Aufenthalt wegen Kriegsgefahr,

für die nachstehenden Folgen eines solchen Aufenthalts: Verderb und Verminderung der Güter, Kosten und Gefahr ihrer Entlöschung und Lagerung, Kosten ihrer Weiterbeförderung.

Im Zweifel wird angenommen, dass ein eingetretener Schaden durch Kriegsgefahr nicht verursacht sei.

Wanneer abandon plaats kan hebben tengevolge van den invloed van



den staat van oorlog zien wij in art. 865. Der Versicherte ist befugt, die Zahlung der Versicherungssumme zum vollen Betrage gegen Abtretung der in Betreff des versicherten Gegenstandes ihm zustehenden Rechte in folgenden Fällen zu verlangen (Abandon):

1. wenn das Schiff verschollen ist;
2. wenn der Gegenstand der Versicherung dadurch bedroht ist, dass das Schiff oder die Güter unter Embargo gelegt, von einer kriegführenden Macht aufgebracht, auf andere Weise durch Verfügung von hoher Hand angehalten oder durch Seeräuber genommen und während einer Frist von sechs, neun oder zwölf Monaten nicht frei gegeben sind, je nachdem die Aufbringung, Anhaltung oder Nehmung geschehen ist:
  - a) in einem europäischen Hafen oder in einem europäischen Meere oder in einem, wenn auch nicht zu Europa gehörenden Theile des Mittel-ländischen Schwarzen oder Azow'schen Meeres, oder . . . . .

Eene afdeeling handelend over verzekering in het algemeen vinden wij dus ook in het Deutsche handelsrecht niet; alleen de zeeverzekering heeft daarin een plaats gevonden; voorzoover nu de stof in het „Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch“ is geregeld, zijn de daaromtrent bestaande bepalingen in andere Deutsche wetten afgeschaft; voor zoover dat niet het geval is, zijn ze blijven bestaan.

Daardoor vinden wij dan ook nog eenige belangrijke bepalingen in het „Preussische Landrecht“, die of onder den titel van verzekeringen voorkomen, of daarmee in verband staan.

Zoo vinden wij in D. II, Titel VIII, Abschnitt XIII, § 1952 bis 1959:

§ 1952. Ueber Alles, was der Gegenstand eines rechtsgültigen Vertrages sein kann, können auch Versicherungen geschlossen werden (Th. 1, Tit. 5, § 39 sqq., 180.)

§ 1953. Jede künftige Gefahr, die nicht mit verbotenen Handlungen verknüpft ist, kann der Versicherer übernehmen.

§ 1954. Ist eine Versicherung über die Gefahr bei verbotenen Handlungen geschlossen, so muss jeder Theil die gezeichnete Summe zur Strafe erlegen.

§ 1955. Sind Waaren und Güter, welche wider die Landesgesetze aus-, ein- oder durchgeführt werden sollen, versichert, so ist der Ver-

sicherte aller Vortheile aus dem Vertrage verlustig, und der Fiskus tritt an seine Stelle.

§ 1956. Hat der Versicherer wissentlich auf solche Waaren gezeichnet, so wird er als Theilnehmer bestraft, und die Prämie verfällt dem Fiskus.

§ 1957. Ist die Versicherung nur zum Theil auf dergleichen Waaren gerichtet, so besteht sie in Ansehung der unverbottenen.

§ 1958. Werden jedoch diese mit den verbotenen zugleich confiscirt, oder zur Bezahlung der verwirklichten Strafe verwendet, so ist der Versicherer zur Vergütung nicht schuldig.

§ 1959. In Kriegszeiten darf kein Unterthan auf Kriegsbedürfnisse, die feindlichen Unterthanen gehören, oder ihnen sonst zugewendet werden sollen, Versicherung geben. (§ 2034, 199.)

Artikel 2034 sqq., waarnaar hier wordt verwezen, zijn afgeschafft door het „Einführungs-Gesetz z. H. G. B.“ v. 24. Juni 1861, art. 6a, No. 1, voor zoover zij op zeeverzekering betrekking hebben. Mijns inziens zijn ze toch wel der vermelding waardig, waarom ik ze hier dan ook laat volgen.

§ 2034. Verbotene Waaren sind: grobes Geschütz und die dazu gehörende Ammunition, Granaten, Bajonette, Flinten, Karabiner, Pistolen, Kugeln, Flintensteine, Gunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Priken, Degen, Sättel, Hauptgestelle, Zelte, und was sonst durch besondere Verträge zwischen den verschiedenen Nationen einzunehmen verboten ist.

§ 2055. Von Sachen dieser Art darf in der Regel kein Kauffahrteischiff in Kriegszeiten mehr einnehmen, als zum eigenen Bedürfniss erfordert wird.

§ 2036. Masten, Schiffholz, Taue, Segeltuch, Hanf, Pech, Korn, und andere Materialien, die in Kriegsbedürfnisse verwandelt werden können, ingleichen Pferde, gehören nicht unter verbotenen Güter.

§ 2037. Land- oder Seeoffiziere und Soldaten der kriegführenden Mächte sollen von neutralen Schiffen nicht an Bord genommen werden.

§ 2038. Von dem Schiffsvolke darf höchstens nur der dritte Theil zu einer der kriegführenden Nationen gehören.

§ 2039. Jede Ladung eines neutralen Schiffes, die in einen belagerten, blockierten oder nahe eingeschlossenen Hafen gebracht werden soll, ist für verbotenes Gut zu achten.

§ 2040. In wie fern ein Platz oder Hafen für eingeschlossen zu achten sei, ist nach Vorschrift des ersten Theils, Titel 9, § 219, zu beurtheilen.

Het hier aangehaalde art. 219, Dl. I, Tit. 9, 5e afd., bestaat nog, en is van den volgende inhoud: Für eingeschlossen ist ein Hafen zu achten, wenn derselbe durch eine feindliche Landbatterie, oder durch Kriegsschiffe, die vor dem Hafen stationirt sind, gesperrt ist.

Zie ook het daaraan voorafgaande art. 218. Alles was nach einem kundbar belagerten oder eingeschlossenen Hafen geführt wird, ist als verbotene Waare zu betrachten.

Zelfs vinden wij in denzelfden titel ook nog voor ons belangrijke bepalingen over levensverzekering, n.l. art. 2152, 2153, 2154.

§ 2152. Hat Jemand sein eigenes Leben versichern lassen, so hört die Versicherung auf, wenn er ohne des Versicherers Einwilligung, ausser Europa, oder in den Krieg, oder zur See geht, oder sonst eine für sein Leben gefährliche Lebensart ergreift, es sei denn, dass die Versicherung auf diese Fälle ausdrücklich gerichtet worden.

§ 2153. Giebt aber der Versicherte noch in Zeiten dem Versicherer von einem solchen Vorhaben Nachricht, so findet für die noch nicht abgelaufene Zeit das Ristorno statt.

§ 2154. Hat Jemand das Leben eines Dritten versichern lassen, so heben dergleichen Vorfälle an und für sich den Contract nicht auf, wenn sie sich ohne Zuthun des Versicherten ereignen.

Als de algemeene voorwaarden waarop in Duitschland assurantie-contracten gesloten worden, geeft Chaufton op, dat die welke met zeereizen in verband staan gewoonlijk het oorlogsgevaar uitsluiten, evenals die op het transport te lande en die tegen ongelukken en brandschade; hij geeft dan daarbij deze definitie nog van de oorlogsschade: „les dommages de guerre sont ceux produits durant une guerre par des mesures militaires prises sur l'ordre du commandant.”

Bij de levensverzekering wordt als algemeen geldend opgegeven de



bepaling dat de levensverzekering vervalt voor hem die aan een oorlog deelneemt, in welk geval het geld, dat in het reservefonds voorhanden is, wordt teruggegeven, dat ze echter blijft bestaan voor hem die reeds vijf jaar verzekerd was en een rang bekleedt onder dien van officier.

Ook nog te vermelden is het: „Gesetz das Immobilarbrandversicherungswesen betreffend,” voor het koninkrijk Saksen van 23 Aug. 1862.

Erster Abschnitt § 9: Die Landes immobilar Brandversicherungsanstalt versichert nur gegen Schaden, welche entweder durch Feuer, ohne Unterscheidung der Entstehungsursachen, oder durch Blitz, mag dieser gezündet haben, oder nicht etc. . . . . angebracht ist.

Het Alg. D. H. G. geldt ook in Oostenrijk en in het vorstendom Lichtenstein.

#### § 8. HONGARIJE.

Hier vinden wij in titel VII besproken het „Versicherungsgeschäft;” in Abschnitt II daarvan de „Schadenversicherung”.

Voor de verzekering tegen brandschade zegt art. 491 dat in deze geen excepties bestaan, die niet uitdrukkelijk zijn vermeld.

491. Die Feuerversicherung erstreckt sich auf jeden durch Feuergefahr verursachten Schaden, ohne Rücksicht auf die Entstehungsart des Feuers. Jene Entstehungsarten des Feuers, auf welche die Parteien die Versicherung nicht auszudehnen verlangen, sind in dem Vertrage ausdrücklich aufzuzählen. Voor de levensverzekering bepaalt dan art. 504. Der Versicherer kann, wenn im Vertrage nicht ausdrücklich das Gegentheil vereinbart worden ist, zur Zahlung der bedungenen Versicherungssumme nicht verpflichtet werden:

2°. Wenn der Versicherte in der Schlacht oder in Folge dort erhaltener Wunden gestorben ist.

## § 9. ZWITSERLAND.

„Obligationenrecht” in kracht van wet getreden den 1 Januari 1883 geeft voor onze quaestie niets.

---

## § 10. NOORWEGEN.

Zie Desjardins III pag. 511. Le code norwégien de 1860 art. 51 décide que si, la guerre ayant éclaté, le voyage ne peut plus du tout s'accomplir, ou ne peut s'accomplir sans danger manifeste le fréteur et l'affrèteur ont le droit, même après que les marchandises sont déjà chargées de faire résilier le contrat sans indemnité de part ni d'autre. Le contrat doit être, à plus forte raison, regardé comme résilié si le navire se perd ou est pris par l'ennemi (art. 42 in fine).

---

## § 11. ZWEDEN (zie Desjardins, t. a. p.).

Le code suédois autorise les deux parties contractantes à résilier dans les trois cas suivants, chacune d'elles devant supporter sa part de dommages: 1° si le navire ou la cargaison ou l'un et l'autre sont pris par suite d'une déclaration de guerre; 2° si le port de départ ou le port de destination sont bloqués de telle sorte que les communications soient interrompues; si l'exportation des marchandises, déjà chargées ou sur le point de l'être, vient à être interdite dans le port de départ ou leur importation au lieu de destination; 3° si le navire est pris pour le service de l'Etat . . .

Verzekeringen zijn geoorloofd op alle schepen met hun toebehooren en goederen, *mits geen eigendom van de vijanden des rijks zijnde*. Assurantie-verordening van verzekering, Art. 1, § 6 (zie Abbink, Zee-recht, p. 50).

Bij de verzekering op goederen, die in andere landen contrabande zijn, moet die eigenschap worden vermeld (Mag. v. Handelsrecht IV, 1862. Over oorlogs-contrabande. Mr. J. Heemskerk Az.).

---

F I N L A N D.

§ 12. Volgens de Fransche vertaling kunnen wij hier het volgende memoreeren:

Code maritime du Grand-duché de Finlande promulgué à Helsingfors le 9 Juni 1873.

Art. 99. Si en cas de déclaration de guerre ou par suite du blocus du port de charge ou de décharge, le navire ne peut partir, où s'il est pris pour le service de l'Etat, chacune des parties est autorisée à résoudre les conventions. En pareil cas, l'une n'est pas responsable du préjudice éprouvé par l'autre, mais chacune, au contraire, devra supporter ses propres pertes, ou pourra, dans le cas mentionné en dernier lieu s'adresser à l'Etat pour être de dommagée. Pareil droit est reconnu aux parties, si, avant son départ, le navire a éprouvé un dommage sérieux, ou si, par suite d'interdiction ou d'une autre circonstance imprévue, le navire est mis dans l'impossibilité de partir aussitôt qu'il avait été convenu ou qu'il eût été nécessaire, sans qu'il y ait eu de la faute de l'affréteur, du capitaine, ou de l'armateur. Le retard a-t-il été causé par l'une ou l'autre des parties, celle ci est responsable du dommage.

