

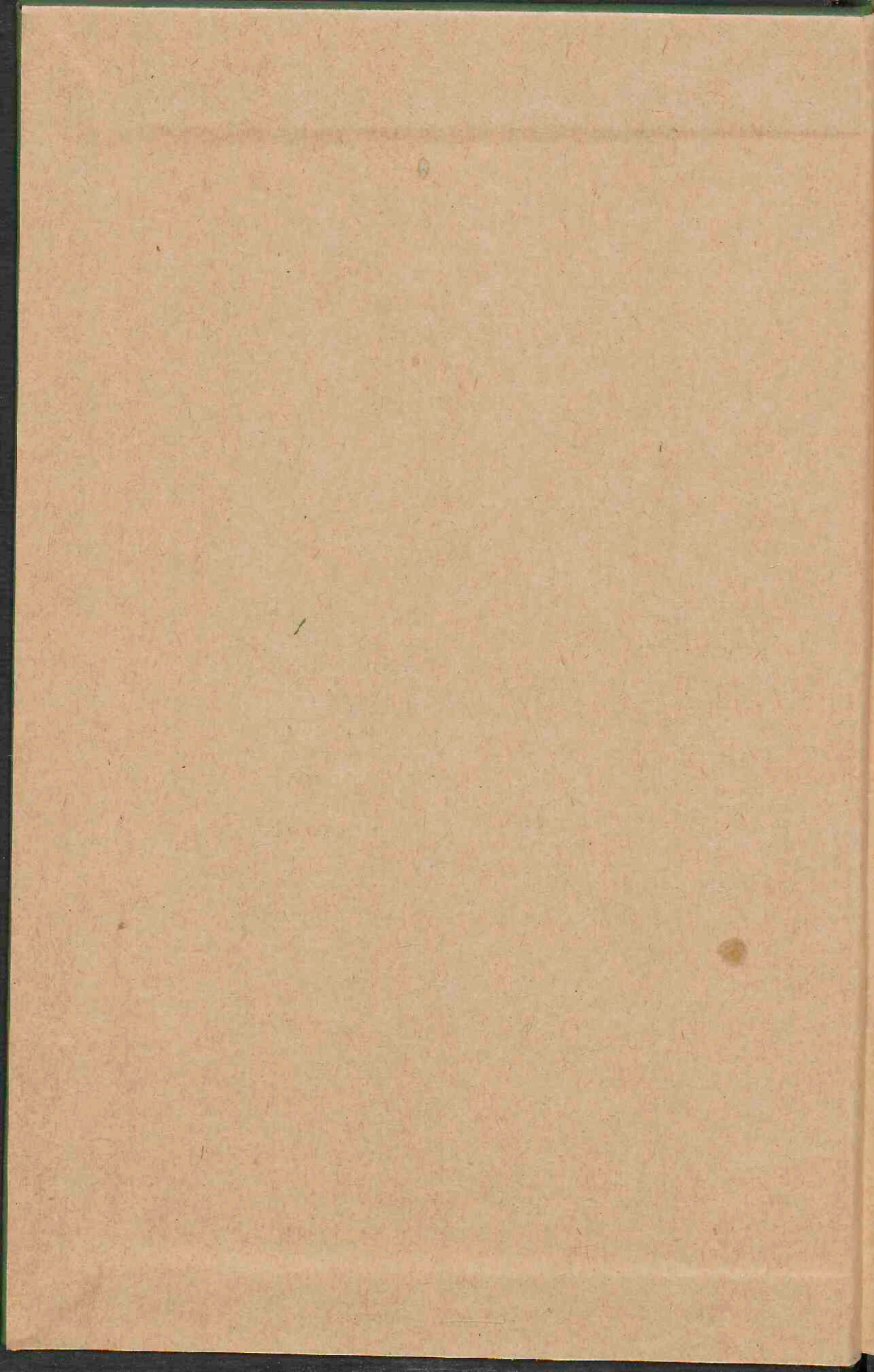


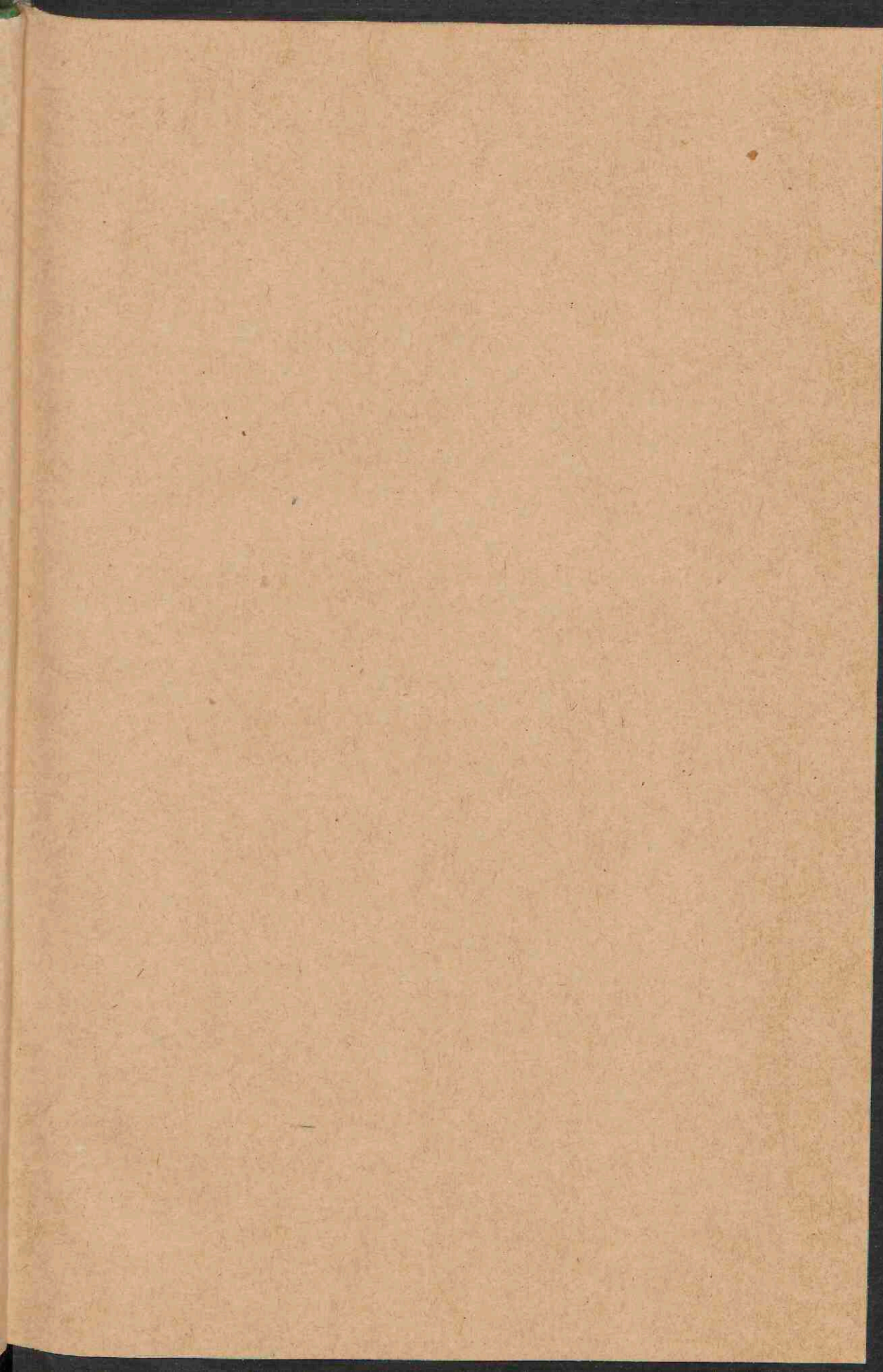
Eenige opmerkingen betreffende art. 345 W.v.K.

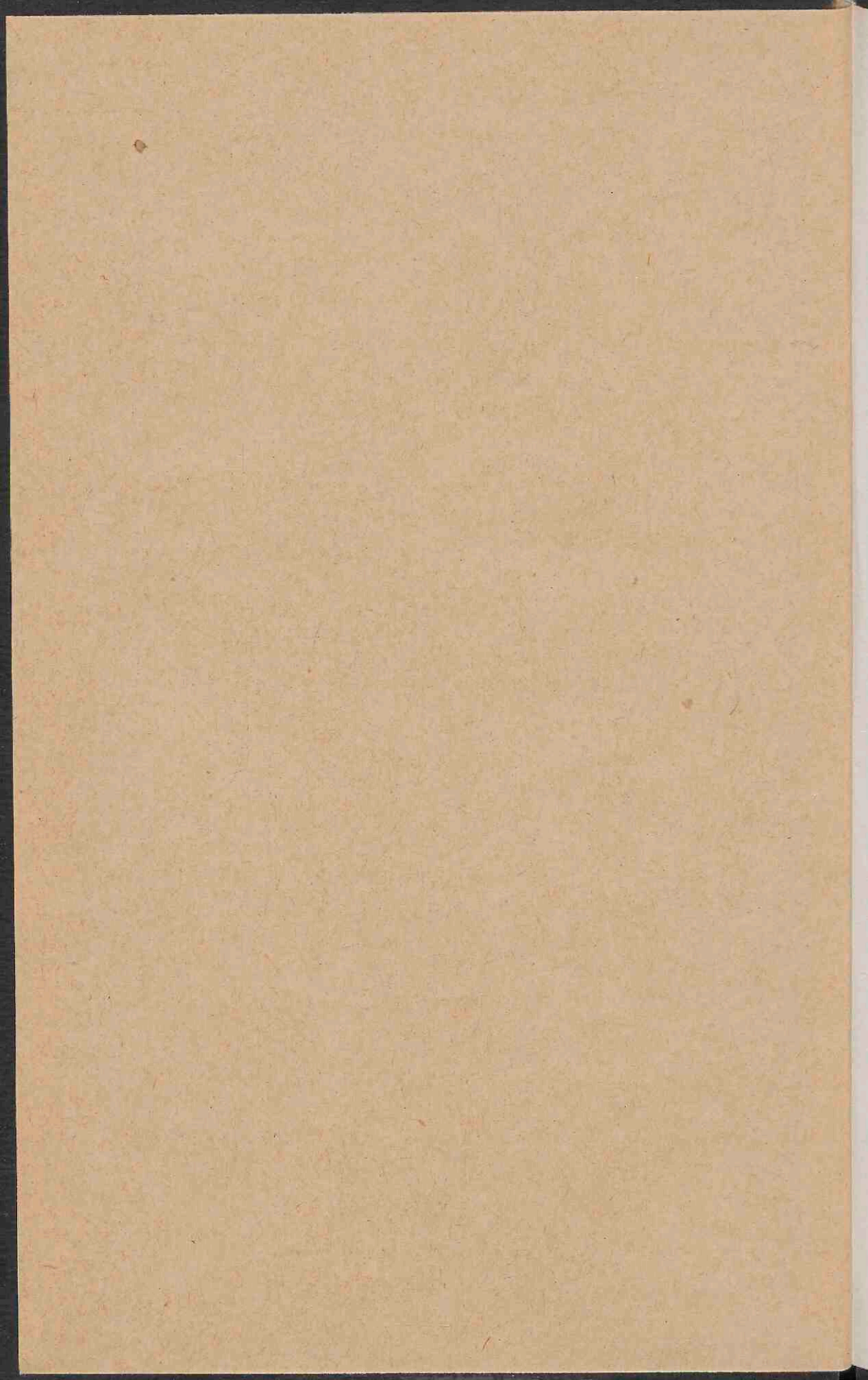
<https://hdl.handle.net/1874/250413>

EENIGE OPMERKINGEN
BETREFFENDE ART. 345 W. v. K.

s.
cht
7







EENIGE OPMERKINGEN

BETREFFENDE ART. 345 W. v. K.

EENIGE OPMERKINGEN BETREFFENDE ART. 345 W. v. K.

Diss. Utrecht 1877

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD

VAN

DOCTOR IN HET ROMEINSCH EN HEDENDAAGSCH RECHT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

D^R. N. BEETS,

HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER GODGELEERDHEID,

MET TOESTEMMING VAN DEN ACADEMISCHEN SENAAT

EN

VOLGENS BESLUIT DER RECHTSGELEERDE FACULTEIT,

AAN DE

RIJKS UNIVERSITEIT TE UTRECHT,

TE VERDEDIGEN

op WOENSDAG, 19 DECEMBER 1877, des namiddags te drie uren,

DOOR

WILLEM HARTSEN,

GEBOREN TE AMSTERDAM.



