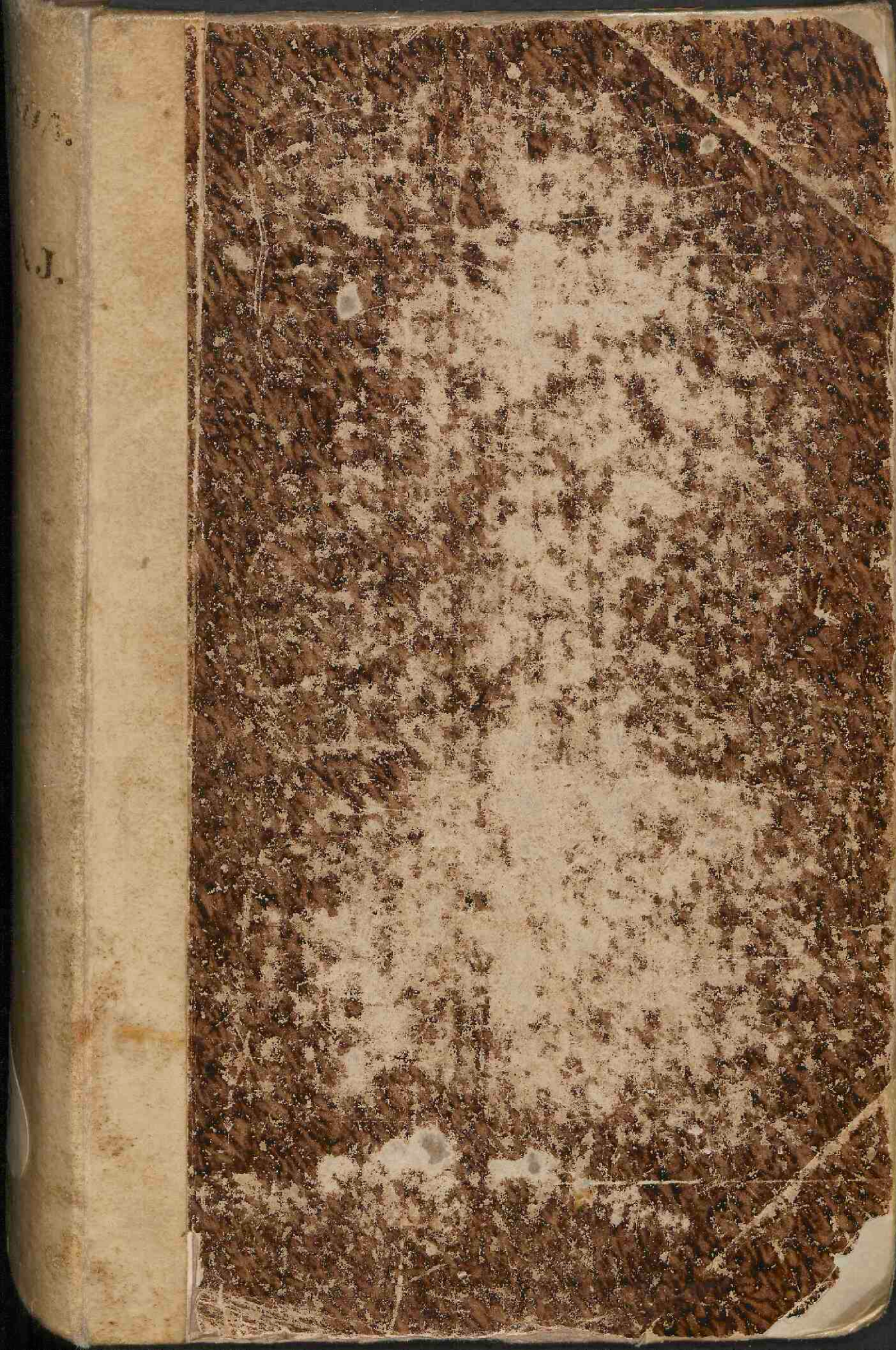




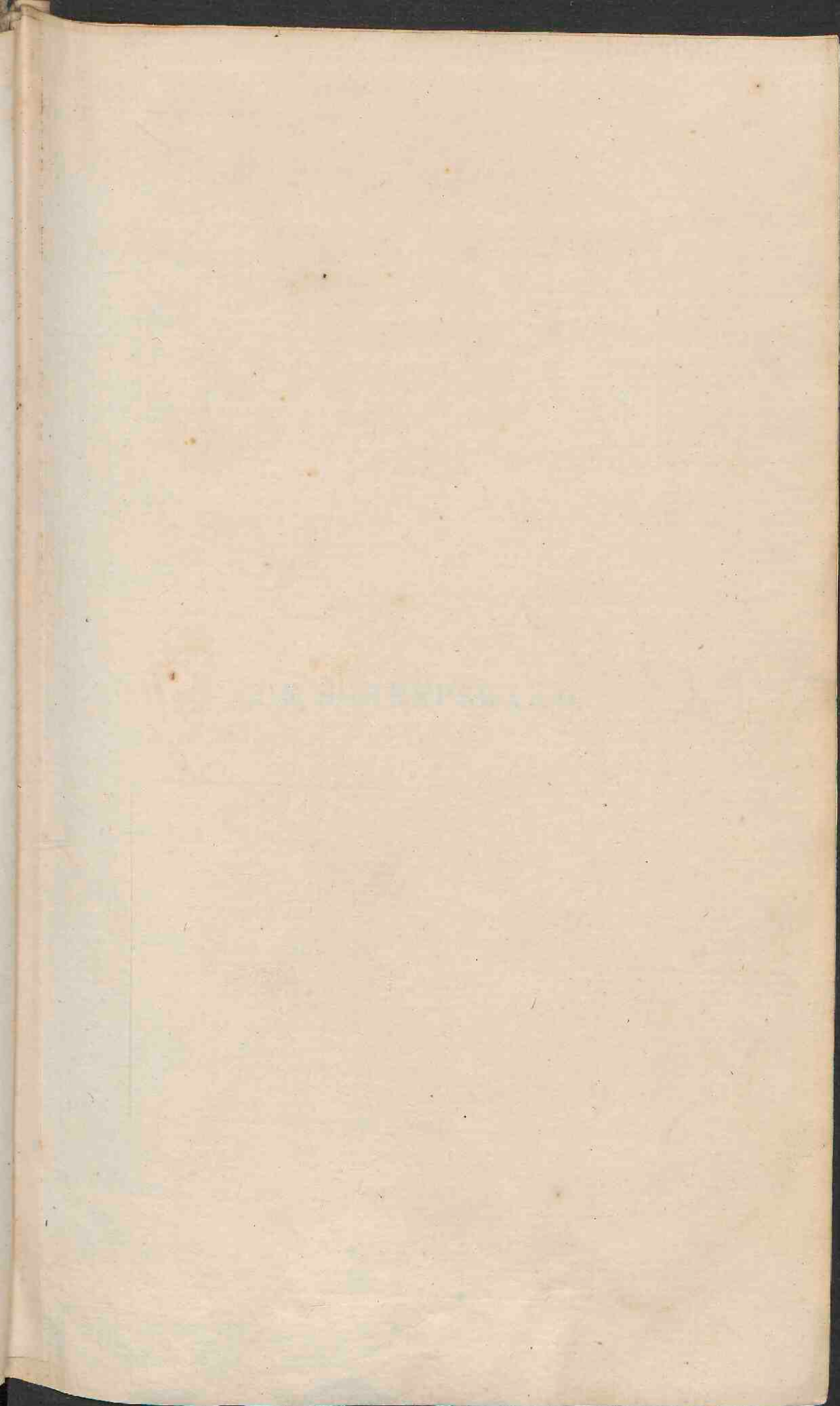
De scheepsraad

<https://hdl.handle.net/1874/273825>



Misc. doctr.
Qu. n^o 192

1. A. A. van der Mersch, De Schepersraad.
2. J. G. Vogel, De risico bij den gemiskoop.
3. W. H. de Beaufort, De verhouding van den Staat tot de verschillende Kerkgenootschappen.
4. J. K. de Boer, ^{Klamer} Bijdrage tot de geschiedenis der dijkpligtigheid in Friesland.
5. N. J. A. C. Stenberg, Over gerichtsfoornis tijdens de Zwangerschap.
6. J. C. M. van Riemsdijk, De beperkte rechtsbevoegdheid van den gefaillieerde.
7. B. R. W. A. Slaat van Hagensdorp, De rechten der Vrouw bij faillissement van den man.



BIBLIOTHEEK UNIVERSITEIT UTRECHT



2958 020 0

Misc. doct.

4° 192

1268-1269

I

DE SCHEEPSRAAD.

DE SCHEEPSRAAD.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT,

NA MAGTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

Dr. J. J. VAN OOSTERZEE,

GEWOON HOOGLERKAAR IN DE GODGELEERDHEID,

MET TOESTEMMING VAN DEN ACADEMISCHEN SENAAAT

EN

VOLGENS BESLUIT DER REGTSGELEERDE FACULTEIT,

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

DOCTOR IN HET ROMEINSCH EN HEDENDAAGSCH REGT,

AAN DE HOOGESCHOOL TE UTRECHT,

DOOR

ARNOLD ADRIAAN VAN DER MERSCH,

GEBOREN TE AMSTERDAM,

TE VERDEDIGEN

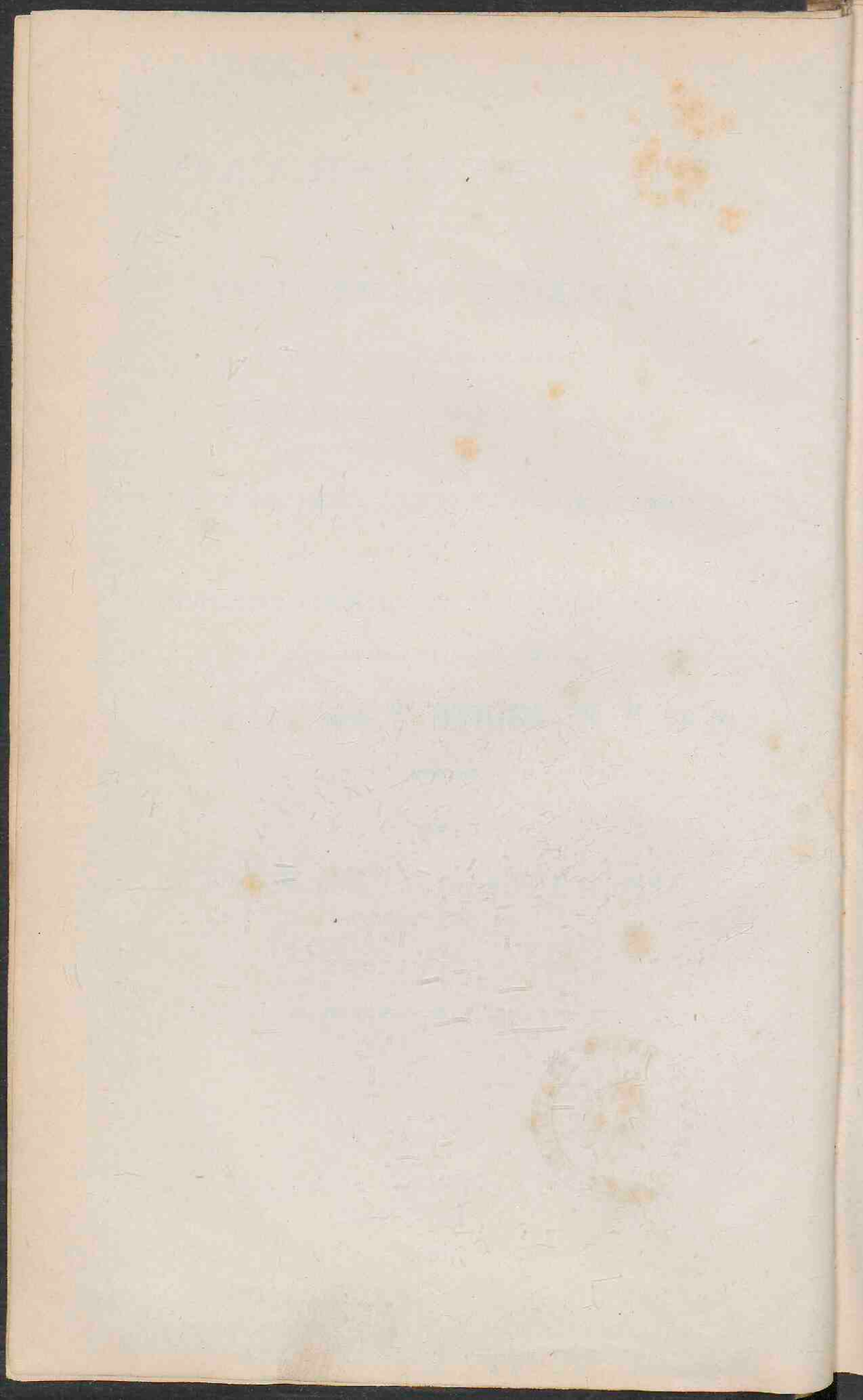
OP VRIJDAG 3 APRIL 1868 DES NAMIDDAGS TEN 3 URE.



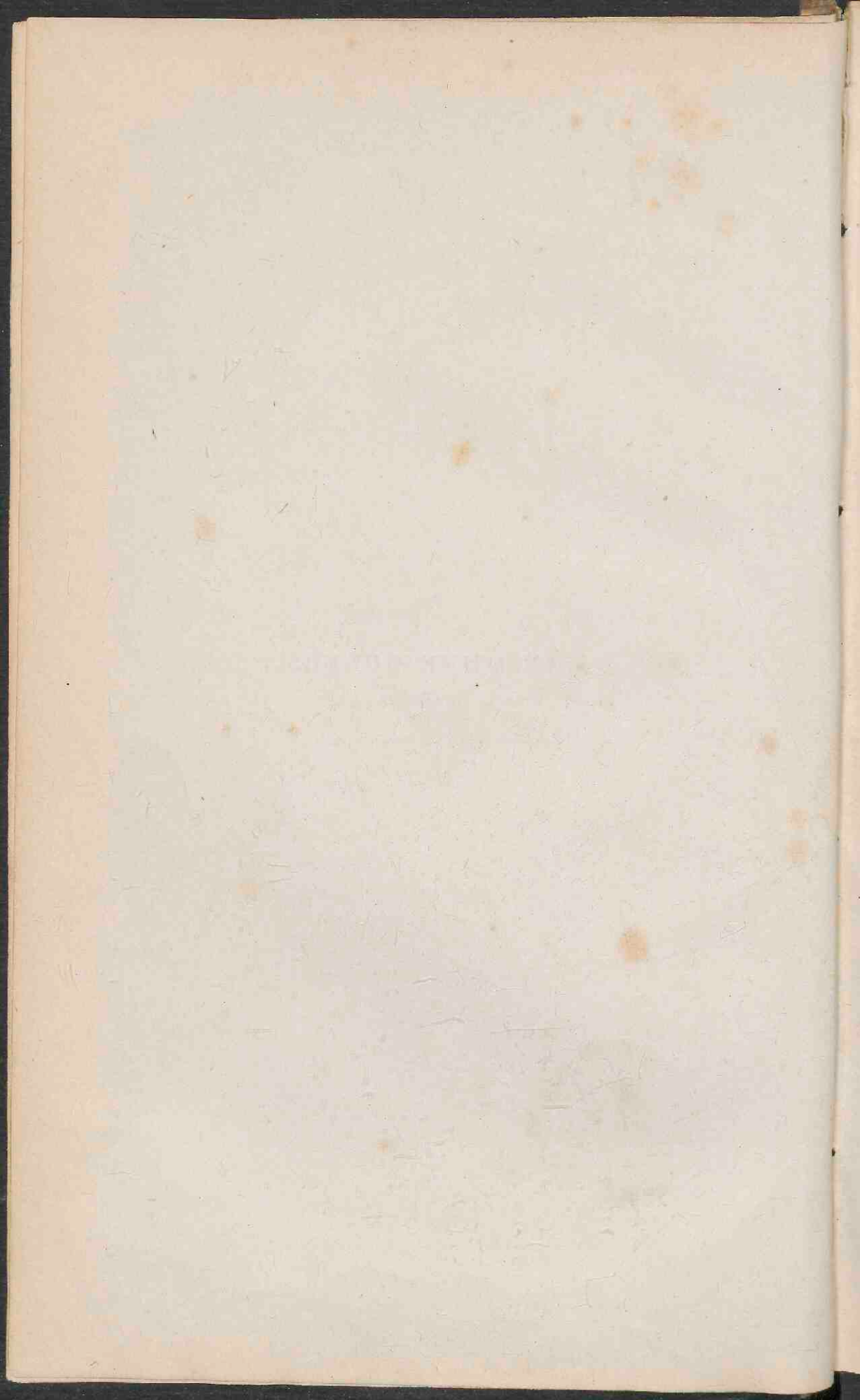
UTRECHT,

J. L. BEIJERS.

1868.



AAN MIJNE OUDERS.



INHOUD.

HOOFDSTUK I. Geschiedkundig overzicht tot op de 17e eeuw.

„ II. De nieuwere Fransche en Duitsche wetgevingen.

„ III. Het Nederlandsche regt.

HOOFDSTUK I.

Geschiedkundig overzicht, tot op de 17e eeuw.

Van het zeerecht der volken, die vóór de Atheners de scheepvaart uitoefenden, weten wij weinig of niets, daar hunne wetten en gebruiken, zoo zij die gehad hebben, niet voor het nageslacht zijn bewaard. Alleen van de wetten der Rhodiërs vinden wij in latere zeerechten hier en daar eenige fragmenten verspreid terug.

Het oudste zeerecht, waarvan wij met eenige zekerheid kunnen spreken, is dat der Grieken, en wel voornamelijk dat der Atheners. De groote redenaar Demosthenes heeft ons in zijne redevoeringen daarvan het een en ander bewaard.

In een dezer redevoeringen, namelijk die tegen Lacritus, vinden wij, volgens sommigen, reeds van een soort van scheepsraad melding gemaakt. Daarin

wordt het geval medegedeeld, dat eenige personen, die geld opgenomen hebben om handel te drijven, zich verbonden hebben om, na hunne waren gekocht en die te Athene gebragt te hebben, binnen 20 dagen na hunne aankomst aldaar, het door hen geleende geld aan de schuldeischers terug te geven. Er is daarbij echter overeengekomen, dat zij de waarde der goederen, die door zeeworp zouden zijn verloren gegaan, niet zullen hebben terug te geven, indien de werping met gemeen overleg der kooplieden gedaan is, en dat zij insgelijks niet zullen hebben te vergoeden wat als losprijs aan de vijanden of zeeroovers betaald is. ¹⁾

Wij zullen niet ontkennen, dat hier van eene beraadslaging der medevarende kooplieden, die destijds zelven hunne waren plagten te begeleiden, sprake is, nog minder, dat zij eenige gevolgen heeft, daar uitdrukkelijk gezegd wordt, dat de waarde der geworpen goederen, indien ten minste de medevarende kooplieden dien worp goedkeuren, niet behoeft terug gegeven te worden. Daar het

¹⁾ Σωθέντων δὲ τῶν χρημάτων Ἀθήναζε ἀποδώσουσιν οἱ δανεισάμενοι τοῖς δανεισάσι τὸ γινόμενον ἀργύριον κατὰ τὴν συγγραφὴν ἡμερῶν εἴκοσιν, ἀφ' ἧς ἂν ἔλθωσιν Ἀθήναζε, ἐντελὲς πλὴν ἐκβολῆς, ἣν ἂν οἱ σύμπλοι φηρισάμενοι κοινῇ ἐκβάλωνται, καὶ ἂν τι πολεμίοις ἀποτίσωσιν, τῶν δ' ἄλλων ἀπάντων ξυντελές. Demosthenis Oratio in Lacritum. Ed. Voemelius. 926.

echter niet mogelijk is, in deze weinige woorden een wettelijk geregelden scheepsraad terug te vinden, en ook de vorm en de wijze van beraadslaging of stemming niet bekend is, zoo kunnen wij deze plaats slechts als een merkwaardig bewijs aannemen, dat toen reeds, indien bij gelegenheid van het overboord werpen van goederen de goedkeuring der medevarende kooplieden verkregen was, de schade, daardoor ontstaan, ten nadeele kwam niet alleen van den schipper of de aandeelhouders in het schip, maar ook van hen, die aandeel hadden in de lading.

Een eenigzins gelijkkluidend voorschrift, dat echter weinig meer licht verspreidt over ons onderwerp, vinden wij in den Pandectentitel de lege Rhodia de Jactu. Deze titel is waarschijnlijk ontleend aan een oud zeeregt van het Grieksche eiland Rhodus, dat door wijsheid en billijkheid zich in die tijden een grooten naam verworven had, en waarvan vele sporen in de oude zeeregten worden teruggevonden.

Onder de volken, die met dit eiland een handels- en vriendschapsverbond gesloten hadden, behoorden ook de Romeinen, en het is dus niet te verwonderen, dat men in het Romeinsche regt sporen van het Rhodische regt terug vindt. ¹⁾

¹⁾ De geschiedschrijver Gellius verhaalt ons in zijn Noctes

In dezen titel wordt op den voorgrond gezet, dat het billijk is, dat, bij het over boord werpen van goederen, indien dit ten minste noodzakelijk is geworden om een voor allen dreigend gevaar te voorkomen, de schade daaruit voor sommigen ontstaan, door het verloren gaan hunner goederen, door allen gedragen worde. «*Aequissimum est,*» zegt Paulus, «*commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum, consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.*» ¹⁾ Dit is in waarheid een billijke regel, daar anders zij, wier goederen door het werpen van die van anderen gered zijn, zich zouden verrijken uit die aan anderen toegebragte schade. Natuurlijk echter moeten de goederen der eersten dan ook behouden zijn gebleven; de verbintenis tot vergoeding der schade ontstaat niet uit den worp, maar bepaaldelijk uit het daarop volgende behoud der andere goederen. Teregt zegt Voet. in Comm. ad Pand. h. t. § 2, «*non ex jactu, sed ex subsecuta ad jactum conser-*

Atticae lib. 7 cap. 3, dat de civitas Rhodiensis eene amica et socia populi Romani was, en volgens Suetonius en Plutarchus bezochten de Romeinen zoowel de scholen te Athene, als die te Rhodus.

Cicero (Brutus cap. 9) verhaalt, dat hij zelf den beroemden redenaar Apollonius Molo te Rhodus gehoord heeft.

¹⁾ Paulus, lib. 34 ad Edictum.

vatione aliarum mercium natam esse contributionis obligationem, quippe quibus non salvis, nulla de jactu actio esset.»

Indien nu de schade, door sommigen geleden, door anderen vergoed zal moeten worden, zal het feit, dat er geworpen is, niet genoegzaam zijn, maar de daarbij komende omstandigheden zullen vooral in het oog moeten gehouden worden. Tot die omstandigheden behooren voornamelijk dat het schip in gevaar geweest is van te stranden of te gronde te gaan, en dat dit gevaar toevallig, b.v. door storm, ontstaan is. ¹⁾ Vervolgens moeten de overboord geworpene goederen werkelijk verloren gegaan, en daardoor schade ontstaan zijn voor hunne eigenaars, terwijl het schip en de overige goederen gered zijn. ²⁾ Eindelijk moet de zeeworp geschied zijn met goedkeuring der kooplieden, zooals in l. 2 § 1 Dig. h. t. gezegd wordt: «Si voluntate vectorum vel propter aliquem metum id detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet.»

Hoewel deze woorden ons wel aan eene soort van scheepsraad doen denken, gelooven wij toch

¹⁾ l. 2 pr. l. 2 § 2 Dig. de lege Rhodia de jactu.