Art. 100. Le droit de résoudre les conventions, tel qu'il a été déterminé par l'article 99, est également reconnu à l'affréteur, si toutes les marchandises à charger sont entièrement détruites par le feu ou quelque autre accident, de même que s'il intervient prohibition à l'entrée ou à la sortie. Si le malheur ou l'interdiction ne frappe qu'une partie des marchandises à embarquer, les conventions ne pourront être résolues. Dans ce cas pourtant l'affréteur d'un navire en totalité jouira, après reconnaissance du fait d'une prolongation des jours de starie, qu'il devra



payer à part; il sera ainsi mis à même de livrer de nouvelles marchandises selon les dispositions de l'art. 86.

Il pourra aussi s'il le préfère, résoudre les conventions en payant la moitié du fret, conformément à l'article 94. Si le chargement de marchandises interdites a déjà été effectué, le chargeur devra les faire débarquer sans retard.

Art. 102. Si le navire, une fois le chargement effectué et le voyage commencé, est empêché par la guerre, le blocus ou quelque autre accident, de transporter les marchandises à destination, le fret à payer pour les marchandises livrées sera calculé pour la route parcourue proportionnellement à la distance totale, conformément à l'article 101, soit que le navire ait été contraint de revenir au port de sortie ou qu'il ait opéré le déchargement dans un autre point.

Art. 173. Il est défendu . . . . de faire assurer . . . . *les munitions de guerre et les approvisionnements appartenant ou destinés à un ennemi déclaré du pays . . . .*

Art. 300. Si un navire, destiné selon les conventions à faire route sous escorte, est capturé avant d'avoir joint le convoi, l'assuré conservera tout son droit, s'il a désigné exactement le lieu où le navire aurait du rencontrer son escorte.

Art. 207. Verzekeraar is aansprakelijk voor alle schaden except. „Tous les dommages résultant: 2°. d'une guerre ou des ordre d'une puissance.”

---

### § 13. RUSLAND.

Reichsgesetzgebung von 1842, von F. von Schulze.

Art. 1110. Es wird verboten, zur Versicherung zu übernehmen und abzugeben Sachen und Waaren, welche zur Ein oder Ausfuhr verboten sind, desgleichen auch erlaubte, doch zur heimlichen Verführung bestimmte. Im Falle der Confiscation einer Waare, welche zur Ein oder Ausfuhr verboten oder vor der Zollerhebung verheimlicht ist wird die Versicherung für ungültig erachtet und die Schuldigen verfallen dem

Gerichte und der Strafe nach Grundlage des art. 810 des Strafgesetzbuches.

Anmerkung:

Zu den Gegenständen, deren Versicherung verboten ist, gehören Kriegsammunitionen und Proviant die dem Feinde gehören; Waaren, mit denen mit dem Feinde zu handeln verboten ist, und der Negerhandel.

Art. 1113 3c. Beschouwt lekkage boven de 10 % als oorlogsschade wanneer het schip langer dan 2 maanden door den oorlog is teruggehouden.

Art. 1133. Wenn ein versichertes Schiff oder eine Ladung Feinden oder Seeräubern in die Hände fällt und binnen sechs Monaten nicht ausgelöst wird, so bezahlt der Assurateur die Versicherungsgelder; wenn es aber ausgelöst wird und für den vollen Werth versichert war, so bezahlt er den ganzen Ablösungspreis, jedoch nicht mehr, als die Versicherungssumme.

---

SPANJE.

Het tegenwoordige W. v. K. is in kracht getreden 1 Jan. 1886.

Art. 661 = Art. 302 C. d. C.

Art. 677. Der Frachtvertrag besteht fort, wenn der Kapitain sich ohne Instruktionen des Befrachters befindet, und während der Fahrt eine Kriegserklärung oder ein Blockadezustand eintritt. In solchem Falle muss der Kapitain sich nach dem nächsten neutralen und sicheren Hafen wenden und die Befehle des Abladers erbitten und abwarten, und die Kosten und die Löhne, welche während der Detinirung fällig werden, sind als gemeinsame Havarie zu bezahlen.

Art. 688. Auf Antrag des Befrachters kann der Frachtvertrag aufgehoben werden:

4. wenn das Schiff, nachdem es in See gegangen ist, wieder an den Abgangshafen, wegen Gefahr vor Seeräubern, Feinden oder ungünstigen Wetters, zurückkehrt und die Ablader die Löschung beschliessen.

In dem Falle ad 4 hat der Verfrachter ein Anrecht auf die volle Fracht für die Hinreise.

Wenn die Befrachtung monatweise abgeschlossen worden ist, so haben die Befrachter die einzelne Rate für einen Monat zu zahlen, wenn die Reise nach einem Hafen desselben Meeres gerichtet ist, und zwei Raten, wenn nach einem andern Meere.

Von einem Hafen zum andern auf der Halbinsel und den anliegenden Inseln ist nur eine Monatsrate zu zahlen.

Een grooten invloed van een oorlogsverklaring zien wij in art. 690.

Art. 690. Der Frachtvertrag wird aufgehoben und es erlöschen alle daraus herrührenden Klagerechte, wenn, bevor das Schiff von seinem Abfahrts-hafen aus in See geht, einer der nachfolgenden Fälle eintritt:

1. die Kriegserklärung oder das Verbot des Handels mit der Macht, nach deren Häfen das Schiff die Reise antreten sollte;
2. der Blockadezustand des Hafens, nach welchem jenes bestimmt war, oder die Pest, welche nach Abschluss des Vertrages eintritt;
3. das Verbot, an dem besagten Orte die Waaren der Schiffs-ladung in Empfang zu nehmen;
4. die unbegrenzte Detinirung, durch Beschlagnahme des Schiffes auf Befehl der Regierung oder aus einem andern, von dem Willen des Rheders unabhängigen Grunde;
5. die Seeuntüchtigkeit des Schiffes zur Fahrt ohne Verschulden des Kapitäns oder Rheders.

Die Löschung geschieht für Rechnung des Befrachters.

Art. 692. Der Frachtvertrag wird partiell aufgehoben, vorbehaltlich einer entgegenstehenden Vereinbarung, und der Kapitain hat nur ein Anrecht auf die Hinfracht, — weil während der Reise eine Kriegserklärung, Schliessung der Häfen oder Verbot der Handelsbeziehungen eingetreten sind — das Schiff in demjenigen Hafen anlandet, welcher für diesen Fall in den Instruktionen des Befrachters dem Kapitain bezeichnet worden ist.

Bij de assurantie tegen brandgevaar sluit art. 396 het oorlogsgevaar uit.

Art. 396 2° zegt:

Der Versicherer haftet nicht für die Feuersbrünste, welche durch das



Vergehen des Versicherten oder durch Militärgewalt im Falle des Krieges verursacht worden, noch für solche, welche bei Volkstumulten entstehen oder die durch Eruptionen, Vulkane und Erdbeben veranlasst werden.

Art. 744 = Art. 335 C. d. C.

Art. 755 wijst er op dat zonder uitdrukkelijk beding het oorlogsgevaar niet is uitgesloten.

Art. 781 4° en 5° stemt overeen met ons art. 590 4° en 5° behalve dat de laatste Spaansche bepaling niet zoover gaat als de onze; ze luidt:

Art. 781 5°. auf ein Schiff, welches gewohnheitsmässig zur Kontrebande bestimmt ist, wenn der Schaden oder Verlust davon herrührt, dass kontrebandirt wurde; in diesem Falle ist dem Versicherer  $\frac{1}{2}$  Prozent des versicherten Betrages zu vergüten.

Behalve in meer andere is volgens art. 789 3° Abandon toegestaan in geval van, „Wegnahme, Beschlagname oder Detinirung, auf Befehl der nationalen oder einer ausländischen Regierung.”

Tot de wetboeken der nieuwe wereld die ook nog op den Code de Commerce berusten behooren de hier volgende:

#### § 14. BRAZILIË.

Codigo Commercial, 25 Juni 1850. In art. 571 worden de gevallen samengevat waarin het bevrachtingscontract wordt ontbonden.

Art. 571. Der Frachtvertrag tritt ausser Kraft, ohne dass ein Theil zur Entschädigung des andern verpflichtet ist:

1. wenn vor Antritt der Reise das Schiff durch höhere Macht ohne Begrenzung der Zeit am auslaufen gehindert wird;
2. wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht oder der Handel mit dem Bestimmungslande untersagt wird, in Folge dessen Schiff und Ladung nicht mehr als frei betrachtet werden;
3. wenn die Ausfuhr aller oder des grössten Theiles der in dem Frachtvertrage inbegriffenen Waren aus dem Ausfahrtshafen, oder ihre Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten wird;

4. wenn vor Antritt der Fahrt Blokade über den Ausgangs und Bestimmungshafen erklärt wird.

In allen angeführten Fällen trägt der Befrachter die Kosten des Löschens.

Art. 572 stemt overeen met 292 C. d. C.

Art. 622 met 302 C. d. C.

Onder titel VIII over zeeverzekering zijn voor onze vraag van belang art. 686.

Die Versicherung ist verboten:

1. auf Gegenstände, deren Vertrieb nach den Gesetzen des Kaiserreiches nicht erlaubt ist, und auf die einheimischen oder fremden Schiffe, welche zu diesem Vertrieb dienen.

Art. 715 = ons art. 647. Nieuw is voor ons de bepaling van art. 723. Im Falle einer feindlichen Wegnahme oder Aufbringung ist der Versicherte nur verpflichtet, die Reclamation bis zur Veröffentlichung des Urtheils der ersten Instanz zu betreiben.

Zie verder voor abandon art. 753. Der Versicherte kann die versicherten Gegenstände abandoniren und vom Versicherer Entschädigung für den Gesamtverlust fordern in folgenden Fällen:

1. bei Wegnahme oder Aufbringung auf Befehl einer fremden Macht, 6 Monate nach Eingang der Nachricht, falls der Arrest länger dauert.

---

#### § 15. DOMINICAANSCH E REPUBLIEK.

Sinds 4 Juli 1845 geldt hier de Code de Commerce.

---

#### § 16. HAÏTI.

De voor ons belangrijke artikelen zijn gelijk aan die van den Code de Commerce.

---

## § 17. CHILI.

Wetb. v. Kooph. in kracht getreden 1 Januari 1867.

Dit wetboek, dat als zeer goed bekend staat, en de verschillende onderwerpen van het handelsrecht uitvoerig heeft behandeld, bepaalt ook vrij nauwkeurig den invloed van den staat van oorlog en het oorlogsmolest op het bevrachtings- en assurantiecontract. In hoofdzaak komen de betreffende bepalingen overeen met die van ons W. v. K. Maar wij vinden hierin niet de bepaling van het Chileensche art. 1037 al. 2; dat volgens de wet *het bevrachtingscontract wordt opgeheven door het ontstaan van een oorlog tusschen de republiek hier en het land waarheen het schip zou varen*.

In overeenstemming daarmee vinden wij ook in Boek III, 'Tit. III, handelende over overeenkomsten met zeelieden gesloten de bepaling van art. 961 en 962.

Art. 1037. Ausser in den früher vorgesehenen Fällen wird die Befrachtung, möge sie eine volle oder theilweise sein, ohne Entschädigung vor Beginn der Reise aus folgenden Ursachen aufgehoben:

1. Durch das Ausfuhrverbot aus dem Orte der Verladung oder das Einfuhrverbot in den der Ausladung von allen oder einem Theile der in ein und derselben Polize inbegriffenen Waaren, es sei denn, dass der Befrachter andere erlaubte Waaren verladen will;

2. durch das Handelsverbot, die Kriegserklärung zwischen der Republik und der Nation, zu welcher das Schiff fahren sollte, und durch die Blokade des Hafens der Ausladung;

Art. 961. Wenn die Reise vor Abfahrt des Schiffes aus einem triftigen Grunde, welcher von dem Rheder oder den Verladern unabhängig ist, widerrufen wird, haben die Seeleute keinen Anspruch auf irgend welche Entschädigung und sie können nur die Zahlung der bis zum Tage der Widerrufung verdienten Löhne reklamiren.