UTRECHT,
J. DE KRUYFF.
1877.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 309

LECTURE NOTES

D. N. HESTER

1962-1963

CHICAGO, ILL.

UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

54 EAST LAKE STREET

CHICAGO, ILL. 60607

AAN MIJNE OUDERS.

VOORREDE.

De omstandigheden vormen den mensch en de omgeving waarin hij zich van zijne jeugd af aan heeft bewogen, geven eene richting aan zijne denkbeelden en beschouwingen, die op de meeste zijner handelingen van invloed moet zijn.

De belangen van handel en scheepvaart die aan ieder Nederlander dierbaar zijn, zijn mij steeds voorgehouden als de zoodanige, waaraan mijne toekomst verbonden zoude zijn; voor de eerste maal geroepen in het openbaar op te treden, waren het deze belangen waarop mijne aandacht zich vestigde.

Eene gebeurtenis die eenige jaren geleden plaats vond op dit gebied, die belangrijk was in hare gevolgen, daar zij inbreuk maakte op de juiste verhoudingen, bracht er mij toe, om mijne meening te vormen en uit te spreken over de meer of minder gegrondheid der eischen tot hervorming van een deel onzer handelswetgeving.

Ten einde daartoe te geraken, moest ik mij wellicht meer op het practisch dan op het uitsluitend wetenschappelijk en juridisch gebied bewegen; ik heb getracht de theorie aan de praktijk te toetsen en het onderwerp, dat

ik tot het mijne heb gemaakt van een onpartijdig standpunt uit te beschouwen; daarbij recht latende wedervaren aan de belangen van hen, die zich door de toepassing eener wettelijke bepaling benadeeld achten, zonder daarom de juistheid en de noodzakelijkheid van de handhaving der beginselen dier wettelijke bepaling in twijfel te trekken.

Ik ben in het volbrengen van den arbeid, waarvan deze weinige en bescheidene bladzijden de vrucht zijn dank verschuldigd aan hen, die mij welwillend omtrent vele bijzonderheden wilden inlichten en vooral aan mijnen hooggeschatten Promotor, den Hoogleraar J. A. FRUIN, dien ik dubbelen dank verschuldigd ben, daar hij zijn kostbaren tijd beschikbaar wilde stellen om zijn leerling met raad en terechtwijzing bij te staan.

Indien ik dezen dank met de meeste oprechtheid uitspreek, is het mij aangenaam van deze gelegenheid gebruik te mogen maken, om mijne erkentelijkheid uit te spreken jegens allen, wier hulp en vriendschap ik aan deze hoogeschool heb genoten en wier welwillendheid bij mij in dankbare herinnering zal blijven.

De geschiedenis vermeldt nauwelijks eenig tijdvak dat zoo vruchtbaar is geweest in veranderingen op maatschappelijk gebied, als dat der laatste zestig jaren.

Niet slechts waren die jaren getuigen van groote wijzigingen in de denkbeelden, die de menschheid beheerschen op zedelijk, godsdienstig en staatkundig gebied: ook op dat der nijverheid, waar de materiële krachten werkzaam zijn, brachten de intellectuele ontwikkeling en het menschelijk vernuft veranderingen te weeg, die tot geheel nieuwe toestanden voerden en aan revolutiën grenzen.

Het streven om door vereeniging van krachten en middelen te voldoen aan de steeds hooger stijgende eischen van het menschelijk verlangen, en tevens om wederstand te bieden aan de concurrentie, waartoe de krachten van het individu te kort schoten, deden onder den vorm van de naamlooze vennootschap vereenigingen ontstaan op eene vroeger niet gekende schaal. En de uitvinding van stoombooten, spoor-

wegen en telegrafen bracht omstreeks denzelfden tijd zoo groote verandering in het maatschappelijk en commerciëel verkeer der volken, dat het beschaafde Europa van den tegenwoordigen tijd hemelsbreed verschilt niet alleen van het Europa der vorige eeuw, maar zelfs van het Europa bij den aanvang der onze.

Het onvermijdelijke gevolg van zulke wijzigingen in den maatschappelijken toestand is natuurlijk, dat wettelijke regelen en bepalingen, in een vroeger tijdvak vastgesteld, allengs geheel of ten deele onbruikbaar worden en niet meer aan haar doel beantwoorden. Wij noemen dit kwaad onvermijdelijk. De wetgever toch kan onmogelijk gelijken tred houden met de onophoudelijke wisseling der maatschappelijke toestanden en behoeften. Vooral eene codificatie moet niet telkens gewijzigd worden. Eens vastgesteld, behoort zij, ofschoon reeds gedeeltelijk niet meer in overeenstemming met de eischen van het oogenblik, wel door den rechter en den uitlegger, zooveel mogelijk, ook daarvoor vruchtbaar gemaakt, maar niet lichtvaardig gewijzigd of vervangen te worden. Het tijdstip daartoe komt eerst dan, wanneer zich onmiskenbare teekenen vertoonen, dat zij met de volks-overtuiging en de behoeften des maatschappelijken levens in onverzoenlijken strijd is.

Zulke kenteekenen nu doen zich voor, wanneer het blijkt, dat de bestaande wetgeving voor de maatschappij een klemmend keurslijf is geworden, waarin deze zich alleen kan wringen en plooiën,

door het uit zijn verband te rukken, — met andere woorden, wanneer het blijkt, dat de wetgeving alleen dan onschadelijk is, wanneer men in het maatschappelijk verkeer middelen weet te vinden, om haar te ontduiken en ter zijde te stellen.

Wat onze handelswetgeving betreft, is het, zoo wij ons niet bedriegen, in onze dagen zoover gekomen en het oogenblik daar, waarop de herziening daarvan een eisch des tijds is geworden. In het bijzonder is dit het geval met de titels betreffende de naamlooze vennootschappen en de reederijen.

Meermalen reeds werd het betoog geleverd, dat de titel der naamlooze vennootschappen niet meer beantwoordt aan de eischen van onzen tijd. Hij werd indertijd ontworpen met het oog op hetgeen toen bestond, op de actualiteit en de behoeften van het oogenblik, en die actualiteit loste zich op in assurantie-compagniën op beperkte schaal, in fabriekzaken of andere industriële ondernemingen, zooals destijds hier te lande bestonden; de wetgever van 1838 kon zich nog geen denkbeeld vormen van hetgeen de toekomst zou opleveren. Hij kon niet voorzien, dat reusachtige ondernemingen op elk gebied zouden ontstaan, dat er groote bankzaken in den vorm van naamlooze vennootschappen zouden verrijzen, dat, in strijd met alle commerciële begrippen, handelslichamen zouden worden opgericht, die, gedeekt en gesteund door beperkte aansprakelijkheid, de kracht van het individu zouden verpletteren. Hij kon de misbruiken niet vermoeden, waartoe

deze wijze van kapitaalvereeniging zou leiden; hij droomde niet van onze tegenwoordige maatschappijen met gedeeltelijk gefourneerd kapitaal, of van hetgeen men elders „Gründungen” en „crédits mobiliers” noemt, d. w. z. lichamen, die zich ten doel stellen om industriële ondernemingen te bemachtigen, niet om ze uit te voeren, maar om spel in de actiën te drijven. Wie dacht in zijn tijd aan handelsondernemingen, zooals de onze er oplevert, die het eene jaar een groot deel van haar kapitaal verliezen, om in het andere over het saldo schoonschijnende dividenden uit te keeren, of aan ondernemingen die men ziet verrijzen om weldra te gronde te gaan, het fortuin en het levensgeluk van een aantal lichtgeloovigen met zich ten grave slepende?

Hetzelfde verschijnsel zien wij op het gebied der scheepvaart. Ook daarvoor is de bestaande wetgeving, ten gevolge der veranderde omstandigheden, in vele opzichten niet meer voldoende. De uitoefening toch van het bedrijf van scheepsuitrusting en scheepvaart door groote maatschappijen brengt een gemengden toestand te weeg, die niet te huis schijnt te behooren onder onzen titel van reederijen en evenmin onder dien van naamlooze vennootschappen. De rechten der medereeders, hunne verplichtingen en bevoegdheden, zooals die in den eerstgenoemden titel omschreven zijn, schijnen niet gewaarborgd te worden door de bestaande wetsbepalingen op naamlooze vennootschappen, die natuurlijk, waar men dien vorm kiest, moeten worden nageleefd. Wat

de wet onder eene reederij verstaat, en de wijze waarop zij de rechten en verplichtingen omschrijft van hen, die tot gemeenschappelijk gebruik een schip uitrusten, is geheel in strijd met den aard eener naamlooze vennootschap; zoo bevindt men zich in den abnormalen toestand, dat zij, die zich vereenigen om één schip in de vaart te brengen onder beheer van een boekhouder, zich in een geheel anderen wettelijken toestand bevinden dan zij, die niet één schip, maar schepen uitrusten, en in plaats van het beheer van een boekhouder het bestuur eener naamlooze vennootschap doen optreden, den vorm van zoodanige vereeniging met „limited liability” in de plaats stellende van de onbeperkte persoonlijke aansprakelijkheid, die in beginsel den medereeder in eene reederij is opgelegd.

Met andere woorden, in onze bestaande wetgeving vinden de groote stoombootmaatschappijen eigenlijk hare plaats niet.

En wat van onze scheepvaartwetgeving in haar geheel waar is, valt vooral duidelijk in 't oog bij sommige harer onderdeelen. Ten aanzien van een daarvan zelfs zoo duidelijk, dat hier althans onverwilde voorziening noodzakelijk is: ik bedoel de regeling van de verantwoordelijkheid des gezagvoorders, in verband met de belangen van de inladers en dien ten gevolge ook met die der assuradeurs. De ervaring der laatste jaren heeft geleerd, dat dit onderdeel onzer wetgeving niet langer ongewijzigd kan blijven. Hier toch doet zich het kenteeken voor,

dat, zooals ik boven opmerkte, aan den wetgever het afdoend bewijs levert, dat zijne tusschenkomst onvermijdelijk is. De rechtsovertuiging van het volk roept die luide in.

De bepaling, waarvan zij de wijziging verlangt, is art. 345 Wetboek van Koophandel, en bepaaldelijk de tweede alinea, waarin de verplichtingen van den schipper betreffende de goederen, welke hem ten vervoer zijn toevertrouwd, omschreven worden.

Het woord „overmacht”, in die tweede alinea voorkomende, heeft in de laatste jaren tot zeer ernstige bedenkingen aanleiding gegeven, omdat, bij eene letterlijke opvatting daarvan, de belangen van handel en scheepvaart, naar veler oordeel, noodzakelijk moeten schade lijden.

Het hoofdbeginsel onzer bepaling, overeenkomende met dat van art. 91 Wetboek van Koophandel, wordt, al zij het ook in strijd met het gemeene recht, voor zooveel wij weten, door niemand afgekeurd. De schipper moet instaan voor alle schaden, die aan de te vervoeren goederen overkomen, uitgezonderd de zulke, die door een gebrek van het goed zelf, door overmacht of door de schuld of nalatigheid van den afzender veroorzaakt zijn. De schipper zelf moet het bestaan dezer uitzondering aantoonen; de algemeene regel, dat hij, die schuld beweert, schuld bewijzen moet, geldt dus hier niet. Zoolang er een zecrecht gegolden heeft, heeft dit beginsel gegolden. Hier te lande niet minder dan elders. Duidelijk wordt het o. a. uitgesproken door Mr. van der Linden, in zijn *Rechts-*

geleerd, practicaal en koopmans-handboek, dat in het begin dezer eeuw het licht zag. „De schipper moet den koopman vergoeden de schade, die door gebrek aan het schip, door ondigte, geene goede stouwing enz. is veroorzaakt, maar hij is niet gehouden, zoo hij met twee of drie scheepsgezellen, onder eede, verklaart, dat de goederen door onvoorzien ongeval beschadigd zijn.” Maar reeds lang vóór dien tijd was het in de wetgeving aangenomen. Zoo bepaalt het Plakkaat van Philips II, van 1563, titel II, art. 6, dat de schipper gehouden is, vóór het laden van het goed en het afvaren van het schip, dit te doen kalefaten, dicht maken en van alles goed te voorzien; zoowel wat aangaat de toerusting, als de stouwing, en voorts dat hij gehouden is de schade te vergoeden, die door niet nakoming dezer voorschriften mocht geleden worden. Hij is echter niet aansprakelijk voor schade ontstaan door „tempeest of onverschillige fortune” (overmacht), soo verre hij ende twee of dry van sijne schiplieden, die de koopman daartoe kiezen zal, 't zelve sullen affirmeren bij heuren eedt.”