²⁾ Cf. l. 2 § 7, l. 4 in f, l. 5 pr. D. h. t. — Peckius. Comm. ad legem Rhodiam de jactu p. 856. seqq. en Vinnius in Peckium, Comm. p. 205. seqq.

hieraan niet te veel waarde te moeten hechten, en vooral daaruit niet terstond te mogen opmaken, dat bij de Romeinen in dringend noodzakelijke gevallen altijd scheepsraad gehouden werd.

Veeleer meenen wij, dat het volstrekt niet altijd noodig was den wil der medevarende kooplieden te vernemen, maar alleen geraden en misschien ook gebruikelijk, omdat men zodoende te beter recht had om vergoeding der geleden schade te vorderen. Er werd dan ook door de Romeinen geen groot gezag aan het gevoelen der kooplieden toegekend. Dit blijkt uit een paar gevallen, waarin de schadevergoeding verschuldigd is, ook zonder dat naar den wil der kooplieden gevraagd is. «*Arbore caesa,*» zegt Hermogenianus: ¹⁾ «*ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habebit locum.*» Zoo ook Papinianus, in lib. 19 *Responsorum*: ²⁾ «*Cum arbor, aut aliud navis instrumentum, removendi communis periculi causa, dejectum est, contributio debetur.*»

Wij meenen op voldoende wijze aangetoond te hebben, dat men in het Rom. regt den oorsprong van een geregelden scheepsraad niet moet zoeken.

¹⁾ l. 5 § 1 Dig. h. t.

²⁾ l. 3 pr. Dig. h. t.

Voordat wij echter tot de beschouwing der nieuwere zeerechten overgaan, willen wij nog een oogenblik stilstaan bij het zeerecht der Rhodiërs, dat tot ons gekomen is, en waaraan, zoo als het heet, de Pandektentitel ontleend is. Vroeger meende men daarin werkelijk het ware zeerecht van het eiland Rhodus te hebben. Later echter is die meening door vele geleerden bestreden, en tegenwoordig zal niemand het meer wagen de authenticiteit van de ons bewaarde verzameling te verdedigen. De historische onwaarheden, die daarin, vooral in de voorrede, gevonden worden, de bepaling omtrent het allegen van den eed op de Evangeliën (Cap. 15) en vele andere omstandigheden leveren voldoende bewijzen op van hare onechtheid. ¹⁾ Reeds Bynkershoek betoogde in zijne Diss. de lege Rhodia de Jactu, dat die verzameling onecht en het werk was van den een' of anderen uitgehongerden Griek. Zij is waarschijnlijk uit de 9e eeuw afkomstig, en heeft voor ons alleen deze waarde, dat daarin eenigermate de gewoonten en gebruiken

¹⁾ Men zie: Pardessus, Coll. des lois maritimes. I p. 21, e. v. 209. e. v.

Gothofredus, de Imperiomaris, de jure naufragii colligendi legeque Rhodia. Helmst. 1732.

v. Hall, Diss. de mag. navis.

Heineccius, Hist. iuris civilis § 296.

van dien tijd teruggevonden worden. Om die reden hebben wij haar dan ook hier vermeld, temeer, omdat daarin over ons onderwerp een hoofdstuk ¹⁾ gevonden wordt, waarin bepalingen voorkomen voor het geval dat de schipper, bij voorkomend gevaar, het overboord werpen van goederen noodig acht, en hen, wier goederen zich op het schip bevinden, daarover ondervragen of met hen beraadslagen wil over hetgeen te doen staat.

Er wordt hier reeds met meer duidelijkheid over een te houden scheepsraad gesproken, maar wij moeten toch opmerken, dat de schipper handelen kan naar zijn goedvinden, en het hooren van dien raad hem dus niet als verpligting wordt opgelegd. Dit blijkt uit de woorden zelven: «ἐὰν περὶ ἐξβολῆς βουλευσῇται» enz., door Pardessus aldus vertaald: «Si magister de jactu consultare velit, vectores interroget, quorum in nave merces sunt» enz.

In eenige oude Italiaansche ordonnantiën van lateren tijd vinden wij ongeveer dezelfde bepalingen als in het R. Regt terug. De waarschijnlijk in het jaar 1063 gemaakte Ordonnantie van Trani, eene stad aan de Adriatische zee gelegen, kan daarvan tot voorbeeld strekken; zij zegt namelijk in het 24^{ste} hoofdstuk, dat, indien een met koop-

¹⁾ Cap. 9. Pard. I p. 243.

waren geladen schip door den storm zoodanig geteisterd wordt, dat de zich aan boord bevindende personen in gevaar gebragt worden, de schipper dan uit eigen magt de lading zal kunnen over boord werpen, indien ten minste de kooplieden tevens inladers zich niet op het schip bevinden. ¹⁾ Hieruit volgt alzoo, dat, wanneer zij wel aan boord zijn, de schipper wel zal doen hen vooraf te raadplegen, doch ook hier wordt die raadpleging hem niet als eene verplichting opgelegd.

In een statuut van Pera van 1160 is zij reeds meer verplichtend gemaakt; de schipper zal slechts dan tot den zeeworp kunnen overgaan, wanneer de meerderheid der aan boord zijnde kooplieden daartoe hare toestemming gegeven heeft, terwijl, indien er geene aan boord zijn, de toestemming der meerderheid van het scheepsvolk vereischt wordt. ²⁾

Wij bespeuren hier eene merkwaardige afwijking van het Romeinsche regt, en een beter geregeld voorschrift over ons onderwerp. Niet alleen is de meerderheid der kooplieden voldoende, om te doen besluiten tot het werpen, waarover vroeger door alle kooplieden moest beraadslaagd

¹⁾ Pardessus V, p. 246.

²⁾ Cap. XIV. Pard. t. a. p. IV. p. 580.

worden, maar er is ook reeds sprake van eene be-
raadslaging van het scheepsvolk, wanneer de koop-
lieden niet aan boord zijn.

Wij zullen zien, dat het scheepsvolk van nu aan
al meer en meer de kooplieden begint te vervangen
of ten minste met dezen tot den scheepsraad wordt
opgeroepen. En te regt; zij toch zijn het die, met
den schipper, het meest ervaren zijn in zeezaken,
en alhoewel de lading hun natuurlijk minder ter
harte zal gaan dan den kooplieden zelven, is het
toch in de eerste plaats te doen om het behoud
van het schip en de zich daarop bevindende per-
sonen.

Belangrijk zijn de voorschriften, die wij aantref-
fen in de *Rooles of Jugemens d'Oléron*, een waar-
schijnlijk uit de XIIe eeuw afkomstig zeerecht,
dat gegolden heeft langs de Fransche kusten, aan
de Atlantische zee, in Normandië, Bretagne en
Engeland, en voor de oudste bron van het Fransche
zeerecht gehouden wordt.¹⁾

In art 1 is bepaald, dat de kapitein van een
schip, wanneer hij, in een vreemde haven zijnde,
geld noodig heeft, aan het schip toebehoorende
zaken in pand kan geven, echter na den raad van
het scheepsvolk ingewonnen te hebben.

¹⁾ Pardessus I p. 324.

In het Rom. regt vinden wij ongeveer hetzelfde beginsel; van de beraadslaging met het scheepsvolk wordt daar echter niet gesproken, alleen moet de schipper de noodzakelijkheid der geldopneming kunnen bewijzen, zooals in de l. 7 Dig. de Exercitoria actione gezegd wordt: «Cavit, se in refectio[n]em navis pecuniam accepisse.»

In art. 2 wordt zeer uitvoerig bepaald, dat de schipper, wanneer hij met zijn schip in een haven zijnde, het gunstig oogenblik, om te vertrekken, afwacht, niet onder zeil kan gaan, zonder tot de bemanning van zijn schip te zeggen: ziet, welk weder wij hebben. Indien daarop sommigen zeggen: het weder is niet goed, anderen daarentegen: het weder is schoon en goed, dan moet de schipper zich gedragen naar het gevoelen der meerderheid, want, indien hij anders handelt, en het schip vergaat, moet hij de eigenaars van schip en lading vrijwaren.

Terwijl hier de schipper zich aan het gevoelen der meerderheid moet houden, zelfs op straffe van persoonlijk verantwoordelijk te zijn voor de anders ontstane schade, wordt bij gelegenheid van het werpen een geheel ander voorschrift gegeven; wij zien nl. in art. 8, dat de schipper, bij een opgekomen storm, voordat hij tot het werpen overgaat, de inladers bij elkander moet roepen, en tot hen zeggen:

«Het is noodzakelijk, dat wij goederen werpen, om het schip te bewaren. Indien de inladers dit toestemmen, zal het werpen plaats hebben; stemmen zij niet toe, dan kan de schipper toch werpen, wanneer hij het noodzakelijk acht, mits hij en drie mannen van het scheepsvolk, aan de losplaats aangekomen, een eed afleggen op het heilig Evangelie, dat het werpen heeft plaats gehad, om de bemanning, het schip en het overige der lading te redden. ¹⁾

Bij het mastkappen in gevaarvolle omstandigheden worden dezelfde formaliteiten vereischt, alhoewel niet gezegd wordt, wat de schipper doen moet, indien de inladers zijn voorstel niet goedkeuren. ²⁾ Teregt meent echter Pardessus, dat de bedoeling hier dezelfde is als bij het werpen, en dat dus ook hier eedsaflegging van den schipper en drie der manschappen vereischt wordt. Deze artikelen van de Jugemens d'Oléron zijn voor ons van groot gewigt, omdat wij hier voor het eerst een vorm aan den scheepsraad gegeven zien; de schipper moet in duidelijke bewoordingen, hetzij aan het scheepsvolk, hetzij aan de inladers verklaren, waarover hij hun raad noodig heeft. Maar vooral verdient het opmerking,

¹⁾ Pard. I, p. 328.

²⁾ Art. 9.

dat hem de magt is gegeven, zijn wil tegenover dien der inladers te volgen, mits hij de noodzakelijkheid van zijne handeling, gesteund door het gezag van drie mannen van het scheepsvolk, aantoonst.

Minder volledig weder is hetgeen in het eene eeuw later volgende Statuut van Marseille over ons onderwerp gezegd wordt. Die volgens dit Statuut den scheepsraad bij gelegenheid van den zeeworp uitmaken, zijn de kooplieden, of de «major vel sanior pars eorum, qui tunc in navi vel ligno sunt. ¹⁾ Wie onder dezen moeten begrepen worden, is niet bekend, waarschijnlijk worden de officieren en de oudste matrozen bedoeld, die toch van dergelijke zaken wel het meest verstand zullen hebben. ²⁾

Voordat wij tot de beschouwing der zeerechten uit de 14^{de} eeuw overgaan, willen wij nog een oogenblik stilstaan bij een Aziatisch zeerecht, dat ook beraadslaging bij den zeeworp vordert.

Ik bedoel het zeerecht van het koninkrijk Malaca, dat aan de zeelieden door Mahmoud Schah gegeven is, welke vorst, volgens de Maleische kronijk, op het einde der 13^{de} eeuw leefde, en de eerste der

¹⁾ Cap. 30. *Dejactu mercium in mari*. Pard. IV, p. 282.

²⁾ Men vergelijke hierbij het Statuut van Pera Cap. 25. *Dejactu emendando, facto de voluntate majoris partis mercatorum*. Pard. VI, p. 593.

vorsten van Malaca was, die de Mahomedaansche godsdienst aannam.

Pardessus geeft ons de volgende vertaling van het 10^{de} hoofdstuk, dat tot opschrift heeft: Du jet à la mer dans le cas de violente tempête. «Il faut, qu'au préalable une délibération ait lieu de tout l'équipage, parce que le jet se fait au prorata du capital, (de chacun). Si une part est considérable, le jet doit l'être aussi, et le vote de la personne à laquelle elle appartient, doit avoir une importance proportionnelle.

L'absence dans ce cas de toute délibération préalable, constitue une faute, qui est à la charge du propriétaire du navire.»¹⁾

Het is merkwaardig, dat men toen reeds aldaar de noodzakelijkheid inzag om aan het werpen eene beraadslaging van de geheele bemanning te doen voorafgaan, en begreep den schipper daaromtrent niet te veel magt te moeten geven. — Minder duidelijk is het echter, dat de zeeworp in evenredigheid van ieders kapitaal moet plaats hebben; de bedoeling schijnt deze te zijn, dat van ieders eigendom in het schip een evenredig gedeelte zal geworpen worden; indien nu die eigendom groot is, zal de worp ook groot, indien hij klein is, ook de worp

¹⁾ Pard. VI, p. 409.

klein zijn, en de stem van ieder persoon zal ook een evenredig gewigt hebben.

In de toepassing schijnt mij deze regel zeer moeilijk toe, vooral wanneer het gevaar nabij is, en er geen tijd is, om de voorgeschrevene berekening te maken.

Pardessus lost mijns inziens deze moeilijkheid niet geheel op, door te zeggen: «il faut se reporter à ce qu'on a vu (p. 383), sur les parts d'intérêt dans le chargement, et on voit alors, que l'application du principe particulier de la loi Malaye ne présentait point d'embarras, et même qu'il rentrait dans le droit commun.»

Ook in het zeerecht der koninkrijken Macassar en Bougui wordt van eenen scheepsraad gesproken. ¹⁾

Gedurende den loop der 14^{de} en 15^{de} eeuw treffen wij verschillende belangrijke voorschriften over ons onderwerp aan, vooral in de Oud-Hollandsche zee-regten.

Vooraf echter willen wij een tot het zeerecht van den Kerkelijken Staat behoorend Statuut van de stad Ancona van het jaar 1397 beschouwen, alwaar wij, te beginnen met het 11^{de} hoofdstuk, een soort van scheepsregtbank vermeld vinden, die de oneenigheden tusschen het scheepsvolk op zee ont-

¹⁾ Cap. 14. Pard. VI, p. 474.

staan, moet uitmaken. Zij bestaat uit den stuurman, den onderstuurman en drie aan boord zijnde personen, goede, eerlijke en verstandige menschen, welke de stuurman zal moeten aanwijzen, en die geen belang bij de zaak hebben. ¹⁾

Meer van belang nog is het 32^{ste} hoofdstuk, waar wij een geheel nieuwen regel aantreffen. ²⁾ Ieder schipper moet namelijk binnen 3 dagen na zijn vertrek uit Ancona, of uit een andere plaats, om derwaarts weder te keeren, bij meerderheid van stemmen drie zeelieden doen verkiezen door de kooplieden, die zich aan boord bevinden, met uitsluiting van die kooplieden, die eenig salaris van den schipper ontvangen. Bij het varen zal het advies van die drie personen, benevens van den schipper en den stuurman gevolgd worden; terwijl zij op hunne beurt zich zullen doen inlichten door de overige kooplieden en den onderstuurman. Naar het besluit door hen of de meerderheid van hen genomen, zal onder anderen gehandeld moeten worden bij het onder zeil gaan, het veranderen van koers, het in- en uitloopen van havens, en in het algemeen bij het doen van alles wat noodig en nuttig is voor en gedurende de reis.

¹⁾ Pard. V, p. 126.

²⁾ Pard. V, p. 143.

Deze scheepsraad moet zich vereenigen en beraadslagen, op de vordering van den schipper of den stuurman of één van de drie zeelieden.

Terwijl dus door dezen raad over alles wat nuttig en noodig voor het schip is moet beraadslaagd worden, wordt hierop toch eene uitzondering gemaakt in het 87^{ste} hoofdstuk, alwaar, bij gelegenheid van den zeeworp, de beraadslaging van den schipper, den stuurman en de aan boord zijnde bemanning, of hunne meerderheid, gevorderd wordt.

Hier worden dus de kooplieden in het geheel niet vermeld, ofschoon zij toch, zooals wij zoo even zagen, meestal op het schip waren.

Wij kunnen nu overgaan tot het onderzoek der Oud-Hollandsche zeeregten.

Vooreerst komen in aanmerking de Waterregten van Damme, eene in de Midden-Eeuwen beroemde koopstad in Vlaanderen, tusschen Sluis en Brugge, vooral bekend om haren Franschen wijnhandel. Hier mede komen de Waterregten van West-Cappelle zeer naauw overeen, daar zij slechts in één artikel verschillen. ¹⁾

¹⁾ Art. 4 der Waterregten van W. Cappelle wordt niet in die van Damme teruggevonden. Het luidt aldus: „Waer 't dat een schip met Goed zeilde aan die Grond, ende in Vreese ware te verliezen 't Schip ende 't Goedt, ende men dan ghekrijghen mochte Lichtschepen, omdat Goedt mede uyt te lichten, soo wat dat

Beiden zijn weer voornamelijk ontleend aan de Jugemens d'Oléron. ¹⁾

Reeds in het 1^{ste} vonnis van Damme en art. 1 van het Waterregt van W. Capelle, vergeleken met art. 1 der Jugemens d'Oléron, zien wij die overeenstemming. Alleen wordt in de laatste meer algemeen gesproken van het in pand geven van scheepstoebehooren, wanneer er ten dienste van het schip geld noodig is, terwijl in de eerste meer bepaaldelijk gezegd wordt, dat, indien de schipper victualie of levensmiddelen noodig heeft, hij de touwen wel «versetten mag met rade zijner schipluiden.» ²⁾

Dat «versetten van touwen,» dat eenigzins onduidelijk schijnt, wordt opgehelderd door art. 1 der Waterregten van W. Capelle, alwaar gesproken wordt van het te pande setten ofte leggen van de ghetouwen, hetgeen dus overeenkomt met het «mettre des appareils en gage», in art. 1 der Jugemens d'Oléron. ³⁾

koste, dat soude 't schip betalen, ende 't Goedt, ghelijck men Worpgoet gelde, ende en ware daer gheen Koopman in 't Schip als men aan den Grondt zeyde, dat soude die Schipper ende twee Schipmannen weeren; wilde men hem niet ghelooven, noch verdraghen, dat het Schip met het Goet in vreesse was aan den Grondt

¹⁾ Biben, Bijdr. v. regtsgeel. en wetg. III blz. 244—50.

²⁾ Pardessus, I p. 371, 385.

³⁾ In het oud Duitsche regt, b.v. in den Saksenspiegel, komt „versetzen” en „Satzung” altijd in die beteekenis voor.

Ook het 2^{de} vonnis van Damme, evenals art. 2 van de waterregten van W. Capelle, is gelijk aan art. 2 der Jugemens d'Oléron. «De schipper moet voordat hij onder seil gaat, raad nemen met zijne schipluiden, en seggen: Gij Heeren, wij hebben weer en wind te seilen; waren daar sommige van de schipluiden, die seiden: de wind is niet goed; ende sommigen seggen weer, die wind is schoon ende goed; die schipper is schuldig ende pligtig overeen te dragen met de meeste part van den volke: waert dat die schipper anders dede, ende eenige schade daerof quame aen dat schip of des koopmans goed, die schipper sal de schade hebben ende betalen; is 't dat hij anders soo veel goed heeft.»

Hier komt dus weder een soort van scheepsraad voor: de meerderheid bindt den schipper; wel kan hij zijn eigen zin volgen, maar hij is aansprakelijk voor de gevolgen.

Vonnis 8 over het werpen en vonnis 9 over het mastkappen zijn weder volkomen gelijk aan de artt. 8 en 9 van de Jugemens d'Oléron. Daarmede komen ook artt. 9 en 10 der Vonnissen van W. Capelle overeen, met dit onderscheid, dat, volgens de laatste, een procesverbaal zal opgemaakt worden van de beraadslaging, welke wegens het werpen gehouden is tusschen de kooplieden en den schipper.

Dit vooral is eene opmerkenswaardige bepaling, die wij in de nieuwere zeeregten zullen terugvinden.

De costumen van Amsterdam, Enkhuizen en Stavoren, volgens sommigen ¹⁾ uit de 15e, volgens anderen ²⁾ uit de 14e eeuw afkomstig, moeten hier ook vermeld worden. Meestal worden zij eenvoudig de costumen van Amsterdam genoemd.

Uit het opschrift «Dit is die ordonnancie, die de scipheers en die Coeplude met malkander begheren van scipregt» meent de Jonge ³⁾ te kunnen opmaken, dat zij nooit als wet zijn ingevoerd, maar door Amsterdamsche burgers verzameld, en onderling aangenomen.

Art. 1 eischt vooreerst eene beraadslaging van schipper, kooplieden en bemanning, om een schip te herstellen, dat op de een of andere wijze gehavend is of schipbreuk geleden heeft.

Art. 2 wil, dat de schipper niet zal werpen, voordat hij eerst den raad der kooplieden gevraagd heeft. Even als in de Jugemens d'Oléron en de waterregten van Damme en W. Cappelle zien

¹⁾ Pardessus I p. 395.

²⁾ G. A. C. de Jonge, Diss. de historia juris mercatorii Belgii Septentrionalis, usque ad annum 1811. (L. B. 1842.) Zie ook Biben, t. a. p. bl. 497.

³⁾ t. a. p. blz. 23.

wij ook hier, dat de schipper zich niet aan dien raad behoeft te houden, maar, en hier is eenig verschil op te merken, wanneer het hem be-nevens twee of drie mannen van het scheepsvolk beter dunkt, de bevoegdheid tot werpen zal hebben. Dit laatste vinden we in de zoo even gemelde regten niet terug, maar daarentegen zijn zij ook volgens deze gehouden, bij aankomst in een haven, de noodzakelijkheid van het werpen onder eede te bevestigen.

Hierbij wordt nog gevoegd, wat wij ook in de Jugemens d'Oléron niet vinden, dat, indien er geen kooplieden aan boord zijn, de schipper den raad zal moeten innemen van de bemanning, en zich naar het gevoel der meerderheid zal moeten gedragen.

Art 3 over het mastkappen is gelijk aan art. 10 van de Jugemens d'Oléron, met dit onderscheid, dat hier bepaald is, wat de schipper doen moet, wanneer de koopman zijne toestemming niet wil geven; de schipper zal in dit geval toch kunnen kappen, maar moet weder, bij aankomst in de eerste haven, de noodzakelijkheid daarvan met twee mannen onder eede bevestigen.

Wij moeten voorts nog de aandacht vestigen op een geheel nieuwen regel, dien wij in § 7 van art. 2 vinden.

Het is daartoe noodig hier den oorspronkelijken tekst, die zoowel bij Verwer ¹⁾, als bij Pardessus ²⁾ gevonden wordt, te doen volgen.

«Waar 't behoef, dat men *loten* zoude tot eene Reijse te houden, men sal dat eerste beraed vragen met den koopman in 't schip, wat zijn goeddunken daertoe is, ende dogtet den koopman niet goed, wat dan den schipper met den meesten hoop goed dunkt te wezen, dat sal men doen. Ende waer daer geen koopman in 't schip, wat den schipper ende den meesten hoop des Volx goed dochte, dat soude men doen; ende die soo volgen.»

Item: «Van *Lotengelde* sal men nemen, zoo vele als men daerop settet ende redelijk is, ofte als het gewoonlijk is, ende dat Lotengelde te rekenen en te betalen gelijk den Werp gelde.»

Pardessus wil hier in plaats van *loten*, *loodsen* lezen, en verklaart de zaak aldus, dat de schipper de inladers moet raadplegen bij het nemen van kustloodsen.

Verwer echter meent, dat wij hier te doen hebben met Admiraelchap. Volgens hem is de zin deze: «Waer 't behoef, dat men Gezelschap of Ad-

¹⁾ Adriaen Verwer, *Nederlants secrechten, avatijen en bodemerijen*, blz. 26.

²⁾ Pard. I p. 407.

miraelschap maken soude, om met elkanderen eene reijse te houden, men sal dat eerste beraed vragen,» enz. — Hij bewcert, dat bij ons in vroeger tijd bij het gebruik maken van Admiraalschap ¹⁾, moest geloot worden, welk schip vooraan zou moeten staan tot verdediging der vloot, en dat daarom het *Admiraelschap maken* bij onze voorouders *Lolen* genoemd werd.