Art. 962. Triftige Gründe zur Widerrufung der Reise sind:

1. die Kriegserklärung zwischen der Republik und der Nation, in deren Gebiete sich der Ausladungshafen befindet, und das Verbot, mit dieser selben Nation Handel zu treiben;



2. die Blokade des Hafens, nach welchem das Schiff fahren sollte, . . . . .

3. Das Verbot, in den Hafen, wohin das Schiff gerichtet ist, Waaren von der Art, welche es geladen hat, einzuführen;

4. Die Beschlagnahme des Schiffes auf Befehl des Präsidenten der Republik oder die Detention desselben aus einem Gründe, der nicht vom Willen des Rheders abhängt;

5. irgend eine Beschädigung des Schiffes, welche es an der Fahrt verhindert.

Art. 1038 komt dan overeen met ons art. 501; 1039 met 505; 1040 met 504.

Art. 1042. Sollte das Schiff zum Ausgangshafen wegen Unwetter oder aus Furcht vor Seeräubern oder Feinden zurückkehren und die Verlader seine vollständige Ausladung beschliessen, so kann der Verfrachter sich nicht weigern, dieselbe auszuführen, und er hat in solchem Falle das Recht, die entsprechende Fracht für die Hinreise ganz zu verlangen, selbst wenn das Schiff für die volle Reise gefrachtet worden ist.

Wenn die Befrachtung monatsweise verabredet worden ist, müssen die Verlader die Fracht bezahlen, welche der Anzahl von Monaten entspricht, die nach der Berechnung von Sachverständigen, die Hinreise gedauert haben würde.

Art. 1043. Die Befrachter können das Schiff auch vollständig ausladen und die Reise beëndigen, wenn dasselbe aus irgend einem der im ersten Abschnitte des vorigen Artikels ausgeführten Gründe an einem Hafen landen sollte, welcher nicht der der Bestimmung ist.

In diesem Falle müssen die Befrachter die volle Fracht für die Hinreise bezahlen, wenn der Anlandungshafen über die Hälfte der Entfernung zwischen dem Abfahrts- und Bestimmungshafen hinaus liegt, und nur die halbe Fracht, wenn die Entfernung eine geringere ist.

Art. 1045. Wenn das Schiff während der Reise auf Befehl irgend einer ausländischen Macht aufgehalten wird, besteht der Frachtvertrag fort, oder es ist für die Zeit der Aufhaltung keine Fracht zu bezahlen, wenn die Befrachtung auf Monate abgeschlossen worden ist, und kein Frachtzuschlag, wenn dies für die Reise geschehen ist.

Die Unterbrechung der Frachtzahlung im ersten dieser beiden Fälle ist unbeschadet der Bestimmung des art. 1039 zu verstehen.

In zijn reeds geciteerd boek: „Sur les assurances”, maakt Chaufton ons opmerkzaam op de uitvoerige behandeling der verzekering in het W. v. K. van Chili en ook in 't bijzonder op de definitie aldaar van verzekering gegeven.

Art. 512. Die Versicherung ist ein zweiseitiger, bedingter und gewagter Vertrag, nach welchem eine wirkliche oder juristische Person für eine bestimmte Zeit, ein oder alle Risikos des Verlustes oder Verderbens, welche bestimmte, einem Andern gehörende Gegenstände laufen auf sich nimmt, indem sie sich verpflichtet, gegen eine verabredete Entschädigung ihm den Verlust oder irgend einen andern abzuschätzenden Schaden, den die versicherten Gegenstände erleiden, zu ersetzen. Hieronder valt dus alleen de verzekering van schadevergoeding, zoo als verder ook nog blijkt uit de uitdrukkelijke bepaling van art. 517. Bezüglich des Versicherten ist die Versicherung ein einfacher Entschädigungsvertrag und darf für ihn niemals eine Gelegenheit zum Gewinne sein.

Art. 522 bepaalt dan dat o. a. geen onderwerp der verzekering kunnen zijn: „de zaken die in den handel verboden zijn.”

Art. 1326, dat correspondeert op art. 350 C. d. C., bepaalt dat bij de zeeverzekering de verzekerde zaken de gevaren loopen van: „Aufbringung, Plünderung, Kriegserklärung, Beschlagnahme auf Befehl des Präsidenten der Republik, Retention auf Befehl einer fremden Macht, wegen Repressalien und im Allgemeinen wegen aller auf See vorkommenden Zufälle, vorbehaltlich der ausdrücklich in der Polize ausgenommenen Fälle.” Art. 1259 zegt welke gevaren uitgesloten zijn, door de clause „vrij van vijandelijkheden”, art. 1259.

Art. 1259. Wenn die Versicherung mit der Klausel „frei von Feindseligkeiten” geschlossen worden ist, haftet der Versicherer nicht für die Schäden und Verluste, die durch Gewalt, Aufbringung, Plünderung, Seeräuberei, auf Befehl einer ausländischen Macht, in Folge einer Kriegserklärung und durch Repressalien entstehen, selbst wenn solche Handlungen offenbare Folgen des Krieges sind.

Die in Folge von Feindseligkeiten verursachte Aufhaltung oder Aen-

2. die Blockade des Hafens, nach welchem das Schiff fahren sollte, . . . . .

3. Das Verbot, in den Hafen, wohin das Schiff gerichtet ist, Waaren von der Art, welche es geladen hat, einzuführen;

4. Die Beschlagnahme des Schiffes auf Befehl des Präsidenten der Republik oder die Detention desselben aus einem Gründe, der nicht vom Willen des Rheders abhängt;

5. irgend eine Beschädigung des Schiffes, welche es an der Fahrt verhindert.

Art. 1038 kommt dan overeen met ons art. 501; 1039 met 505; 1040 met 504.

Art. 1042. Solte das Schiff zum Ausgangshafen wegen Unwetter oder aus Furcht vor Seeräubern oder Feinden zurückkehren und die Verlader seine vollständige Ausladung beschliessen, so kann der Verfrachter sich nicht weigern, dieselbe auszuführen, und er hat in solchem Falle das Recht, die entsprechende Fracht für die Hinreise ganz zu verlangen, selbst wenn das Schiff für die volle Reise gefrachtet worden ist.

Wenn die Befrachtung monatsweise verabredet worden ist, müssen die Verlader die Fracht bezahlen, welche der Anzahl von Monaten entspricht, die nach der Berechnung von Sachverständigen, die Hinreise gedauert haben würde.

Art. 1043. Die Befrachter können das Schiff auch vollständig ausladen und die Reise beëndigen, wenn dasselbe aus irgend einem der im ersten Abschnitte des vorigen Artikels ausgeführten Gründe an einem Hafen landen sollte, welcher nicht der der Bestimmung ist.

In diesem Falle müssen die Befrachter die volle Fracht für die Hinreise bezahlen, wenn der Anlandungshafen über die Hälfte der Entfernung zwischen dem Abfahrts- und Bestimmungshafen hinaus liegt, und nur die halbe Fracht, wenn die Entfernung eine geringere ist.

Art. 1045. Wenn das Schiff während der Reise auf Befehl irgend einer ausländischen Macht aufgehalten wird, besteht der Frachtvertrag fort, oder es ist für die Zeit der Aufhaltung keine Fracht zu bezahlen, wenn die Befrachtung auf Monate abgeschlossen worden ist, und kein Frachtzuschlag, wenn dies für die Reise geschehen ist.



Die Unterbrechung der Frachtzahlung im ersten dieser beiden Fälle ist unbeschadet der Bestimmung des art. 1039 zu verstehen.

In zijn reeds geciteerd boek: „Sur les assurances”, maakt Chaufton ons opmerkzaam op de uitvoerige behandeling der verzekering in het W. v. K. van Chili en ook in 't bijzonder op de definitie aldaar van verzekering gegeven.

Art. 512. Die Versicherung ist ein zweiseitiger, bedingter und gewagter Vertrag, nach welchem eine wirkliche oder juristische Person für eine bestimmte Zeit, ein oder alle Risiken des Verlustes oder Verderbens, welche bestimmte, einem Andern gehörende Gegenstände laufen auf sich nimmt, indem sie sich verpflichtet, gegen eine verabredete Entschädigung ihm den Verlust oder irgend einen andern abzuschätzen den Schaden, den die versicherten Gegenstände erleiden, zu ersetzen. Hieronder valt dus alleen de verzekering van schadevergoeding, zooals verder ook nog blijkt uit de uitdrukkelijke bepaling van art. 517. Bezüglich des Versicherten ist die Versicherung ein einfacher Entschädigungsvertrag und darf für ihn niemals eine Gelegenheit zum Gewinne sein.

Art. 522 bepaalt dan dat o. a. geen onderwerp der verzekering kunnen zijn: „de zaken die in den handel verboden zijn.”

Art. 1326, dat correspondeert op art. 350 C. d. C., bepaalt dat bij de zeeverzekering de verzekerde zaken de gevaren loopen van: „Aufbringung, Plünderung, Kriegserklärung, Beschlagnahme auf Befehl des Präsidenten der Republik, Retention auf Befehl einer fremden Macht, wegen Repressalien und im Allgemeinen wegen aller auf See vorkommenden Zufälle, vorbehaltlich der ausdrücklich in der Polize ausgenommenen Fälle.” Art. 1259 zegt welke gevaren uitgesloten zijn, door de clause „vrij van vijandelikheden”, art. 1259.

Art. 1259. Wenn die Versicherung mit der Klausel „frei von Feindseligkeiten” geschlossen worden ist, haftet der Versicherer nicht für die Schäden und Verluste, die durch Gewalt, Aufbringung, Plünderung, Seeräuberei, auf Befehl einer ausländischen Macht, in Folge einer Kriegserklärung und durch Repressalien entstehen, selbst wenn solche Handlungen offenbare Folgen des Krieges sind.

Die in Folge von Feindseligkeiten verursachte Aufhaltung oder Aen-

derung der Reise der versicherten Gegenstände lässt die Wirkung der Versicherung aufhören, unbeschadet der Haftpflicht der Versicherer bezüglich der Schäden und Verluste, welke vor Eintritt der Feindseligkeiten stattgefunden haben.

Zie ten slotte over abandon art. 1283. Die Abtretung findet statt vorbehaltlich einer Gegenabrede:

1. in dem Falle einer Aufbringung des versicherten Schiffes;
5. in dem einer Beschlagnahme oder Aufhaltung (Detention) arf Befehl des Präsidenten der Republik oder einer ausländischen Macht.

---

#### § 18. SALVADOR.

Het W. v. K. van Salvador berust op het Chileensche en dateert van 1 Mei 1882. De gelijke artikels in beide zijn: ten opzichte van het

| bevrachtingscontract |                | assurantiecontract |         |
|----------------------|----------------|--------------------|---------|
| Chili.               | Salv.          | Chili.             | Salv.   |
| 1037 tot 1046        | = 957 tot 966. | 512                | = 441.  |
| 961                  | = 881.         | 517                | = 446.  |
| 962                  | = 882.         | 522                | = 451.  |
|                      |                | 1221               | = 1138. |
|                      |                | 1226               | = 1143. |
|                      |                | 1259               | = 1175. |
|                      |                | 1283               | = 1198. |

---

#### § 19. COLUMBIA (voormalig).

De regeling van het handelsrecht, uitgezonderd het zeerecht, dateert van 8 Januari 1859. Het zeerecht van 10 Maart 1873. Evenals bij het vorige kunnen wij weer verwijzen naar de gelijkkluidende artikels van het W. v. K. van Chili.

Zoo stemmen overeen de art. 961 en 962 Chil. W. v. K. met 151 en 152 wet v. 8 Jan. 1859 van Columbia en verder:

Chili. Columbia, Wet v. 10 Maart 1873.

art. 1037—1046 = 229—238.

art. 1221 = 414.

„ 1226 = 419.

„ 1259 = 452.

„ 1283 = 476.

## § 20. GUATEMALA.

W. v. K. in kracht getreden 15 Sept. 1877. Ook dit heeft veel overeenkomst met dat van Chili en vooral ook met het voorgaande.