Zoo als ik reeds zeide, de billijkheid dezer verordening wordt door niemand betwist. Hij, die, zonder eenig toezicht te kunnen uitoefenen, zijne goederen aan den schipper toevertrouwt, heeft er aanspraak op in de wet eene bescherming te vinden, die aan deze exceptioneele verhouding evenredig is. Ook wanneer iemand zijn goed aan een ander ten vervoer toevertrouwt, is die ander daarvoor jegens hem aan-

sprakelijk, tenzij de aan het goed toegebrachte schade het gevolg is niet van zijne schuld, maar van overmacht. De verhouding, waarin beiden tot elkander geplaatst zijn, vordert, dat niet de schuld door den eigenaar der goederen, maar door hem, die tijdelijk het goed in bewaring heeft en zich op die overmacht beroept, bewezen worde.

Hetzelfde beginsel is dan ook in artikel 1733 van den Code Civil, met betrekking tot huurcontracten, aangenomen. Volgens dat artikel is niet de verhuurder, maar de huurder aansprakelijk voor de schade, door brand aan het gehuurde perceel teweeg gebracht; en die schade komt alleen ten laste van den verhuurder, wanneer de huurder bewijst, dat de brand door overmacht veroorzaakt is.

Zeer zeker was dit, ook in ons art. 345 aangenomen beginsel, in vroegere tijden voor den gezagvoerder minder bezwarend dan tegenwoordig, daar toen de eigenaar van de lading veelal aan boord was en de reis mede maakte, zich dus zelf kon overtuigen, of de schipper de noodige zorg voor het goed droeg, en zich, al of niet, met recht op overmacht mocht beroepen; maar ook in den tegenwoordigen tijd nog behoort de afwijking van het gemeene recht, die in ons beginsel gelegen is, onveranderd behouden te blijven.

Het is echter de vraag, of het oogenblik niet is gekomen, om, met handhaving van het hoofdbeginsel, in de wettelijke bepaling zoodanige wijziging te brengen, dat dat beginsel, ook onder de veranderde

omstandigheden van den tegenwoordigen tijd, voor billijke toepassing vatbaar blijft.

Het komt ons voor, dat deze vraag toestemmend beantwoord moet worden.

Waarom, en welke wijzigingen onze bepaling, in overeenstemming met die veranderde omstandigheden, zou behooren te ondergaan, willen wij trachten kortelijk aan te wijzen.

De ramp, die in 1871 het stoomschip Willem III heeft getroffen, de procedures en gewijsden, die daarop zijn gevolgd, en de handelingen van belanghebbenden bij de verschillende daarbij betrokken takken van nijverheid, geven aanleiding tot ernstige bedenkingen.

Het stoomschip Willem III, toebehoorende aan de stoomvaartmaatschappij „Nederland,” bestemd naar Java door het Suez-kanaal, den 18^{ten} Mei van het jaar 1871, des avonds ten 7 uren 30 minuten van de reede van Texel vertrokken, was den volgenden dag, omstreeks 10 uren des avonds, stoomende op de hoogte van het vuurschip der oevers in het Engelsche kanaal, toen er plotseling door de opvarenden brand werd bespeurd.

Die brand nam weldra zoozeer in omvang toe, dat schip en lading, welke beide verzekerd waren, een prooi der vlammen werden.

De Hooge Regeering, met de ramp bekend geworden, droeg aan eene commissie uit de Nederlandsche vereeniging van assuradeuren op, om een onderzoek naar de oorzaken daarvan in te stellen. Dat onderzoek heeft met de meeste zorg plaats gehad; moeite

noch kosten zijn gespaard geworden; zoowel te Portsmouth als te Glasgow heeft men inlichtingen ingewonnen, en door de van Regeeringswege benoemde commissie is deelgenomen aan het onderzoek, ingesteld door het comité van enquête der directie van de Stoomvaartmaatschappij Nederland, en aan de getuigenverhooren van schepelingen, marine-officieren, passagiers enz., zoo in Amsterdam als elders. Daarenboven heeft een lid der commissie, met den secretaris, het wrak van de Willem III te Portsmouth onderzocht, en is te Glasgow eene nauwkeurige opneming gedaan van de nog in aanbouw zijnde stoomschepen, ten einde den toestand van de Willem III vóór de ramp te kunnen beoordeelen, welken toestand men niet kon leeren kennen uit de expertise, vóór het vertrek, door de directie toegestaan, toen het schip reeds gedeeltelijk met kolen beladen was. Al die moeite en kosten hebben tot niets geleid; de oorzaak van den brand is niet kunnen opgespoord worden. Waarschijnlijk is hij aanvankelijk een hutbrand geweest, ontstaan in hut n°. 25. Volgens de verklaring van alle getuigen moet de brand op die plaats ontstaan zijn, daar de bedoelde hut op het oogenblik van het eerste groep van „brand” reeds in vlam stond en door dichte rook omhuld was, terwijl er zich geen verschijnsel heeft voorgedaan, waaruit broeiing of brand in eenig ander deel van het schip kon worden afgeleid. Zekerheid heeft men echter niet kunnen bekomen. De conclusie, waartoe de commissie van onderzoek gekomen is, dat het sinister te wijten was

aan eenen hutbrand, was dan ook slechts eene loutere veronderstelling; alle pogingen om de oorzaak met zekerheid aan te wijzen zijn vruchteloos gebleven.

Men had hier dus te doen met het geval van zogenoemden brand uit onbekende oorzaak. Er was geene oorzaak aan te wijzen, dus ook geene schuld; er was niets te bewijzen, dus ook geene feitelijke overmacht.

In de naar aanleiding van den brand van de Willem III ontstane procedure, die in eerste instantie voor de Arr. rechtbank te Rotterdam (vonnis van 18 Febr. 1874: W. 3694; R. Bijbl. 1874 bl. 295) in appel voor het Hof van Zuid-Holland (arrest van Maart 1875: W. 3824; R. Bijbl. 1875, Afd. B, bl. 52) en in cassatie voor den Hoogen Raad (arrest van 3 Dec. 1875: W. 9325; R. Bijbl. 1876, afd. B, bl. 216) gevoerd werd, hield deze laatste zich streng aan het beginsel, nedergelegd in art. 345 W. v. K., dat zonder eenig voorbehoud den schipper aansprakelijk stelt, tenzij hij overmacht bewijze. De Hooge Raad verwierp dus elke bevoegdheid van den gezagvoerder om zich van zijne aansprakelijkheid te ontslaan, wanneer hij of zijn schip getroffen worden door een ramp, waarvan het ontstaan door niemand kan worden verklaard; en die uitspraak strekt alzoo nu ten grondslag onzer jurisprudentie.

De feiten van het bedoelde proces waren de volgende:

De Heer H. MULLER SZN., koopman, commissienair, reeder en assuradeur te Rotterdam, trad daarbij

als eischer op tegen E. OORT, scheepsgezagvoerder en tegen de Naamlooze Vennootschap Stoomvaart-Maatschappij Nederland te Amsterdam.

De eischer had aan het adres van de Heeren J. F. VAN LEEUWEN en C°. te Batavia met het stoomschip Willem III verzonden eenige kisten manufacturen. Daar die kisten niet ter bestemmingsplaats waren aangekomen, vorderde hij aanvankelijk, dat de schipper veroordeeld zou worden tot het doen vervoeren van de ingeladen goederen, met de eerste scheepsgelegenheid, naar de bestemmingsplaats, of wel, voor het geval dat dit onmogelijk bleek te zijn ten gevolge van de aan die goederen overkomen schade, tot uitlevering daarvan ter plaatse waar zij zich bevonden. Daar schip en lading echter nage- noeg geheel door brand waren vernield, begreep hij bij zijnen eisch niet te moeten volharden, en vorderde dus later, dat de schipper veroordeeld zou worden, om aan hem te vergoeden alle schaden, aan de bedoelde goederen overkomen, en dat de Naamlooze Vennoot- schap Stoomvaart-Maatschappij Nederland aansprake- lijk zou worden verklaard voor hetgeen waartoe haar kapitein zou worden veroordeeld.

De eischer werd echter in zijne vordering niet ont- vankelijk verklaard: 1°. omdat hij, door zijne primaire vordering los te laten, niet had ingesteld eene ver- minderde, maar eene geheel nieuwe en veranderde vordering, hetgeen de wet niet toelaat; 2°. omdat hij tot die veranderde vordering, al had hij die van den beginne af ingesteld, niet gerechtigd was. De

schipper en de voor hem aansprakelijke reederij toch staan wel in en verbinden zich bij cognossement voor de richtige uitlevering der ingenomen goederen, en bij beschadigde uitlevering dier goederen ontstaat er wel een vermoeden, dat dit door de schuld des schippers of van het scheepsvolk geschied is, maar dit vermoeden vervalt, zoodra blijkt, dat het niet voldoen door den schipper aan zijne verplichting het gevolg is van overmacht of van een zeeramp. In casu nu stond vast, dat de Willem III door een zeeramp, nl. door brand, was verloren gegaan.

Op het door den eischer ingestelde hooger beroep werd dit vonnis door het Hof van Zuid-Holland vernietigd en den eischer zijne vordering toegewezen, op grond, dat omtrent de oorzaak van den brand en de juiste plaats, waar die is ontstaan, door partijen wel verschillende tegenstrijdige vermoedens, maar geene bewijzen waren bijgebracht.

In de in het Engelsch gestelde scheepsverklaring toch stond niet te lezen, dat de brand op de in die verklaring aangeduide plaats was ontstaan of uitgebarsten, maar dat bij de ontdekking van den brand de hut n°. 25 „was on fire”. De brand was dus voortgekomen uit eene onbekende oorzaak, en daar de schipper instaan moet voor alle schaden, die aan de te vervoeren goederen overkomen, uitgezonderd dezulke, die uit een gebrek aan het goed zelf of door overmacht of door de schuld of nalatigheid van den afzender veroorzaakt zijn, en dus zijne aansprakelijkheid als regel wordt gesteld, waarop deze drie ge-

vallen slechts zijn uitzonderingen, zoo moet, om van die aansprakelijkheid bevrijd te zijn, ook hij bewijzen, dat een der drie genoemde gevallen aanwezig is — niet de inlader of afzender, dat er schuld of nalatigheid van den schipper of van het scheepsvolk heeft plaats gehad. In casu nu beriepen zich schipper en reederij op overmacht, en stelden dus brand uit onbekende oorzaak met overmacht gelijk, maar dit ging, volgens het Hof, niet op. Natuurlijk kan brand wel door overmacht veroorzaakt worden, maar dit is niet per se het geval, omdat hij evenzeer door schuld of nalatigheid kan ontstaan, en het beginsel, dat brand in open zee, zonder dat de oorzaak of schuld des schippers is gebleken, rechtens voor overmacht moet worden gehouden, nergens in de wet gehuldigd wordt. De schipper moest dus, om zich te bevrijden, bewijzen, dat de brand door overmacht was veroorzaakt, maar dit bewijs was noch door hem zelf noch door de reederij, die voor zijne handelingen aansprakelijk is, geleverd geworden. Op al deze gronden werd de schipper veroordeeld om aan den eischer te vergoeden alle schaden, aan de gemelde goederen overkomen en de Naamlooze Vennootschap Stoomvaartmaatschappij Nederland aansprakelijk verklaard voor datgene waartoe haar schipper veroordeeld was.

Van dit arrest kwamen de beide geïntimeerden in cassatie bij den Hoogen Raad, die op 3 December 1875 het arrest van het Hof van Zuid-Holland bekrachtigde en het bovenvermelde arrest wees.

Dat de jurisprudentie zich aan dat arrest houdt,

blijkt uit een onlangs door de arrondissements rechtbank te Amsterdam gewezen vonnis (zitting van 18 en 28 April en 14 Mei 1877: Paleis van Justitie van 24 Mei en 7 Juni 1877). Het gold daar de assurantiemaatschappij Azië te Rotterdam, die de zelfde gedaagden van het zoo even vermelde geding tot schadevergoeding aansprak. De redeneering der eischeres kwam ongeveer op het volgende neder:

Om overmacht aan te nemen moet allereerst vaststaan, dat er een van buiten komende oorzaak is geweest: zoo kan men, indien de bliksem is ingeslagen, indien een hevige storm heeft gewoed aanvankelijk overmacht aannemen. Het is waar, de bliksemaf-leider kan niet goed in orde zijn geweest, het schip kan zich in min of meer verwaarloosden toestand bevonden hebben; maar toch kan men in dit geval op eene van buiten komende oorzaak wijzen.