Alhoewel de meening van Pardessus, die de platduitsche vertaling gevolgd heeft, niet van scherpzinnigheid ontbloot is, geloof ik toch, dat het gevoelen van Verwer de voorkeur verdient.

Vooreerst toch zie ik de noodzakelijkheid niet in, dat bij het gebruiken van loodsen de goedkeuring van den koopman noodig zou zijn. De schipper bedient zich van dezen, om onheilen op de kusten te voorkomen, en wanneer hij ze nu gebruiken wil, dan zal, naar mijne meening, de koopman, als meestal minder verstand hebbende van zeezaken, en toch bij de behouden aankomst van het schip belang hebbende, daartegen niets kunnen aanvoeren. De goedkeuring der kooplieden schijnt mij dus hier geheel overbodig toe.

¹⁾ Admiraalschap is het vertrekken van een schip, onder geleide van eene groote handelsvloot.

De Groot Inl. III, 22 § 2, noemt het maelschap van schepen, verscheide luyden toekomende tot verweering.

Daarbij komt nog, dat het vertrekken van schepen onder admiraalschap of geleide van andere, meestal gewapende, schepen niet zoo zeer noodzakelijk, maar door de vele oorlogen, waarin ons land gewikkeld was, en de menigvuldige zeerooverijen gebruikelijk was geworden. Ook moesten dikwijls ongewapende schepen geld geven, om met gewapende schepen te kunnen vertrekken, iets waarvan ook in al. 2 van ons artikel melding is gemaakt, en waarvan de kosten over schip en lading, als avariësgrosse berekend werden. ¹⁾

Het onder admiraalschap vertrekken ging dus met veel geldelijk nadeel voor de inladers gepaard, en het kan ons daarom niet bevreemden, dat daaromtrent, vooral, wanneer het niet hoog noodzakelijk was, maar desniettemin door den schipper wenschelijk werd geacht, de raad der kooplieden gevraagd werd, terwijl, wanneer de kooplieden niet tegenwoordig, of het niet met hem eens waren, de schipper wederom zijn eigen wil kon volgen, onder voorwaarde, dat de meerderheid van het scheepsvolk met hem instemde.

Ik geloof om deze redenen de verklaring van Verwer voor de meest waarschijnlijke te moeten houden.

¹⁾ Vgl. hierover H. de Groot, Inleydinge tot de Hollandsche rechtsgeleertheit. IIIe boek Deel 22.

De zoogenaamde Wisbuysche zeeregten, «het outste ende hoochste Gothlandsche Waterrecht, dat de gemeene Cooplieden en de schippers geordincert en gemaakt hebben tot Wisbuy, in 72 believinghen,» geeft ons wel niet veel nieuws, maar mag toch niet met stilzwijgen voorbijgegaan worden. Het is voornamelijk ontleend aan de vonnissen van Damme en de ordonnantie van Amsterdam, voorgegaan van en besloten met eenige zeeregtelijke bepalingen van de stad Lubeck, en waarschijnlijk uit de XVe eeuw afkomstig.¹⁾

Reeds vroeg werden deze Wisbuysche zeeregten in ons vaderland gebruikt, en bij herhaling gedrukt en herdrukt, terwijl onze oude Hollandsche zeeregten slechts in geschrevene handvest- en privilegieboeken, of hier en daar bij enkele personen in afschrift aanwezig waren.

Deze nu hielden wel niet op van kracht te wezen, maar het Wisbuijsche regt kwam toch weldra zoo algemeen in zwang, dat reeds in 1570 de regering van Amsterdam verklaarde, «dat in voorschreven stede in saecke der zeylinge ende zeevaardige neringhe ghebezigt werden de waterrechten van Wisbij.»

¹⁾ Vgl. Mr. J. de Wal, het Ned. handelsregt. II, 1. Mr. Biben in Bijdr. tot R. en Wetg. III p. 235. Pard. I p. 425 en volg. Verwer, Ned. seerecht. blz. 6.

Art. 12, dat den schipper verplicht het scheepsvolk te raadplegen, voordat hij onder zeil gaat, en artt. 22 en 23, die eene beraadslaging met de kooplieden over het werpen en mastkappen voorschrijven, zijn uit de Jugemens d'Oléron en de Vonnissen van Damme overgenomen.

Voor het overige leveren de Wisbuijsche zeeregten niets bijzonders voor ons onderwerp op, zoodat wij thans kunnen overgaan tot het beschouwen van het Consulaat der zee, den grondslag der tegenwoordige Europeesche zeeregten, dat ook met betrekking tot den scheepsraad verscheidene voorschriften geeft.

Wij vinden hier vooreerst eene bepaling over het varen van een schip, in gezelschap met andere schepen, waarover wij reeds het een en ander in de costumen van Amsterdam vermeld zagen.

Pardessus geeft ons van den Italiaanschen tekst deze vertaling: «Le patron doit aller de conserve avec d'autres navires grands ou petits, quand les marchands y consentent. De plus, si le patron veut aller de conserve avec un navire grand ou petit, après avoir pris conseil du contre-maitre, des officiers de poupe, et de tous les matelots, il en a le droit, et les marchands ne peuvent s'y opposer, de même, lorsqu'il y a lieu de craindre les corsaires, les marchands ne peuvent s'y opposer,

à moins qu'ils ne reconnaissent, qu'il en résulterait du dommage pour eux ou pour le navire.» ¹⁾

Hier schijnt dus aan de meening der kooplieden niet veel waarde te worden gehecht; immers zij kunnen zich tegen den wil van den kapitein niet verzetten, wanneer deze den raad van den contre-maitre, van de «officiers de poupe» en van alle matrozen heeft ingewonnen. Alleen dan, wanneer de kooplieden bewijzen kunnen, dat zij of het schip daardoor eenige schade zullen lijden, kunnen zij zich tegen den wil van den scheepsraad verzetten.

Nog eene andere wijze van in gezelschap varen was in die tijden gebruikelijk. Wanneer een schipper niet alleen durfde reizen uit vrees voor vijanden of zeeroovers, vroeg hij aan den schipper van een ander schip, dat denzelfden koers nam, met hem kabel te houden; de schipper die hierin toestemde, nam daardoor de verplichting op zich, die belofte na te komen.

Ook hierbij was de toestemming der kooplieden, alhoewel niet noodzakelijk, toch raadzaam: ²⁾ «Si le patron fait la convention ou promesse sans la connaissance ou consentement des marchands, qui sont à bord, ou qui y auront mis des marchandises,

¹⁾ Cap. 48.

²⁾ Cap. 49.

et qu'il arrive quelque malheur, les marchands ne sont tenus à rien. Au contraire, s'ils éprouvent quelque dommage, grief ou prejudice par la convention ou promesse, que le patron aura faite ou fera sans leur connaissance ou consentement, le patron doit les indemniser entièrement, quand même le navire devrait être vendu, et même le bien du patron, si l'on peut en trouver.» ¹⁾

Zeer uitvoerig wordt in het Consulaat over den, scheepsraad gehandeld, bij gelegenheid van het werpen.

De schipper moet, wanneer hij inziet, dat door storm of ander gevaar het schip in zoodanigen toestand zal komen dat het, zonder een gedeelte der lading te werpen, zou kunnen vergaan, de kooplieden bij elkander roepen, en tot hen zeggen

¹⁾ Over dit kabelhouden zegt Pardessus II p. 98 het volgende: „ce moyen de secours mutuel et réciproque était distinct du voyage de conserve. Il est relatif à des usages nés de l'imperfection de la navigation. Bréquigny dans le t. XXXVII p. 537 des Mémoires de l'Académie des inscriptions, dit qu'à la bataille de Zirczée, entre la flotte du roi d'Angleterre et celle du roi de France, chaque navire s'ancra par ses deux extrémités et s'attacha par des câbles à son voisin. Ce qu'on faisait dans la guerre pour consolider, si je peux employer cette expression, une sorte de terrain de bataille, on le faisait quelquefois aussi dans la marine marchande pour se donner des secours mutuels, soit dans les dangers maritimes, soit pour se défendre contre l'ennemi.”

in tegenwoordigheid van den *contrc-maitre* en allen die aan boord zijn: ¹⁾ «*Senyors mercaders, si nos no n's alleviam, som à gran ventura é à gran condició de perdre les persones è lo haver è tot quant aci ha: è si vos altres, senyors mercaders, volem que alleviasem, ab la voluntat de Deu porem estorçre les persones è gran partida del haver, è si nos no n' gitam, serem à ventura è ab condició de perdre à nos meteixos è à tot lo haver.*» ²⁾

Wanneer nu de kooplieden hierin toegestemd hebben, moeten zij vooraf zelve met het werpen een begin maken, daarna kan de schipper zooveel doen werpen, tot dat het gevaar zal geweken zijn.

In het zeeregt der Rhodiers vinden wij dezen regel ook reeds: «*Cum jactus in mare faciendus est, mercator primus jacito; atque ita nautae rem adgrediuntor.*» Later is dit voorschrift geheel in onbruik geraakt.

¹⁾ Cap. 54.

²⁾ *Messieurs les marchands, si nous ne nous allégeons pas, nous sommes en grand péril et grande chance de perdre les personnes et les marchandises, et tout ce qui est ici; et si vous, messieurs les marchands, voulez que nous allégions, nous pourrons, avec la volonté de Dieu, sauver les personnes et une grande partie des marchandises; et si nous ne jetons pas, nous serons en péril et en chance de nous perdre nous et toutes les marchandises.*”

Hetgeen wij in de Waterregten van W. Cappelle zagen, dat er een procesverbaal der beraadslaging tusschen den schipper en de kooplieden moet opgemaakt worden, wordt ook hier voorgeschreven. De scheepsschrijver moet namelijk de gehouden beraadslagingen, in tegenwoordigheid van de geheele équipage, in een register inschrijven. ¹⁾

Door deze handeling is de schipper bevrijd van alle latere vervolgingen, zoo hij slechts het ingeschrevene kan aantonen. ²⁾ De toestemming der kooplieden wordt nog vereischt, wanneer de schipper een haven wil binnenloopen, of wanneer hij het anker wil werpen in een haven, of op de kust, of op eene andere plaats, waar het mogelijk is, dat hij het verliest. ³⁾ Vervolgens, wanneer het schip onvermijdelijk moet stranden. Dan moeten echter ook de scheepsschrijver, de contre-maitre en de matrozen bij de beraadslaging tegenwoordig zijn. ⁴⁾ De schipper moet dan zeggen: «Senyors, no n's podem ascondir que no haiam à ferir en terra, è yo diria en axí que la nau anas sobre los havers, è los havers sobre la nau.» ⁵⁾

¹⁾ Men vergelijke nog Cap. 50, 54, 66 van het Consulat.

²⁾ Cap. 66.

³⁾ Cap. 64.

⁴⁾ Men zie: cap. 147, 149, 150.

⁵⁾ Messieurs, nous ne pouvons éviter d'échouer la terre, et mon

Bij het ontmoeten van vijandelijke schepen, moet de schipper de overeenkomst, die hij met de gezagvoerders van deze schepen gemaakt heeft of wil maken, aan de kooplieden vertoonen. Bij afwezigheid der kooplieden moet de schipper zich beraden met de «officiers de poupe», den «contre-maître» en de matrozen. ¹⁾

Ook vinden wij nog bepaald, dat de toestemming der kooplieden vereischt wordt, wanneer een koopvaardijship een vijandelijk schip ontmoet, en de vraag ontstaat, of men strijd voeren, en trachten zal het andere schip te nemen. ²⁾

Ook de keuze van een nieuwen gezagvoerder in de plaats van hem, die op reis gestorven is, is in het Consulaat aan den scheepsraad opgedragen. Indien er zich op het schip een reeder, of een bloedverwant van den overledene bevindt, dan moet deze tot schipper benoemd worden, mits de kooplieden, de contre-maître, de schrijver en de geheele bemanning van het schip overtuigd zijn en erkennen, dat die persoon in staat is de pligten van den kapitein te vervullen.

Wordt hij daartoe niet in staat bevonden, dan

avis serait, que le navire répondit des marchandises, et celles ci du navire."

¹⁾ Cap. 185, 186.

²⁾ Cap. 243.

moet een «officier de poupe» of een matroos, die in staat is gezagvoerder te zijn, tot plaatsvervanger benoemd worden.

Uit al deze voorbeelden, (wij zouden er nog meer kunnen opnoemen) kunnen wij duidelijk zien, dat de kooplieden ten tijde van het Consulaat een groote rol speelden op het schip, en dat aan hunne meening in den scheepsraad een groot gezag werd toegekend.

In verscheidene hoofdstukken wordt gezegd, dat, indien de schipper tegen hun wil handelt, hij zelf gehouden zal zijn de daardoor ontstane schade te vergoeden. Een sterk voorbeeld zagen wij daarvan in Cap. 49, en een ander zien wij in Cap. 239: «Si par évènement, lorsqu'il y a des marchands à bord, le patron jette des marchandises, sans leur connaissance et consentement, il est obligé d'indemniser les marchands en cas où il pourra être prouvé que c'était un cas de jet ordinaire,» etc. Zoo ook in Cap. 243: «Si le patron va à l'abordage à l'insu et sans la volonté des marchands, ce qu'ils en souffriront, ou auront à souffrir de dommage ou de préjudice, le patron doit le supporter» etc.

Wanneer daarentegen de schipper overeenkomstig het gevoelen der kooplieden handelt, zal de schade, aan de lading ontstaan, ten minste niet aan zijne schuld kunnen worden toegeschreven. Hiervan geeft

ook Cap. 243 ons een voorbeeld: «Si les marchands consentent à l'abordage, le patron peut le faire, et quels que soient le dommage et le préjudice que les marchands en souffrent, il ne leur doit aucune indemnité, puisqu'ils ont donné leur consentement et que tout a été fait par leur volonté.»

Wij willen nu nog de vraag beantwoorden, wat de schipper doen moet, wanneer de kooplieden niet aan boord zijn, en er zich gevaarvolle omstandigheden voordoen, waarin hun raad noodig zou zijn. Daarover komen verschillende bepalingen in het Consulaat voor.

Meestal zal de schipper zooveel mogelijk moeten trachten hen met de aanhangige zaak bekend te maken, terwijl, indien het gevaar reeds zoo nabij is, dat daartoe geen tijd meer overig is, hij zal moeten handelen, volgens het advies der geheele bemanning van het schip. «S'il agit ainsi, les marchands sont tenus d'y contribuer et de payer, de même que si tous y avaient été, et ne doivent ni ne peuvent s'y opposer en rien.» ¹⁾

Indien er geworpen moet worden, zal de schipper, indien er geene kooplieden aan boord zijn, voor dezen handelen; echter niet dan na beraad met den contre maître, de reeders en de geheele bemanning.

¹⁾ Cap. 186.

«Si d'accord avec tous ceux, qui ont été désignés, il procède au jet, ce qu'il fera doit être aussi valable que si tous les marchands y étaient, ou si toutes les marchandises appartenaient au patron.»¹⁾

Een gelijkluidend voorschrift vinden wij in Cap. 66, volgens hetwelk de schipper, indien hij, bij afwezigheid der kooplieden, de noodzakelijkheid van het werpen inziet, daartoe kan overgaan, mits hij vooraf den raad inneme van de geheele bemanning van het schip; de scheepsschrijver moet alsdan de gehoudene beraadslaging in tegenwoordigheid van de geheele bemanning inschrijven. Ook hier weder wordt gezegd: «Si le patron agit, comme il vient d'être dit, tout ce qui aura été fait, vaudra autant comme si tous les marchands ou la majorité avaient été présents. Bien plus, s'il arrivait le malheur, que le navire, par cause des bâtimens armés ou de la tempête, fut obligé d'échouer, le patron agissant ou ayant agi de la manière ci-dessus, par le conseil de tous les susnommés et avec leur connaissance et agrément, toute convention ou tout accord, qu'il aura fait avec eux, de la manière ci-dessus, ne pourra être contesté par aucun marchand ni par quelque autre. Celui qui contestera doit supporter tous les dommages, griefs, préjudices et

¹⁾ Cap. 54.

dépenses que le patron, à qui l'accident est arrivé, se trouverait éprouver par cause de l'opposition que quelqu'un des surnommés aura faite.» ¹⁾

Wij kunnen hiermede afscheid nemen van het Consulaat der zee, om nog met een woord melding te maken van den Guidon de la Mer ²⁾ en de Hanseatische zecregten, die, alhoewel niet vele, toch eenige merkwaardige bepalingen over ons onderwerp bevatten.

In den Guidon wordt bij gelegenheid van den zee-worp geen scheepsraad gevorderd. ³⁾

Daarentegen ontmoeten wij in het VI^{de} hoofdstuk: «des Rachats ⁴⁾ et Compositions» een nieuw voorschrift, dat de schipper de verpligting oplegt, om bij het loskoopen van schip en lading uit de handen der vijanden of zecroovers, indien hij geen gelegenheid heeft om de reeders en kooplieden te raadplegen, een scheepsraad te beleggen, bestaande

¹⁾ Vg. ook Cap. 152, 54, 150, 167.

²⁾ De Guidon de la Mer is eene verzameling van zecregtelijke gewoonten, volgens Pardessus, in het einde der XVI^e eeuw, ten behoeve der bewoners van Rouaan opgesteld. Pard. II, 372.

³⁾ Vg. Cap. III art. 21.

⁴⁾ Le rachat est un Contrat du droit des gens, par lequel, moyennant un certain prix ou un certain bénéfice, le capteur se désiste de la prise, et transfère le domaine de la chose aux anciens propriétaires, qui par ce moyen, l'achètent, en quelque manière, de nouveau. Emérigon, Traité des assurances. I p. 464.

uit zeven «des plus suffisans de son équipage.» Waarschijnlijk worden onder dezen de officieren, en de voornaamsten van het scheepsvolk bedoeld.

Emérigon omschrijft deze bepaling zeer goed aldus: «Si les propriétaires ne sont ni sur le bord, ni à portée d'être consultés, le capitaine, après avoir pris l'avis de l'*Etat Major*, peut racheter le navire, aux meilleures conditions qu'il lui est possible.»

In de zeeregtelijke verordeningen der Hansé-steden vinden wij over ons onderwerp zoo goed als niets vermeld.

Alleen het Reces van 1614, volgens Mr. de Wal ¹⁾ de naaste bron van het thans geldende zeerecht aan de kusten der Noord- en Oost-zee, voor zoverre daaraan niet door bijzondere wetten of door de invoering van het Algemeen Handelswetboek is gederogd, geeft ons in een titel «van Seewurff und Havereij» een regel, die geheel en al met het Romeinsche recht overeenkomt.

«Verleuret der Schiffer seine Mast, oder Seegel in der See, Stormbs oder ander Unglücks halben, dazu darf der Kaufmann nicht antworten, were aber die Mast durch Noth gehawen, und geworffen, doch mit Willen derjenigen, welche im Schiff gewesen,

¹⁾ De Wal, Het Nederl. handelsregt, II, 1, p. 10. Pard. II, p. 528.

zu Errettung Schiff, Leib und Gut, so soll der Schade gehen, über Schiff und alles Gut.»

Wij vinden hier den ouden regcl van het R. R. terug, dat de koopman de schade, die het schip door het bij ongeluk verliezen van zijne masten, zeilen, enz. geleden heeft, niet behoeft te vergoeden; maar dat, wanneer de masten gekapt zijn en er geworpen is met toestemming van hen, die zich op het schip bevinden, om personen, schip en lading te redden, de daardoor veroorzaakte schade over het schip en de lading zal moeten omgeslagen worden. ¹⁾ Men zie de l. 2 § 1 Dig. de lege Rhodia de jactu: «Si conservatis mercibus deterior facta sit navis, aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio; quia dissimilis earum rerum causa sit, quae navis gratia parentur, et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit. Nam etsi faber incudem aut malleum fregerit, non imputaretur ei, qui locaverit opus. Sed si voluntate vectorum vel propter aliquem metum id detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet.»

Reeds bij het vermelden der Oud-Hollandsche zeeregten merkten wij op, dat daarin zeer uitgebreid over den scheepsraad gehandeld werd. Onderzoeken wij thans, wat hieromtrent in de XVIe

¹⁾ Vg. Kuricke ad jus marit. Hanseaticum. Ed. Heineccii. p. 773.

eeuw in ons vaderland regtens was. Natuurlijk vestigen wij in de eerste plaats onze aandacht op de ordonnantiën van Karel V en Filips II van de jaren 1551 en 1563, die vóór de invoering der Fransche wetgeving steeds kracht van wet hebben gehouden, en te regt als de grondslag van het nieuwere zeerecht mogen beschouwd worden.

In de ordonnantie van Karel V wordt van ons onderwerp echter bijna geen gewag gemaakt, en alleen bij gelegenheid van het werpen verwezen naar de oude gewoonten en gebruiken.¹⁾ De ordonnantie van Filips II daarentegen bevat in art. 4 van den Titel van Schipbrekynghe, Zcewerpynghe en Avarije een voorschrift, waarbij aan den schipper verboden wordt, „eenich goed te werpen ofte t' schip te stranghen ofte de mast, cabel, of yet anders afhouden ofte kerven, en sal 't selve niet moghen doen, sonder eerst den coopman ofte zijne ghecommitteerden in t' schip zijnde daeraf te spreken, wat hem goed dunckt, ende indien t' selve den coopman ofte zijnen commis niet goed en dunckt, sal dies niet min die schipper dat moghen doen, bij advyse van den meestendeel van den schiplieden, die welcke te lande commende, zullen ten verzoucke van den coopman bij eede affirmeren,

¹⁾ Art. 41. Pard. IV, p. 59.

dat het nootzaeke was ende naar refuys van den coopman, bij huerliedder advys geschiet is, ende zooverre de voorseyde coopman oft zynen commis in t' schip niet en is, zal de voorseyde schipper, t' gene dies voorseyt is, niet moghen doen bij advyse van den meerderen deel van den schiplieden als voren.»

Wij zullen niet behoeven aan te toonen, dat deze regel ontleend is aan de Oud-Hollandsche zeeregten en de Jugemens d'Oléron ¹⁾. Een vergelyking daarmede bewijst dit terstond. ²⁾

Merkwaardig is het echter, dat hier voorgescreven wordt, wat men moet werpen, en dat daarbij den schipper wordt opgedragen goed toezigt te houden, dat men zooveel mogelijk werpe die goederen, «die 't swaerst zijn van ghewichte ende minst van pryse», terwijl degeen, «die in syn kisten ofte packen gelt, gout, silver, costelicke ghesteenten ofte andere goederen van grooten pryse heeft», bij tijds dit aan den schipper sal moeten verklaren, voordat men werpt, daar hij anders daarvoor geene bijzondere schadevergoeding krijgen zal.

Ofschoon wij dezen regel in geene vroegere zee-

¹⁾ Art. 8 en 9 der Jugemens d'Oléron.

²⁾ Art. 4 Tit. van Schipbrekynge, Zeewerpynghe ende Avarye. Verwer, t. a. p. blz. 99.

Leclercq, Algern. verli. van de heerschappij der zee. p. 229.

regten aantreffen, schijnt het echter, dat daardoor een zeer oud gebruik gehandhaafd werd. ¹⁾

Ook bij het onder zeil gaan ²⁾ moet, evenals volgens de Jug. d'Oléron, de schipper den raad vragen van het scheepsvolk, en dien der meerderheid volgen.

Hoe groot gezag hier aan den scheepsraad wordt toegekend, blijkt ook daaruit, dat, indien de schipper niet aldus handelt, «ende daer eenighe schade af quame aan 't schip ofte goet, hij ghehouden zal zijn die schade te beteren.»

Wij zouden hiermede van de 16e eeuw afscheid kunnen nemen, indien niet ook een voorschrift uit het Statuut van Genua van 1588 onze aandacht verdiende.