Betreffende onze vraag vinden wij daar ook weer dezelfde bepalingen.

Overeenstemmend zijn:

Columbia, W. v. Zeer. Guatemala, W. v. K.

art. 125 —159 = 813—846.

„ 229 —232 } = 913—921.  
„ 232 b—237 }

Art. 512, 517, 522, W. v. K. van Chili, zijn gelijk art. 401, 406 en 411 van dat van Guatemala.

## § 21. COSTA-RICA, PERU en MEXICO,

hebben alle drie wetboeken van koophandel, die gemaakt zijn in navolging van het oude Spaansche W. v. K. van 30 Mei 1829, zoodat daar voor ons onderwerp dezelfde bepalingen worden gevonden en wel als volgt:



| Oud-Spaansche W. v. K.      | Costa Rica. | Peru.    | Mexico. |
|-----------------------------|-------------|----------|---------|
| 768—775 =                   | 768—714.    |          |         |
| 768 =                       |             | 768      | 589.    |
| 771 =                       |             | 772, 773 | 591.    |
| 772 =                       |             | 774      | 592 a.  |
| 302 C. d. C. =              | 727         | 792      | 601.    |
| Voor de assurantie:         |             |          |         |
| 350 C. d. C. =              |             | 883      | 654.    |
| 343 C. d. C. in hoofdzaak = | 819         | 904      | 670.    |
|                             | 828 =       | 914.     |         |

Art. 768 van het oude W. v. K. van Spanje luidt:

Wenn vor dem Absegeln des Schiffes eine Kriegserklärung zwischen der Nation unter deren Flagge das Schiff fährt, und irgend einer anderen Seemacht erlassen wird, oder wenn die Handelsverbindungen mit dem Lande aufhören, wohin das Schiff laut Befrachtungscontract fahren muss: so ist durch die bloße Thatsache die Befrachtung aufgehoben und jedes Recht zur Klage, wozu sie Veranlassung geben könnte, erlöschen.

Ist das Schiff beladen, so wird es auf Kosten des Befrachters wieder entlöst, und derselbe hat ausserdem die Kosten und den Sold für die Schiffsbesatzung von der Zeit an zu vergüten, wo der Anfang mit dem beladen des Schiffes gemacht worden.

Een groote fout in den aanvang van dit artikel is, dat hier in 't geheel geen onderscheid wordt gemaakt tusschen het feit of het schip of wel de lading onvrij wordt (zooals dat terecht is geschied in art. 500c, d W. v. K.). Want al kan men nu ook niet zeggen, dat het onvrij worden van het schip toe te schrijven is aan de schuld van den vervrachter, zoo hangt het beletsel toch zoo nauw samen met een eigenschap van het schip, dat eerstgenoemde de aangewezen persoon is om de schade te dragen, door dat beletsel ontstaan.

Art. 771. Kehrt das Schiff, nach Abgang aus dem Abfahrtschafen, wegen ungünstigen Wetters und Windes, oder wegen Piraten oder Feindesgefahr dahin zurück, und beschlieszen die Ablader es gänzlich zu entladen, so darf der Vrachter dieses nicht verweigern, wenn ihm die ganze Fracht für die Hinreise bezahlt wird.

Wenn die Befrachtung monatweise geschlossen, so ist sie ihm für einen Monat ohne Abzug zu zahlen, wenn die Bestimmung nach einem im selben Meer gelegenen Hafen war, und für zwei Monate, wenn das Schiff nach einem andern Meer gehen musste.

Von einem Hafen nach einem andern der Halbinsel oder den nahe beiliegenden Inseln ist nie mehr, als für einen Monat zu zahlen.

Art. 772. Tritt während der Reise Kriegserklärung, Hafenschliessung, oder Verbot von Handelsverbindungen ein, so muss der Capitain die Instructionen befolgen, die er vorher von dem Befrachter bekommen hat; und möge er nun in dem ihm für diesen Fall bezeichneten Hafen anlangen, oder nach dem Abgangsplatz zurückkehren, so erhält er blos die ausgehende Fracht, selbst dann, wenn das Schiff für die Hin- und Herreise befrachtet wäre.

Dit art. komt met art. 299 C. d. C. overeen wat betreft de aanspraak van den kapitein op de vracht voor de heenreis alleen, maar verschilt daarvan in dit opzicht, dat hier (772 Sp.) de oorlogsverklaring met het handelsverbod op ééne lijn wordt gesteld en dezelfde uitwerking heeft.

188. Gleichfalls ist die Versicherung nichtig, wenn es bewiesen wird, dass der *Eigenthümer der versicherten Sachen einer feindlichen Nation angehört*, oder dass die Versicherung auf ein Schiff geschlossen worden, welches gewöhnlich zum Contrabandiren verwendet wird, und dass der demselben zugestossene Verlust dadurch entstanden, dass mit dem Schiffe contrabandirt worden.

De invloed van den staat van oorlog is hier dus deze, dat het geheele assurantiecontract nietig wordt wanneer bewezen wordt, dat de eigenaar der verzekerde zaken tot eene vijandelijke natie behoort. Behalve om andere redenen verdient deze bepaling ook reeds afkeuring om de volgende. Er kan toch ook zeer goed eene verzekering aan een bepaald voorwerp verbonden worden door personen die geen eigenaar zijn bijv. door iemand die de zaak in pand heeft of er hypotheek op heeft; hoewel de ratio legis hier even goed zou bestaan, zoo zijn deze toch, (men heeft waarschijnlijk hieraan in 't geheel niet gedacht) door het woord „eigenaar” uitgesloten.

De nationaliteit van den eigenaar geeft verder de beslissing en niet, zooals wij dat later elders zullen zien, het domicilie.

In het W. v. K. van Mexico vinden wij ook de belangrijke bepaling van art. 888 van het oude Spaansche W. v. K. terug, maar toch eenigszins anders; het is nl. art. 675. Die Versicherung ist ebenfalls nichtig, wenn sie nach einer stattgefundenen Kriegserklärung geschlossen wird und der Eigenthümer der versicherten Gegenstände zur feindlichen Nation gehört; sie ist es auch, wenn das Schiff dauernd zum Schleichhandel benutzt wird und aus diesem Grunde der Schaden entstand.

In diesen Fällen hat der Versicherer das Recht, eine Vergütung von einem halben Procent der Versicherungssumme zu verlangen.

---

§ 22. HONDURAS.

Het W. v. K. gepubliceerd 27 Augustus 1880 komt bijna woordelijk overeen met dat van Chili.

| Chili.       | Honduras.  | Chili. | Honduras. |
|--------------|------------|--------|-----------|
| 512 =        | 510        | 1221 = | 1218      |
| 517 =        | 515        | 1226 = | 1223      |
| 522 =        | 520        | 1259 = | 1256      |
| 951 en 962 = | 969 en 960 | 1283 = | 1280      |
| 1037—1046 =  | 1034—1043. |        |           |

---

§ 23. ARGENTIJSCH E REPUBLIEK.

W. v. K. van 10 September 1862 berust op die van Frankrijk, Spanje, Portugal en Brazilië.

Voor verzekering art. 638, dat op den toevoer van contrabande bijv. toepasselijk zou zijn.

Art. 638. Die Versicherung welche sich auf verbotene Handlungen bezieht, ist ungültig. Sowohl die übergebenen Summen als die versicherte Kapitalien können gerichtlich eingezogen werden, unbeschadet der strafrechtlichen Bestimmungen.



Omtrent de ontbinding van het bevrachtingscontract komen weer overeen de Argentijnsche artikelen 1261—1265 met de Portugeesche 1554—1586; alleen staat nog in art. 1261—4<sup>o</sup> (Arg.): „Wenn die Blokadeerklärung des Hafens der Ladung oder der Bestimmung vor Abgang des Schiffes eintritt." Waar het Port. art. 1548 zegt: „wenn bei der Ankunft des Schiffes im ersten Bestimmungshafen ein Krieg ausbricht der es verhindert, die Fahrt zum letzten Bestimmungsort fortzusetzen; verwijst art. 1265 (Arg.) naar de in 1261: „erwähnten Hindernisse".

Art. 1267 is uitvoeriger dan het daarop corresponderende Portugeesche art. 1549.

Art. 1267a = 't oud Spaansche art. 771.

Art. 1267b luidt: Sollte die Befrachtung monatsweise festgestellt worden sein, so schuldet man die Fracht nur für die Zeit, während welcher das Schiff gebraucht worden ist.

In art. 1268 Arg. = 1550 Port. vinden wij terug den inhoud van art. 772 oud Spaansch W. v. K.

Art. 1330. Der Versicherungsvertrag ist ungültig, welcher zum Gegenstand hat:

3. Die Sachen, deren Handel durch die Gesetze oder Verordnungen des Staates verboten ist;

4. Die Schiffe des Staates und der ausländischen Stationen, welche zur Beförderung van Sachen dienen, auf welche sich die vorhergehende Nummer bezieht.

Art. 1369 neemt het oorlogsgevaar mee over. Art. 1376 luidt:

Die Klausel — frei von feindlichem Angriff — entlastet den Versicherer von den Schäden und Nachtheilen, welche durch feindliche Angriffe entstehen können.

In solchem Falle hört der Versicherungsvertrag auf, sobald die Reise aufgehouden, oder der Kurs, der Feinde wegen, geändert werden musste, vorbehaltlich der Verpflichtung des Versicherers den Schaden, welcher vor Anfang der Feindseligkeiten eingetreten sein sollte, zu vergütigen.

1375b (Arg.) = 1766 (Port.)

1376 „ = 1767 „

1381 „ = 1781 „

en luidt: Der Versicherte hat im Falle der Aufbfin- gung oder ungesetz- lichen Beschlagnahme die Verpflichtung die versicherte Sache zu rekla- miren, wenn die Polize auch die Nation, zu welcher der Eigenthümer gehört, nicht angeben sollte, es sei denn, dass man ihn ausdrücklich von dieser Verpflichtung in derselben Polize ontbunden hätte.

Art. 1387 Arg. komt overeen met het Port. art. 1785.

---

§ 24. P A R A G U A Y.

Sinds 14 Jan. 1870 is daar het W. v. K. van Argentinie provisioneel ingevoerd.

---

§ 25. N I C A R A G U A.

W. v. K. gepubliceerd 12 Maart 1869.

Art. 462, dat den omvang van het gevaar bepaalt waarvoor bij zee- verzekeringen de assuradeurs aansprakelijk zijn noemt als zoodanig de schade: „durch irgend eine Art von Seeunfall und Seegefahr” geleden. Art. 468 spreekt ook alleen van overmacht. Art. 472 zegt dat nietig is de verzekering o. a. op „Waaren, deren Handel untersagt ist.”

Art. 482 over abandon komt overeen (voorzoover 't onze vraag be- treft) met art. 1789 van het Portugeesche W. v. K.; alleen staat in laatstgenoemd art. „Beschlagnahme auf Befehl einer fremden Macht”, en in 482 (Nicaragua) „auf Befehl einer Regierung.”

---

§ 26. B O L I V I A.

Eene afdeeling voor zeerecht bestaat in het W. v. K. van Bolivia niet.

---

## § 26. CANADA.

Omtrent het bevrachtingscontract zegt art 2410 Code civil:

Si avant le départ du bâtiment il y a déclaration de guerre ou interdiction de commerce avec le pays auquel il est destiné ou si à raison de quelque autre cas de force majeure, le voyage ne peut s'effectuer, les conventions sont résolues, sans dommages-intérêts de part ni d'autre. Les frais pour charger et décharger la cargaison sont supportées par le chargeur.

## H O O F D S T U K V.

## ENGELAND EN AMERIKA.

Zoo blijven ons ten slotte nog over te behandelen de Vereenigde Staten van Noord-Amerika en Engeland.

Opzettelijk heb ik de bespreking van het recht dezer landen ten opzichte van onze vraag tot het laatste uitgesteld, wijl er zoo'n groot verschil bestaat tusschen dit en het vroeger besprokene. Dit verschil bestaat niet alleen in den invloed van den staat van oorlog en het oorlogsmolest volgens het recht op het bevrachtings- en assurantiecontract, maar ook in den toestand van dat recht zelf, waardoor deze invloed wordt vastgesteld.