In casu was het echter een ander geval. Van van buiten komende oorzaak kon hier geen sprake zijn, de brand was in het schip ontstaan. Het is een brand uit onbekende oorzaak geweest. En dan geldt het advies, door een hoogst bekwaam Amsterdamsch advocaat gegeven: Onbekende oorzaken treffen natuurlijk dengene, die tot zijne bevrijding eene bekende oorzaak heeft aan te wijzen.

Wij kunnen ons met deze redeneering, die ongeveer ook die is van Mr. KIST (*Beginnelsen van Handelsrecht* V bl. 144) niet vereenigen. Overmacht is niet, zoo als deze laatste leert „elke door *uitwendige*

macht voortgebrachte onwederstaanbare kracht:" het is niet noodzakelijk dat er een *van buiten* komende oorzaak aanwezig zij. De fransehe jurisprudentie omschrijft het begrip juister als „un fait que n'a pu empêcher la vigilance d'un bon père de famille." Overmacht is er alzoo dan, wanneer de oorzaak van een ramp bekend is, die ramp echter door geene menschelijke macht is af te wenden geweest. Wanneer in een schip kisten geladen worden, die, volgens de cognossementen, met manufacturen gevuld zijn, neemt de schipper dit natuurlijk op vertrouwen voor waar aan; wanneer nu echter later blijkt (b. v. door explosie of eenigen anderen ramp), dat zij ontvlambare stoffen of ten minste iets anders inhielden, dan in de cognossementen was opgegeven (zooals zich eenigen tijd geleden in de haven van Bremen heeft voorgedaan), dan kan voor die schade schipper noch maatschappij ooit aansprakelijk worden gesteld. Hier is ware overmacht. Al is ook de oorzaak van den ramp bekend, toch was de schipper in de feitelijke onmogelijkheid dien af te wenden, daar men niet van hem eischen kan, dat hij iedere baal of kist, die in zijn schip geladen wordt, openen zal, ten einde zich te overtuigen, dat hij niet bedrogen wordt.

Van hunne zijde voerden de gedaagden aan, dat, zoo, om overmacht te kunnen aannemen, er eene van buiten komende oorzaak zijn moet, men dit niet moet opvatten, als werd er een uitwendig ongeval geëischt. De vraag is alleen deze, of de oorzaak, met het oog op den persoon dien men aansprakelijk

wil stellen, als van buiten komend beschouwd kan worden. Had hij haar werking kunnen beletten? Zie daar, waarop het aankomt. En zoo beschouwd, maakt het weinig onderscheid, of de brand door onbekende oorzaak, dan wel door het inslaan van den bliksem of door storm is ontstaan. De schade, door den bliksem veroorzaakt, kan het gevolg zijn geweest van den slechten toestand van den bliksemaffleider; de storm zou misschien zulke verwoestingen niet hebben aangericht, indien het schip beter onderhouden ware geweest.

Zal nu de schipper, om zich te bevrijden, in deze twee gevallen moeten bewijzen, dat er niets aan den bliksemaffleider ontbrak en dat het schip in volkomen goeden staat verkeerde?

Deze verdediging mocht niet baten, de gedaagden werden op nieuw in het ongelijk gesteld.

Geen wonder, dat al deze beslissingen groote verslagenheid in de handelswereld hebben te weeg gebracht en er de stoombootmaatschappijen op bedacht hebben doen zijn, zich te dekken voor de groote risico's, die uit het aangenomen beginsel voor de groote stoomvaart ontstaan zijn. De maatschappijen, die de stoomvaart op Indie in handen hebben, hadden reeds getracht daarin te voorzien, door in hare connossementen eenige bepalingen op te nemen, die zouden kunnen strekken, om zich van alle aansprakelijkheid omtrent de door haar over te voeren lading te onttrekken. Die bepalingen gingen zoo verre, dat ze inbreuk maakten op de juiste verhouding tusschen assura-

deuren en inladers, althans indien deze laatsten er genoeg mede mochten nemen of ten minste in berusten.

De Nederlandsche vereeniging van assuradeuren besloot daarom, de aandacht des handels op deze gewichtige zaak te vestigen, en richtte, op den 20^{sten} October 1875, de volgende circulaire tot den handel:

„Naar aanleiding van de steeds voorkomende beschadigde uitlevering van goederen, met stoomschepen verladen, is in eene algemeene vergadering der vereeniging van assuradeuren te Amsterdam, gehouden den 25^{sten} October 1875, besloten, de tot nu toe in de contracten en polissen opgenomen clause, regerende de gehoudenheid van assuradeuren met betrekking tot de bepalingen, die in de connossementen mogten worden opgenomen, voor het vervolg als beursconditie vast te stellen.

Deze bepaling luidt nu aldus:

„Bij verzekeringen op goederen, producten, waarden, enz. nemen assuradeuren ten hunnen laste de risico, voortspuitende uit de bijzondere bepalingen van het connossement, voor zoover die betrekking hebben op het aandoen van havens en plaatsen, het aldaar liggen, lossen en laden, het varen zonder loodsen en het onder alle omstandigheden slepen of ter hulp komen van andere schepen of vaartuigen.”

Dientengevolge zal te rekenen van af den 30^{sten} October 1875, deze bepaling geacht worden stilzwijgend begrepen te zijn in alle contracten of polissen van verzekering op lading in stoomschepen, na dien dag te Amsterdam gesloten.

„Ten allen overvloede en ter voorkoming van misverstand wenscht de vereeniging u voorts te herinneren, dat uitsluiting bij connossement van de aansprakelijkheid der reederijen, ten aanzien van schadeoorzaken, die, volgens wet en polis, niet ten laste van assuradeuren komen, nimmer ten gevolge kan hebben, dat der assuradeuren aansprakelijkheid daardoor wordt uitgebreid, terwijl beperking of uitsluiting, bij connossement, van het regresrecht tegen reederijen, wegens schade oorzaken, die, volgens wet en polis, wèl voor rekening van assuradeuren komen, maar ter zake waarvan assuradeuren verhaal zouden kunnen zoeken op de reederijen, de aansprakelijkheid van assuradeuren voor zoodanige schade opheft.”

De Nederlandsche vereeniging van assuradeuren was zeker volkomen gerechtigd om voor rekening der inladers te doen verblijven alle gevolgen van handelingen hunnerzijds, die inbreuk konden maken op het regresrecht des assuradeurs.

De handel moest daardoer intusschen in een hoogst moeielijken toestand komen. Geplaatst tusschen den zedelijken dwang, uitgeoefend door de stoombootmaatschappijen, om connossementen aan te nemen, waarvan de inhoud zoodanig was, dat assuradeuren er bedenkingen tegen konden hebben, en de waarschuwing, van deze laatsten uitgegaan, zou men in sommige gevallen niet kunnen weten of men al dan niet verzekerd was. De ongerustheid daarover was dan ook groot en openbaarde zich zelfs in de discussie, die op

den 19. Januari 1875 in de Eerste Kamer der Staten-Generaal werd gevoerd.

De handel liet de zaak niet rusten. In den tegenwoordigen tijd zijn commerciële zaken onmogelijk, tenzij men zich volkomen kunne doen verzekeren. Onder die voorwaarde alleen kan de handel zich vrij bewegen en ontwikkelen en vindt de koopman in connossement en polis gezamenlijk den waarborg, dien hij noodig heeft tot het doen van voorschotten en het geven van credieten. Een groot aantal kooplieden kwam bijeen en vermeende tegen de waarschuwing der Nederlandsche vereeniging van assuradeuren te mogen protesteeren, op grond dat de goederenhandel de herinnering, die aan het slot van dat schrijven voorkomt, niet kan aannemen, dat hij een volkomen waarborg behoeft tegen alle gevaren, waaraan de goederen gedurende de reis blootstaan. Tevens bracht dezelfde vergadering niet te wederleggen bezwaren in bij de op Indië varende stoombootmaatschappijen. Gezamenlijk overleg tusschen de Nederlandsche vereeniging van assuradeuren, de stoombootmaatschappijen en eene commissie uit de kooplieden was hiervan het gevolg en trof doel. Men werd het onderling eens over een aan te nemen vorm van connossement voor de stoomvaart op en van Java. Assuradeuren namen genoegen met den inhoud der connossementen, die tengevolge van dit overleg door de maatschappijen „Nederland” en Rotterdamsche Lloyd” werden vastgesteld, en namen tevens voor hunne rekening de meerdere risico, die door den in-

houd van die connossementen, bij vergelijking met de wettelijke voorschriften, mocht ontstaan. Assuraduren rekenen van dat oogenblik af, ook tot hunne risico te behooren alle schade, door explosie veroorzaakt (onverschillig waaruit of waardoor die mocht zijn ontstaan), hoewel niet uitdrukkelijk in het formulier der polis genoemd.

De Minister van Justitie had alzoo geen ongelijk, toen hij, in Januari 1875, in de Staten-Generaal verklaarde, dat de industrie zich wel zou redden.

De industrie heeft zich inderdaad gered, doch op eene onwettelijke en abnormale wijze; en juist hierin ligt de aanwijzing, dat het oogenblik is gekomen om op meer legale wijze in de gebleken behoefte te voorzien, en liever de bestaande wetgeving in overeenstemming te brengen met de eischen van het handelsverkeer, dan om haar te laten overheerschen door de praktijk. Alvorens dit te betoogen, schijnt het mij echter noodig een blik te slaan op den tegenwoordigen toestand onzer scheepvaart.

Het is een treurig feit, dat de Nederlandsche scheepvaart en de Nederlandsche koopvaardijvloot zijn achteruit gegaan, en dit feit is zelfs zoo in het oog vallend, dat de Tweede Kamer der Staten-Generaal, den 3^{den} Maart 1874, besloot tot het houden van eene enquête naar de toestand der koopvaardijvloot en naar de middelen tot herstel van haren teruggang. Ten gevolge van dit besluit werd eene commissie van enquête benoemd, die met den loffelijksten ijver zich van hare taak kweet en het resultaat te zamen vatte in een zeer uitgebreid en

hoogst belangrijk rapport. In het staatsbelang is het te betreuren, dat de Tweede Kamer haar eigen arbeid nagenoeg heeft vernietigd. Het rapport der commissie van enquête toch werd door haar eigenlijk niet behandeld; bijna zonder discussie ging zij over tot de orde van den dag; zou dit wellicht daaraan zijn toe te schrijven, dat bijna elke bladzijde van dit rapport wijst op de nadeelige gevolgen der politiek, in de laatste jaren gevolgd? dat bijna op elke bladzijde de noodlottige gevolgen zijn aangetoond van de afschaffing der differentiële rechten op Java? Wat er van zij, uit dit rapport blijkt, dat de Nederlandsche koopvaardijvloot, vroeger onder de grootste der wereld gerekend, in 1850 op de tabellen van den Board of trade nog, na die van Engeland, de Vereenigde Staten van Noord-Amerika en Frankrijk, als de vierde in rang geplaatst, in de laatste twintig jaren zeer in bloei en aanzien achteruit is gegaan. Italië, Duitschland, Noorwegen en Spanje streven, in de tonnenmaat hunner vlooten, Nederland voorbij, dat thans, in de voor alle landen naar dezelfde regels bewerkte algemeene statistiek der handels-marine van het bureau „Veritas”, den achtsten rang inneemt en veeleer met Griekenland, Zweden, Oostenrijk en Rusland dan met zijne vroegere mededingers om den voorrang schijnt te moeten kampen.

De scheepsbouw is, helaas, bijna tot stilstand gebracht.

Het getal sloopstimmerwerven is sedert 1850 eer vooruit dan achteruitgegaan, maar de schepen, die

daarop werden gebouwd, waren in de laatste jaren zeer weinige.

In 1850 werd bij de toenmaals vastgestelde scheepvaartwetten het bekomen van Nederlandsche zeebrieven toegestaan aan schepen, elders dan in Nederland gebouwd. Sedert dien tijd heeft, in 1873 voor het eerst, de tonnenmaat der vreemde zeilschepen, waaraan een Nederlandsche zeebrief werd uitgereikt, die der van binnenlandsche werven in de vaart gebrachte schepen overtroffen. Nagenoeg onze geheele stoomvloot is in het buitenland gebouwd, daar slechts op enkele binnenlandsche werven die schepen met hunne machines afgewerkt kunnen worden; de aanmaak van alle zamenstellende deelen schijnt hier te lande niet mogelijk te zijn. Van de werven te Amsterdam kunnen nu, sinds de doorgraving van Holland op zijn smalst en het maken van de haven te IJmuiden, groote stoomers in zee worden gebracht; van andere werven kunnen zij dit of in het geheel niet of slechts ongeladen. De bestaande werven zijn niet in staat om de bestelling van een zeestoomboot, zooals die voor de vaart op Indie of Amerika gevorderd wordt, binnen den daarvoor in het buitenland gebruikelijken tijd te volvoeren.