Wij willen dit kortelijk mededeelen, «Patronus,» zoo luidt het, «sive praefectus cujusvis navigii, eligens ob adversam tempestatem seu aliam justam causam facere jactum, teneatur ante jactum alicujus rei facere consultam cum omnibus officialibus navigii et mercatoribus in eo existentibus; et si duae tertiae partes praedictorum concurrerint in faciendo jactu pro dicta salvatione, eligantur eo casu tres consules, quorum duo sint ex dictis officialibus et unus ex dictis mercatoribus, et non

¹⁾ Pard. IV, p. 81.

²⁾ Art. 11 Tit. van schipbrekinghe.

existentibus mercatoribus, duo sint ex officialibus prorae, et unus ex officialibus puppis; qui tres consules auctoritatem habent projiciendi in mare, quid iis necessarium videbitur pro residui salvatione.» ¹⁾

Hier wordt alzoo den schipper bevolen, bij het werpen, raad te houden met alle officieren en kooplieden, op het schip tegenwoordig. Indien twee derden van dezen het eens zijn, moeten er uit hen drie commissarissen benoemd worden, waarvan twee uit de officieren en een uit de kooplieden, of, zoo er geen kooplieden op het schip zijn, twee uit de officieren van den voorsteven, en een uit die van den achtersteven, die dan de magt hebben, om te werpen, wat zij willen. Hier bestaat de scheepsraad derhalve uit de voornaamste personen van het schip, terwijl het overige scheepsvolk in het geheel niet vermeld wordt.

Ook het kiezen van commissarissen om op het werpen toezigt te houden, is een geheel nieuw en naar mij voorkomt, niet onnut voorschrift. Op deze wijze toch zal de zaak meer behoorlijk en geregeld plaats hebben.

En hiermede zijn wij genaderd tot aan de 17e eeuw.

¹⁾ Pard. IV p. 530.

Wij zullen niet beweren, bij ons overzicht van de oude zeeregten, geheel volledig te zijn geweest, maar wij meenen er toch genoeg vermeld te hebben om te doen zien, hoe de scheepsraad zich in verschillende landen langzamerhand ontwikkeld heeft.

Dat wij hier ons overzicht staken, en de Ordonnantie van Lodowijk XIV van 1681, voorloopig onvermeld laten, is daaraan toeteschrijven, dat die ordonnantie de voornamste bron is, waaruit de nieuwere wetgevingen en vooral de Code geput heeft. Om noodclooze herhalingen te vermijden, scheen het ons beter hare bepalingen tegelijk met den Code en de overige wetgevingen van den nieuwen tijd te behandelen, en ze daarmede te vergelijken.

Voor dat wij echter hiertoe overgaan, willen wij het resultaat, waartoe onze geschiedkundige schets ons gebragt heeft, kortelijk zamenvatten.

Het Romeinsche en Grieksche regt levert voor ons onderwerp niets van eenig belang op, dan de bijzonderheid, dat reeds in overouden tijd, bij gewigtige zee-evenementen, eene raadpleging van de kooplieden, die de reis met hun goed medemaakten, gevorderd werd of gebruikelijk was. Niet anders is het aanvankelijk in de middelceuwen.

De eerste ware ontwikkeling van den scheepsraad schijnt mij toe gezocht te moeten worden in de

Jugemens d'Oléron, uit de XIIIe eeuw. Daarin toch zien wij een eigenaardigen vorm voor de gemeenschappelijke beraadslaging voorgeschreven, en reeds een meer naauwkeurige aanwijzing der personen, die daaraan moeten deelnemen.

En niet alleen bij het werpen zien wij hier het hooren van den scheepsraad bevolen, zooals in de meeste vroegere regten uitsluitend gevorderd werd, maar ook bij andere zee-eycnementen, uitzeilen, mastkappen, enz., vinden wij dezelfde verplichting opgelegd.

De beste der latere zeeregten hebben kennelijk uit de Jugemens d'Oléron geput.

Dit is onder anderen het geval met de Vonnissen van Damme en W. Capelle voor het zuidelijk gedeelte, en de Costumen van Amsterdam voor het noordelijk gedeelte van ons land, die omtrent den scheepsraad bepalingen inhouden, later door Filips II in zijne ordonnantie van 1563 bevestigd.

Wie in dit tijdvak deel uitmaken van den scheepsraad, is in de meeste dier wetgevingen bepaald. Meestal, zoo kunnen wij gerust zeggen, spelen de kooplieden en het scheepsvolk, hetzij afzonderlijk, hetzij te zamen, daarin den hoofdrol; aan hun gevoelen of aan dat hunner meerderheid wordt een groot gezag toegekend; en wanneer de schipper daarnaar handelt, zal hij van alle verdere aansprakelijkheid bevrijd zijn.

Soms echter kan hij ook zijn eigen wil tegenover dien van den scheepsraad volgen, mits hij slechts later, om van alle vervolging ontslagen te zijn, de noodzakelijkheid zijner handeling aantoonc.¹⁾

Wij merkten reeds op, dat de scheepsraad, volgens de meeste zeeregten, bij gelegenheid van het overboord werpen van goedcren, en volgens sommigen zelfs dan bij uitsluiting, gehoord moet worden.

Wij moeten hierbij nog een oogenblik stilstaan.

Het werpen, dat hier bedoeld wordt, is het regelmatigc werpen, dat gedaan wordt, niet op het oogenblik dat men vergaat, maar om het naderend gevaar te voorkomen. Hoe weinig tijd er nog overig is, toch wordt gevorderd dat men in dien tijd de vereischte beraadslaging houde.

In het andere geval daarentegen, wanneer het

¹⁾ Loccenius lib. 2 Cap. 7 n°. 3. bij Heineccius p. 996 zegt hiervan: Si quidam vectorum ejicere merces velint, quidam recusent, plurium consensus hic obtinebit. Nam de majoris partis sententia jactum fieri, est consuetudinis nauticae. Si vero ipsi mercatores ac vectores nolint in jactum consentire, vel absint, tunc si nauarchus probet praesens periculum sociis navalibus, aut ipse una cum gubernatore navis ac principe ministrorum nauticorum, secundum leges maritimas Wisby, aut secundum alias, ex consilio majoris partis nautarum consentiat in jactum, domunque reversus cum trina manu nautarum, jurato testari possit de praesenti periculo et necessitate, etiam invitis mercatoribus jactus fieri solet et potest. Idem observandum, si navis metu naufragii exarmari, malus vel anchora navis aut rudentes amputari debeant."

gevaar zoo nabij is, dat het schip elk oogenblik kan vergaan, is dit niet noodig; dan wordt er geworpen, zonder dat eenige formaliteiten behoeven vooraf te gaan.

Dit noemt men het onregelmatige werpen, dat, volgens het Consulaat van de zee ¹⁾ met een soort van schipbreuk, volgens Casaregis ²⁾ en Targa ³⁾ met een halve schipbreuk (*seminaufragium*) gelijk staat, en waarvan Émérigon ⁴⁾, het volgende zegt: «Lorsqu'on se trouve au cas du jet irrégulier, toute délibération est importune. Le danger est urgent. On jette, parce qu'il s'agit de se sauver.»

Volgens sommige regten kon er niet geworpen worden, voordat de kooplieden daarmede begonnen waren, terwijl eerst daarna het scheepsvolk kon voortgaan. In de latere wetgevingen komt deze bepaling niet meer voor.

Bij het regelmatige werpen moet er op gelet worden, wat men, en zelfs wat men het eerst werpen zal. Wij zagen reeds boven daaromtrent eenige regels gegeven. Vooral merkwaardig is die van den Guidon de la Mer: «La première chose, qui doit estre jettée, seront les ustenciles de la nef,

¹⁾ Vgl. Cap. 239. Pard. II, p. 323.

²⁾ Casaregis. Disc. 45. n°. 28 en 30.

³⁾ Targa. Cap. 58 et 59.

⁴⁾ Traité des assurances p. 608.

comme vieux cables, ancres, fougou ou foyer à faire, et tenir le feu, artillerie qui sont de peu de service, pèsent néanmoins beaucoup; par après les coffres et hardes des compagnons: si pour cela le navire n'est allegé de tourmente, seront après jettées les marchandises d'entre deux tillacs; et s'il faut venir à celles d'en bas, et qu'il y ait huiles entre les marchandises, sera la première prise, parce qu'ordinairement elle appaise et adoucit la tourmente de la mer.» ¹⁾

In de nieuwere zeeregten vinden wij deze bepaling, dat die voorwerpen, die het zwaarst in gewigt zijn en de minste waarde hebben, het eerst moeten geworpen worden terug. Zij komt ook reeds voor bij Loccenius ²⁾: «Prius autem ejiciendae merces majoris ponderis et minoris pretii. Si quid adversi coortum est (in navigatione) de illis potissimum jactura sit, quae pretii minimi sunt. Et prius merces, navi clam inscio nauarcho impositae, aut suppressae, quam aliae.»

¹⁾ Dat het werpen van olie de woede der golven deed bedaren, was eene oude meening, die door Plinius (Hist. naturalis, l. II Cap. 103, 106) wordt bevestigd.

²⁾ Loccenius, l. 2 Cap. 7 n°. 4. 't Zelfde zegt Kuricke, tit. 8 art. 4.

HOOFDSTUK II.

De nieuwere Fransche en Duitsche wetgevingen.

Wij stellen ons voor in dit hoofdstuk kortelijk in het licht te stellen, hoe ons onderwerp in eenige nieuwere wetgevingen van Europa geregeld is. Om niet al te uitvoerig te worden, bepalen wij ons tot de Fransche en Duitsche wetgevingen, tot den Code de commerce en tot het Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, tot den eersten, omdat hij de hoofdbron is van ons eigen zeeregt, tot het andere, omdat het ongetwijfeld een der beste wetboeken is van den nieuwen tijd.

Het Fransche wetboek is echter geen oorspronkelijk wetboek, maar op zijn beurt grootendeels ontleend aan de beroemde Ordonnance de la Marine van Lodewijk XIV van 1681, die door Valin zoo voortreffelijk is toegelicht. Wij meenen daarom ook

de bepalingen, die zij omtrent ons onderwerp bevat, kortelijk te moeten beschouwen.

Het Duitsche wetboek is meer zelfstandig. Daar men echter bij het ontwerpen daarvan een op last der Pruissische regering vervaardigd ontwerp, met name ook wat het zeerecht betreft, tot grondslag heeft aangenomen, schijnt het niet overbodig op het vroegere Pruissische zeerecht, zooals dat in het Allgemeine Landrecht für die Preussische Staaten vervat is, en hetwelk op het bedoelde ontwerp, en dus ook op het Duitsche wetboek niet zonder invloed is geweest, de aandacht te vestigen.

Het eerste voorschrift, dat de Ordonnance de la Marine over den scheepsraad bevat, is uit de Jugemens d'Oléron en de Wisbuijsche zeerechten overgenomen. ¹⁾

Het gebiedt den schipper, voordat hij uitzcilt, den raad in te winnen van den stuurman, den onderstuurman en andere voornaamsten van het scheepsvolk.

Dit voorschrift wordt in den Code niet teruggevonden. In het A. D. H. G. wordt alleen gezegd, dat de schipper, zoodra hij gereed is om te vertrekken, bij de eerste gunstige gelegenheid de reis moet beginnen.

¹⁾ Art. 15 Ordonn. liv. II tit. 1, du Capitaine. Art. 2 Jug. d'Oléron.

Van een scheepsraad wordt hier dus niet gerept, en alles wordt aan het inzicht van den kapitein overgelaten. Alhoewel Valin zegt: «Ce que prescrit eet article a été pratiqué de tout temps, suivant les us et coutumes de la mer, et rien n'est plus juste», en hoewel ik toegeef, dat deze bepaling in vroegere tijden, wegens de toen nog minder ontwikkelde zeevaartkunde, niet van belang ontbloot was, geloof ik toch, dat de Duitsche wetgever zeer teregt bij het uitzeilen geen advies van den scheepsraad noodig geoordeeld heeft.

De zeevaartkunde heeft toch in deze eeuw zulk eene hoogte bereikt, dat elk gezagvoerder van een schip wel in staat is te beoordeelen, of hij zonder gevaar zal kunnen uitzeilen, terwijl het ligt kan voorkomen, dat de leden van den scheepsraad om persoonlijke redenen nog gaarne eenigen tijd aan land willen blijven, en zoodoende het schip noodeloos zullen ophouden.

Maar al mag de schipper zijn eigen zin doen, daaruit volgt niet, dat hij, met bepaald slecht weder vertrekkende, en het schip alzoo aan gevaaren blootstellende, die later verwezenlijkt worden, geheel en al bevrijd zal zijn van verantwoordelijkheid. Integendeel ik acht hem dan aansprakelijk voor de gevolgen. Juist, omdat het aan hem is overgelaten, en hij geacht wordt te weten, welke

gelegenheid gunstig is om te vertrekken, zal hij ook, wanneer hij verkeerd handelt, en met slecht of onstuimig weder uitzeilt, de verantwoordelijkheid van deze handeling op zich laden, en aansprakelijk zijn voor de aan schip en lading overkomene schade.

In het R. Regt was hetzelfde vastgesteld:

L. 13 § 1, in fine, Dig. locati conducti zegt: «caeterum, si navicularius vel invito domino fecit, vel quo non debuit tempore, aut si minus idoneae navi imposuit, tunc ex locato agendum.»

Zoo ook Gajus in lib. 7 ad. Edictum Provinciale: «Culpa¹ autem reus est is, qui navem a se petitam adverso tempore navigatum misit, si ex naufragio perempta est.» ¹⁾

Er kunnen echter gevallen voorkomen, dat de schipper gehouden is op een bepaalden dag te vertrekken, hetzij met goed, hetzij met slecht weder, en dan zal het voorzeker raadzaam zijn, wanneer hij den scheepsraad raadpleegt. Wanneer die hem dan het uitzeilen hetzij aan- of afraadt, en de schipper zich aan dien raad houdt, zal hij verantwoord, en bevrijd zijn van alle nadeelige gevolgen.

De Fransche Code voorziet in dit geval niet.

¹⁾ l. 36. Dig. de rei vindic.

Het Algem. Pr. Landrecht ¹⁾ daarentegen verplicht den schipper in gewigtige en bedenkelijke gevallen, wanneer schip, lading en menschen in gevaar zijn, scheepsraad te houden, terwijl ook het A. D. H. G. den schipper de bevoegdheid geeft, om in gewigtige gevallen met den scheepsraad te beraadslagen.

In het door mij gestelde geval zal het uitzeilen wel een voorval van aanbelang zijn, en reden geven tot het hooren van den scheepsraad, maar eene bepaling, die den schipper voorschrijft, om in alle gevallen bij het uitzeilen uit de een' of andere haven, den scheepsraad te hooren, zou, dunkt mij, geen nut hebben en zelfs aanleiding geven tot noodeloos oponthoud, vooral, wanneer er een voorschrift in de wet gevonden wordt, zooals in art. 483 A. D. H. G.: «Sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, hat der Schiffer die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten».

Eene tweede verplichting, in de Ordannance de la Marine aan den schipper opgelegd, vinden wij in art. 25: *Enjoignons à tous maîtres et capitaines, qui feront des voyages de long cours, d'assembler chaque jour, et à l'heure du midi, et toutes fois, qu'il sera nécessaire, les pilotes, contre-maîtres, et*

¹⁾ § 1463.

autres, qu'ils jugeront experts au fait de la navigation, et de conférer avec eux sur les hauteurs prises, les routes faites et à faire, et sur leur estime.»

Dit artikel is thans verouderd, en wordt dan ook te regt in geen nieuw zeeregt teruggevonden.

Vóór de uitvinding van de verschillende voor de zeevaart noodzakelijke en onmisbare werktuigen, vóór de bekendheid met en het gebruik van de zeekaarten, toen de sterrekunde nog niet op zoo hoogen trap van ontwikkeling stond als tegenwoordig, was dit artikel onmisbaar, en strekte tot groote zekerheid en geruststelling van allen, die zich op het schip bevonden, of in schip of lading belang hadden. Maar thans zou een dergelijk voorschrift geheel en al overbodig zijn. De zeevaartkunde staat thans op een hoogen trap, en er wordt geen schipper of stuurman op een schip toegelaten, die geen voldoende bewijzen van bekwaamheid heeft gegeven. Aan hem alleen is dus het bevel over het schip volkomen veilig toevertrouwd, en aan hem alleen moet daarom ook, tenminste indien geen bijzondere aangelegenheden voorkomen, het bestuur over het schip worden overgelaten.

Van zijn standpunt zegt Valin echter teregt: «L'observation exacte de cet article intéresse trop les maîtres et capitaines, pour qu'ils y manquent.»

Het schijnt evenwel, dat reeds in dien tijd dit voorschrift niet altijd aan zijne bedoeling voldeed, en de schipper dikwijls uit koppigheid of eigenwijsheid, tegen het gevoelen van den scheepsraad handelde, want Valin laat er op volgen: «il serait seulement à souhaiter, qu'ils ne crussent pas toujours avoir raison et mieux opérer que les autres. — Combien qui ont perdus leur navire par un entêtement d'orgueil, qui les a fait roidir contre l'avis de leurs pilotes et autres officiers marinières? ¹⁾

Wij ontmoeten voorts in de Ordonnance nog een voorschrift, dat met eenige veranderingen in de nieuwe wetgevingen is overgenomen.

Art. 19 namelijk zegt: «Le maître pourra aussi, pendant le cours de son voyage, prendre deniers sur le corps et quille du vaisseau, pour radoub, vituailles et autres nécessités du bâtiment, même mettre des appaareux en gage le tout par l'avis des contre maître et pilote, qui attesteront sur le journal la nécessité de l'emprunt et de la vente et la qualité de l'emploi; sans qu'en aucun cas il puisse vendre le vaisseau, qu'en vertu de procuration spéciale des propriétaires.»

Hier wordt dus het raadplegen van den stuurman en den onderstuurman verplichtend gemaakt

¹⁾ Valin, Commentaire sur l'Ord. de la Marine I p. 451.

voor het geval, dat de schipper gedurende de reis voor de herstelling van het schip, voor levensmiddelen, of andere benoodigdheden geld op het schip en deszelfs toebehooren opneemt. Valin keurt deze bepaling in beginsel goed, maar wil, dat ook de andere officieren en zelfs de matrozen hun gevoelen zullen uitbrengen; hij beweert zelfs, dat de kapitein, die hen niet hoort, hierover zou kunnen berispt worden, niettegenstaande het artikel het niet bepaald zegt. «L'article», zegt hij, «ne s'est pas expliqué d'une manière assez précise pour le dispenser de prendre l'avis d'aucun autre que du contre maître et du pilote.»

Artikel 234 C. de C. bevat een cenigszins gewijzigd voorschrift; het verpligt den schipper de noodzakelijkheid van den verkoop te doen constateren door een procesverbaal, door de voornaamsten van het scheepsvolk geteekend, en wil bovendien, dat hij zich zal doen magtigen, in Frankrijk door de Regtbank van Koophandel, of bij gebreke daarvan, door den kantonregter, en in den vreemde door den Franschen consul, of, bij gebreke van dezen, door de magistraat der plaats.

De Ordonnantie sprak niet van een procesverbaal; de noodzakelijkheid van de leening of den verkoop moest alleen op het journaal worden aangeteekend, maar Valin beweert, dat het gebruikelijk was een

procesverbaal op te maken, hetwelk onderteevend moest worden door al degenen, die aan den scheepsraad hadden deelgenomen, voor zooveel die konden schrijven, met vermelding dat en waarom de anderen niet konden of verhinderd waren te teekenen.¹⁾ Geen wonder dus dat dit gebruik door den Code bekrachtigd werd.

De verplichting om zich door de Regtbank van Koophandel of den kantonregter te doen magtigen, is bij de beraadslaging over den Code in het art. opgenomen. De commissie had slechts het procesverbaal gevorderd, maar men wenschte er de autorisatie bijgevoegd te zien, vooral op de door de Regtbank en de Kamer van Koophandel te Caen aangevoerde gronden.

«Il n'existe que trop de capitaines, qui, sur le moindre prétexte, relâchent dans un port, y font de grandes dépenses, qui sont ruineuses pour les armateurs. Certainement les Tribunaux de Commerce n'autoriseront pas les dépenses, qui ne leur paraîtront pas urgentes et nécessaires pour la continuation du voyage.»²⁾

¹⁾ Valin, t. a. p. I p. 412. Men zie ook: Delvincourt, Instit. du droit commercial Français II p. 210. Émérigon, Contr. à la Grosse, Cap. 4 Sect. 5 § 2.

²⁾ Loaré, Esprit du Co. de Co. III p. 112. Observations des Trib. et Cons. de Commerce, II, le part. p. 248.

Welke zijn nu de gevolgen van het nakomen of niet nakomen van deze formaliteiten?

Valin meent, dat zij slechts noodig zijn voor de zekerheid van den kapitein, en om hem te verontschuldigen tegenover de reeders of eigenaars van het schip. Hij beweert, dat zij op het regt van den leener geen invloed hebben, die altijd bevoegd is het geld van den eigenaar of reeder terug te eischen, wanneer hij slechts bewijzen kan, dat hij het aan den kapitein geleend heeft.

Delvincourt daarentegen beweert, dat zij volstrekt onverschillig zijn met betrekking tot den kapitein, die toch altijd gehouden is, aan de eigenaars van het schip het gebruik der geleende sommen te verantwoorden. Maar hij gelooft, dat zij noodzakelijk zijn in het belang van den leener; hij is van meening, dat, indien de autorisatie heeft plaats gehad, de leener den eigenaar van het schip alleen uit kracht van zijn contract kan vervolgen, en zonder gehouden te zijn, de noodzakelijkheid der leening of van het gebruik der geleende sommen te verantwoorden; terwijl, indien de autorisatie niet heeft plaats gehad, hij geen actie tegen dien eigenaar zal hebben, wanneer hij de noodzakelijkheid der leening niet kan aantoonen. ¹⁾

¹⁾ Delvincourt, t. a. p. 11 p. 210. Vg. ook l. 7 ff. de Exercitoria actione.

Valin had, mijns inziens, volle regt te zeggen, dat de gevorderde formaliteiten slechts dienden om den kapitein te vrijwaren tegenover zijne reeders. Toen immers werd de thans voorgeschreven magtiging nog niet gevorderd. Maar thans, nu dat anders is, dienen de voorgeschreven formaliteiten, mijns inziens, ook om de goede trouw van den leener te bewijzen, die verstandig zal handelen, door geen geld te leen te geven, wanneer de autorisatie niet heeft plaats gehad; alleen, wanneer die gegeven is, zal hij uit kracht van zijn contract de reederij kunnen vervolgen, namelijk wanneer hij tevens de noodzakelijkheid der leening kan aantonen. «Il faut», zegt Boulay Paty ¹⁾ terecht, «que le capitaine ait emprunté quasi in navem impensurus, et que le donneur soit dans la persuasion, que son argent aura l'emploi désigné. Ainsi le donneur ou prêteur n'a ni action directe contre la personne des armateurs, ni privilège sur le bâtiment, si le prêt n'est pas fait pour les nécessités du navire. En effet, lorsqu'on ne prend pas la précaution de constater, que les deniers sont prêtés pour les nécessités du navire; lorsqu'on ne déclare pas, que le prêt est véritablement fait pour cet objet, on ne prête pas au navire même, et l'on ne peut pas dire, qu'on a

¹⁾ Boulay Paty, Cours de droit commercial maritime. t. I p. 152.

suivi la foi de la chose, plutôt que celle de la personne. Le capitaine devient alors ou plutôt il est le débiteur direct et unique du prêteur, sauf à celui-ci à exercer les actions du capitaine contre ses armateurs, s'il en a à exercer.»