Wanneer wij opslaan: „Endemann's Handb. d. D. Handels-, See- und Wechselrechts." Theil IV, pag. 215, noot 13, dan lezen wij daar:

Nach Englischem Recht wird der Frachtvertrag aufgelöst durch Fälle höherer Gewalt (the acts of God, the Queen's enemies, fire and all and every other dangers and accidents of seas, rivers and navigation), also z. B. Untergang des Schiffes, ferner *durch Ausbruch eines Krieges zwischen dem Staate, welchem Schiff oder Ladung angehören und dem Lande der Bestimmung* (nicht aber bei Ausbruch des Krieges überhaupt), durch ein Verbot des Handels zwischen den genannten Ländern, durch



ein Ausfuhrverbot, durch Verhängung von Embargo seitens des Staats, dem der Befrachter angehört, unter dem Gesichtspunkt von Repressalien gegen den Staat, in welchem sich das Schiff befindet, durch Blockade des Bestimmungshafens (durch die des Abgangshafens wird die Ausführung des Vertrags nur suspendirt).

Hetzelfde en nog meer lezen wij van den invloed van den staat van oorlog bij Desjardins III, pag. 513: „En Angleterre..... le fréteur est délié de son obligation par la force majeure: ainsi quand le navire est détruit par un des évènements que les Anglais rangent sous cette dénomination générale: „act of God” (acte de Dieu). C'est-a-dire par un accident naturel exclusif de toute intervention humaine. La déclaration de guerre ne produit pas un effet moins absolu; toutes les conventions passées entre un anglais et l'habitant quelconque (fût-il anglais) d'un pays ennemi étant réputées illégales, (Willison v. Patteson 7 Taunt 439 b. f. Maclachlan, p. 520) le contrat d'affrètement est dissous ipso facto.

„La déclaration de guerre opère à ce point de vue, dit Maclachlan, comme un act même du parlement.” (C. f. Exposito c. Bowden 7 E and B 763. Fürtada v. Rogers 3, R and P 191--198, par Lord Ellenbrough.) L'affrèteur n'est pas plus recevable à réclamer le navire que le fréteur ne le serait à réclamer le chargement des marchandises. Lord Stowell a décidé qu'on ne pouvait exécuter, sans violer les lois, une charte partie, quand le port de destination est bloqué, le fréteur ne connût-il qu'un blocus de fait et n'eût on pas encore reçu au port de départ les notifications requises par le droit des gens.”

Bij het lezen van het voorgaande komt den oningewijde licht de vraag op de lippen: Waar staat dat nu, dat dit zoo is als hier is gezegd? Daar komen wij nu al dadelijk op dat verschil, waarop ik zooveen doelde, tusschen het recht ten opzichte van onze quaestie in Engeland en Amerika, en in de andere landen. Ik kan nl. de aangehaalde beweringen niet staven met te zeggen: dit staat in artikel zóó en zooveel, van die en die wet, maar dat zijn eenvoudig de grondbeginselen van wat daar heet de „Common Law”. Om dit iets nader toe te lichten, geloof ik niet beter te kunnen doen, dan hier te vermelden wat Chaufton daaromtrent zegt in zijn werk „Sur les Assurances”.

Evenals het bevrachtingscontract wordt nl. ook het assurantiecontract geregeerd door de „Common Law” en zoo zegt hij:

„Dans la Grande Bretagne, le contrat d'assurance est régi par le „Common Law”, c'est à dire par la loi coutumière. Cette loi est, pour employer l'expression des auteurs anglais. „judgemade”, faite par les juges, en ce sens qu'elle n'existe objectivement que dans les: „Leading Cases”, c'est-à-dire dans les arrêts de principe qui sont l'oeuvre des juges. Dans ces arrêts les juges ne créent sans doute pas le droit mais ils le déclarent. Ils le puisent dans les anciennes traditions du pays, dans les usages nationaux et aussi dans les lois et usages du monde entier; ils passent au creuset de leur conscience aux multiples éléments pour en faire un corps de doctrine très complet et très homogène que recommande l'imposante autorité des plus grands noms judiciaires de l'Angleterre. Le „Common Law” se trouve dans les recueils d'arrêts, organes légaux de la conscience juridique nationale et dans les livres des auteurs qui en ont résumé les principes.”

Wanneer wij nu hierbij ons onderzoek voortzetten, zoo lezen wij bijv. in: A Treatise on the Law of marine insurances, bottomery and respondentia by Samuel Marshall, 1865, fifth edition, pag. 45. Section 3. Commerce with the enemy.

„By the common law of England, no British subject can legally trade with an enemy without the King's licence. The reason is, that war puts every individual of the belligerent countries into a state of mutual hostility; and there is no such thing as a war for arms and peace for commerce.”

Evenzoo in Fischer's Common Law Digest 1875—1883, pag. 958:

„Commerce by a person resident in an enemy's country, even as a representative of the crown of this country, is illegal and the subject of prize, however beneficial to this country, unless authorized by lizence. Baglehole Exparte 28, Ves. 528; 1 Rose 271.”

Een uitvoerig betoog hierover vinden wij in de reeds boven besproken Leading Cases of mercantile and maritime law, by P. D. Tudor Esq., London, 1850. Daar is opgegeven een „judgement”, uitgesproken door Sir William Scott, later meer bekend onder den naam van Lord Stowell,

die ook door „Goldschmidt” in zijn handboek voor handelsrecht bij de bespreking der Engelsche wetgeving als een der meest gezaghebbende iuristen wordt genoemd. Het vonnis dient om te betoogen, dat:

„British merchants are not at liberty to trade with the enemy without the King's licence; all property taken in such a trade, is confiscable as prize to the captor.”

Het werd uitgesproken door the High Court of Admiralty, den 13 Febr. 1799 en luidt als volgt:

A selection of leading cases on Mercantile and Maritime Law. By Owen Davies Tudor.

#### Judgment.

Sir W. Scott. — This is the case of a ship laden with flax, madder, geneva and cheese and bound from Rotterdam ostensibly to Bergen; but she was in truth coming to a British port and took a destination to Bergen to deceive French cruisers; and as the claim discloses (of which I see no reason to doubt the truth) the goods were to be imported on account of British merchants, being most of them articles of considerable use in the manufactures and commerce of this country, and being brought under an assurance from the commissioners of the customs in Scotland, that they might be lawfully imported without any license, by virtue of the statute 35, Geo. III, cc. 15 and 80: It is said that these circumstances compose a case entitled to great indulgence; and I do not deny it. But if there is a rule of law on the subject binding the court I must follow where that rule leads me; though it leads to consequences which I may privately regret, when I look to the particular intentions of the parties. In my opinion there exists such a general rule in the maritime *jurisprudence of this country*, by which all trading with the public enemy, unless with the permission of the sovereign, is *interdicted*. It is not a principle peculiar to the maritime law of this country; it is laid down by Bynkershoek as an universal principle of law.

„Ex naturâ belli commercia inter hostes cessare non est dubitandum. Quamvis nulla specialis sit commerciorum prohibitio, ipso tamen jure belli commercia esse vetita, ipse indictiones bellorum satis declarant”, etc.



He proceeds to observe, that the interests of trade and the necessity of obtaining certain commodities have sometimes so far overpowered this rule, that different species of traffic have been permitted, „*prout e re suâ, subditorumque suorum esse censent principes*” ( . Bynk. Q. J. P. book I, c. 3). But it is in all cases the act and permission of the sovereign.

Wherever that is permitted, it is a suspension of the state of war quoad hoc. It is, as he expresses it, *pro parte sic bellum, pro parte pax inter subditos utriusque principis*. It appears from these passages to have been the law of Holland. Valin, I tit. 6. art. 3. states it to have been the law of France, whether the trade was attempted to be carried on in national or in neutral vessels. It will appear from a case which I shall have occasion to mention (The *Fortuna*) to have been the law of Spain; and it may, I think, without rashness be affirmed to have been a general principle of law in most of the countries of Europe.

By the law and constitution of this country, the sovereign alone has the power of declaring war and peace. He alone, therefore who has the power of entirely removing the state of war, has the power of removing it in part, by permitting, where he sees proper, that commercial intercourse which is a partial suspension of the war. There may be occasions on which such an intercourse may be highly expedient. But it is not for individuals to determine on the expediency of such occasions on their own nations of commerce, and of commerce merely, and possibly on grounds of private advantage not very reconciliable with the general interests of the state. It is for the state alone, on more enlarged views of policy, and of all circumstances that may be connected with such an intercourse, to determine when it shall be permitted, and under what regulations. In my opinion, no principle ought to be held more sacred than that this intercourse cannot subsist on any other footing than that of the direct permission of the state. Who can be insensible to the consequences that might follow, if every person in time of war had a right to carry on a commercial intercourse with the enemy, and under colour of that, had the means of carrying on any other species of intercourse he might think fit? The inconvenience to the public might be extreme; and

where is the inconvenience on the other side, that the merchant should be compelled, in such a situation of the two countries, to carry on his trade between them (if necessary) under the eye and control of the government charged with the care of the public safety? Another principle of law, of a less politic nature, but equally general in its reception and direct in its application, forbids this sort of communication as fundamentally inconsistent with the relation at that time subsisting between the two countries; and that is, the total inability to sustain any contract by an appeal to the tribunals of the one country on the part of the subjects of the other. In the law of almost every country, the character of alien enemy carries with it a disability to sue or to sustain in the language of civilians a *persona standi in judicio*. The peculiar law of our own country applies this principle with great rigour. The same principle is received in our Courts of the law of nations; they are so far British courts that no man can sue therein who is a subject of the enemy, unless under particular circumstances that *pro hac vice* discharge him from the character of an enemy; such as his coming under a flag of truce, à cartel, a pass, or some other act of public authority that puts him in the king's peace *pro hac vice*.

But otherwise he is totally *exlex*; even in the case of ransoms, which were contracts, but contracts arising *ex jure belli* and tolerated as such, the enemy was not permitted to sue in his own proper person for the payment of the ransom bill; but the payment was enforced by an action brought by the imprisoned hostage in the courts of his own country for the recovery of his freedom. A state in which contracts cannot be enforced, cannot be a state of legal commerce. If the parties who are to contract have no right to compel the performance of the contract nor even to appear in a court of justice for that purpose, can there be a stronger proof that the law imposes a legal inability to contract?

To such transactions it gives no sanction, they have no legal existence; and the whole of such commerce is attempted without its protection and against its authority.

Bynkershoek expresses himself with great force upon this argument in his first book, chapter 7, where he lays down that the legality of

commerce and the mutual use of courts of justice are inseparable. He says that cases of commerce are undistinguishable from cases of any other species in this respect. *Si hosti semel permittas actiones exercere, difficile est distinguere ex quâ causâ oriantur, nec potui animadvertere illam distinctionem unquam usu fuisse servatam.*

Upon these and similar grounds it has been the established rule of the law of this court, confirmed by the judgment of Supreme Court, that a trading with the enemy, except under a royal license, subjects the property to confiscation, and the most eminent persons of the law sitting in the Supreme Courts have uniformly sustained such judgments.

Verder volgen hier dan nog eenige vonnissen waarin telkens hetzelfde principe is gevolgd, zoo: The Deergarden of Stockholm cargo condemned, 15 th. of March, 1747. The Juffrouw Louisa Margaretha, Lords, 3 rd. of April 1781 en nog verscheidene anderen. Op pag. 688 komt dan nog de volgende beschouwing:

„In the case of *The Hoop*”, observes a late eminent judge and jurist, — Mr. Justice Story, „Sir William Scott discussed at large the question, how far trading with a public enemy was allowable; he reviewed all the authorities, and adverted to the leading principles of reason and policy. He declared that there existed a general rule in the maritime jurisprudence of the country, by which all trading with the public enemy, unless with the permission of the sovereign, was interdicted, and he showed that this was a general principle of law in most of the countries of Europe.

By plain, clear, and, as it appears to me, masterly reasoning, did Sir William Scott overthrow the notion of any admissible trade with the enemy, without the authentic and special license of the king.