Sommige gedeelten kunnen zelfs in het geheel niet hier te lande worden aangemaakt. De ligging der werven voor zeilschepen laat in den regel den aanbouw van zeer voldoende materiëel toe. Het werk, dat door Nederlandsche scheepstimmerwerven wordt afgeleverd, is even goed, zoo niet beter dan dat van buitenland-

sche, en is ook daarom waarschijnlijk hooger in prijs. Maar ten gevolge van het weinige werk, dat er in de laatste jaren aan de werven is, zijn vele scheepstimmerlieden, bekwame ambachtslieden zijnde, tot andere bedrijven overgegaan. Ons werkvolk heeft zich altijd gekenmerkt door vlugheid en nauwgezetheid in het volbrengen van zijn taak, en zoo er een tijd mocht komen, dat scheepsbouw en handel weder op den vroegeren voet van welvaart geraken, zal het Nederlandsche werkvolk zijn ouden roem zonder twijfel weten te handhaven. Wat het scheepsvolk betreft, is het zonderling dat onze matrozen gewoonlijk vreemdelingen zijn, terwijl Nederlanders veel op vreemde, vooral Amerikaansche schepen, dienst nemen. De gagiën schijnen dan ook op vreemde schepen hooger te zijn dan bij ons; de voeding en verzorging op onze schepen wordt echter zeer geroemd. *)

Dat bij zoo grooten teruggang van dezen tak van nijverheid de lust voor de scheepvaart niet kan toenemen, zal wel niet bevreemden. De bestuurders der meeste kweekscholen voor de zeevaart klagen over gebrek aan bevolking op hunne inrichtingen, hetgeen zij ook gedeeltelijk toeschrijven aan de gebrekkige intellectueële ontwikkeling der adspiranten, waardoor zij zich genoodzaakt zien er velen af te wijzen wegens onvoldoende bekwaamheid.

Zou dit tot het ontmoedigend besluit moeten leiden,

*) Ontleend aan het rapport over de enquête naar de koopvaardijvloot.

dat het lager onderwijs teruggaat, te midden van al den strijd die er over wordt gevoerd? In elk geval rijst de vraag, welke maatregelen er moeten en kunnen genomen worden om in dezen toestand verbetering te brengen.

Het ligt niet in het bereik van de regeeringen, om de toekomst van groote takken van nijverheid te beheerschen of om eene bron van volksbestaan, zooals de scheepvaart, op een gegeven oogenblik uit het verval op te heffen; het vermogen des wetgevers in dit opzicht is beperkt, maar toch niet geheel krachteloos.

Als men zich van den bestaanden toestand onzer scheepvaart rekenschap geeft, blijkt het, dat de toekomst grootendeels wordt beheerscht door de *stoomvaart*. En nu ligt het in de hand der regeering te voorkomen, dat de wetgeving aan stoombootmaatschappijen eene aansprakelijkheid oplegt, die haar bestaan zou bedreigen. Zij kan maatregelen verordenen van toezicht en contrôle, die aan de Nederlandsche scheepvaart waarborgen geven van deugzaamheid en die het vertrouwen in de vlag handhaven en vermeederen.

Het toezicht op de koopvaardijvloot is in Nederland zeer gebrekkig, en zeerampcn leiden tot geen ander en verder onderzoek, dan dat hetwelk het gevolg is van de betrekking tusschen reeders, inladers en assuradeuren. Op de geschiktheid van de gezagvoerders is geen toezicht; het staat aan ieder vrij om onder Nederlandsche vlag als kapitein op te treden.

Er bestonden vroeger in de voornaamste havenplaatsen commissiën tot het examineeren van varenslieden. Na welgelukt examen werden hun diploma's voor eersten en tweeden stuurman uitgereikt. *) Maar voor de kapiteins worden examina noch diploma's vereischt. De eerste man de beste, bekwaam of onbekwaam, die tot nog toe een geheel ander beroep heeft uitgeoefend, kan als gezagvoerder op een schip geplaatst worden; naar zijn gedrag, bekwaamheid of antecedenten wordt niet gevraagd. Moet dit onveranderd blijven?

Zeker, om onzen handel en onze vloot te brengen op den voet, waarop zij behoorden te staan, is geene gemakkelijke taak. Maar die moeilijkheid kan geen reden zijn om niets te doen. Het belang van het Nederlandsche volk eischt dringend dat er gehandeld worde.

De regeeringen der zeevarende volken, wier koopvaardijvloot zich in de laatste jaren uitbreidde, Engeland aan het hoofd, hebben er zich op toegelegd, de meest volledige kennis te bezitten van den toestand van handel en scheepvaart, van de samenstelling en de lotgevallen van hunne handelsvloot, van de onheilen, die haar treffen, van de hulpbronnen, die hare

*) Sedert Mei 1877 is er eene Staats-Commissie ingesteld tot het examineeren van stuurlieden. Men is alzoo teleurgesteld geworden in de hoop, om deze examina ook tot kapiteins te zien uitgestrekt.

ontwikkeling en instandhouding ten dienste staan. Die kennis kan echter alleen verkregen worden, wanneer opzettelijk daarvoor ingestelde en verantwoordelijke bestuursorganen zich met den daartoe vereischten arbeid bezig houden.

Het is noodzakelijk, dat in het geheele gemis daarvan hier te lande hoe eer hoe beter worde voorzien.

Bij eventueele wijziging van art. 345 Wetboek van Koophandel, in eenen geest, die deze bepaling voor den gezagvoerder minder drukkend maakt, is het wenschelijk eene instelling in het leven te roepen, in den geest van den Engelschen „Board of trade”, gewijzigd naar de eischen der Nederlandsche toestanden.

De werkzaamheid van dit lichaam leert, hoe nauwlettende zorg voor de bronnen der volkswelvaart, van staatswege, gepaard kan gaan met geheele vrijheid van beweging voor handel, scheepvaart en nijverheid.

Die instelling is in het leven geroepen door de Merchant-Shipping act van 1854, gewijzigd in 1871, en daarna in 1874, ten gevolge van den herhaalden aandrang van het parlamentslid Plimsoll, die met grooten ernst betoogde, dat, trots het bestaande toezicht, jaarlijks onder Engelsche vlag een groot getal menschenlevens verloren gingen, door het in de vaart brengen van onzeewaardige schepen.

De bedoelde wet stelt, onder den naam van Board of trade, eene commissie in, belast met het toezicht

op de koopvaardijvloot van Groot-Brittannië en Ierland, en geeft aan Engelsche consuls in het buitenland ruime bevoegdheid tot toezicht op schepen en kapiteins.

Zij bepaalt verder :

1°. dat er inspecteurs zullen zijn tot het houden van toezicht op het meten van schepen, en op de inschrijving van overdrachten en hypothecaire verbanden op schepen;

2°. dat er „local marine boards” zullen zijn, d. w. z. plaatselijke commissiëen of rechtbanken voor de zeevaart in de groote havens, bestaande uit twaalf personen, waarvan zes van regeeringswege worden aangesteld en zes gekozen door de belanghebbenden bij de scheepvaart;

3°. dat geene personen bevoegd zijn als scheepsgezagvoerders op te treden, dan voor zoover ze voor de commissie van den Board of trade een examen hebben afgelegd en een certificaat hebben bekomen, dat hun strekt tot radicaal van bevoegdheid, hetwelk, onder zekere omstandigheden, tijdelijk of voor goed kan teruggenomen worden;

4°. dat in de Engelsche koloniëen en bezittingen naval courts zullen worden ingesteld, bestaande uit den magistraat en twee deskundigen, om de toepassing der wet op het Engelsche gebied te verzekeren, terwijl in den vreemde het toezicht is opgedragen aan den consul, een officier der Engelsche marine en een scheepsgezagvoerder, voor zooverre die zich ter plaatse bevinden.

De bemoeiingen van den „Board of trade”, bij de Merchant-Shipping act ingesteld, zijn vele en veel omvattend; hij waakt voor de tucht aan boord der schepen; hem is het meest volledige toezicht opgedragen over bemanning, uitrusting en inrichting der schepen, en in het bijzonder oefent hij nog contrôle uit op alle schepen, bestemd tot de overvoer van passagiers. Ook het loodswezen, de kustverlichting enz. behoort tot den kring zijner bemoeiingen. Vóór alles echter behoort daartoe het onderzoek, dat hij ex officio instelt, naar alle zeerampen, die van Engelsche schepen onder zijn gebied voorkomen; hij onderzoekt daarvan oorzaak en aanleiding, en bijaldien de gezagvoerders blijken schuld te hebben, heeft hij de bevoegdheid hun radicaal tijdelijk of voor altijd in te trekken; hij draagt dit onderzoek op aan een court of inquiry. Men moge de vrees koesteren, dat door zoodanig uitgebreid toezicht inbreuk zal worden gemaakt op de verantwoordelijkheid der reederijen, naar het ons voorkomt, blijkt het uit de resultaten der Engelsche wet, dat die vrees ijdel is. Trouwens hoe zou een streng toezicht op de uitvoering der wet de verplichtingen, die deze oplegt, kunnen verminderen of vernietigen? Hoe men hierover moge oordeelen, in Engeland is in elk geval het resultaat verkregen, dat bij zeerampen de zaak zich niet oplost in eene geldquestie tusschen reeders, inladers en assuradeuren, maar dat de oorzaak der ramp wordt nagegaan, de schuldigen gestraft worden, en, zoo mogelijk, buiten staat gesteld om meerdere rampen te weeg te brengen.

Instellingen, die voor de Engelsche maatschappij passende zijn, blijken echter niet altijd ook elders onvoorwaardelijk te kunnen worden toegepast.

Onze Nederlandsche instellingen en begrippen zouden eene inrichting zooals de Merchan-Shipping act voor Engeland in het leven riep, in haren geheelen omvang niet gedoogen; wij meenen echter, dat in een anderen vorm, op het voetspoor van Engeland, de hoofdzaak van het aldaar bestaande toezicht bij ons kan en behoort te worden ingevoerd. Naar het ons voorkomt — zie hier de slotsom van onze beschouwingen — zou aan de bezwaren, die zich in den laatsten tijd, met betrekking tot onze scheepvaart, hebben voorgedaan, kunnen worden te gemoet gekomen, door de noodzakelijk geworden wijziging van art. 345 van het Wetboek van Koophandel in verband te brengen met een in te stellen toezicht op de koopvaardijvloot. Zoodoende zou men de gevaren kunnen voorkomen, welke voor de scheepvaart in het algemeen zouden kunnen voortvloeien uit minder knellende wettelijke regelen, die men, met het oog op de stoomvaart, in het leven zou wenschen groeopen te zien. Om duidelijker te spreken: wij zouden wenschen, dat art. 345 in zoodanigen geest werd gewijzigd, dat de gezagvoerder ontslagen werd van zijne aansprakelijkheid voor schade, ontstaan door eene ramp, waarvan de oorzaak blijkt niet te kunnen opgespoord worden. In verband met die wijziging, zouden wij verder, in het belang der takken van nijverheid, die de grondslagen zijn van 's lands welvaart, eene inrich-

ting van Regeringswege wenschen te zien ingesteld, ten einde te voorzien in beter toezicht op de koopvaardijvloot. Aan zoodanige instelling zou in de eerste plaats moeten worden opgedragen het toezicht op de gezagvoerders; zooals wij zagen, bestaat er thans wel een examen voor stuur- en varenslieden en wordt aan dezen van staatswege, in den vorm van diploma's, het radicaal verstrekt, maar de man, die het opperste gezag aan boord van het schip uitoefent, die daar gedurende de reis in zijnen persoon alle burgerlijke en juridieke functiën vereenigt, staat onder geen toezicht hoegenaamd. Ons komt het voor dat niemand bevoegd behoorde te zijn, om over een schip het gezag te voeren, tenzij eene commissie van staatswege hem daartoe het radicaal had verleend, een radikaal, dat slechts voor een zeker aantal jaren zou moeten worden toegekend, om daarna weder vernieuwd te worden, tenzij er tegen die vernieuwing gegronde bezwaren werden ingebracht, en hetwelk ook, onder omstandigheden bij de wet te omschrijven, bij gemotiveerd arrest door de commissie tijdelijk of geheel zou moeten kunnen worden ingetrokken. Aan die commissie zou tevens moeten worden opgedragen, om ex officio of op de klacht van belanghebbenden, naar zeerampen van schepen, onder Nederlandsche vlag varende, en onder haar bereik vallende, eene enquête in te stellen, en de schuld aan den dag te brengen, zoowel van de reederij, die een onzwaardig schip in de vaart heeft gebracht, als van den gezagvoerder, die door onbekwaamheid, onvoorzichtig-

heid of wangedrag menschenlevens en kapitaal aan gevaar heeft blootgesteld. Eerstgenoemde zou dan hare straf vinden in het constateeren van *vies propre*, de gezagvoerder, indien zijne schuld bewezen werd, in tijdelijke schorsing of intrekking zijner bevoegdheid. Het komt ons voor, dat men op deze wijze de belangen van handel en scheepvaart zeer zou bevorderen en tegemoet komen aan vele bezwaren, die zich in den laatsten tijd hebben voorgedaan.