Maar ik geloof toch, dat het nakomen der formaliteiten ook voor den kapitein van veel nut kan zijn; de reederij zal hem dan voor de opgenomene gelden niet kunnen vervolgen, tenminste wanneer hij daarbij nog bewijzen kan, dat zij waarlijk gebruikt zijn ten nutte van schip en lading, terwijl, indien hij geld geleend heeft zonder de formaliteiten in acht genomen te hebben, en de leener hem aanspreekt, hij geen regt heeft, om de gelden van de reederij terug te eischen. De kapitein is dan zelf daarvoor aansprakelijk, en wordt de eigenlijke en eenige schuldenaar van den leener.

Wij moeten hier echter nog opmerken, dat er gevallen kunnen voorkomen, waarbij de leener, al zijn alle formaliteiten in acht genomen, toch niet van kwade trouw zal zijn vrij te pleiten. Indien bij voorbeeld de leener kennis droeg van het misbruik, dat de kapitein van de geleende som maakte, of indien hij er zelf aan deelgenomen had, zou de reeder stellig bevoegd zijn het bedrog en de kwade trouw van den leener te bewijzen.

«Ainsi», zoo zegt teregt Boulay Paty ¹⁾, «il faut donc qu'il soit absolument constaté, que l'argent a été prêté pour les besoins du navire, il faut, que toutes les formalités prescrites aient été observées. Elles ne sont nécessaires d'ailleurs, pour ne pas exposer les propriétaires du navire à devenir les victimes de la fraude, de la collusion et des malversations des capitaines. La loi doit veiller pour les armateurs absents.»

Het Pruissische Landregt spreekt in ons geval niet, zooals het Fransche regt, van den scheepsraad, maar zegt, dat de schipper, wanneer hij in een haven is, waar geen gevolmagtigde der reederij zich bevindt, en hij geld noodig heeft om de reis voort te zetten, dit op de voordeeligste wijze moet trachten te verkrijgen: kan hij het niet te leen krijgen, dan moet hij trachten zich door middel van bodemerij het geld te verschaffen; is ook dit niet mogelijk, dan staat het hem vrij, van de ingeladene koopmanschappen of de ontbeerlijke schepsgereedschappen zooveel te verpanden of te verkoopen, als tot bestrijding der noodzakelijke uitgaven noodig is. In al die gevallen moet hij echter de omstandigheden, die hem daartoe nopen, aan de Regtbank voor zeezaken van de plaats, waar hij voor anker ligt

¹⁾ Boulay Paty, t. a. p. p. 153.

meedeelen, die mededeeling met den stuurman en twee mannen van het schepsvolk beëedigen, en daarvan een procesverbaal doen opmaken.

Doet hij dit niet, dan moet hij, wanneer de reederij of de bevrachters de noodzakelijkheid van de leening of den verkoop niet willen erkennen, die zelf volledig bewijzen, en zal hij niet tot den suppletoiren eed daarover toegelaten worden.» ¹⁾

In het A. D. H. G. wordt van eene verklaring en van een procesverbaal in het geheel niet gesproken; daar is de schipper, wanneer hij zich in een vreemde haven bevindt, krachtens zijne aanstelling, tegenover derden bevoegd alle mogelijke overeenkomsten en regtshandelingen voor de reederij te sluiten, die betrekking hebben op de uitrusting, bemanning, proviandering en het behoud van het schip, en op het voortzetten en ten einde brengen van de reis. ²⁾

Alleen bij het verkoopen van het schip, dat slechts in dringend noodzakelijke gevallen mag gebeuren, moet de schipper, voordat hij daartoe overgaat, de goedkeuring vragen van de Regtbank der plaats, waar hij voor anker ligt, en tevens deskundigen daarover hooren, in tegenwoordigheid van den Consul, zoo er een op die plaats is; anders

¹⁾ § 1499—1504 Pr. Lr.

²⁾ Art. 496. Men zie ook artt. 497, 498, 502, 503.

wordt alleen de toestemming van de deskundigen vereischt, en wanneer ook dit niet mogelijk is, moet hij zich van andere voldoende bewijzen voorzien.

Verder wordt in de Ordonnance het advies der voornaamste officieren en matrozen vereischt, wanneer de schipper zijn schip gedurende de reis wil verlaten ¹⁾; wat gevaar het schip ook bedreige, de kapitein mag het niet verlaten, zonder hun raad eerst gevraagd te hebben. En in dit geval is hij nog gehouden het geld, en zooveel mogelijk van de kostbaarste goederen der lading te redden, op straffe van daarvoor persoonlijk verantwoordelijk te zijn; zelfs kan hij met lichamelijke straffen gestraft worden. Indien de geredde goederen door eenig toeval verloren zijn gegaan, is de kapitein natuurlijk bevrijd.

Dit voorschrift, misschien in sommige gevallen overbodig, daar het niet te denken is, dat de schipper zonder gegronde reden en rijp beraad in gevaarvolle oogenblikken zijn schip aan de golven prijs zal geven, kan daarentegen in andere gevallen niet van belang ontbloot zijn. In alle gevallen zal het toch tot zijne verantwoording strekken, indien daarbij de beraadslaging met het

¹⁾ Art. 26 en 27. Tit. du capitaine.

scheepsvolk bekend is, en zoodoende de noodzakelijkheid van zijne handelwijze bewezen wordt.

De schipper toch is verpligt door zijn oppergezag op het schip, zoo veel mogelijk, te zorgen voor het behoud van schip en lading, die aan zijne zorg zijn toevertrouwd, en ten allen tijde aan zijne ondergeschikten een voorbeeld van onwankelbaarheid en moed te geven.

Niet alleen dat hij in gevaarvolle oogenblikken het schip niet mag verlaten zonder den raad ingewonnen te hebben van zijne officieren en manschappen, maar hij moet ook, als hun opperhoofd, meer moed en vastheid van karakter toonen, dan al zijne manschappen te zamen. Valin zegt daarom terecht: «Il faut, qu'il les combatte, qu'il exhorte ses gens à faire tous leurs efforts pour écarter le danger, qu'il les presse, qu'il les menace, en un mot, qu'il ne se rende à leur avis, que lorsque la prudence ne lui permet plus de faire autrement; enfin, s'il veut conserver sa réputation, il doit être le dernier à abandonner son navire.»

Art. 5 der Ord. van 1500 en art. 66 der Ord. van 1485 verboden reeds aan den schipper zijn schip te verlaten, wanneer hij vreesde door den vijand genomen te zullen worden.

De Code heeft dit artikel uit de Ordonnance letterlijk overgenomen, hoewel wij een klein ver-

schil opmerken ten aanzien van de personen, die deel uitmaken van den scheepsraad.

De Ordonnance spreekt namelijk van de voornaamste officieren en matrozen, terwijl de Code, mijns inziens, beter zegt, dat alle officieren benevens de voornaamsten van het scheepsvolk raad moeten geven.

Wij hebben gezien, dat de schipper niet te spoedig moet overgaan tot het verlaten van het schip; hij moet eerst, zoo veel in zijn vermogen is, trachten het gevaar te voorkomen. Bepaalde gevallen op te geven, wanneer de schipper zijn schip veilig kan verlaten, en met zijne manschappen ontvlugten, zal natuurlijk moeilijk zijn; meestal zal dit van de omstandigheden afhangen.

Émérigon ¹⁾ meent, dat de vrees van slaaf of gevangen gemaakt te worden eene geldige reden is om het schip te verlaten, en de vlugt te nemen, wanneer men zich in de onmogelijkheid bevindt van zich te verdedigen.

Boulay Paty ²⁾ voegt hier nog bij de vrees voor brand en schipbreuk.

Targa ³⁾ zegt «que la juste crainte est une espèce

¹⁾ Traité des assurances, Cap. 12 Sect. 26 p. 507.

²⁾ Boulay Paty, t. a. p. I p. 164.

³⁾ Cap. 59.

de violence, de sorte que l'abandonnement du vaisseau, occasionné par le doute de ne pouvoir résister, et surtout d'être fait esclave, est un sinistre fatal qui est pour le compte des assureurs.»

Ook Casaregis ¹⁾ stelt op den voorgrond, dat de kapitein niet zonder reden en willekeurig het schip mag verlaten, maar voegt er bij, dat het anders is, «*talibus circumstantiis concurrentibus, quae timorem, credulitatem aut errorem capitanei excusare possent.*» ²⁾

¹⁾ Disc. 23 n°. 84.

²⁾ Émérigon t. a. p. p. 509 geeft hiervan verschillende voorbeelden. Wij willen er hier één doen volgen: „Le patron Fougasse commandant une barque richement chargée, se trouvoit vers les îles de Sapience; il aperçut un vaisseau de 30 pièces de canon; il crut que c'était un Barbaresque; il se jeta avec l'équipage dans la chaloupe et se réfugia à Corron en Morée. Le vaisseau, dont on avoit eu peur, était un navire Français, commandé par le capitaine Marin. Celui-ci conduisoit à Constantinople la barque délaissée. La chambre du Commerce de Marseille présenta requête en information contre le patron Fougasse, lequel se pourvut à son tour contre le capitaine Marin, en dommages et intérêts.”

Sentence du 7 Juin 1696, qui interdit Fougasse de sa qualité de patron, qui le condamna à un bannissement de 3 ans, à 20 livres d'amende envers la Chambre du Commerce et aux dépens.

Arrêt rendu en Mars 1695, par le Parlement d'Aix, au rapport de M. d'Étienne, qui réforma cette sentence, mit Fougasse hors de cour et de procès, et ordonna que le procès seroit fait au capitaine Marin, (dont la conduite ne paroissoit pas exempte de blâme.)

Messieurs du Parlement furent partagés au sujet des dépens et

Wil de schipper nu zijn schip in zee verlaten, dan moet er eene raadpleging der officieren en der voornaamsten van het scheepsvolk voorafgaan, en die beraadslaging moet door een onderteekend procesverbaal geconstateerd en ingeschreven worden in het scheepsjournaal, ¹⁾ hetzij voordat hij het schip verlaat, hetzij bij aankomst in de haven, indien hij het niet eerder heeft kunnen doen. De wetgever heeft hierdoor de moeilijkheid willen voorkomen, die voor den kapitein zou kunnen ontstaan, wanneer hij de gehouden beraadslaging slechts door getuigen zou kunnen bewijzen; nu die op schrift gebragt wordt, kan hij zich altijd op haar beroepen.

De kapitein, die dit stuk niet kan vertoonen, zal blootgesteld zijn aan de vervolgingen der belanghebbenden. ²⁾

Maar er kunnen gevallen voorkomen, dat het

des dommages et intérêts demandés par Fougasse.

Le partage porté en Grand Chambre, on accorda à Fougasse les dépens; et l'on réserva de prononcer sur les dommages et intérêts, après que le procès criminel ordonné contre Marin auroit été instruit.

Il fut décidé par cet Arrêt: 1°. que la juste crainte équivaut au danger réel. 2°. Que celui qui, par sa faute, occasionne cette juste crainte, mérite punition."

¹⁾ Art. 224 C. de C.

²⁾ Alauzet, Commentaire du Code de Commerce et de la législation Commerciale. III. p. 107. Dageville. II. p. 244.

houden van den scheepsraad, even als het nakomen der voorgeschrevene formaliteiten, onmogelijk is; in dit geval zal de verhindering door hooger hand steeds een wettige reden van verontschuldiging zijn, maar de kapitein zal die moeten bewijzen.

Het Hof van Cassatie heeft, bij arrest van 11 Févr. 1836, aldus geoordeeld, «que, s'il a été reconnu en fait, que le navire a été capturé, la Cour Impériale peut dispenser le Capitaine des formalités exigées par l'article 241, en décidant qu'il y a eu force majeure.» ¹⁾

Wanneer nu het besluit genomen is om het schip te verlaten, moet de kapitein het geld en zooveel mogelijk van de kostbaarste goederen der lading medenemen, onder straffe van persoonlijk daarvoor verantwoordelijk te zijn.

De Ordonnance van 1681 voegde er bij, dat hij ook aan ligchamelijke straffen onderhevig zou zijn. Dit werd in het ontwerp van den Code niet overgenomen. «Le système de notre législation ne permet plus d'insérer dans nos lois les dispositions vagues de peine corporelle, qui laissaient à l'arbitrage des juges le châtiment du coupable; les délits des capitaines et les peines qu'ils entraî-

¹⁾ Alauzet, t. a. p. III, p. 107.

nent doivent donc être réglés par des lois particulières. ¹⁾

«Cependant,» zegt Locré, «le Conseil adopta la proposition d'insérer dans ce titre un article général, qui porterait que, par ses dispositions, il n'est pas dérogé aux lois pénales.

Cet article n'a pas été ajouté, il était inutile: de droit commun, les lois pénales ont leur effet cumulativement avec les autres lois, toutes les fois, qu'il n'y est pas dérogé formellement par ces dernières.» ²⁾

In het Pruissische Landregt wordt niet bepaaldelijk van het verlaten van het schip door den kapitein gesproken, maar daarentegen vinden wij aldaar een algemeen voorschrift in § 1463. e. v., alwaar den schipper geboden wordt in gewigtige en bedenkelijke gevallen, zoowel in een haven als op zee, wanneer schip, lading en menschen in gevaar zijn, met zijn scheepsvolk zeemanschap en scheepsraad te houden. Derhalve wordt ook bij het verlaten van het schip, dat mij voorkomt een gewigtige gebeurtenis te zijn, het houden van den scheepsraad vereischt.

¹⁾ Een koninklijk besluit van 1699 wil den kapitein, die zijn schip in zee verlaat, gestraft hebben met 3 jaren galeistraaf. Valin sur l'art. 5 tit. des matelots et 26 du Cap.

²⁾ Locré, Esprit du code de commerce, III p. 127.

Wie deel uitmaken van den scheepsraad, wordt in § 1464 duidelijk gezegd: «Es ist jedoch zur Deckung des Schiffers hinreichend, wenn zu einem solchen Schiffsrathe nur der Steuerman, Hochbootsmann und Zimmermann gezogen werden.» Indien een van dezen ontbreekt, dan moet de schipper in diens plaats een ander ervaren matroos stellen.

De schipper is aan het gevoelen van den scheepsraad niet gebonden; wanneer hij echter zonder belangrijke redenen, of redenen, die hij niet duidelijk kan aantoonen, tegen hun gevoelen handelt, dan zal hij verantwoordelijk zijn voor de daaruit ontstane schade. Terwijl hier den kapitein het houden van den scheepsraad als eene verplichting wordt opgelegd, wordt dit in het A. D. H. G. facultatief gesteld, blijkens art. 485: «Wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr mit den Schiffsofficieren einen Schiffsrath zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefassten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Maassregeln verantwortlich».

Dit is het eenige artikel in het A. D. H. G., dat over den scheepsraad spreekt.

In het ontwerp was het artikel eenigszins anders geredigeerd: «Wenn der Schiffer bei einer herannahenden Gefahr zu Unternehmungen schreiten will,

die Schiff, Ladung oder Mannschaft der Möglichkeit des Unterganges aussetzen, so muss er mit den Schiffsofficieren, und, soweit er solches für angemessen erachtet, auch mit der übrigen Schiffsmannschaft einen Schiffsrath halten.

Jedoch ist er an dessen Beschlüsse nicht gebunden.» ¹⁾

Verschillende bedenkingen werden in de 245^{de} zitting der Commissie door sommige leden tegen dit artikel ingebracht; verschillende veranderingen werden voorgesteld, tot dat eindelijk het artikel werd aangenomen, zooals het tegenwoordig in het A. D. H. G. is vastgesteld. Het schijnt mij toe, dat het art. van het ontwerp duidelijker is en meer geschikt ter nakoming dan het thans aangenomene.

In het ontwerp toch wordt de schipper verplicht in gevaarvolle omstandigheden den scheepsraad te hooren, terwijl dit in het wetboek aan zijn goedvinden wordt overgelaten. Mijns inziens is eene verplichting hier beter; wel is waar is de schipper in geen van beide gevallen gebonden aan het gevoelen van den scheepsraad, maar, wanneer hij, zooals in het ontwerp, genoodzaakt is dit gevoelen te hooren, dan bestaat de mogelijkheid, dat zijn eigen gevoelen door het hooren van dat van anderen,

¹⁾ Art. 419.

eenigszins gewijzigd zal worden, en zoodoende nog meer strekken zal tot heil van schip en lading.

Daar thans het hooren van den scheepsraad, in de zoo even genoemde omstandigheden, geheel aan zijn goedvinden wordt overgelaten, terwijl daarbij nog gevoegd is, dat hij in allen gevalle, hetzij hij overeenkomstig, hetzij tegen het advies van den scheepsraad handelt, voor zijne handeling verantwoordelijk is ¹⁾; geloof ik, dat het niet dikwijls zal gebeuren, dat de schipper het gevoelen der anderen hoort; meestal toch zal hij zijn eigen meening, die hem natuurlijk de beste toeschijnt, willen doorzetten; en, wanneer hij dit doet, zal hij genoodzaakt zijn, die handeling te verdedigen, indien het later blijkt, dat zij meer nadeel dan voordeel heeft aangebracht, en hij door anders te handelen, dit nadeel voorkomen zou hebben. Daarbij zal het den schipper soms moeilijk vallen, zich te verantwoorden.

Wordt daarentegen het houden van den scheepsraad hem als eene verplichting opgelegd, en handelt hij volgens diens gevoelen, dan is hij genoegzaam verantwoord; en zelfs wanneer hij gelooft, dat zijne meening boven die van den scheepsraad

¹⁾ Vgl. Makower, Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch. S. 295.

de voorkeur verdient, en hij dus daarnaar handelt, zal het hem niet moeilijk vallen zijne handelingen te verdedigen, indien hij ten minste niet door zijne officieren en matrozen van kwade trouw beschuldigd wordt.

Zoowel in het ontwerp, als in het A. D. II. G. zelf, is uitdrukkelijk voorgeschreven, dat de schipper aan het besluit van den scheepsraad niet is gebonden; dit keur ik volkomen goed, alhoewel het mij een geheel overbodig voorschrift toeschijnt. Wanneer hij toch niet gehouden is den scheepsraad te hooren, dan spreekt het van zelf, dat hij ook niet gebonden is aan diens besluit.

In het ontwerp was dit voorschrift van meer belang; volgens dit toch was de schipper genoodzaakt den scheepsraad te hooren, en dan schijnt het mij volkomen juist toe, dat hij, als bekleed met het hoogste gezag op het schip, zijnen wil kan doorzetten, zonder dat er eenige aanmerking op kunne gemaakt worden. Hij wordt toch geacht meer verstand te hebben van de op het zeewezen betrekking hebbende zaken dan zijne ondergeschikten. ¹⁾

¹⁾ Men zie von Kaltenborn, t. a. p. blz. 166: „Uebrigens kann man nicht sagen, dass der Schiffer an die Mehrheit der Stimmen der Officiere oder der ganzen Mannschaft gebunden wäre; viel mehr wird man ihm kraft seines Amtes und Commandos, namentlich aber weil er nicht bloss der Seefahrtskündigste auf dem Schiffe

Te regt bepaalde het Pr. Lr. § 1466, dat, indien hij tegen de meening van den scheepsraad handelt, en daarvoor geene goede gronden kan aanvoeren, met andere woorden, wanneer zijne stijfhoofdigheid de oorzaak is van de een of andere ontstane schade aan schip of lading, hij daarvoor verantwoordelijk is.

In het ontwerp wordt over die verantwoordelijkheid van den schipper niet gesproken, en in het wetboek wordt gezegd, dat hij altijd verantwoordelijk is voor de door hem genomene maatregelen, hetzij hij den scheepsraad gehoord heeft, hetzij niet. Dit schijnt mij minder juist toe: mijns inziens, ware het beter, indien het wetboek bepaald had, dat de schipper verantwoordelijk is voor de door hem tegen het gevoelen van den scheepsraad gedane handelingen. Handelt hij, volgens het gevoelen

ist, sondern auch für die Angelegenheiten des Schiffes *der Rhederei gegenüber* die alleinige Verantwortlichkeit hat, nicht bloss überall eine entscheidende Stimme bei Stimmengleichheit einräumen, sondern ihn sogar überhaupt nicht unbedingt an die Majoritätsbeschlüsse binden, und nicht einmal unbedingt der Fall ausnehmen dürfen wo sich die grosse Mehrheit der Seeleute für die Existenz einer Lebensgefahr Aller (die etwa das gestrandete secuntüchtige Schiff zu verlassen berechtigt) entscheidet; den selbst hier wird er mit dem Reste der Mannschaft thun dürfen, was er nach Pflicht und Gewissen für Recht hält, und wird allenfalls der dissentirenden Mehrheit, wenn er sie nicht zwingen kann, ein anderweitiges Handeln gestatten dürfen."

van den scheepsraad, dan zal hij genoegzaam verantwoord zijn, en handelt hij, zonder den scheepsraad gehoord te hebben, dan zal hij moeten bewijzen, dat zijne daden tot heil van scheepsvolk, schip en lading hebben moeten strekken, al zijn zij ook ten kwade afgeloopen, en zich op deze wijze trachten te verantwoorden.

Ik geloof daarom dat de bepaling van het Pr. Landr. beter is.

De vermelde bepaling is de eenige, die wij in het nieuwste wetboek van zeeregt over ons onderwerp vinden; en wanneer wij de protokollen der beraadslaging over art. 449 van het ontwerp nagaan, dan komt zelfs onwillekeurig de vraag bij ons op: ware het misschien niet beter, even als in het Engelsche zeeregt, den scheepsraad geheel en al ter zijde te stellen, en alles aan den schipper overtelaten? Ik meen toch deze vraag ontkennend te moeten beantwoorden. Wel is waar zal het soms gebeuren, dat, bij onvoorziene gevaren, geen tijd kan gevonden worden, om het gevoelen van den scheepsraad te hooren, maar dit geval zal zich niet dikwijls voordoen; meestal zal men wel het gevaar van te voren zien aankomen, en er nog tijd genoeg overig zijn, om het gevoelen der bekwaamsten, die zich op het schip bevinden, omtrent hagchelijke zaken te vernemen. En wanneer de

schipper den raad der voornaamsten en kundigsten van het scheepsvolk gehoord heeft, zal hij voor zich zelve overtuigd zijn, dat, wanneer hij volgens hun raad handelt, hij zoo goed mogelijk, in allen gevalle niet onberaden, gehandeld heeft, hetzij die handeling ten goede of ten kwade uitloope.

Doch, gelijk wij reeds gezegd hebben, slechts bij voorkomende gevaren moet de schipper verplicht zijn het gevoelen van den scheepsraad te hooren; wij stemmen daarom volkomen in met hetgeen in de Motiven tot het A. D. H. G. gezegd werd: «Jedoch ist aus Veranlassung der Sachverständigen die Nothwendigkeit des Schiffsraths auf die Fälle beschränkt, wo der Schiffer zu Unternehmungen schreiten will, die Schiff, Mannschaft und Ladung die Möglichkeit des Unterganges aussetzen.»

Evenals in de oude zeerechten vinden wij ook in de nieuwe wetgevingen bij gelegenheid van den zee-worp over den scheepsraad gesproken.

Het komt namelijk dikwijls voor, dat een schip, op zee, door eene toevallig opgekome, niet voorziene, gevaarvolle omstandigheid, in zoodanigen toestand gekomen is, dat, zoo niet het een of ander spoedig hulpmiddel wordt aangebragt, het zeker zal te gronde gaan.

Een dergelijk hulpmiddel bestaat meestal in het kappen der ankers of masten, of in het werpen der goederen, waarmede het schip is beladen, hetwelk dikwijls een afdoende maatregel is om het schip te behouden.

Wanneer nu schip en lading op deze wijze behouden zijn gebleven, dan zal de schade, door het werpen of kappen zoowel aan de eigenaars van het schip, als aan die der lading berokkend, meestal vergoed moeten worden door degenen, die geen schade geleden hebben, elk, naar evenredigheid van hetgeen hij ingeladen heeft, en behouden is gebleven.