It is difficult to conceive that the common law of England can, by any possibility, be otherwise, for the rule in no degree arises from the transactions being upon the water, but from principles of public policy and public law, which are just as weighty upon the one element as the other. The court has no power to depart from the law on this subject on considerations of compassions or of the utility of the particular commerce. The property engaged in such commerce is subjected



to forfeiture; and the rule was unbendingly applied in the very case of *The Hoop*, though the articles imported from Holland were of essential use in manufactures, and were imported under an assurance from the Commissioners of Customs in Scotland that they might be lawfully imported without license, under the statute 35 Geo. III.

In ascertaining who will be considered an alien enemy, so as to render a trade with him illegal, it should be remembered that domicile will be the test for determining his character. If a person is domiciled with the enemy, whether he be a neutral or even a native-born subject (*The Indien Chief*, 3 C. Rob. Adm. Rep. 18), he will be considered as an alien enemy, and all dealings with him will be illegal. See *Potts v. Bell*, 8 T. R. 548; *M' bonnell v. Hector*, 3 Bos. g. P. 113, 118; *Roberts v. Hardy*, 3 Man. g. Selw 533; *Willison v. Patteson*, 7 Taunt. 439; *O' Mealey v. Wilson*, 1 Campb. 481.

Any country or port of which the enemy is in the occupation, though taken from a neutral, will, for the purpose of the rule forbidding intercourse with the enemy, be considered as being the enemy's country, where it is recognized by our own government as such. This was often decided during the wars of the first Napoleon, with reference to the countries occupied by his armies (*Bromley v. Hesseltine*, 1 Campb. 75; *Blackburne v. Thompson*; 3 Campb. 61; *Donaldson v. Thompson*, 86, 428; *Johnson v. Greaves*, 2 Taunt, 344; *Hagedorn v. Bell*, 1 Man and Selw, 450), and in *The Bella Guidita*, cited in the principal case (*ante* p. 680) supplies sent to a British colony while under temporary subjection to the enemy were condemned as prize, the transmission of them being considered as a dealing with the enemy.

Without going at large into the question what will constitute a domicile in the enemy's territories, we may briefly remark that all persons who reside therein with a knowledge of the war, especially if they have trading establishments therein, and all persons who having come to reside therein before the war, continue their residence for a longer period than is necessary for their convenient departure, will be considered as domiciled with the enemy . . . . .

Foreigners resident in the country of a belligerent incur all the obligations of subjects of that country, with respect to trading with the enemy. This in the well-known case of *The Angelique*, Streng, 3 b. Rob. App. B. 7, a ship and cargo claimed on behalf of Armenian merchants resident at Madras, taken on a voyage from Madras, to the Spanish settlement of Manilla (Great Britain being then at war with Spain), was condemned by the court of Appeal (affirming the sentence of the *Vive-Admiralty-court*), as being taken trading with the enemy. The court of Appeal, after a very full hearing, stated it to be their opinion, that by the general law all foreigners resident within the British dominions incurred all the obligations of British subjects; that there was nothing to distinguish this particular class of merchants, in point of law, from the general rule; that whatever doubt might be entertained whether the East-India company might not, in wars originating with them under the power of their charter, relax the operation of war so far as to licence the trade of individuals with such an enemy, they could unquestionably have no such power in respect of a trade carried on with a general and public enemy of the crown of Great Britain; that it would on that account be useless to admit the claimants to prove, as it was offered, the fact of a tacit or acknowledged permission from the Governor in council in India. See also *The Indian Chief*, Skinner, 3 b. Rob. 12.

It is not allowable for the subject of an ally to trade with the enemy during a conjoint war, without being liable to a forfeiture of his property engaged in such trade, in the court of the ally. See *The Nayade*, Mertz, 4 b. R. 251—253, where it is stated that the case of *The Eenigheid* (cited ante, p. 682), had effectually disposed of this question, where it being contended that we had no right to inflict forfeiture on a subject of Holland, it was replied, „that it was no particular law of this country that inflicted such a penalty, but that it was a universal principle of the law of nations, and that it would place this country in a very disadvantageous situation indeed if the subjects of an ally in war might trade with the enemy, whilst the property of British subjects so employed was subject to confiscation”

There is an important exception to the rule, that a subject of a beligerent power cannot trade with the enemy of his country, for if such subject be domiciled in a neutral country, he acquires the privileges of a neutral, and may therefore carry on trade with powers at war with his own country. *The Danous*, 4 b. Rob. 255, n.; *Bell v. Reid*, 1 Man. g. Selw. 726; *The Emanuel*, *Soderstram*, 1 b. Rob. 296; *Bell v. Buller*, 1 Man g. Selw. 726, *Marryat v. Wilsen*, 1 Bos. g. P. 430; *The Neptunus*, 6 b. Rob. 408; *The Ann*, *Smith*, 1 Dods. 223 . . . . .

Persons whose nation is merely under the protectorate, and who are not subjects, of Great-Britain, may carry on trade with the enemy. This was decided during the late war with Russia. See the case of *The Jonian Ships*, *Spinks*, Adm. Rep. 193. There it was held by Dr. Lushington, that the inhabitants of the Jonian Islands might trade with Russia.

. . . . .

Nor will a British subject be able to evade the consequences of trading with the enemy, by shipping goods in the first instance to a neutral port. „The interposition,” says Sir William Scott, „of a prior port makes no difference; all trade with the enemy is illegal; and the circumstance that the goods are first to go to a neutral port will not make it lawful. The trade is still liable to the same abuse and to the same political danger, whatever that may be. I can have no hesitation in saying, that during a war with Holland it is not consistent to a British merchant to send goods to Embden, with a view of sending them forward on his own account to a Dutch port, consigned by him to persons there, as in the course of ordinary commerce.” *The Jange Pieter* 4 b. Rob. 84.

. . . . .

But another principle of law, as is laid down by Sir Wm. Scott (ante, p. 675) forbidding communication with the enemy as fundamentally inconsistent with the relation at that time existing between the two countries, is the total inability to sustain any contract by an appeal to the tribunals of the one country on the part of the subjects of the other. It follows therefore that a state in which contracts cannot be enforced, cannot be a legal state of commerce. All executory contracts



with subject of the enemy become at once void on the breaking out of war. All contracts of affreightment, for instance, made during the war, or even made before, if they remain unexecuted at the time war is declared, are, (as the further execution becomes unlawful or impossible) dissolved on breaking out of the war, and no remedy can be obtained for an alleged breach of them. See *Exposito v. Bowden*, 7 Ell. & Bl. 779, and the elaborate and able judgment of Willes, I. See also *Reid v. Hoskins*, 5 Ell. & Bl. 729, 6 Ell. & Bl. 953; *Barrieh v. Buba*, 2 C. B. n. S. 563.

. . . . .

Although they were formerly supported by Lord Mansfield (*Planche v. Fletcher*, Doug. 251; *Gist v. Mason*, 1 T. R. 84; *Gavabre v. Wilson*, Dougl. 284), it has since been clearly decided that all contracts of assurance of an enemy's property, unless he have license to trade (*Wells v. Williams*, 1 Salk 45; 1 Ld. Raym. 282; *Kensington v. Inglis*, 8 East, *Conway v. Gray*, 10 East 536; *Usparicha v. Noble*, 13 East, 332), are invalid, and no action can be brought upon them after the restoration of peace even when entered into before hostilities broke out, where the loss by a British capture took place afterwards. *Furtado v. Rodgers*, 3 Bos. g. P. 191; and see *Brandon v. Nesleitt*, 6 T. R. 23; *Briston v. Towers*, ib. 35; *Kellner v. Le Mesurier*, 4 East, 396; *Gambo v. Le Mesurier*, ib. 417; *Brandan v. burling*, ib. 410; *M'bonnell v. Hector*, 3 Bos. g. P. 113; *De Luneville v. Phillips*, 2 Bos. g. P. N. R. 97.

. . . . .

Where the cause of action arises *before* hostilities have commenced, the right of a party to the contract to sue, who thereby becomes an enemy, is only suspended during the war, and revives on the restoration of peace. Thus where an agent effected an insurance on behalf of an alien, and the loss happened before he became an enemy, it was held that as the contract was complete, there was only a temporary suspension of the right to sue, and in the absence of a plea of alien-enemy, the plaintiff was entitled to recover *Flindt v. Waters*, 15 East, 260; and

see *Harmer v. Kingston*, 3 Campb. 152; *Boulton v. Dobree*, 2 Campb. 162. *Alcinous v. Nigreu*, 4 Ell. g. Bl. 217.

So it seems if a breach of a contract of affreightment took place before the breaking out of war an alien enemy whose rights to damages for such breach would be suspended during the war might be asserted on the arrival of peace.

Om nu alles nog eens kort saam te vatten zien wij uit het hier voren geciteerde dus, dat volgens het Engelsche recht de staat van oorlog ten gevolge heeft dat:

1°. alle handel met den vijand, uitgezonderd wanneer een bepaald verlof daartoe is gegeven, verboden is;

2°. dat het vijandelijk karakter wordt vastgesteld niet door de nationaliteit maar door het domicilie; een Engelsch onderdaan kan handel drijven met de vijanden van Engeland wanneer hij zijn domicilie maar in een neutraal land heeft;

3°. dat personen die onder het protectoraat van Engeland staan, gelijk staan in deze met neutralen;

4°. dat het handelsverbod niet kan ontdoken worden door eerst naar eene neutrale haven te varen en zoo daarna voor eigen rekening naar een vijandelijke;

5°. dat het niet mogelijk is gedurende den staat van oorlog de uitvoering der contracten voor de rechtbanken van het vijandelijke land in rechten te vorderen; daaruit volgt dat alle overeenkomsten met de vijandelijke onderdanen, die nog uitgevoerd moeten worden, op het oogenblik dat de oorlog uitbreekt, plotseling nietig worden; dat dus alle bevrachtings-contracten bijv., gesloten gedurende den oorlog of zelfs ook vóór den oorlog wanneer ze onuitgevoerd blijven op het oogenblik waarop de oorlog is verklaard (op welk oogenblik de uitvoering onwettig of onmogelijk wordt) ontbonden zijn, bij het uitbreken van den oorlog;

6°. dat alle assurantie-contracten van vijandelijk eigendom, wanneer hiervoor geen uitzondering is gemaakt, door het handeldrijven daarmee uitdrukkelijk te permitteeren, krachteloos zijn. Dit is dan zóó op te vatten dat de verplichting van den assuradeur om in te staan voor

eventueele schade, door den oorlog wordt opgeheven; was de schade dus reeds voorgevallen voor dat de oorlog was uitgebroken, zoo wordt alleen de vordering van de schadevergoeding opgeschort en vervalt niet.

In vroegere tijden zijn in Engeland ook wel verordeningen uitgevaardigd waarbij de verzekering van vijandelijk goed werd verboden, doch deze waren slechts tijdelijk van kracht. Zoo vinden wij bijv. in: *The Statutes at Large of England and of Great Britain from Magna Carta to the union of the kingdom of Great Britain and Ireland. Volume the fifth.* Op pag. 600. Anno 21<sup>o</sup>. Georgii II, A. D. 1748, cap. IV.

An Act to prohibit Assurance on Ships belonging to France, and on Merchandizes or Effects laden therein during the present War with France.

Het geheele stuk, dat vrij uitvoerig is, hier weer te geven is mijns inziens overbodig en 't geen daarin voor ons van belang is komt in 't kort hierop neer, dat die Act bevat een verbod aan alle onderdanen van Zijne Majesteit en aan alle andere personen die hun verblijf hebben (residing) in Groot-Britannie of Ierland, eenige verzekering te sluiten op schepen of koopwaren, die toebehooren aan de Fransche kroon of aan Fransche onderdanen, zoolang de oorlog duurt.

Nog een tweede van 7 Mei 1793, Anno 33, Georgii III, cap. 27.

An Act more effectually to prevent during the present War between Great Britain and France all traitorous Correspondence with or Aid or Assistance being given to His Majesty's Enemies.

„The common Law” geldt echter nog steeds in Engeland en ook de laatste schrijvers maken geen melding ervan, dat de praktijk in deze veranderd is. Zoo vinden wij den reeds geuiten rechtsregel ook nog weer aangehaald bij Anson, *Law of Contract*, Oxford 1884, pag. 179. „Again a contract with an alien enemy is illegal and void, and is stated in the leading cases upon the subject to be void not on any ground of public policy but because it was a principle of the common Law that trading with an enemy without the kings licence was illegal on British subjects.