Wij wenschen deze eenvoudige beschouwingen te besluiten met de vermelding van hetgeen, voor zoo verre ter onzer kennis is gekomen, elders in deze gewichtige materie wordt gedaan.

In Italië wordt geen rechtstreeksch onderzoek naar zecrampen, van goevernementswege, gedaan, maar de kapiteins moeten dan vergezeld van minstens twee man der equipage, eene verklaring afleggen van hetgeen heeft plaats gevonden. Eerst daarna wordt door de assuradeuren schadevergoeding betaald. De kapiteins moeten aldaar tevens examina afleggen, en verkrijgen certificaten eerste of tweede klasse, naarmate zij voor de groote of voor de kleine vaart bestemd zijn.

Niet alleen bij ons heeft men reeds voor lang de wenschelijkheid gevoeld eener instelling, overeenkomende met den Engelschen Board of Trade: ook in Duitschland is dit het geval. Sinds verscheidene jaren wordt er ook daar door velen de regeering op gewezen, dat de wetgeving niet meer in overeenstemming is met den bestaanden toestand der scheepvaart, en dat eene herziening daarvan noodzakelijk is geworden. Evenals bij ons,

komen ook daar alle verplichtingen van reeder en vrachter tegenover bevrachter, affader, passagier en verzekeraar op den schipper neder, die niet alleen voor den zeewaardigen toestand en de behoorlijke inrichting, uitrusting, bemanning en de proviandering van het schip, vóór het aangaan der reis, te zorgen heeft, maar die ook voor de goede plaatsing en stouwing der lading verantwoordelijk is, en aan wien tevens het voeren van het schip, gedurende de reis, en de nakoming van alle wettelijke voorschriften, met name ook de voorzorgsmaatregelen tot ontscheping der lading, na volbrachte reis, opgedragen zijn. Natuurlijk kan men van een schipper niet verwachten, dat hij, wanneer er in open zee, waar geen contrôle over hem kan uitgeoefend worden, door nalatigheid of verzuim zijnerzijds, schade aan de aan zijne zorg toevertrouwde interessen veroorzaakt is, zich zelf zou aanklagen, door deze omstandigheid in zijn journaal op te nemen, of, bij het afleggen der scheepsverklaring, feiten die ten zijnen nadeele strekken, te vermelden. En toch worden tot nog toe bij bijkans alle zeevarende natiën zijne verklaringen als het bewijsmiddel aangenomen, waarnaar een ieder zich te gedragen heeft. De schipper en de stuurman toonen het door hen gemaakte scheepsjournal aan den rechter, en het later verhoorde scheepsvolk zegt daarop natuurlijk „ja en amen,” wat maar al te dikwijls tot meinneden aanleiding geeft, die maar zelden kunnen gestraft worden.

De noodzakelijkheid om tot voorziening in deze be-

zwaren eene instelling van soortgelijken aard als de Engelsche Board of Trade in het leven te roepen werd in Duitschland, voor het eerst in 1873, door de keizerlijke admiraliteit erkend. En misschien zou ook nu nog aan de zaak geen verder gevolg gegeven zijn, indien niet kort geleden een paar Duitsche stoomers op de kusten van Engeland verongelukt waren, en daardoor de algemeene aandacht op nieuw op deze belangrijke aangelegenheid gevestigd was. Het gevolg was, dat in het begin van dit jaar een ontwerp van wet verscheen, „die Untersuchung von Secunfälle” betreffende. Het is echter nog niet tot wet verheven. De Rijksdag heeft het, met eenige amendementen, reeds aangenomen, maar de Bondsraad heeft er tot nog toe geen rapport over uitgebracht. Er bestaat echter, naar wij meenen, niet de minste twijfel, dat ook deze er zich mede vereenigen zal.

Dat de besprekingen, hierboven door ons vermeld, die te Amsterdam plaats hebben gehad tusschen den handel en de assuradeuren, in het buitenland de aandacht hebben getrokken, blijkt uit hetgeen verhandeld werd op de vergadering „des internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes”, gehouden te Hamburg op den 16^e en 17^e October van het jaar 1876. Ook daar werd de onhoudbare toestand besproken, waarin de koopman zich bevindt, ingesloten als hij is tusschen de vele restricties en clausulen, die de stoomboot-maatschappijen in hare connossementen maken, en de weigering van assuradeuren om de meerdere

risico, hieruit voortspruitende, voor hunne rekening te nemen.

De secretaris, de heer ULRICH, wees er op, hoe het de Amsterdamsche vereeniging van assuradeuren is mogen gelukken, om, na lange besprekingen, het over dit belangrijke punt met de reederijen, of althans met twee van haar, de Stoomvaartschappij „Nederland” en de „Rotterdamsche Lloyd”, eens te worden, en met beide maatschappijen een connoissements-formulier vast te stellen, waarbij alle contradictoire en met het algemeen belang strijdige clausulen uitgesloten of naar wederzijdsch goedvinden gewijzigd zijn geworden. Hij drukte hierbij den wensch uit, dat er in Duitschland, evenals bij ons, spoedig eene regeling tot stand mocht komen, en spoorde de assuradeuren aan, dezelfde wijzigingen in hunne polissen te brengen, en dezelfde faciliteiten aan den handel te geven, als waartoe de Amsterdamsche vereeniging van assuradeuren was overgegaan.

En nu ten slotte nog een enkel woord over de beide wetsontwerpen die, nadat wij met het schrijven dezer opmerkingen begonnen waren, door de thans afgetreden Regeering over de door ons behandelde aangelegenheid bij de Staten-Generaal zijn ingediend.

Wij bedoelen de wetsontwerpen tot wijziging van art. 25 der wet van 7 Mei 1856 (Staatsblad n°. 32), houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardij-schepen, en tot wijziging van de artt. 345 en 753 van het Wetboek van Koophandel.

Bij het laatstgenoemde ontwerp wordt voorgesteld aan art. 345 Wetb. v. Kooph. dit nieuwe lid toe te voegen.

„Hij (de schipper) staat mede niet in voor schade, ontstaan door eene ramp, waarvan de oorzaak na een van staatswege ingesteld onderzoek niet is ontdekt, onverminderd ieders bevoegdheid om die oorzaak alsnog te bewijzen.”

Het eerste ontwerp wil, door wijziging van art 25 van de bestaande wet op de Tucht, het voetspoor van Engeland op dit gebied tot op zekere hoogte volgen.

Tegen den inhoud van de voordracht tot wijziging van art. 345 W. v. K. zouden wij gewichtige bedenkingen hebben, maar nu die door de onlangs opgetreden Regeering is ingetrokken, zullen wij daarbij thans niet stilstaan.

Niet geheel volledig schijnt ons ook de voordracht tot wijziging van de Tuchtwet.

Ofschoon wij gelooven, dat de instelling van een Raad van Tucht zooals hier bedoeld wordt zeer gewenscht is, meenen wij toch dat zulk een lichaam voornamelijk preventief zou moeten werken.

De Regceering stelt de volgende bepaling voor:

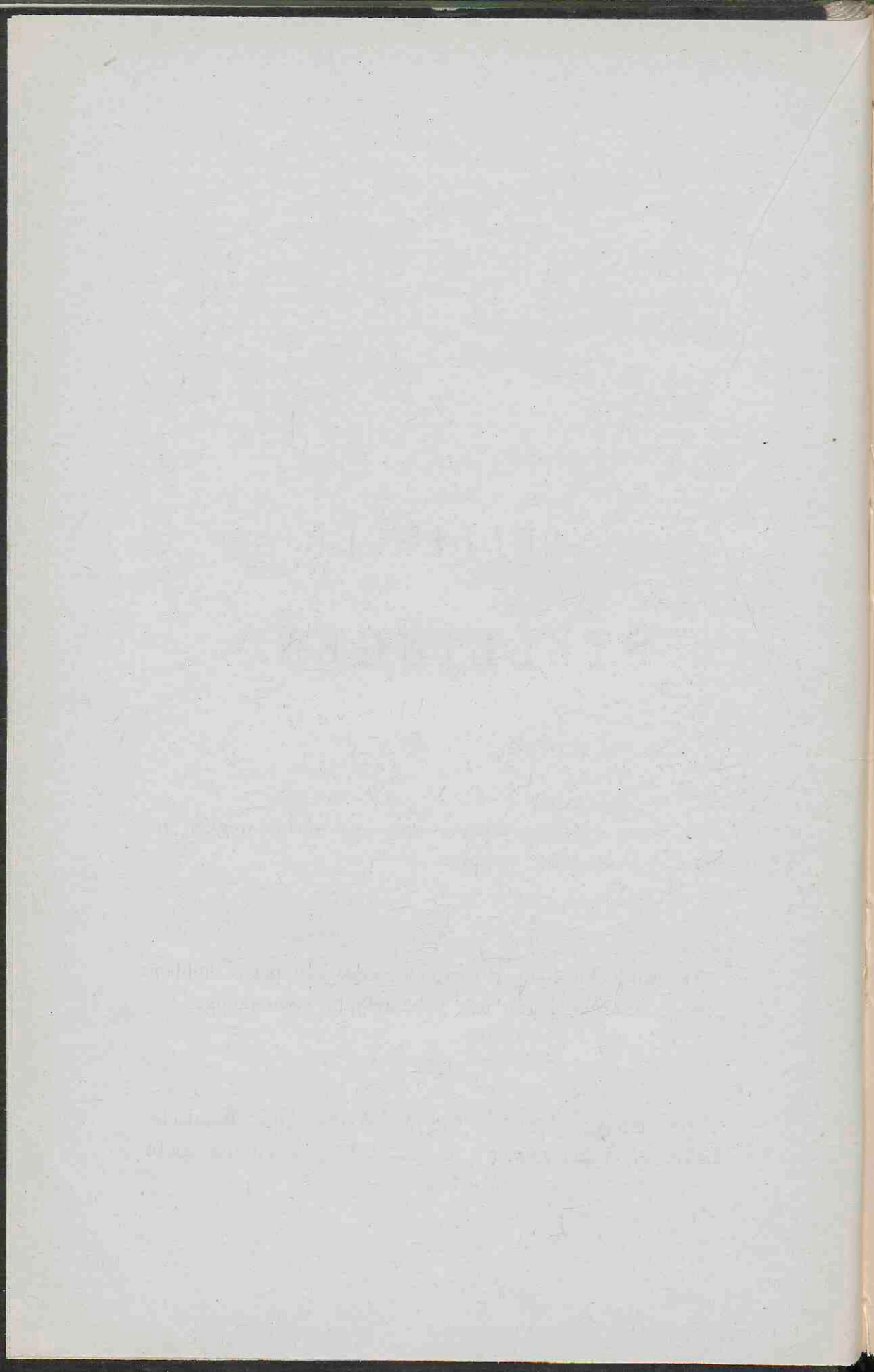
„Den schipper, die zich ten opzichte van schip, lading, scheepsvolk of passagiers, op eenigerlei wijze heeft misdragen, kan, onafhankelijk van burgerlijke strafvervolging en behoudens een onderzoek van staatswege, voor zoover daartoe termen zijn, de bevoegdheid worden ontnomen, om gedurende een bepaalden tijd, twee jaren niet te boven gaande, als schipper op een

Nederlandsch schip te varen. Het oordeel hierover, wordt opgedragen aan een raad van tucht, die door Ons wordt ingesteld en zitting heeft te Amsterdam." Dit denkbeeld juichen wij natuurlijk toe, maar tevens zouden wij bepaald willen hebben, dat de Raad ook belast werd met het uitreiken van diploma's, na afgelegd examen, aan personen, die als gezagvoerder wenschen op te treden, en dat het bezit van zulk een diploma verplicht werd voor ieder, die een schip onder Nederlandsche vlag wil voeren. Al verder zouden wij den Raad van Tucht gemachtigd wenschen te zien, om de bevoegdheid om als schipper op een Nederlandsch schip te varen, bij gemotiveerd arrest, in bepaalde gevallen voor goed in te trekken. Eindelijk veroorlooven wij ons ook, het eene leemte in deze wetsvoordracht te noemen, dat het onderzoek, voorgeschreven bij art. 25, alinea *c*, alleen plaats zal vinden op grond van eene klacht van de reeders, van het scheepsvolk of van de passagiers. Het ware, meenen wij, wensche-lijk, die bevoegdheid ook uit te strekken tot de inladers of vervrachters der lading; maar vooral komt het ons voor dat de Raad van Tucht ook *ex officio* tot zoodanig onderzoek bevoegd zou moeten zijn. Zooals het artikel nu luidt, zal er geene enquête naar eene zeeramp plaats kunnen hebben tenzij er eene aanklacht geschiedt, en wij twijfelen, of die in de meeste gevallen wel door hen, die in het wetsartikel genoemd worden, zal worden ingediend. Althans van de reeders zal zij zeker niet uitgaan, indien de assuranceurs bereid gevonden worden om de schade te

vergoeden, omdat de enquête hun belang zeer zou kunnen compromitteeren.