De voorschriften, die wij in den Fr. Code over den bij den zeeworp te houden scheepsraad vinden, zijn volkomen gelijk aan die van de Ordonnance van 1681, die ze weder klaarblijkelijk uit de Jugemens d'Oléron en de Wisbuijsche zeeregten, echter met verbeterde redactie, heeft overgenomen.

In beide wetgevingen wordt den kapitein de verplichting opgelegd, om, wanneer hij zich genoodzaakt ziet om een gedeelte van zijne lading in zee te werpen, masten of ankers te kappen, vooraf den raad te vragen der kooplieden en der voornaamsten van het scheepsvolk.¹⁾

¹⁾ Art. 1, tit. 8, livre 3, Ordonn. de la Marine; art. 410 C. de C.

De kapitein mag dus alleen werpen, wanneer de noodzakelijkheid hem dringt tot dit uiterste middel over te gaan. Dit kan alleen gebeuren, wanneer er storm opkomt, en wanneer het schip door vijanden vervolgd wordt. In beide gevallen zal de verligting van het schip voordeelig kunnen zijn.

De Fransche wetgever heeft juist deze twee gevallen uitgedrukt, omdat hij meende, dat die de eenige gevallen waren, waarbij de zeeworp als avariëgrosse moest berekend worden. Hij wilde niet, dat de wet dit aan het goedgevinden van den kapitein en zijne manschappen overliet. «Le silence de la loi aurait du favoriser les fraudes, ou tout au moins faire naître des contestations.» ¹⁾

Wij kunnen dus gerust aannemen, dat in den Code de zeeworp, wil die aanleiding geven tot het betalen der avariëgrosse, moet geschied zijn periculi imminentis evitandi causa, en alleen in de gevallen van storm en vervolging door vijanden. Teregt merkt echter Locré op, dat het in den Code gebruikte woord «*tempête*» in een veel uitgebreider zin moet opgevat worden, dan het in het gewone spraakgebruik heeft. Het beteekent alle uitwerkselen van den wind en de zee, die het schip maar eenigszins in gevaar brengen.

¹⁾ Locré, t. a. p. IV p. 359.

In alle andere gevallen zou, wanneer geworpen werd, de zeeworp aanleiding geven tot het betalen van bijzondere avarij, die gedragen moet worden door de eigenaars der geworpen goederen; zij zullen echter daarvoor den kapitein kunnen aanspreken. De noodzakelijkheid nu, die vereischt wordt, om tot den zeeworp te kunnen overgaan, moet door eene beraadslaging geconstateerd worden.

De kapitein moet dan scheepsraad houden met de kooplieden of inladers, zoo die tegenwoordig zijn, en de voornaamsten van het scheepsvolk.

Bij de beraadslaging wilden sommigen, dat de kooplieden niet aan den scheepsraad deel zouden nemen, daar zij geen verstand van zeezaken hebben, en de raad van het scheepsvolk genoegzaam is.

Men heeft de bepaling echter toch behouden, daar zij als eigenaars der lading wel eenig regt hebben, om hunne stem hier te doen hooren. Wat hiervan zij, tegenwoordig zal het wel niet veel meer voorkomen, dat de raad der kooplieden gevraagd wordt, daar het bijna nooit gebeurt dat zij de lading op het schip vergezellen. Behalve dezen, worden ook genoemd de voornaamsten van het scheepsvolk. Het is vreemd dat hier alleen van de voornaamsten van het scheepsvolk gesproken wordt, terwijl in andere gevallen ook de officieren genoemd worden. Wij kunnen echter veilig aannemen, dat daaronder

ook de officieren begrepen worden, en hier alleen worden uitgesloten de scheepsjongens en verdere in de schcepvaart minder bedrevene personen. De oudere matrozen zijn door hunne ondervinding dikwijls onmisbaar bij de beraadslaging.

Bestaat er nu verschil van gevoelen tusschen de kooplieden en den kapitein en het scheepsvolk, dan zal dat van den kapitein en het scheepsvolk de overhand hebben. Dit wordt uitdrukkelijk in de wet gezegd.

Doch hoe zal het zijn, wanneer de kapitein het niet eens is met de voornaamsten van het scheepsvolk?

Het Hof van Appel te Rennes opperde deze vraag, en stelde voor haar te beantwoorden, door het volgende artikel in den Code in te lasschen. «Si la diversité d'avis se trouve entre le capitaine et les principaux de l'équipage, l'avis du plus grand nombre sera suivi. En cas de partage, le capitaine a la prépondérance.»

Dit voorstel werd niet aangenomen.

Desniettegenstaande komt het mij voor, dat de meening van den kapitein, bij verschil van gevoelen, boven die van het scheepsvolk, steeds de bovenhand zal hebben. Hij wordt toch geacht, meer ondervinding te hebben, en als gezagvoerder beter zijn schip te kennen dan iemand anders.

Wij meenen daarmede niet, dat, wanneer

door het volgen zijner meening, het schip op de een of andere wijze te gronde gaat, of eenig ander ongeval ontstaat, de kapitein van alle verantwoordelijkheid ontslagen is. Teregt zegt Alauzet ¹⁾, dat het aan de belanghebbenden vrij zal staan, hem in regten te roepen, om zijn gedrag te regtvaardigen, en daarbij zullen natuurlijk de verklaringen van het scheepsvolk van veel waarde zijn. Het is daarom dubbel nuttig, dat het voorschrift van de Ordonnance ook in den Code ²⁾ is opgenomen, namelijk, dat de beraadslaging in schrift moet worden gebragt.

Terwijl in de Ordonnance de scheepsschrijver daartoe de aangewezen persoon was, is thans, nu die tegenwoordig op de Fransche koopvaardisepen niet wordt gevonden ³⁾, deze verplichting aan den kapitein opgelegd, en wel «aussitôt, qu'il en a les moyens.»

¹⁾ Alauzet, Commentaire du code de commerce et de la législation commerciale III. p. 532.

²⁾ Art. 412 C. de C.

³⁾ In den tijd van Valin bestond reeds de scheepsschrijver niet meer. Wij lezen toch in zijn Commentaire sur l'Ord. de la Marine II p. 190: „Dans nos navires marchands il n'y a point d'écrivain, ni personne, qui en tient lieu; à moins comme il a été observé sur l'art. 1 titre 3 livre 2 qu'on n'entende sous ce nom le second capitaine ou lieutenant, qui tient ce qu'on appelle le livre de bord, où il fait mention de l'entrée et de la sortie des marchandises.”

Volgens de Ordonnance moet de scheepsschrijver zoo spoedig mogelijk de beraadslaging op het register aantekenen, en die doen ondertekenen door hen, die daaraan hebben deelgenomen; hij moet ook melding maken van de redenen, waarom de ondertekening van sommigen niet heeft plaats gehad. Bovendien moet hij nog zooveel mogelijk vermelden, welke zaken geworpen of door het werpen beschadigd zijn.

Behalve de beschadiging van de lading wordt hier ook die van het schip bedoeld.

Wanneer dit alles verrigt is, moet de kapitein, bij het inloopen in de eerste de beste haven, in zijn land voor den regter, en in den vreemde voor den Franschen consul, een verklaring afleggen omtrent al de feiten, in de beraadslaging vermeld.

In den Code ¹⁾ wordt er bijgevoegd, dat deze verklaring moet geschieden binnen 24 uren na de aankomst in de eerste haven. Valin ²⁾, in zijne aantekening op art. 5, zegt ook, dat zij uiterlijk binnen 24 uren moet geschieden, als zijnde dit de termijn, die in het algemeen voor zulke verklaringen gesteld wordt; hij wil zelfs dat die termijn nauwkeurig worde in achtgenomen, om de bedrie-

¹⁾ Art. 413.

²⁾ T. a. p. II. p. 191.

gerijen te voorkomen, die de kapitein en de équipage zouden kunnen plegen, door heimelijk goederen aan hen, of aan door hen begunstigde personen toebehoorende, van boord te nemen, en dan later te zeggen, dat die deel uitgemaakt hebben van den zeeworp.

Bij deze artikelen moet men weder lotten op het verschil tusschen het regelmatig en het onregelmatische werpen.

Het spreekt van zelf, dat bij het onregelmatische werpen al die beraadslagingen niet kunnen gehouden worden, en deze dus alleen bij het regelmatig werpen kunnen voorkomen. Dit neemt niet weg, dat de kapitein in het eerste geval toch niet zal ontheven zijn van de verplichting, om zoo spoedig mogelijk en zoo goed als hij kan, in het register de redenen op te teekenen, waarom er geworpen is, en dat deze zijne verklaring vervolgens onderteekend zal moeten worden door de voornaamsten van zijne équipage.

Reeds het Hof van Caen merkte op ¹⁾: «Dans le désordre produit par une tempête, et dans la précipitation d'une mesure commandée par un péril imminent, il sera souvent impossible d'exécuter

¹⁾ Observations de la Cour de Caen, tome 1. p. 174. Loaré, t. a. p. IV p. 364.

tout ce qu'exige cet article. Il faut alors agir plutôt que délibérer et dresser des procès-verbaux longs et détaillés. Le capitaine ne doit être astreint à remplir les formalités prescrites qu'autant et aussitôt qu'il lui sera possible de le faire.»

De Regtbank van koophandel van Paimpol ging nog verder, en wilde in alle gevallen de formaliteit der voorafgaande beraadslaging afschaffen. Zij wilde, dat men art. 410 aldus zou redigeren: «Lorsqu'un capitaine où maître aura cru devoir, pour le salut commun de son navire, et de ce qu'il contient, jeter à la mer une partie de son chargement, couper ou forcer les mâts de son navire, ou abandonner des ancres, il sera tenu d'en faire une déclaration dans les 24 heures, qui suivront son arrivée au premier port, et d'en faire affirmer les circonstances, avec la vérité du tout par la moitié au moins de son équipage.»

Deze meening werd met krachtige en overtuigende gronden gestaafd, en zelfs ten slotte gezegd: «Dans tous les cas, il serait plus possible comme plus facile de rédiger les procès-verbaux voulus par cet article, lorsque la chose serait faite sans nécessité, que lorsqu'elle deviendrait commandée par les circonstances.

Dans le premier cas, l'exécution de la loi justifierait un acte criminel; dans le second, l'impos-

sible exécution de cette même loi ferait paraître coupable le capitaine qui aura agi d'après sa conscience.» ¹⁾

De commissie antwoordde op al deze tegenwerpingen, dat, zoowel bij den onregelmatigen als bij den regelmatigen zeeworp, de kapitein altijd de voorschrevene formaliteiten kan in acht nemen, daar hij de beraadslaging kan opschrijven, als het gevaar voorbij is.

Maar dit is geen antwoord op de vraag, of bij het onregelmatige werpen, wanneer spoed vereischt wordt, en het dus raadzamer is geen beraadslaging te houden, die beraadslaging toch gehouden moet worden.

In art. 440 wordt daarvoor geene uitzondering gemaakt, en hieruit zou men kunnen opmaken, dat in beide gevallen de beraadslaging noodzakelijk is.

Locré ²⁾ merkt echter terecht op, dat indien men het woord «*delibération*» in zijne gewone beteekenis wil opvatten, de commissie met zich zelve in tegenspraak komt. Bij het onregelmatige werpen toch kan men niet eischen, dat daaraan eene beraadslaging voorafgaat, daar dit werpen juist

¹⁾ Observations du Trib. de Comm. de Paimpol. T. 2, 2e partie p. 224 sqq.

²⁾ T. a. p. IV p. 365.

onregelmatig genoemd wordt, omdat er geene beraadslaging aan kan voorafgaan.

Men moet dus aannemen, óf dat de commissie niet over haar antwoord nagedacht heeft, óf dat zij werkelijk slechts bij het regelmatige werpen de door art. 410 C. de C. voorgeschrevene beraadslaging heeft willen eischen, en dat hetgeen zij bij het onregelmatige werpen eene beraadslaging noemt, niet is eene voorafgaande discussie over de noodzakelijkheid van het werpen, maar eene verklaring van den kapitein, bevestigd door het scheepsvolk en de inladers, overeenkomstig het in art. 412 bepaalde.

Er is nog een geval, waarin scheepsraad moet gehouden worden, zoowel in de Ordonnance¹⁾ als in den Code de Commerce²⁾ vermeld; wanneer het namelijk uitgemaakt is, dat er zal geworpen worden, en de vraag zich voordoet, wat?

Reeds troffen wij in de oudere zeeregten, en voornamelijk in den Guidon de la Mer, hierover een merkwaardigen regel aan, dien wij ten deele hier terugvinden.

De oudere zeeregten verboden den kapitein te werpen, voordat de kooplieden daarmede een begin

¹⁾ Art. 3, tit. 8, liv. 3. Ord. de la Marine.

²⁾ Art. 411 Co. de Co.

gemaakt hadden. Dit voorschrift is echter in de latere regten niet behouden, vooral ook omdat de kooplieden maar zelden hunne goederen op de reis vergezellen.

In plaats daarvan hebben de tegenwoordige zee-regten andere regels gesteld. Zij willen dat de scheepsgereedschappen en andere zaken, die het meest ontbeerlijk en het zwaarst in gewigt zijn, en daarbij weinig waarde hebben, het eerst zullen geworpen worden, en daarna de koopwaren van het eerste verdck, alles ter keuze van den kapitein, na den raad van de voornaamsten van het scheepsvolk gehoord te hebben.

Valin ¹⁾ heeft volkomen juist de bedoeling van dezen regel begrepen, wanneer hij zegt: «Non pas pour régler le jet despotiquement, mais avec prudence, en se conformant à l'esprit du présent article, autant que le danger, où l'on se trouve, peut le permettre. Autrement, et si le capitaine en usait avec malice ou affectation, il serait répréhensible, tenu des dommages et intérêts.»

Laat ons nu nog een oogenblik stilstaan, bij hetgeen in de Duitsche wetgevingen over den scheepsraad bij het werpen voorkomt.

¹⁾ Valin, Commentaire II. p. 189.

Het A. D. H. G. geeft, zooals wij gezien hebben, geen anderen regel voor den scheepsraad dan het boven aangehaalde artikel 485, hetwelk het geheel en al aan het goedvinden van den schipper overlaat of hij in gevaarlijke oogenblikken den scheepsraad al of niet wil hooren.

Hij zal dus, indien het werpen van goederen tot behoud van schip en lading noodzakelijk is geworden, den scheepsraad daarover kunnen hooren, maar hij zal het ook kunnen nalaten.

Hij kan goederen doen werpen, wanneer het hem goed dunkt, en niemand op het schip zal zich daartegen kunnen verzetten, maar hij zal zich tegenover de reederij moeten verantwoorden.

Het schijnt mij toe, dat de schipper zodoende aan den eenen kant te veel magt heeft, terwijl hij aan den anderen kant aan te groote verantwoordelijkheid is blootgesteld.

Steeds toch zullen deze alternatieven voorkomen; of de schipper heeft geworpen, terwijl het niet noodig was, of hij heeft het gedaan, terwijl het zeer noodig was, en hij niet anders kon handelen. In beide gevallen zal hij zich moeten verantwoorden, en wanneer hij te goeder trouw geweest is, zal hij dit ook meestal kunnen doen, maar ondertusschen kan er voor de belanghebbenden in schip en lading groot nadeel ontstaan zijn.

Wanneer de schipper, zonder den scheepsraad gehoord te hebben, geworpen heeft, in de meening, dat er een zware storm zou opkomen, of dat hij door vijanden vervolgd werd, en het later blijkt, dat de storm niet zoo hevig is geweest, als hij zich had voorgesteld, of dat het schip, dat hem scheen te vervolgen, geen vijandelijk schip was, enz. zou het, indien hij te goeder trouw geweest is, wel eenigszins onregtvaardig zijn, hem voor de aan schip en lading door het onnoodig werpen ontstane schade aansprakelijk te stellen; maar toch zou, indien hij genoodzaakt was geweest het gevoelen van den scheepsraad te hooren, misschien al deze schade voorkomen zijn. Daarbij zal het ook soms voor hem zelven moeilijk zijn de reederij van zijne goede trouw te overtuigen, vooral wanneer de officieren en het scheepsvolk, die als getuigen geroepen worden, de noodzakelijkheid van het werpen op dat oogenblik niet hebben ingezien.

Het Pr. Landrecht schijnt mij omtrent deze zaak een beter inzicht gehad te hebben.

Onder de voornaamste gevallen, die tot betaling der avariëgrosse aanleiding geven, noemt het vooreerst den zeeworp, die alleen kan plaats hebben, wanneer het door storm, of vervolging van vijanden noodzakelijk is geworden, dat het zwaar geladen schip verligt worde.

Alleen die zeeworp, die op bevel van den schipper of zijn plaatsvervanger geschied is, kan aanleiding geven tot het betalen der avariëgrosse, maar voordat de schipper daartoe overgaat, moet hij eerst scheepsraad houden met de inladers, die aan boord zijn, en met het scheepsvolk. Terecht is begrepen, dat het soms bij onvoorziene gevaren minder wenschelijk is het geheele scheepsvolk bijeen te roepen, en een formelen scheepsraad te houden, daarom is in § 1798 gezegd, dat in zulk een geval ten minste het gevoelen van den stuurman, den bootsman en den timmerman gevraagd moet worden.

Er worden in het Pr. Lr. nog eenige gevallen opgenoemd, waarin de scheepsraad gehoord moet worden, die wel waardig zijn hier vermeld te worden.

Wanneer iemand van de bemanning van een koopvaardijship zich op zee aan de een of andere zware overtreding, of aan opstand of muiterij tegen den schipper schuldig maakt, is de schipper verplicht, zulk een misdadiger in arrest te doen nemen, en dan moet hij in tegenwoordigheid van den scheepsraad, en andere zich op het schip bevindende verstandige lieden, nauwkeurig alles doen opteekenen, wat voor het latere strafgeding tegen den overtreder van belang kan zijn.

In het bijzonder is hij verplicht, wanneer er een moord begaan is, en het lijk voor het aan land

komen over boord moet geworpen worden, de plaats en den aard der wond, den tijd, dat de gewonde nog geleefd heeft, de spijs, die hij gebruikt heeft, en de middelen, die tot zijne herstelling zijn aangewend, naauwkeurig op te teekenen.

Vervolgens moet, wanneer er op het schip een geneesheer aanwezig is, deze, in tegenwoordigheid van den scheepsraad, de wond onderzoeken, en zijne bevinding daaromtrent in het scheepsjournaal doen inschrijven, terwijl hij het ingeschrevene later onder eede zal moeten bevestigen. ¹⁾

Op zee kan de schipper dus niets anders doen, dan de overtredders in verzekerde bewaring stellen; wanneer hij daarna, hetzij op de plaats zijner bestemming, hetzij op die, waarvan hij uitgezeild is, aankomt, moet hij hem aan den regter aldaar uitleveren. ²⁾

Ten slotte willen wij nog vermelden, dat de scheepsraad in het Pruiss. Landr. ook als een soort van Regtbank voorkomt; in het 3e hoofdstuk zullen wij in de gelegenheid zijn, hierop nader terug te komen.

¹⁾ § § 1606, 1607, 1608, 1609.

²⁾ § § 1610 en v. Men zie over de overtredingen van het scheepsvolk: v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts, I blz. 222 en v., Menno Pöhls, Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts; Seerecht 1er Theil. blz. 283.

Wij moeten eindelijk nog over art. 249 C. de C. spreken, volgens hetwelk de schipper, indien er gebrek aan levensmiddelen gedurende de reis ontstaat, hen, die daarvan nog voorzien zijn, dwingen kan die tegen betaling der waarde af te geven, echter alleen na vooraf den raad der voornaamsten van het scheepsvolk ingewonnen te hebben.

In de Ordonnance ¹⁾ vinden wij denzelfden regel, behalve dat deze niet vordert, dat de scheepsraad gehoord worde.

Die regel schijnt zijn oorsprong te hebben in de l. 2 § 2, in fine, Dig. de lege Rhodia de jactu, alhoewel aldaar niet gezegd wordt, dat aan hem, die genoodzaakt wordt zijne levensmiddelen ten algemeenen beste af te geven, de waarde daarvan vergoed zal worden; maar volkomen juist zegt Valin: ²⁾ «Cette condition est juste et naturelle, et Vinnius, en expliquant cette même loi, l'a pensé de la sorte, en ces termes: Utique tamen non gratis, ut nihil restitui necesse sit, sed cum onere restituendi, ubi necessitas cessaverit.» ³⁾

¹⁾ Art. 31 tit. I du capitaine, livre II.

²⁾ Valin, Commentaire. I p. 456.

³⁾ Men zie ook: Cleirac in art. 17 Jug. d'Oléron n°. 6.

HOOFDSTUK III.

Het Nederlandsche regt.

Volgens het Nederlandsche regt is de schipper verplicht, in alle voorvallen van aanbelang, en inzonderheid, waar de wet dit met name vordert, scheepsraad te beleggen, en geen besluit te nemen, alvorens hem het besluit van dien raad kenbaar is geworden.

Reeds zagen wij, dat in de oudste tijden, voornamelijk of liever uitsluitend de medevarende inladers of kooplieden deel uitmaakten van den scheepsraad; later kwamen daarbij de schepelingen en eindelijk werden alleen sommigen uit het scheepsvolk geraadpleegd.

Onze wet spreekt meestal van de officieren en de voornaamsten der scheepsgezellen, of wel alleen van de voornaamsten van het scheepsvolk. Als

officiëren worden beschouwd de stuurman, de onderstuurlieden en de scheepsdoctor ¹⁾, maar wie onder de voornaamsten der scheepsgezellen moeten gerekend worden, daarover bestaat eenig verschil van gevoelen. Sommigen beschouwen als zoodanig degenen, die na de officieren een eersten rang op het schip bekleeden, anderen daarentegen hen, die door kunde en ondervinding die onderscheiding verdienen.

Die laatste meening, die mij ook toeschijnt de beste te zijn, is bij de beraadslaging over den derden titel uitgesproken door den heer Beelaerts van Blokland. ²⁾

Mr. de Pinto ³⁾ meent, dat, daar de wet het

¹⁾ De Rb. van Amsterdam besliste bij Vonnis van 8 Sept. 1841, R. B. IV, 58, dat de scheepsdoctor niet tot de bedoelde officieren of scheepsgezellen behoorde. Mr. de Wal, II blz. 114, keurt, mijns inziens teregt, die meening af.

Wij vinden nog een vonnis der Rb. v. Amst. 10 Julij 1855 (N. R. B. V. 480) waarbij beslist werd, dat, bij gebreke van nadere bepaling in de wet, het er voor moet gehouden worden, dat de wetgever onder officieren heeft verstaan, „die schepelingen, aan wie eenig gezag wordt toegekend, zooals de verschillende stuurlieden, zoodat b.v. een hofineester daartoe niet behoort.”

²⁾ Voorduin, IX p. 422. De Wal, II blz. 94 is ook van dit gevoelen. Bosch van Drakestein, de consilio nautico. p. 16.

³⁾ De Pinto, Handleiding tot het wetb. van kooph. § 285. g. Zie ook van Hall, Dissertatio de magistro navis I p. 60—63.

niet zegt, de beantwoording der vraag, hoe en uit wie de scheepsraad moet zijn zamengesteld, behoort overgelaten te worden aan het goedvinden van den schipper, die daarin de voornaamsten van het scheepsvolk roept, naar zijne keus.