Leading case *Potts v. Bell*, 8, T. R. 548.



Zoo ook bij Fishers common Law Digest 1875—1883, pag. 958. Dan in Dr. W. Endemann's Handb. des Deutschen Hand.-, See- u. Wechselrechts, pag. 215, eveneens van 1884 en bij Chaufon, Sur les assurances etc., Dl. II van 1886.

## HOOFDSTUK VI.

### SLOT.

§ 1. Hiermee meen ik dus een overzicht te hebben gegeven van datgene, wat in den tegenwoordigen tijd de wetgevingen der verschillende staten omtrent ons onderwerp bepalen. Naast vele punten van overeenkomst zagen wij, dat er toch ook nog een groot verschil tusschen die wetgevingen bestond. Dat verschil betrof voornamelijk de opvatting van deze quaestie: is het rechtvaardig, dat de staat van oorlog een contract van bevrachting of assurantie, gesloten door partijen tusschen wier natiën of landen die staat van oorlog bestaat, nietig maakt?

Het is dan ook de beantwoording van deze vraag, die mij nog overbleef, en waarmee ik thans wensch te besluiten, terwijl ik daaraan tevens nog een paar opmerkingen zal kunnen toevoegen, mij welwillend verstrekt door mannen van practische ervaring.

Mijne meening is in deze, dat het niet is goed te keuren als een algemeene regel aan te nemen, dat de staat van oorlog de contracten zoowel van bevrachting als van assurantie gesloten door partijen, wier natiën of landen in staat van oorlog zijn, nietig maakt.

In geen geval zou ik aan een privaats persoon willen toestaan een assurantie- of bevrachtingscontract te verbreken op grond van een bestaanden staat van oorlog, wanneer hij zich daarbij niet kan beroepen op bepalingen in het contract zelf of van de wet onder wier gebied de verbintenis valt. Komen in die wet dergelijke bepalingen niet voor, zoo is de hoedanigheid van vijand geen grond voor den rechter om iemands vordering voor niet-ontvankelijk te verklaren.

Zoo ook Massé, *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et droit civil*, 1874, pag. 144:

„J'ai dit plus haut que le créancier pouvait assigner son débiteur en paiement, nonobstant la confiscation; cela suppose que la guerre ne suspend pas les actions judiciaires des particuliers; ce qui ne peut être douteux en règle générale quant aux actions qu'un créancier intente dans son propre pays contre son débiteur étranger; car cette suspension ne saurait être fondée que sur l'intérêt du débiteur ou de sa nation, intérêt que les juges du créancier ne sont pas tenus de prendre en considération. La question ne peut présenter non plus beaucoup de difficulté quant aux actions que le créancier étranger formerait contre son débiteur devant les juges de la nation à laquelle appartient ce débiteur, alors du moins qu'il s'agit de la résoudre par l'application des principes du droit des gens pur ou du droit naturel. Pour que l'étranger devient non recevable par le seul effet de l'état de guerre, il faudrait que sa qualité de sujet d'un Etat ennemi lui infligeât une sorte d'incapacité ou d'inhabilité à ester en jugement, ce qui ne saurait être puisque la guerre est une relation d'Etat à Etat, et non d'individu à individu, et qu'elle ne peut conséquemment, par elle même, modifier ou altérer la capacité naturelle des individus. Cependant notre ancien droit public français admettait une règle contraire. Pendant la guerre, un sujet d'une domination ennemie ne pouvait agir contre un sujet du roi. Telle était la maxime rappelée en 1704 par le chancelier de Pontchartrain au parlement de Douai, et appliquée par un arrêt de ce parlement au date de 20 juin de la même année. Mais cette maxime, qui se pose évidemment sur une fausse idée du droit et des effets de la guerre, ne saurait être suivie aujourd'hui.”

Op de tweede vraag of het wenschelijk is te achten in eene wet aan den staat van oorlog den invloed toe te kennen, zooals wij dat zagen in *The Common Law in Amerika* en in *Engeland*, in het oude *Wetboek van Koophandel van Spanje* e. m. a. zou ik eveneens ontkennend antwoorden. En waarom? Omdat een zooverre gaande invloed van den staat van oorlog mijns inziens door het doel, waarmee een oorlog wordt gevoerd, niet is gerechtvaardigd.

Wat toch is het doel waarmee twee partijen een oorlog voeren? Dat is van elk hunner om de andere partij te ontwapenen of althans zoover te brengen, dat deze genegen is de door de eerste partij gestelde eischen in te willigen of hare eigen eischen op te geven. De vorderingen kunnen natuurlijk uit verschillende gronden ontspruiten. Ze kunnen voortkomen of enkel uit veroveringszucht of tot genoegdoening voor een aangedane belediging, of om een eind te maken aan een geschil, dat hangende is en waarin eene minnelijke schikking onmogelijk is of schijnt; dat doet in deze trouwens weinig ter zake. De krachten nu waarmee de vijandelijke staten elkaar bestrijden, zijn hunne militairen te land en ter zee, en deze zijn 't ook die den strijd beslissen.

Wij zien dan ook in den laatsten tijd hoe langer hoe meer dat zich op volkenrechtelijk gebied een streven openbaart om den krijg zooveel mogelijk te beperken tot de strijdende legers en daarin ligt juist het groote verschil met de vroegere toestanden, toen men nog niet die geregelde legers had en meer bepaald alle individuen van het eene volk tegen die van het andere streden; toen was het maar de quaestie om den vijand zooveel mogelijk schade te berokken en op welke wijze ook, 't zij men den staat trof in zijn militaire krachten of den rustigen burger in zijn privaatvermogen.

In dien geest handelde ook nog ons land, toen het den 22 Augustus 1689 te Londen de overeenkomst sloot met Engeland, waarbij deze beide mogendheden bekend maakten, dat zij, wijl zij den oorlog hadden verklaard aan den zeer christelijken koning (*roi très-chrétien*) besloten hadden, den gemeenschappelijken vijand zooveel mogelijk schade te berokkenen, ten einde hem zulke voorwaarden te stellen, die de rust van de christenheid zouden herstellen, en dat het ten dien einde noodzakelijk was geworden allen handel met de onderdanen van genoemden vorst af te breken; tot dat doel hadden zij aan hunne vloten last gegeven alle havens van Frankrijk te blokkeeren.

Kortom dat men zich in de vroegere eeuwen bij het oorlogvoeren niet veel om de private belangen der burgers bekommerde en ook het privaat eigendom weinig ontzag, is meen ik wel zoo algemeen bekend



dat ik daarvan niet vele voorbeelden tot staving behoef aan te halen. Maar de tijden veranderen en de menschen veranderen mee. Zoo zagen wij bijv. reeds in den oorlog van 1854 tegen Rusland, dat van de zijde van Engeland de wet die allen handel verbood, aanmerkelijk werd getemperd door een Ordre in Council van den 15 April 1854, waarvan de uitwerking deze was, dat indirect en door het medium van een neutrale vlag, de handel met den vijand werd toegestaan.

Wanneer wij inzage nemen van de „Instructions for the Government of Armies of the United States in the field”, van 1863, zien wij dat ook dezen weer ten doel hebben zooveel mogelijk de belangen van den privaten burger te ontzien; bijv. § 22 daarvan luidt:

Nevertheless, as civilization had advanced during the last centuries, so has likewise steadily advanced, especially in war on land, the distinction between the private individual belonging to a hostile country and the hostile country itself, with its men in arms. The principle has been more and more acknowledged that an unarmed citizen is to be spared in person, property, and honor as much as the exigences of war will admit.

§ 25. In modern regular wars of the Europeans, and their descendants in their portions of the globe, protection of the unoffensive citizen of the hostile country is the rule; privation and disturbance of private relations are the exceptions.

Ook prof. Bluntschli verzet zich krachtig tegen de oude opvatting, en zegt (pag. 31, Uitg. 1874) dat dewijl het verkeer meestal wederkeerig is, het afbreken van alle verkeer noodzakelijk beide natiën schaadt; men zoude zich zelve door een dergelijk verbod in de vingers snijden . . . . „Daar toch de private burgers elkaar niet bevechten zoo is het niet in te zien, waarom deze niet ook gedurende den oorlog hun vreedzaam verkeer zouden voortzetten, dat voor beiden nuttig is en voor de oorlogvoering geen gevaar oplevert.”

Ook prof. Heffter, *Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart*, Uitg. 1881, pag. 256 is van oordeel, dat „de oorlog op zich zelf niet een absolute natuurlijke hinderpaal in den weg stelt voor het verkeer der volkeren.”

In dit alles straalt dus steeds de leer door, dat de oorlog niet meer is een strijd van individuen, maar van den eenen\*staat tegen den anderen.

Bij de vele informaties die ik in de gelegenheid was in te winnen omtrent de quaestie in hoeverre in den Fransch-Duitschen oorlog van 1870—1871 de handelsverbindingen gestoord waren, kreeg ik telkens ten antwoord, dat dit alleen had plaats gehad voor contrabande en verder wanneer de feitelijke toestand, bezetting van een streek door de vijanden en dergelijke, het ten eenenmale onmogelijk maakten handel te drijven. Verder kreeg ik van den Heer Dr. Otto, den directeur van een der grootste levensverzekerings-maatschappijen in Duitschland (Leipziger), de verzekering dat het hem niet bekend was dat er gedurende, of na den oorlog van 1870 door eenige Duitsche assurantie-maatschappij bezwaar gemaakt was, aan hunne Fransche geassureerden te betalen, terwijl mij door den Heer M. Ed. Badon-Pascal, Redacteur en chef du Journal des Assurances van Fransche zijde hetzelfde werd verzekerd.

Alle deze feiten samengenomen leiden tot de conclusie, dat het niet meer in overeenstemming is met de denkbeelden van den tegenwoordigen tijd, dat de contracten van bevrachting en assurantie door den staat van oorlog worden ontbonden en wij willen hopen, dat men ook in Engeland bij de aanstaande codificatie van eenige deelen van het handelsrecht deze idéé zal laten varen.

Dan is tegen het Amerikaansche systeem altijd dit groote bezwaar aan te voeren, dat juist die natie allicht 't meest wordt benadeeld die aan de andere het grootste vertrouwen had geschonken, vooral waar het geldt de assurantie-overeenkomsten. Daar toch rekent de geassureerde den assuradeur in staat en genegen de verzekerde som die natuurlijk veel grooter is dan de jaarlijksche premie, in de toekomst te betalen. De assuradeur daarentegen ontvangt of de premie in haar geheel vooraf of bij termijnen en kan in dit laatste geval de overeenkomst bij slechte betaling opzeggen.

Men stelle zich de onrechtvaardigheid voor, die uit de Amerikaansche handelwijze volgt. Wanneer iemand daar jaren lang een hooge premie betaald heeft aan den assuradeur, en deze nu op grond van een toevallig

ingevallen oorlog, eenvoudig de betaling van de, nu door 't overlijden van den geassureerde, opeischbare som weigert. En dit is feitelijk gebeurd. (Zie bijv. daarover het proces Leblond, *Journal des Assur.* 1875, pag. 401). En dan moeten wij vooral niet uit het oog verliezen, dat het betalen van de geassureerde som volstrekt geen schenking is — de oude maatregelen zouden dat bijna doen denken — maar de assuradeur heeft evengoed belang bij de overeenkomst als de geassureerde, hij ontvangt toch telkens zijn premiën, evenzoogoed als bij het bevrachtings-contract de vervrachter de vracht als loon voor zijn moeite ontvangt.

Ten slotte moet men nog bedenken dat zoowel cognossementen als polissen van allerlei aard vaak dadelijk na hun ontstaan evenals wissels geëndosseerd en verkocht worden, zoodat de belanghebbenden telkens kunnen varieeren; dat de veroorzaakte schade dus even goed een vijand als een neutraal persoon of zelfs een landgenoot kan treffen.