Wat van deze bedenkingen zij, in elk geval is de ingediende wetsvoordracht een stap op den goeden weg, waarvoor de afgetreden Minister van Justitie aanspraak heeft op de dankbaarheid van het Nederlandsche volk. Met den wensch, dat zijn ambtsopvolger den aangevangen arbeid moge voortzetten en ten einde brengen, en zodoende voorzien in eene niet te miskennen behoefte, besluiten wij ons geschrift.

STELLINGEN.



STELLINGEN.

I.

De actio de tigno iuncto wordt niet slechts wegens de *gestolene* bouwstoffen gegeven.

II.

De verdeeling eener roerende zaak kan plaats hebben zonder verbreking van den lichamelijken samenhang.

III.

Ten onregte beweert PAGENSTECHEER „die Römische Lehre des Eigenthumes”, bl. 72 „Ein postliminium giebt

es im Kriege, *es dauert* fort im Frieden, zu Gunsten derjenigen Kriegegefangenen über welche die Friedesartikel nichts besonders enthalten.

IV.

Wanneer echtscheiding uithoofde van de in art. 264 al. 1, B. W., vermelde oorzaak geëischt wordt, moest de mededader zich als getuige kunnen verschoonen of als getuige kunnen gewraakt worden.

V.

Art. 1480 in fine, B. W., betreft ook den erfgenaam van den dief.

VI.

Ook eene onlichamelijke zaak kan het voorwerp zijn van sequestratie.

VII.

De verbindtenis om eene onbepaalde zaak te leveren is eene verbindtenis om te geven.

VIII.

Te recht heeft de afgetreden Minister van Justitie, de Heer VAN LIJNDEN VAN SANDENBURG begrepen, dat art. 345, tweede alinea, W. v. K., aan eene herziening moest worden onderworpen.

IX.

In de acte van vennootschap mag bepaald worden, dat de ontheffing van de verdere stortingen zonder toestemming van commissarissen mag worden toegestaan.

X.

Het is zeer af te kourcn, dat tot de oprichting van Naamlooze Vennootschappen 's Konings bewilliging wordt verleend, voor dat het geheele kapitaal is gestort.

XI.

De commissionnair, die zonder magtiging van de Regtbank de voor den commissiegever ingekochte goederen verkoopt, verliest niet zijne aanspraak wegens inkoop, provisie en voorschotten.

XII.

Wanneer de verweerder de exceptie van onbevoegdheid heeft voorgesteld en subsidiair ten principale heeft geantwoord, dan mag de rechter in de zaak, die au fond in staat van wijzen is, bij afwijzing der exceptie tevens ten principale recht doen.

XIII.

Het is wenschelijk het zoogenaamde morganatisch huwelijk of huwelijk ter linkerhand toe te staan.

XIV.

De opheffing der kiesdistricten verdient geene aanbeveling.

XV.

De voorafgaande burgerlijke huwelijksvoltrekking is niet toereikende om de toepassing van art. 199 C. P. uit te sluiten, wanneer aan hem, die het huwelijk burgerlijk heeft ingezegend, geen behoorlijk extract der huwelijksacte is overhandigd.

XVI.

Hij die wild uit een strik, schoon zonder toestemming van hem, die het jachtrecht heeft gesteld, arglistig weg neemt, is strafbaar wegens gewonen diefstal.

XVII.

In den C. P., art. 301 en 434, is het begrip van vergiftiging en brandstichting te ruim gesteld.

XVIII.

Art. 443 C. P. is ook van toepassing op hen, die kunstgewrochten in de werkplaats des schilders of beeldhouwers vernield.

XIX.

De billijkheid vergt, dat hem, die preventief is gevangen gehouden, eene schadevergoeding worde toegekend.

XX.

Hij, die in tijden van overvloed op mogelijke schaarste speculeert, verrigt een nuttigen arbeid.

XXI.

Het instandhouden van bestaande en het aanleggen van nieuwe bosschen behoort tot de zorgen van een goed Staatsbestuur.

XXII.

Het is beter de beschikbare gelden tot werken van algemeen nut te besteden, dan tot amortisatie.

My dear Mother
I received your letter of the 10th and was
glad to hear from you and to hear that
you were all well.

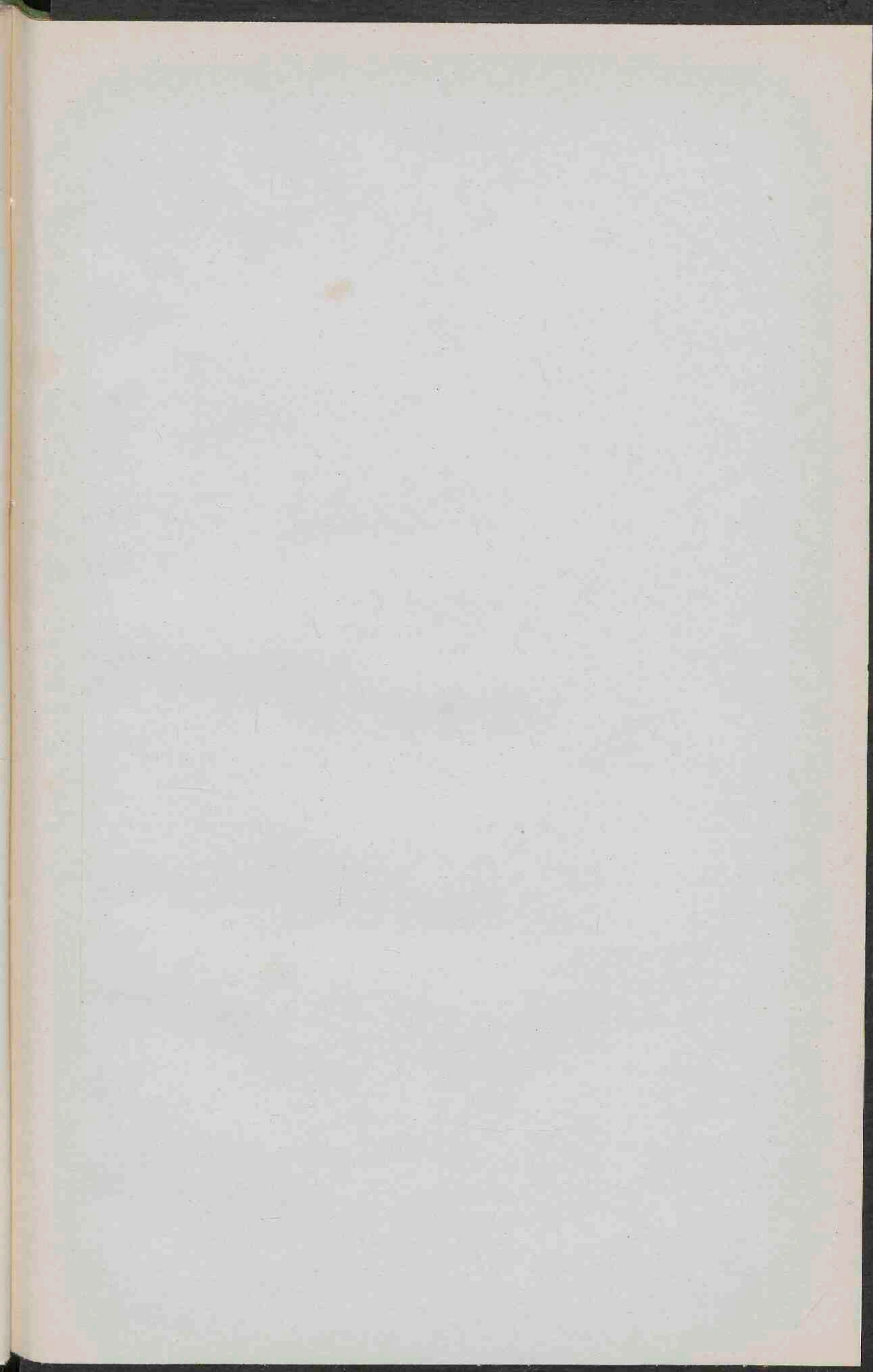
I am well and hope these few lines
will find you all the same.

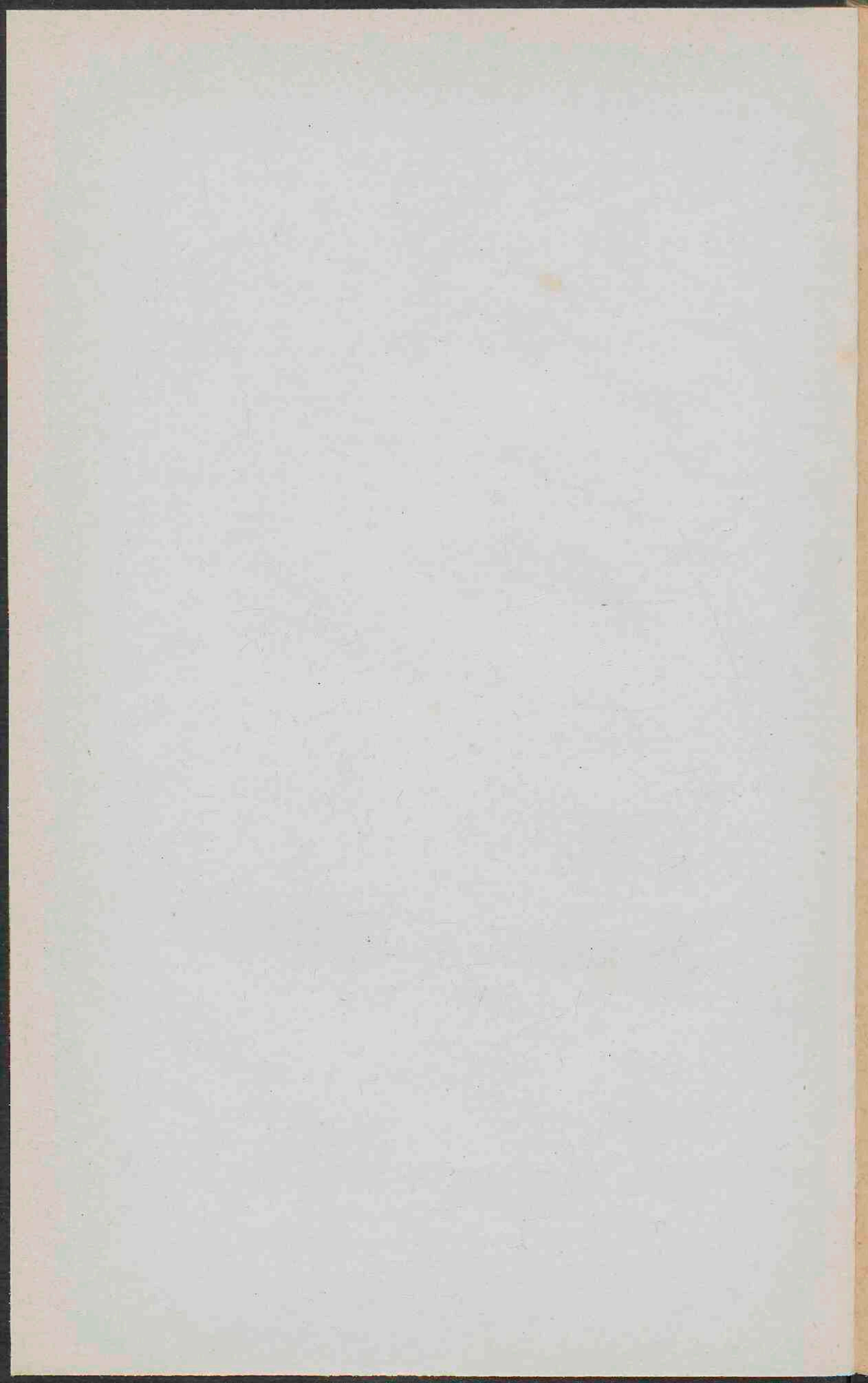
I have not much news to write at
present.