Wij meenen, dat, daar waar de wet spreekt van de officieren en de voornaamsten der scheepsgezellen, de meening van den heer Beelaerts van Blokland volkomen opgaat, en dat dus, behalve de officieren, zij tot den scheepsraad moeten geroepen worden, die door ouderdom, kunde en ondervinding die onderscheiding verdienen. Maar in sommige, en wel in de meeste gevallen, spreekt onze wet alleen van de voornaamsten van het scheepsvolk, en dan komt het mij voor, dat het gevoelen van de officieren, die altijd om en bij den schipper zijn, en geacht moeten worden verstand van het zee-wezen te hebben, gevraagd behoort te worden, maar dat dan ook tevens die matrozen behooren geraadpleegd te worden, van welke het aan den schipper bekend is, dat zij in staat zijn, goeden raad te geven.

Volgens Mr. de Wal zijn de passagiers van de deelneming aan den scheepsraad uitgesloten, behalve in het geval van art. 367. Wij stemmen dit volkomen toe, maar meenen tot verklaring hiervan te moeten opmerken, dat wij alleen den passagier

bedoelen, die niet als inlader beschouwd kan worden.

Nu zegt art. 535 van ons Wetb. van Kh.: «De passagier wordt ten aanzien van de goederen, die hij aan boord heeft, als inlader beschouwd; voor de schade, overgekomen aan de goederen van den passagier, welke deze onder zijne eigene bewaring gehouden heeft, is de schipper alleen verantwoordelijk, indien dezelve veroorzaakt is door zijn toedoen, of door dat der equipage.»

Dit artikel is eenigzins onduidelijk; mijns inziens beteekent het, dat wanneer de passagier goederen meêneemt, de schipper het regt heeft, om daarvoor vracht te laten betalen, onder zijne verantwoordelijkheid voor het ingeladen goed; dit neemt echter niet weg, dat de passagier bagage kan meênemen, waarvoor hij niets betaalt, en daarop doelt de wetgever wanneer hij spreekt van goederen, die de passagier onder zijne bewaring houdt, en bepaalt dat de schipper niet verantwoordelijk is, tenzij de schade veroorzaakt is door zijn toedoen of dat der equipage.

Wanneer de passagier als inlader beschouwd kan worden, zal hij voorzeker in de termen vallen van art. 367, en aan den schepsraad moeten deelnemen; heeft hij echter slechts goederen, die hij onder zijne bewaring houdt, dan

heeft hij met den scheepsraad niets te maken.¹⁾

In de oudere zeeregten was de vorm van beraadslaging bepaald voorgeschreven; de schipper moest den scheepsraad in gebruikelijke bewoordingen te kennen geven, waartoe hij zijn raad noodig had. In de latere wetgeving, in de Ordonnantiën van Filips II van 1563 en van Lodewijk XIV van 1681 wordt hieromtrent niets bepaald.

Tegenwoordig moet de schipper eenvoudig de personen, die aan den raad zullen deelnemen, bij elkander roepen, en hun gevoelen vragen over de te behandelen zaak. Sometijds zal het zelfs nog moeilijk zijn, de eenvoudige, in onze wet hieromtrent gegeven, voorschriften in praktijk te brengen, daar tijd en gelegenheid dit niet altijd toelaten.

Wanneer nu de scheepsraad vergadert en over het een of ander voorval van aanbelang beraadslaat, zal er natuurlijk niet altijd eenstemmigheid, maar dikwijls verschil van gevoelen tusschen den schipper en zijne officieren of het scheepsvolk bestaan; hoe dan tot een besluit te komen?

Onze wet zegt uitdrukkelijk, dat, bij verschil van

¹⁾ Roccus, in zijne „Merkwaardige aanmerkingen over schepen en vrachtgelden,” laat de passagiers ook tot den scheepsraad toe. Amst. 1737. art. 96 no. 248 blz. 122.

gevoelen, het gevoelen van den schipper gevolgd zal worden, ook dan wanneer hij alleen staat tegenover allen. ¹⁾

Sommigen, waaronder Mr. Holtius ²⁾, zijn van meening, dat de schipper zich aan den scheepsraad moet onderwerpen, wanneer deze het eens is, om dat wat de schipper voorstelt niet te doen, of wat anders te doen, maar dat hij, wanneer er oneenigheid bestaat, «zijn eigen hoofd» kan volgen.

Deze meening schijnt mij minder juist toe; de gezagvoerder van een schip moet niet gebonden zijn door den raad zijner onderhoorigen, al kan die raad ook van invloed zijn op zijn besluit; zijn wil moet zegevieren boven dien van het scheepsvolk, en daarnaar, hetzij de leden van den scheepsraad het met elkander eens zijn, hetzij niet, moet alleen gehandeld worden.

In art. 25 van het ontwerp van 1825 en in de artt. 67 en 68 ontw. 1822 ³⁾ was bepaald, dat de schipper zich moest beraden met zijne reeders,

¹⁾ Art. 367. al. 2. Wetb. v. K.

²⁾ Mr. Holtius, Voorlezingen over handels- en zeeregt. II. Aant. op art. 367, blz. 110. Lipman, Aant. op het Wetb. v. Kh. blz. 139. De Pinto, t. a. p. § 385. v. Hall, I p. 60—63. Bosch v. Drakestein, t. a. p. p. 47.

³⁾ Voorduin, IX blz. 407.

inladers, enz., en in allen gevalle met zijne officieren en scheepsgezellen, terwijl, bij verschil van gevoelen, dat van den schipper en van de voornaamsten van het scheepsvolk zou gevolgd worden. Dit gevoelen werd dus tegenover dat van de reeders, inladers en derzelver gemagtigden gesteld en voortgetrokken.

Deze redactie is echter, tengevolge eener aanmerking van sommige leden, veranderd, in dien zin, dat, ook in geval van verschil tusschen den schipper en de voornaamsten van het scheepsvolk, zijn gevoelen zal worden gevolgd.

De 4^{de} afdeeling vroeg, wat het geval zou zijn, indien een gedeelte van het scheepsvolk het niet met den schipper, maar met de tegenwoordig zijnde reeders of inladers eens was, en welk gevoelen dan zou beslissen.

Er scheen veel te zeggen voor de stelling, dat ook dan des schippers gevoelen zou moeten worden gevolgd. In allen gevalle oordeelde men, dat het goed ware, hetzij dan op deze, of op gene wijze, de zaak uit te maken.

De Regering antwoordde, dat zij door eene verandering in het slot van art. 25 Ontw. v. 1825, waar de woorden «en van de voornaamsten van het scheepsvolk» waren doorgchaald, allen twijfel had doen ophouden.

Het blijkt dus duidelijk, niet alleen uit dit artikel, maar ook uit andere, alwaar gesproken wordt van «inwinnen van raad» (art. 362) «oordeel vragen» (art. 374) en vooral van «des schippers keuze na beraad» (art. 368), dat de wetgever wel eene be-raadslaging gewild heeft, maar dat toch in allen gevalle hij, die aan het hoofd staat van het schip, en aan wien de zorg is opgedragen over de lading, van wiens kennis het leven van velen, en het heil van schip en lading afhangt, tegen het gevoelen van reeders, inladers en scheepsvolk niet alleen kan, maar zelfs moet handelen, zooals het hem in het belang van bemanning, schip en lading noodig toeschijnt.¹⁾

Hierbij valt ochter op te merken, dat de schipper altijd handelt, behoudens zijne eigene verantwoorde-lijkheid. Hij is niet verplicht den raad van den scheepsraad op te volgen, maar in dit geval is hij verantwoordelijk voor de gevolgen van zijn tegen den zin van den scheepsraad genomen besluit. En a fortiori zal hij, indien hij verzuimt den scheepsraad te hooren in de door de wet opgenoemde gevallen, zich moeten kunnen verantwoorden, of anders de schade, die de reeders en inladers door dit verzuim geleden hebben, moeten vergoeden.

¹⁾ De Wal. II, p. 95. Lipman, Aant. op art. 367.

De wetgever heeft dit geval over het hoofd gezien.

Er kunnen echter gevallen voorkomen, dat de schipper die schade niet zal behoeven te vergoeden, b. v. wanneer hij kan bewijzen, dat hij door overmagt verhinderd is geweest den scheepsraad bijeen te roepen.

Asser c. s., in hunne aantekeningen op het Wetb. v. Kh. bl. 149, hebben dus gelijk, als zij zeggen, dat de schipper, bij verzuim om den scheepsraad te hooren, verantwoordelijk is voor de schade, door eenen maatregel te weeg gebragt, welken hij genomen heeft, zonder de genoemde personen te raadplegen; maar zij hadden er moeten bijvoegen, dat verhindering door overmagt hierop eene uitzondering maakt. ¹⁾

Ten laatste willen wij nog vermelden, dat alle besluiten, in den scheepsraad genomen, door den schipper in het journaal moeten ingeschreven worden ²⁾; eene zeer nuttige bepaling, die den schipper een krachtig bewijsmiddel geeft.

Tot hiertoe hebben wij in het algemeen gesproken over eenige punten, die op den scheepsraad, volgens het Ned. regt, betrekking hebben;

¹⁾ Bosch van Drakestein, t. a. p. blz. 53.

²⁾ Art. 358, 7º, Wetb. v. Kh.

wij wenschen nu afzonderlijk de verschillende gevallen te behandelen, waarin de scheepsraad bijeengeroepen en gehoord moet worden.

Vooreerst ontmoeten wij een zeer algemeen luidenden regel, in art. 367, volgens hetwelk de schipper gehouden is in alle voorvallen van aanbelang, (bij het onder zeil gaan, kappen van ankers of masten, werpen van goederen, aannemen van helpers of ligters, enz. enz.) zich te beraden met zijne reeders, inladers of derzelver gemagtigden, zoo die tegenwoordig zijn, en in allen gevalle met zijne officieren en de voornaamsten zijner scheepsgezellen.

De wet noemt als voorbeelden slechts het onder zeil gaan, het kappen van ankers of masten, het werpen van goederen, het aannemen van helpers of ligters, het inloopen in een noodhaven, en het op strand zetten van het schip. Behalve deze zijn er echter nog eene menigte andere omstandigheden, die, wanneer de schipper ze slechts als voorvallen van aanbelang beschouwt, aan het oordeel van den scheepsraad moeten onderworpen worden.

Over het algemeen acht ik de hier opgegeven voorbeelden, die als gevallen van aanbelang moeten beschouwd worden, zeer goed gekozen; alleen betreur ik het, dat daaronder ook het uitzeilen is opgenoemd. Zooals het artikel nu is, zal de schipper verplicht zijn, ook bij het uitzeilen den scheeps-

raad te hooren, en, zooals wij reeds bij de behandeling der Ordonnance van Lod. XIV en van den Code de Commerce zagen, is dit geheel onnoodig; het zal slechts tot oponthoud aanleiding geven, en nadeelig kunnen zijn voor de reederij en andere belanghebbenden. In de praktijk wordt dit voorschrift dan ook bijna nooit in acht genomen, en teregt is opgemerkt, dat het ook een nadeeligen invloed zou kunnen hebben op het vertrouwen, dat het scheepsvolk verplicht is in den scheepsgezagvoerder te stellen. ¹⁾

Dit neemt echter niet weg, dat, volgens onze wet, de schipper, indien hij bij het uitzeilen den scheepsraad niet gehoord heeft, en het ongeluk wil, dat hij reeds in het begin van de reis door onstuimig weder tegenspoed ondervindt, die schade aan schip of lading doet, zal kunnen worden vervolgd; en, zoo hij zich niet kan verantwoorden, die schade zal moeten vergoeden. Mijns inziens, moet de schipper, wat het uitzeilen betreft, geheel vrij zijn, en niet door de meeningen van het scheepsvolk gebonden zijn, te minder omdat hij, volgens onze wet, verplicht is, om, wanneer hij van al het noodige voorzien en gereed is om te vertrekken,

¹⁾ Bosch van Drakestein, t. a. p. blz. 51.

onverwijld, bij de eerste gunstige gelegenheid, de reis, waartoe hij zich heeft verbonden, te ondernemen. ¹⁾ Zelfs mag hij die niet uitstellen wegens ziekte van eenige der officieren of scheepsgezellen, maar hij moet dadelijk anderen in derzelver plaats stellen. ²⁾

De schipper zal, in de gevallen van art. 367, zich moeten beraden met zijne reeders, inladers of derzelver gemagtigden. De wet voegt er bij: «zoo die tegenwoordig zijn», en teregt, want slechts zeer zelden zijn zij tegenwoordig, vooral de reeders en hunne gemagtigden; met de inladers is het somtijds anders, namelijk wanneer het schip b.v. bestemd is naar de kust van Guinea of naar andere landen, alwaar ruilhandel met de inboorlingen gedreven wordt; dan toch gaat er dikwijls een zoogenaamde supercarga, of opzigter over de lading, van wege de inladers, mede, om de medegebragte koopwaren tegen de gewenschte goederen te verruilen of te verkoopen.

Hoewel sommigen er zich tegen verklaard hebben, dat de reeders of inladers aan den scheepsraad zouden deelnemen, omdat zij meestal geen verstand van zeezaken hebben, en daarom misschien veelmeer

¹⁾ Art. 354.

²⁾ Art. 355.

slechten dan goeden raad zullen geven, geloof ik toch, dat het niet meer dan billijk is, dat zij, aan wie het schip of de lading toebehoort, in gevaarvolle oogenblikken hunne stem doen hooren.

In het Spaansche regt wordt aan den supercarga eene groote magt op het schip toegekend. Art. 724 van het Spaansche wetboek bepaalt: «*Les pouvoirs et la responsabilité du capitaine cessent par la présence du subrécargue, pour toute la partie de l'administration, qui lui a été confiée, mais ils existent pour tous les actes inséparables de son autorité et de la nature de ses fonctions.*» ¹⁾

De wetgever treedt over de in art. 367 opgenoemde gevallen in geen nadere beschouwingen, met uitzondering alleen van het werpen van goederen, waarbij hij den schipper verplicht, daartoe, voor zooverre hij die kan bereiken, bij voorkeur de zoodanige te nemen, die het meest ontbeerlijk, het zwaarst in gewigt en het minst in waarde zijn, en vervolgens de koopmanschappen van het eerste verdek, te zijner keuze, en na beraad met de voornaamsten van het scheepsvolk. (art. 368.)

Reeds bij verschillende gelegenheden hebben wij opgemerkt, dat de zeeworp niet anders geschieden mag dan in den uitersten nood, en wél, zooals het

¹⁾ Men zie ook Kaltenborn, t. a. p. I blz. 346 en ylgg.

statuut van Marseille het uitdrukt, «periculi imminentis evitandi causa.» ¹⁾

Onze wet geeft, in navolging van andere, voor het geval dat de schipper daartoe overgaat, regels over wat hij het eerst moet werpen. Hij zal dan, zooals wij zagen, moeten beginnen met die goederen, voor zooverre hij die ten minste kan bereiken, die het best gemist kunnen worden, het zwaarst in gewigt zijn, en de minste waarde hebben. Meestal zullen dit zijn: ankers, geschut, enz. De woorden, «voor zooverre hij die kan bereiken», werden in art. 26 Ontw. van 1825 niet gevonden. Door den heer Ouwerkerk de Vries ²⁾ werd echter teregt het voorstel gedaan om deze zinsnede er bij te voegen, «omdat het kan gebeuren, dat de zwaarste en minst kostbare goederen diep in het schip zijn geladen, en de dringende nood tot werping, alzoo niet mogt toelaten aan dit voorschrift te voldoen.»

Daarna gaat men tot de lading over. Volgens Mr. Holtius ³⁾ moet de schipper zijn eigen goed het eerst werpen. Dit schijnt mij minder juist toe. Voor-

¹⁾ Vgl. Cujacius, Rec. Sent. Pauli, II 7 ad leg. Rhod. Casaregis, Disc. leg. 121, n°. 18. Cleirac, Jug. d'Oléron, art. 9, n°. 4, p. 50.

²⁾ Voorduin, IX blz. 468.

³⁾ T. a. p. II blz. 111.

heen was het, volgens 'sommigen geldend regt, dat de schipper zijn eigen goed niet behoefde te werpen. ¹⁾ Waarom hem dit privilege dan was geschonken, is niet duidelijk. Volgens Mr. Schook ²⁾ was het misschien, om hem niet, uit eigenbelang, van de werping terug te houden. Wat hiervan zij, nu is dit regt of die gewoonte in elk geval verouderd; en zelf meent Mr. de Wal ³⁾ dat men hoogstens kan beweren, dat, naar het gevoelen van sommige regtsleeraars, die met de gewoonte bekend waren, de schipper oudtijds zijn eigen goed niet het eerst behoefde te werpen. ⁴⁾ Er is thans niets bij de wet daaromtrent beslist. Het eerst en vóór alles moeten de op den overloop geladene goederen geworpen worden, omdat die het dichtst bij de hand zijn, het meest hinderen en niet vergoed worden. Maar die worden met stilzwijgen in de wet voorbijgegaan, want op den overloop mag zonder toestemming der inladers niet geladen worden. Volgens art. 348 is de schipper verantwoordelijk voor alle schade, welke aan de goederen, die door hem, op den overloop van zijn schip geladen zijn,

¹⁾ Cleirac, Us et cout. de la mer, op a. 8 Jug. d'Oléron.

²⁾ Vgl. Mr. W. F. Schook, Iets over den zeeworp, in Nieuwe bijdr. tot Regtsgel. en Wetg. XIII, p. 261.

³⁾ De Wal, t. a. p. II, blz. 108.

⁴⁾ Men zie ook Kaltenborn, t. a. p. II, blz. 92.

overkomt, wanneer hij dit zonder schriftelijke toestemming der inladers gedaan heeft, en volgens art. 733 is de inlader in dit geval, wanneer de goederen geworpen of door de werping beschadigd zijn, gerechtigd tot den eisch van den omslag, behoudens het verhaal van alle belanghebbenden op den schipper. Indien zij behouden zijn gebleven, dragen zij in de schade mede.

Het schijnt mij regtvaardig toe, dat men onder deze rubrick ook brenge, en dus vóór alle andere werpe, die goederen waarvan geen cognoscement bestaat, of die niet op het manifest der lading staan, daar zij, volgens art. 732, niet betaald worden, indien zij over boord geworpen zijn, en in de schade dragen, indien zij behouden zijn gebleven.

In deze beide gevallen zal de kapitein niet als een goed en zorgvuldig lasthebber gehandeld hebben, indien hij goederen bewaard heeft, waarvan het verlies niets kan kosten, om andere op te offeren, waarvoor eene evenredige bijdrage zou moeten betaald worden.

Daarna komen de goederen van het eerste verdek of de tusschendeke goederen aan de beurt, omdat het dikwijls moeilijk zal zijn bij de lading in het hol van het schip te komen; de keuze staat hierbij aan den schipper, na beraad met de voornaamsten van het scheepsvolk.

Ten onregte meent Mr. Holtius, dat de raadpleging in ons geval loopen zal over de vraag, of men ook van de lading werpen zal, terwijl dan de schipper zelf de voorwerpen moet aanwijzen. Mijns inziens is het hier de eenige vraag, aan het scheepsvolk te doen, wat er zal geworpen worden, terwijl de vraag: of er zal geworpen worden, bij art. 376 te huis behoort.

Het gevoelen der inladers, reeders en hun gemagtigden wordt hier niet gevraagd. Sommigen hebben gemeend, dat zij juist hier moesten geraadpleegd worden, omdat de eigenaars der lading zelven beter dan de equipage van het schip kunnen weten, welke goederen het zwaarst en het minst kostbaar zijn, en omdat, indien de zeeworp noodzakelijk is, het voor de laatste meestal van weinig belang is, van wie er goederen zullen geworpen worden. Het komt mij voor, dat deze argumenten niet zwaar wegen, en dat de equipage, en vooral de schipper, zeer goed weten kan, welke goederen het zwaarst en minst kostbaar zijn; de tegenovergestelde meening zou mij meer aannemelijk toeschijnen, namelijk dat de wetgever de eigenaars hier zeer opzettelijk van den scheepsraad heeft uitgesloten, omdat zij, zooals ook door Asser c. s. ¹⁾ gezegd wordt,

¹⁾ T. a. p. blz. 149.

er te veel persoonlijk belang bij hebben, dat niet hunne goederen, maar die van een ander geworpen worden.

Zoo ook oordeelt Boulay Paty ¹⁾: «Le capitaine n'est point tenu de consulter alors les marchands chargeurs qui seraient à bord, parce que la crainte, que l'intérêt personnel n'élève des obstacles, et n'entraîne des délais et des vérifications, pendant lesquels le navire pourrait périr sans ressource, ne permet pas, qu'on demande leur avis sur la mesure arrêtée.»

De gehouden beraadslaging moet de schipper in geschrift brengen, zoodra daartoe gelegenheid zal zijn. — Dit stuk moet de redenen der werping inhouden, benevens eene opgave der goederen, die geworpen of beschadigd zijn; het moet door hen, die geraadpleegd zijn, onderteeekend worden, en, voor zoover zij die onderteekening weigeren, de daarvoor opgegevene gronden vermelden; voorts moet het in het journaal worden overgebracht. — De waarheid van het gebeurde, in dit geschrift vervat, moet vervolgens in de eerste haven, waarin het schip binnenloopt, door den schipper, ten overstaan van de daartoe bevoegde openbare magt, in art. 380 aangewezen, met eede bevestigd worden. (art. 369.)

¹⁾ T. a. p. II, blz. 260.

Deze verklaring de jactu, die veel overeenkomst heeft met de buitengewone scheepsverklaring van art. 383, verschilt van deze hierin, dat de eerste door den schipper alleen, zoo spoedig mogelijk, met eede bevestigd wordt, terwijl de andere binnen 24 uren, door den schipper met alle tegenwoordig zijnde officieren en scheepsgezellen, moet worden afgelegd, in geval hij schipbreuk geleden heeft, of in een noodhaven is ingelooopen, of andere schade ondervonden heeft.

Er is ook nog voorgeschreven, dat de schipper verplicht is, alle besluiten, in den scheepsraad genomen, in zijn journaal in te schrijven; ¹⁾ dit journaal moet hij uiterlijk binnen drie maal vier en twintig uren na zijne aankomst in een haven vertoonen, en daarbij eene verklaring der reis afleggen, waartoe o. a. ook behoort eene vermelding der gevaren, die hij gelooopen heeft, en andere merkwaardige omstandigheden van zijne reis. ²⁾ Deze laatste noemt men veelal de gewone scheepsverklaring, in tegenoverstelling van de buitengewone, van art. 383. Beide moeten met eede bevestigd worden. ³⁾

¹⁾ Art. 358, 7^o.

²⁾ Art. 379.

³⁾ Art. 384.

Welligt zou dus de vraag kunnen rijzen: Is bij al deze verklaringen die van art. 369 niet geheel overbodig? Ik geloof het niet; juist, omdat het bij den zeeworp zoo belangrijk is, zoowel voor de reeders, als de assuradeurs en de inladers zeker te weten, welke de redenen zijn geweest, waarom men tot het over boord werpen besloten heeft, welke goederen geworpen of beschadigd zijn, enz. enz., heeft de wetgever hier nog eens uitdrukkelijk voorgeschreven, dat de waarheid van het gebeurde, zelfs nadat het in het journaal is overgebracht, door den schipper met eede moest bevestigd worden.

Alleen bij het werpen heeft de wetgever alzoo een speciaal relaas de jactu bevolen; dit heeft wel eens bevreemding gewekt, en er is gevraagd, waarom de wetgever die verplichting niet uitgestrekt heeft tot de andere in art. 367 opgenoemde gevallen. ¹⁾

Het komt mij voor, dat dit geen bijzonder nut zou hebben gehad. Alle besluiten toch, in den scheepsraad genomen, moeten in het scheepsjournaal ingeschreven worden, zoodat men daaruit steeds zien kan, wat er gebeurd is; maar juist bij het werpen is het voor de verzekeraars en de eigenaars der lading van groot belang, vooral met het oog op de ver-

¹⁾ Bosch van Drakestein, t. a. p. blz. 33.

schillende waarde der ingeladen goederen, bepaald en zeker te weten, welke goederen er geworpen of beschadigd zijn.