En dit kan ook gebeuren door, wat bij groote assurantiën meestal plaats heeft, de herverzekering van deelen der hoofdsom bij andere buitenlandsche maatschappijen.

De Engelsch-Amerikaansche rechtsregel is dus mijns inziens af te keuren en wel omdat hij:

ten 1<sup>o</sup> in de praktijk zeer licht niet eens het beoogde doel zal bereiken, ja zelfs het tegengestelde kan uitwerken;

ten 2<sup>o</sup> door het beoogde doel niet wordt gerechtvaardigd.

---



## STELLINGEN.

---

### I.

Het is wenschelijk art. 499 2<sup>o</sup> W. v. K. te wijzigen als volgt:

In geval het verbod slechts een gedeelte der lading betreft, zal het den inlader vrijstaan de overeenkomst te doen voortduren, mits de *verboden goederen lossende* en den vervrachter schadeloos stellende.

### II.

Wanneer de cherte-partij o. a. inhoudt inlading, hetzij van granen, hetzij van zaden, de inlading voor een van beiden tengevolge van verbod van uitvoer onmogelijk is, en de bevrachters, daartoe gesommeerd, in gebreke bleven het andere te laden, dan heeft de schipper *geen* recht op de vracht- en overligdagen.

Zie tegenovergestelde opinie verdedigd in de Rechtsgel. Adviezen (anno 1861) pag. 209.

### III.

Het recht in art. 502 W. v. K. al. 2<sup>o</sup>. a aan de *vervrachters* gegeven, moest evenzeer aan de *bevrachters* worden toegekend.

### IV.

Het is wenschelijk in art. 505 al. 1<sup>o</sup>. op te nemen de bepaling: *tenzij de blijkbare bedoeling der overeenkomst door het oponthoud verijdeld wordt.*

### V.

Het is wenschelijk in art. 505 al. 2<sup>o</sup>. W. v. K. de woorden „*bij de maand*” te vervangen door „*naar tijd.*”

## VI.

Om misverstand te voorkomen ware het wenschelijk dat in het W. v. K. (Zie art. 647, 648 en 649) de uitdrukking „vrij van molest” werd vervangen door „vrij door molest.

## VII.

In art. 648 W. v. K. moet het woord „opbrenging” vervangen worden door „aanhouding.”

## VIII.

Art. 778 W. v. K. is onrechtvaardig en moest gewijzigd worden als volgt:

Door het faillissement worden de nog niet vervallen schulden ten laste van den schuldenaar loopende, opeischbaar voor zoover hem betreft, mits berekend naar de waarde die ze hebben op het oogenblik van het faillissement, welk bedrag door den rechter zal worden geschat.

## IX.

Het faillissement eener vennootschap onder een firma sluit in zich het faillissement der vennoten.

## X.

Men doet afbreuk aan den inhoud van art. 285 W. v. K. door te zeggen, zooals Prof. G. Diephuis, Handb. voor het Handelsrecht, III, p. 59, dat de keus tusschen beide (vernietiging of voldoende zekerheid) niet aan den verzekerde toekomt, maar aan de curators.

## XI.

Door de wet moest geen onderscheid worden gemaakt tusschen kooplieden en niet-kooplieden.

## XII.

De zoogenaamde strijk- en verhooggeden moeten worden afgeschaft.

## XIII.

De belangen der maatschappij brengen niet mee, dat bij afwezigheid van een testament het erfrecht verder erkend wordt, dan in de rechte nederdalende lijn.

## XIV.

Zelfmoord van den verzekerde moest aan den verzekeraar geen recht geven, om de bij versterf verplichte kapitaalsuitkeering te weigeren, wanneer bewezen is, dat de daad aan den overledene niet kon worden toegerekend.

## XV.

De bepaling van art. 650. B. W. moest ook toepasselijk worden verklaard op zandverstuivingen in het binnenland.

## XVI.

Het is wenschelijk het beheer over gevonden zaken aan de politie van de vindplaats op te dragen; den vinder op te leggen, afgifte te doen van het gevondene, een bepaald vindloon vast te stellen, en wanneer de eigenaar van het gevondene na een bepaalden tijd niet ontdekt wordt, den eigendom aan den vinder toe te kennen.

## XVII.

Het is wenschelijk dat de belastingen op de eerste levensmiddelen, en ook die op de zeep, worden afgeschaft alsmede de staatsloterij, en dat het verlies aan inkomsten, hieruit voortvloeiende, goed gemaakt wordt door verhooging der successie-belasting, vooral in de zijlinies.

## XVIII.

Ook een tabaksbelasting verdient nog verre de voorkeur boven die op de eerste levensmiddelen.

## XIX.

Terecht zegt Dr. Lubach in het Handboek der openbare gezondheids-regeling en geneeskundige politie, door Dr. L. Ali Cohen, II, p. 577:

Het ware wenschelijk, dat, zoowel van staatswege als door particuliere bijdragen, de landverhuizing voor minvermogenden gemakkelijk werd gemaakt, en zij daarbij tot op hunne vestiging zooveel mogelijk werden geleid en beschermd.



## XX.

Een' beperkten arbeidsdag, voor sommige takken van industrie, waarbij dit uit hygienisch oogpunt het meest wenschelijk is, bij de wet vast te stellen, bij wijze van een verbodsbepaling voor fabrikanten, is zeer wenschelijk.

## XXI.

Afgeschaft moeten worden art. 62, Wet van 28 Aug. 1851, Stbl. 127, tot regeling der militaire pensioenen bij de zeemacht, en het daarmee gelijk luidende art. 61, Wet van 28 Aug. 1851, Stbl. 129 tot regeling der militaire pensioenen bij de landmacht.

## XXII.

Het ware wenschelijk bij een duidelijke bepaling in de wet de lijkenverbranding toe te laten.

## XXIII.

Een groote fout in de tegenwoordige inrichting der hoogere burgerscholen en gymnasiën, is hierin gelegen, dat de keuze tusschen de eene opleiding en de andere door of voor de leerlingen moet worden gedaan op een tijdstip waarop een gegrond besluit vaak nog onmogelijk is. Om deze reden verdient het dus aanbeveling dat voor beide opleidingen het onderwijs zoolang mogelijk, bijv. de eerste 3 jaar, gelijk blijve, waardoor in vele gevallen ook door staat of gemeente veel kon worden bespaard.

## XXIV.

Het ware te wenschen dat, evenals aan sommige Deutsche universiteiten, ook aan de onze vrijstelling van collegiegelden werd verleend aan minvermogene studenten.

## XXV.

Boven de tegenwoordige redactie van art. 2, Wet van 28 Juni 1881, Stbl. no. 97, is de volgende te verkiezen:

Het aantal te verleenen vergunningen mag niet meer bedragen dan:  
in gemeenten met meer dan 20,000 zielen 50 + 1 op elke 600 inwoners  
boven de 20,000;

in gemeenten met meer dan 10,000 en ten hoogste 20,000 zielen  
30 + 1 op elke 500 inwoners boven de 10,000;

in de overige gemeenten 1 op 300 inwoners en hoogstens 30.

## XXVI.

Het recht om den oorlog te verklaren, moet berusten bij de wet-  
gevende macht.

## XXVII.

Om beter de kwakzalverij te kunnen tegengaan, moest aan art. 1,  
Wet van 1 Junij 1865 (Stbl. No. 60), regelende de uitoefening der  
geneeskunst, worden toegevoegd:

Uitoefening der geneeskunst heeft mede plaats, wanneer de hier  
genoemde raad *schriftelijk* wordt verleend, hetzij door aankondiging in  
de nieuwsbladen, hetzij door gebruiksaanwijzingen van geneesmiddelen,  
door boeken, door circulaires of op eene hiermede overeenkomstige wijze.

## XXVIII.

Het verkoopen van stoffen of mengsels als geneesmiddelen op aanbe-  
velingen, zooals die dagelijks in couranten en brochures voorkomen, is,  
wanneer de stoffen niet de, in die aanbiedingen vermelde eigenschappen  
bezitten, als oplichting te beschouwen en dus strafbaar volgens art. 326 Str.

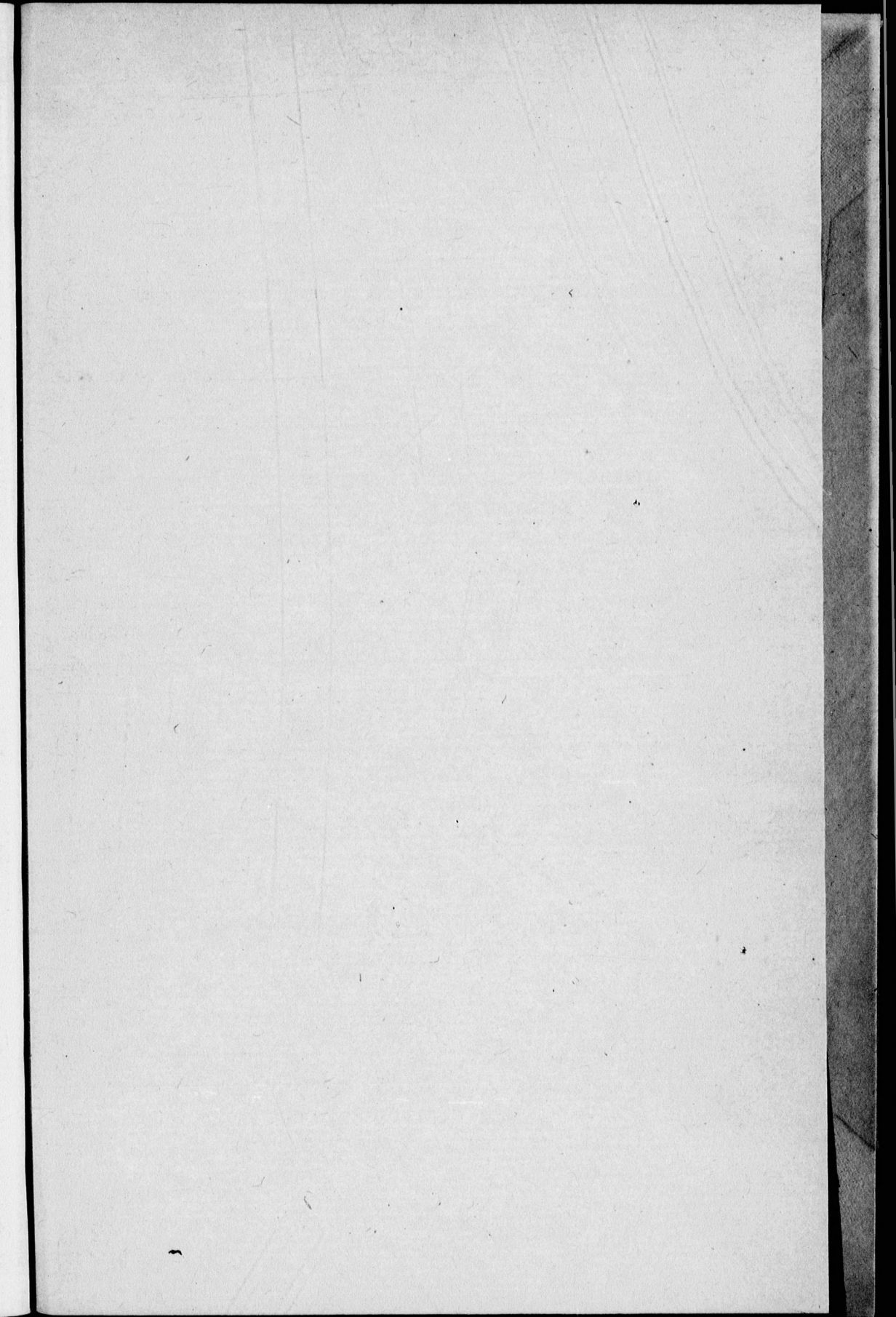
## XXIX.

De bepaling van art. 432, 1<sup>o</sup> Strafr. is onrechtvaardig.

## XXX.

Aan hen die preventieve hechtenis hebben ondergaan, als ook aan  
hen die opgeroepen zijn voor een rechterlijk ambtenaar te verschijnen,  
zonder dat in deze gevallen eene veroordeeling is gevolgd, moeten even-  
als aan getuigen althans de reiskosten worden vergoed.

---







880