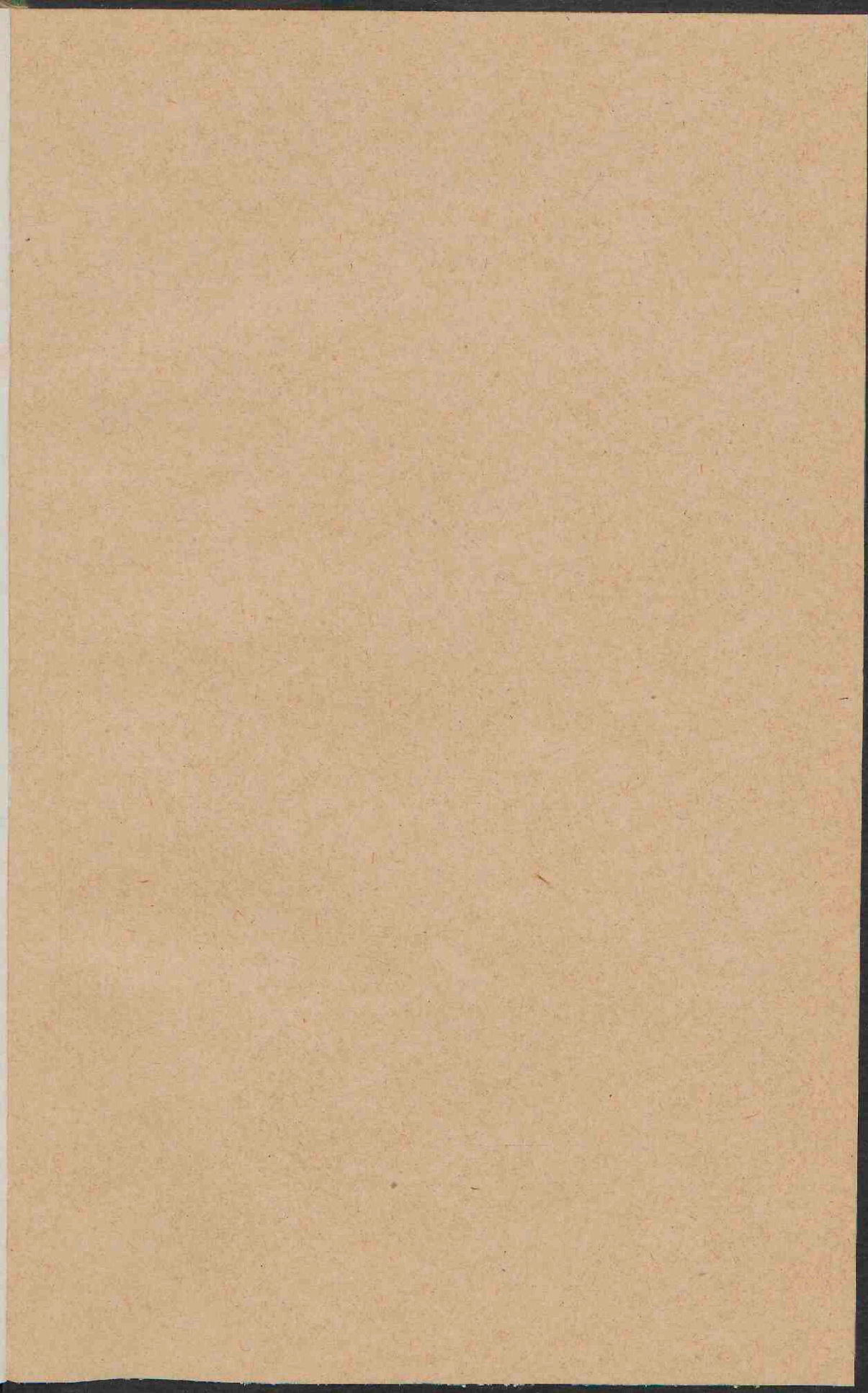
I am sure you will be glad to hear
from me again.

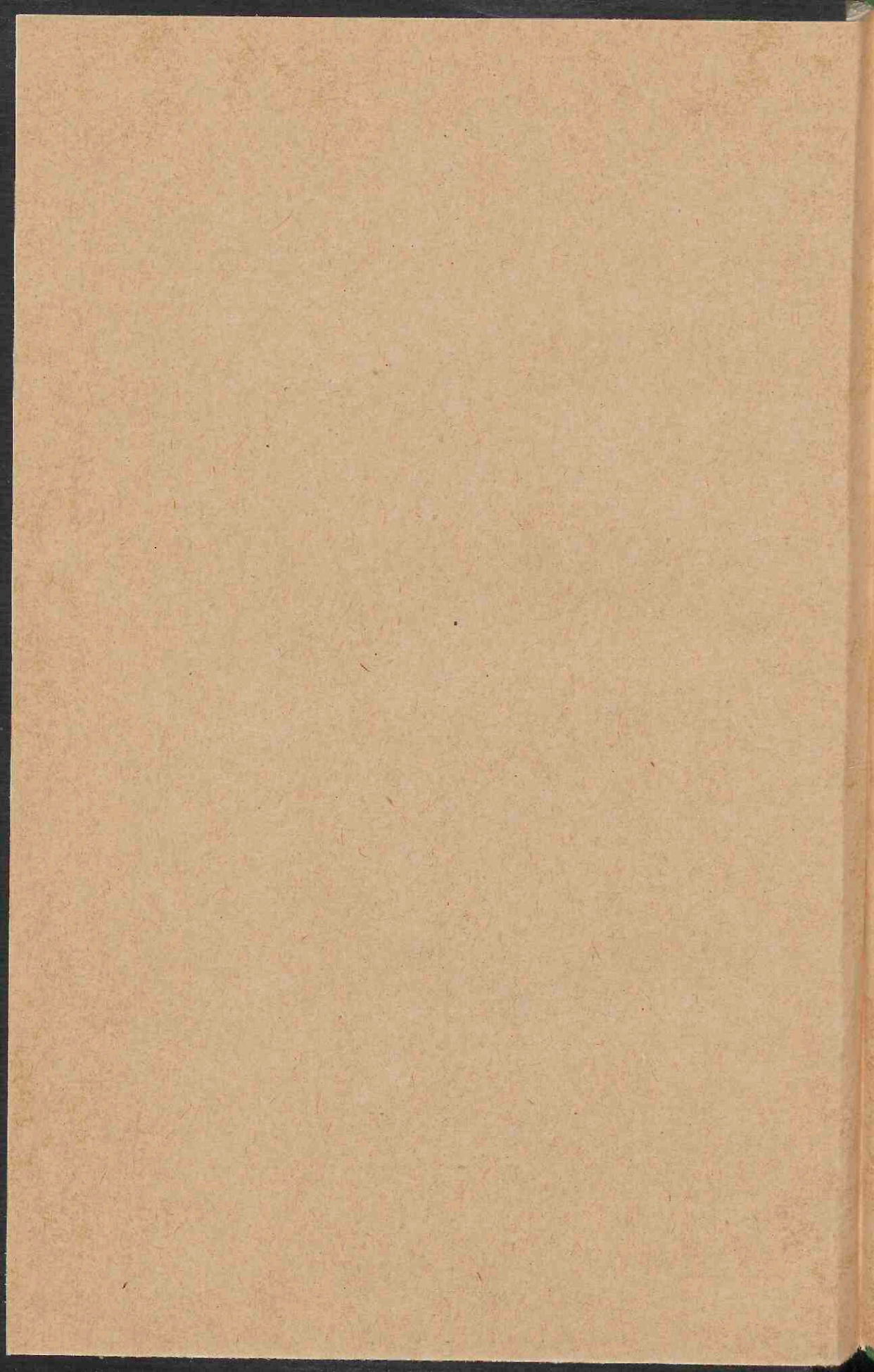
I am, dear Mother, your affectionate
son,

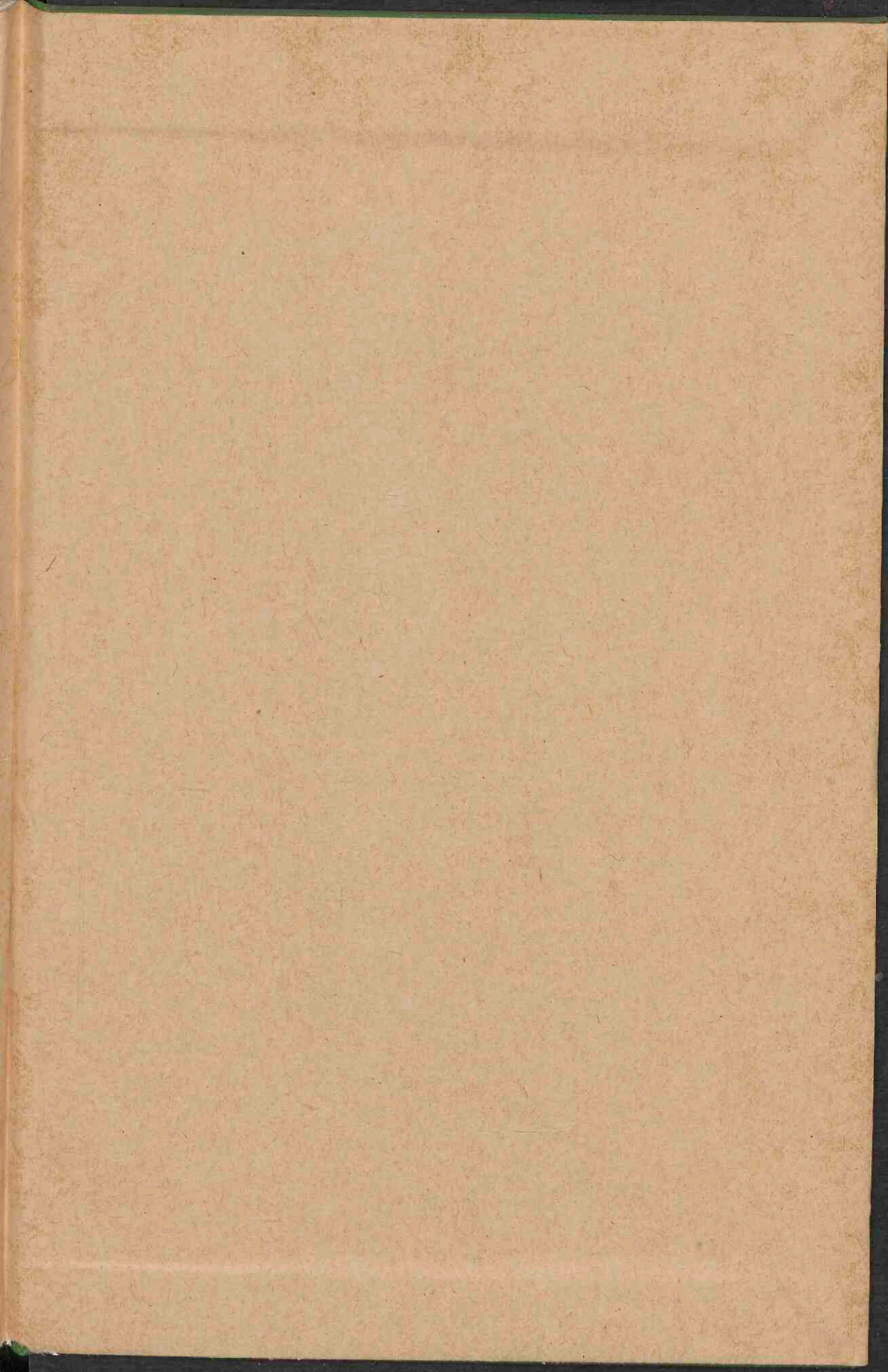
John Doe











D
Uti

18