Alle formaliteiten, hier opgenoemd, moeten en kunnen steeds in acht genomen worden bij den regelmatigigen zeeworp. Maar hoe zal het, volgens ons Nederlandsch regt, zijn bij den onregelmatigen? Het spreekt van zelf, dat een geregelde scheepsraad, wanneer de nood aan den man is, niet zal kunnen gehouden worden, en toch maakt onze wet geene uitzondering.

Daarbij komt nog, dat in den regel de zeeworp als onregelmatig kan beschouwd worden. Reeds in de oudste tijden was dit zoo. Wij vinden daarvoor een getuige in Targa ¹⁾, die verzekert, dat hij, gedurende de 60 jaren, dat hij regter te Genua was, slechts 4 of 5 gevallen van regelmatigigen zeeworp heeft gezien, en dat deze nog zeer verdacht waren, juist omdat de voorschriften der wet daarbij zoo streng waren in acht genomen.

Niet onaardig is het hierbij te hooren, wat Abbot (Lord Tenterden) ²⁾ aan wien de beoefenaren van het zeeregt veel te danken hebben, omtrent

¹⁾ Targa l. l. c. 59. n°. 7. Casaregis, Disc. 45, n°. 28.

²⁾ Treatise of the law relative to merchant ships and seamen. Londen, 1847. 8e Ed. blz. 427.

al die formaliteiten zegt: «The regulations prescribed by persons at the cases in the closet or senatchouse will seldom be followed, at the moment when life or liberty is in jeopardy; at such a moment every one present will exclaim with the friend of Juvenal ¹⁾: «Fundite quae mea sunt..... etiam pulcherrima»; and provided the jettison have been the effect of danger and the cause of safety, all writers agree that contribution ought to be made, although the forms have not been complied with.»

Wat hiervan zij, in ons regt is, zooals wij zagen, geen onderscheid tusschen regelmatig en onregelmatig werpen gemaakt. De schipper zal dus in beide gevallen de voorschreven formaliteiten moeten in acht nemen. Nu zal het wel dikwijls en misschien meestal voorkomen, dat het hem onmogelijk is, dat hij in alle orde en regelmaat de tot den scheepsraad behorende personen bij elkander roept, en bedaard met hen overlegt, wat hij in deze gevaarvolle omstandigheid doen zal, maar ik geloof toch, dat hij in vele gevallen, al is het dan niet in de kajuit, dan toch op het dek, of waar het ook zij, met de officieren of de voornaamsten van het scheepsvolk, die om en nabij hem zijn, over de zaak zal kunnen spreken en hunnen

¹⁾ Juvenalis: XII, 30.

raad vragen. Zoodoende zal hij voor zich zelven meer verantwoord zijn, en ook aan de verplichting, hem door de wet opgelegd, al is het dan niet geheel en al, toch eenigszins voldaan hebben.

Daarbij komt nog, dat de schipper niet verplicht is, de beraadslaging, die gehouden is, hetzij, over de vraag, *of*, hetzij over die, *wat* er zal geworpen worden, dadelijk in schrift te brengen, maar alleen zoodra hij daartoe gelegenheid heeft, zoodat hij ook die formaliteit later zal kunnen in acht nemen. ¹⁾

Ik geloof dus, dat de schipper, wanneer hij maar eenigszins kan, de voorgeschreven formaliteiten, zooveel mogelijk, zal moeten in acht nemen; is het hem geheel en al onmogelijk, dan dient altijd de buitengewone scheepsverklaring van art. 383 tot zijne verantwoording, welke hij, in geval van schipbreuk, van het inloopen in een noodhaven, of *van schade*, gehouden is, met alle tegen-

¹⁾ Het schijnt, dat de Regering gewild heeft, dat er altijd, hoe dringend de omstandigheden ook zijn mogen, een formele scheepsraad zal gehouden worden. Wij lezen toch bij Voorduin IX, blz. 467: „Ten opzigte van den tijd, welke zoude vereischt worden, om, in het geval van dit artikel, bij dringende omstandigheden scheepsraad te houden, merkte de Regering bij hare antwoorden aan, dat daartoe slechts één oogenblik vereischt wordt, omdat allen die geraadpleegd moeten worden, zich aan boord van het schip bevinden.”

woordig zijnde officieren en scheepsgesellen, binnen 24 uren, af te leggen op de eerste plaats zijner aankomst, ten overstaan van de daartoe bevoegde magt. ¹⁾

Voorts moeten alle verklaringen, welke tot bewijs van geledene verliezen, rampen, schaden, of van eenige vordering, hoe ook genaamd, moeten strekken, door hen, welke dezelve hebben afgelegd, met eede bevestigd zijn of worden voor de daartoe bevoegde magt, welke den schipper, de officieren en scheepsgesellen, en zelfs de passagiers, betrekkelijk de daadzaken en omstandigheden, kan ondervragen. ²⁾

¹⁾ Art. 380.

²⁾ De vraag, of de termijn van 24 uren hier op straffe van nietigheid is voorgeschreven, moet bevestigend beantwoord worden. Het bepalen van zulke termijnen is echter allerongerijmdst; de schipper heeft toch den eersten dag van zijne aankomst in een haven zoo vele andere bezigheden, dat het hem onmogelijk zal zijn, met de geheele bemanning die verklaring afteleggen.

De Rb. te Rott. nam bij Vonn. v. 25 Mei 1859 aan, dat de termijn niet fataal was. Zie Mag. v. Hr. I, 65. Wbl. n°. 2092. R. Bijbl. 1860. p. 399. Daarop volgde Appel bij het Hof van Z. Holl. 23 Jan. 1860. Mag. II, blz. 40. Wbl. n°. 2140. Daarna Cassatie bij den H. Raad, 9 Nov. 1860, Mag. II blz. 322. Wbl. n°. 2222, Regtspr. Deel 66 § 16. Beide laatste Collegies hebben aan de hier gedane scheepsverklaring alle kracht ontzegd, en aangenomen, dat de termijn fataal is. Het komt mij voor, dat de twee laatste gelijk hadden, niet de Regtbank.

Men zie ook : Ruijs, Over de scheepsverklaring naar de Ned. wetge-

Wanneer het nu den schipper geheel en al onmogelijk is, om de vereischte raadpleging te houden, en hij toch tot behoud van het schip en de lading goederen heeft geworpen, zal dan de daardoor veroorzaakte schade als avariëgrosse omgeslagen worden?

Letten wij op art. 699, 23^o, alwaar gezegd wordt, dat als avariëgrosse beschouwd moeten worden, alle schaden, die uit nood, opzettelijk veroorzaakt, en als onmiddelijk gevolg van dien, geleden zijn, en de kosten, die in gelijke omstandigheden, *na de vereischte raadpleging*, zijn gemaakt tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading, dan zouden wij tot de conclusie moeten komen, dat de raadpleging van den scheepsraad een vereischte is voor het betalen der avariëgrosse.¹⁾

Ik geloof echter niet, dat wij deze woorden zoo streng moeten opvatten. Het is waar, dat in onze

ving, blz. 58 e. v. Beter het A. D. H. G.: „Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken.“ (art. 490) en in art. 492: „Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung sobald als thunlich die Verklarung aufzunehmen.“

¹⁾ Er zijn twee soorten van avariën: Avariëgrosse of gemeene avarië, en eenvoudige of bijzondere avarië.

De eerste wordt omgeslagen over het schip en de vrachtpeningen en de lading; de laatste komt ten laste van het schip, of van het goed afzonderlijk, hetwelk de schade geleden of de onkosten veroorzaakt heeft. (Art. 698 Weth. v. Kh.)

oude vaderlandsche zeerechten de beraadslaging een vereischte was voor den lateren omslag als avariërgrosse ¹⁾ maar tegenwoordig, nu men aan het advies van den scheepsraad niet meer zoo groote waarde hecht als vroeger, doet men dunkt mij beter, het vereischte door de wet gesteld, niet voor eene *conditio sine qua non* te houden.

Zoo werd de zaak ook begrepen door de 5^{de} afdeeling, bij de beraadslaging over dit artikel; zij vroeg, of de woorden «na de vereischte raadpleging» niet zouden kunnen wegvallen; men stelde het geval, dat de raadpleging verzuimd was; en het later toch duidelijk bleek, dat de kosten in het belang van schip en lading waren gemaakt; er werd gevraagd, wat in zoodanig geval regtens was.

De 2^{de} afdeeling zeide, dat „de raadpleging, in al. 2 gevorderd,» dikwijls ondoenlijk is, in geval van gevaar; — werd dezelve vereischt, dan zoude

¹⁾ Verwer, in zijn Nederl. Seerechten, Avariën en Bodemerijen blz. 114 geeft als een der vereischten voor avariërgrosse op: „Dat die van den schepe in dienselven noodt toetreden bij *ordentelijk beraedt en verkiezinge*, selve als doenders de voorsieninge en voorsorge te plegen van eenige schade of kosten aen of om 't schip ende goed, buitengewoon, te ondergaen; met insicht van de reste ten beste van de eigenaers te behouden.” Vgl. ook V. D. Keessel, Theses Selectae, Th. 785.

uit het niet bestaan derzelve, eene uitvlugt tot niet betaling der schade kunnen worden ontleend; — men wilde dit dus eenigszins ruimer stellen. ¹⁾

Ofschoon de Regering deze opmerkingen onbeantwoord liet, meen ik toch te mogen aannemen, dat het omslaan als avariëgrossc niet van de beraadslaging afhankelijk is, indien slechts de schade en daardoor veroorzaakte kosten opzettelijk, uit noodzaak en tot behoud van schip en lading gemaakt zijn; maar het ware stellig beter geweest, wanneer men dit door een uitdrukkelijk voorschrift had uitgemaakt, en b. v. achter de woorden, «na de vereischte raadpleging» nog gevoegd had: «indien dringende omstandigheden deze niet geheel verhinderen.»

Op deze wijze zou mijns inziens aan vele moeilijkheden een einde gemaakt zijn geworden.

Art. 939 van het Spaansche Wetboek zegt dan ook duidelijker en beter: «Lorsque les chargeurs présents ne sont pas consultés dans le cas (du jet) de l'article précédent, ils sont exempts de contribuer à l'avarie commune, le capitaine devra payer la part, qui était à leur charge, à moins que, vu l'urgence, le capitaine n'eut manqué de temps, et

¹⁾ Voorduin, X. blz. 473, 475.

d'occasion pour prendre l'avis des chargeurs.» ¹⁾

Het houden van den scheepsraad wordt nog vereischt, wanneer de schipper het schip wil verlaten; hij mag dit, bij welk gevaar ook, niet doen, dan na alvorens den raad te hebben ingewonnen van de voornaamsten van het scheepsvolk, en zelfs in dat geval niet, dan na gezorgd te hebben voor het behoud van zijn journaal en verdere scheepspapieren, en zooveel mogelijk voor het behoud van de kostbaarste goederen der lading. ²⁾

Evenals in den Franschen Code en art. 238 van het Wetboek van 1830, moeten wij hier het woord «verlaten» in den zin van «abandonner», niet in dien van «quitter le navire» opvatten.

Het spreekt van zelf, dat de kapitein, die het bestuur van het schip op zich heeft genomen, uit het contract, dat hij daaromtrent met de reederij gemaakt heeft, verplicht is, zooveel hem maar eenigszins mogelijk is, zorg te dragen voor schip en lading.

Hij moet steeds, al is het gevaar nog zoo nabij, ten voorbeeld strekken, voor het scheepsvolk, en het steeds aanwakkeren, om al het mogelijke te

¹⁾ Bosch van Drakestein, t. a. p. blz. 55.

²⁾ Art. 362 Wetb. v. Kh.

doen, om schip en lading te behouden. Maar ook hieraan komt een einde, en wanneer het blijkt, dat er niets meer tot behoud van het schip te doen is, dan staat de wet den schipper toe, het schip met zijne manschappen te verlaten, maar toch moet hij, voordat hij hiertoe overgaat, tot zijne verantwoording eerst de voornaamsten van het scheepsvolk raadplegen.

Volgens het Ontw. v. 1825 waren het de officieren en de voornaamsten van het scheepsvolk, wier raad hierbij moest ingewonnen worden. Bij de nieuwe redactie is dit veranderd, zoodat er nu slechts gesproken wordt «van de voornaamsten van het scheepsvolk.»

Zijn nu hierdoor de officieren uitgesloten? Mijns inziens niet; de wetgever heeft allcen willen zeggen, dat het noodig was den raad van beiden te vragen. Zijn de officieren aanwezig, dan zal de schipper hun raad moeten vragen, zijn zij niet aanwezig, dan zal hij het schip toch niet mogen verlaten, zonder het gevoel van de voornaamsten van het scheepsvolk vernomen te hebben.

Wanneer aan deze formaliteit voldaan is, mag de schipper het schip verlaten, maar hij is dan nog verplicht, voor het behoud van zijn journaal en verdere scheepspapieren, zoo als het cognoscement, het manifest der lading, enz. te zorgen, en

zooveel mogelijk voor de kostbaarste goederen der lading, op straffe van daarvoor persoonlijk verantwoordelijk te zijn.¹⁾ Onze wet legt, in tegenoverstelling van de Ordonnance van Lod. XIV, den schipper geen corporele straf op.²⁾

Teregt merkt Mr. Holtius³⁾ op, dat het onedel was van de Ordonnance, om hier van corporele straffen te spreken; hoeveel voorbeelden toch ziet men niet, dat de kapiteins liever met het reddelooze schip verloren gaan, dan hunnen bodem te verlaten. Bij ons wordt alleen eene uitzondering gemaakt bij desertie van boord gedurende de reis, die volgens art. 3 der wet, houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardij-schepen, als zij door den schipper is gepleegd, gestraft wordt met gevangenzetting van één tot vijf jaren.

De reden waarom men eertijds dat verlaten van het schip zoo streng straffe, is, volgens Holtius⁴⁾ deze: men meende, dat ieder zich een verlaten schip kon toeëigenen volgens den regel van het Rom. regt: «res derelicta cedit occupanti.» (l. 13. l. 21 § 1 en 2 Dig. de acquirenda

¹⁾ De Code verzuimt het behoud der scheepspapieren voor te schrijven. Zie art. 241. C. de C.

²⁾ Art. 26. livre II Tit. I Ord. de la Marine.

³⁾ T. a. p. II blz. 103.

⁴⁾ T. a. p. II blz. 103.

vel amittenda possessione, 44. 2. bewijzen echter het tegendeel). Wanneer slechts een hond aan boord bleef, was dit genoegzaam, om de possessio te behouden. Daarom heet het in eene oude Engelsche wet van Hendrik III: «Si nullus homo vel canis aliave bestia, in nave fuerit,» enz.¹⁾

De wet stelt den schipper persoonlijk aansprakelijk voor die te redden goederen; wanneer zij echter buiten zijn schuld zijn verloren gegaan of geroofd, dan is hij van die aansprakelijkheid ontheven; zelfs wordt dit uitgestrekt tot de aan boord gebleven goederen, waarvan de Code, in art. 241, zwijgt.

In navolging van den C. de C., wordt in onze wet ook voorgeschreven, dat de schipper, bij gebreke aan levensmiddelen gedurende de reis, diegenen welke nog van levensvoorraad voorzien zijn, kan noodzaken, dien tegen betaling der waarde, ten algemeenen bate af te geven; maar hij moet vooraf den raad vragen van de voornaamsten van het scheepsvolk, en vervolgens het besluit doen inschrijven in zijn journaal, volgens art. 358, 7°.

Bij den eersten oogopslag zou men vragen: Waartoe dient hier het hooren van den scheepsraad? Het is toch zeer natuurlijk, dat, wanneer

¹⁾ Holtius, II, blz. 103.

de aan het schip toebehoorende levensmiddelen zijn opgebruikt, op de eene of andere wijze in de behoefte moet voorzien worden, en dat zij, die nog van voorraad voorzien zijn, (dat zullen wel meestal de passagiers zijn), dan door den schipper kunnen gedwongen worden, om dien, tegen betaling der waarde, ten algemeenen bate over te geven, evenals omgekeerd, indien de passagier geen levensmiddelen meer heeft, de schipper gehouden is, hem die, tegen redelijken prijs, te verschaffen. ¹⁾

Aan den anderen kant zou men deze handeling, alhoewel zij haren grond in de noodzakelijkheid vindt en hier de spreuk geldt: «necessitas non habet legem,» als eene beperking van het eigendomsrecht, en dus eenigszins als een legaal onrecht kunnen beschouwen. Het kan ook zijn, dat ook het oordeel van den scheepsraad hier gevraagd moet worden, ter verantwoording van den schipper, opdat hem nooit kunne verweten worden, dat hij ter kwader trouw de aan het schip toebehoorende levensmiddelen verduisterd, en in zijn voordeel, ten nadeele van de reederij of van hen, die nog van levensmiddelen voorzien zijn, gehandeld heeft. Bij verzuim van het hooren van den scheepsraad

¹⁾ Art. 530 Wetb. v. Kh.

zou het kunnen gebeuren, dat hij het gebrek aan levensmiddelen niet kon bewijzen, en zodoende verantwoordelijk werd voor het daardoor ontstane nadeel, zoodat er eene actio ex delicto tegen hem kon ingesteld worden.

Wij moeten nog opmerken, dat, wanneer er zich onder de lading nog levensmiddelen bevinden, de schipper niet eer van het middel, bij dit artikel voorgeschreven, kan gebruik maken, voordat die eerst aangesproken en opgebruikt zijn. Naar aanleiding eener vraag, door eenige der leden van de 2^{de} afdeeling gedaan, werd door de regering opgemerkt, dat de schipper de passagiers niet kan noodzaken, om hunne victualiën in gemeenschap te brengen, zoolang er voorraad voorhanden is. ¹⁾

Ten laatste vinden wij in onze wet nog een ander geval, waarin de scheepsraad moet bijeengeroepen en gehoord worden. ²⁾

De schipper is namelijk bevoegd, indien er gedurende de reis noodzakelijkheid bestaat, om te vertimmeren, zeilen, touwen, of andere scheepstoebehooren of levensmiddelen aan te koopen, of in andere dringende behoeften te voorzien, en de

¹⁾ Voorduin. IX, blz. 482. Asser c. s. blz. 151.

²⁾ Art. 372 Wetb. v. Kh.

omstandigheden of de afstand der woonplaats van de eigenaars van het schip of de lading niet gedoogen, om derzelver orders af te wachten, zoodanige vertimmering, aankoop of uitgaven te doen, maar vooraf moet hij tot bewijs van die noodzakelijkheid, de voornaamsten van het scheepsvolk bij elkander roepen, en door hen eene verklaring van de noodzakelijkheid doen teekenen, terwijl hij bovendien de autorisatie verkregen moet hebben van den Nederlandschen Consul, of, waar deze ontbreekt, van de plaatselijke overheid.

Deze twee voorwaarden zijn tot zijne verantwoording gesteld, indien hij geld noodig heeft ten behoeve van het schip, en zij zijn onmisbaar, want wij kunnen hier niet toepassen, wat wij in het algemeen van den scheepsraad zeiden, dat de schipper, bij verschil van gevoelen, of wanneer hij met zijn gevoelen alleen staat tegenover alle anderen, toch zijne meening kan doordrijven. Art. 372 is, wat dit betreft, zeer zeker eene uitzondering, en de schipper is bepaaldelijk niet bevoegd, aankopen of uitgaven gedurende de reis te doen, zonder tot bewijs dier noodzakelijkheid eene geteckende verklaring van den scheepsraad en de hier bedoelde autorisatie verkregen te hebben. Maar ook de geldschierter zal wijs doen, geen geld te geven of te leenen, zonder dat hem

de procesverbalen der verklaring of der autorisatie vertoond worden.

Volgens art. 375 is de schipper, die buiten noodzakelijkheid geld heeft opgenomen op het schip, deszelfs toebehooren, of op de victualie, die koopmanschappen of victualie verkocht of verpand heeft, of die verdichte schaden en uitgaven in rekening heeft gebragt. deswege aan de belanghebbenden verantwoordelijk, en zelfs persoonlijk gehouden het opgenomen geld terug te geven, of de waarde der goederen op te leggen, onverminderd de vervolging tot straf, zoo daartoe gronden zijn.

Maar dit betreft alleen het *buiten noodzakelijkheid* opnemen van geld enz. Wij hebben thans alleen de gevolgen van het niet nakomen der voorgeschreven formaliteiten te bespreken, en bepaaldelijk de vraag, of de schipper zelf, dan wel de reederij verbonden wordt door de beleening, door den laatsten op reis gedaan tot het herstellen van het schip, of door den verkoop van levensmiddelen, wanneer hij verzuimd heeft eene verklaring van de noodzakelijkheid daarvan door de voornaamsten van het scheepsvolk te doen teekenen, of de autorisatie der bevoegde magt te vragen.

Door velen is gezegd, dat de reederij verbonden wordt, en zij beroepen zich dan op de bepaling van art. 321 Wb. v. Kh., dat de eigenaar van

een schip of de mederceders, elk naar evenredigheid van zijn aandeel, voor de handelingen en verbintenissen (*obligationes ex delicto en ex contractu*) van den schipper aansprakelijk zijn, in alles, wat tot het schip en de onderneming betrekking heeft, en dat derhalve de schipper, ten opzichte van al hetgeen het schip en de reis betreft, als legale mandataris van den eigenaar van het schip moet beschouwd worden, en als zoodanig door zijne contracten, ten behoeve van schip of onderneming aangegaan, dien eigenaar kan verbinden.

Wij moeten hiertegen opmerken, dat dit niet meer is dan eene *petitio principii*. Immers het is de vraag, of de reeders aansprakelijk zijn voor eene verbintenis, door den schipper niet met in achtneming der wettelijke formaliteiten aangegaan.

Wanneer wij in het oog houden, dat art. 372 den schipper zoo bepaaldelijk verplicht, bij vertimring, of andere noodzakelijke onkosten of uitgaven, eene verklaring door de voornaamsten van het scheepsvolk te doen teekenen, en de autorisatie der bevoegde autoriteit te vragen, dan kunnen wij niet aannemen, dat, indien hij deze formaliteiten niet nakomt, de reederij voor deze onwettige handeling verantwoordelijk zou zijn.

Reeds in het Fransche regt was er groote strijd over deze vraag. Vooreerst vinden wij een Arrest

van het hof van Cassatie van 28 Nov. 1828, waarbij de tegenovergestelde leer is gehuldigd. «L'emprunt à la grosse, fait par le capitaine», zoo is beslist, «oblige le propriétaire du navire envers le prêteur, encore que les formalités prescrites par l'art. 234 n'aient pas été observées. Si le défaut d'observation des formalités prescrites par l'art. 234 rend le contrat nul comme prêt à la grosse, le remboursement du capital prêté est dû, soit par le propriétaire comme responsable des faits du capitaine, soit par le capitaine lui même, comme obligé direct.» ¹⁾

Daarentegen kunnen wij voor ons gevoelen aanhalen een Arrest van het Hof van Rouen van 23 Maart 1818. ²⁾

Ook Pardessus ³⁾ is van deze meening: «L'armateur n'est point tenu des engagements, que les lois

¹⁾ Pailliet, Manuel de droit civ., comm. et crim., ad art. 216 C. de C. not. f. n^o. 3. p. 64. Dalloz, t. 7 p. 8.

²⁾ Pailliet ad art. 234 C. de C. not. a, n^o. 2. p. 67. „L'emprunt fait à la grosse, par le capitaine dans l'étranger, est nul, comme contrat à la grosse, si, préalablement, le capitaine n'a pas constaté la nécessité de l'emprunt et obtenu l'autorisation du consul Français. — Le prêteur n'a contre le capitaine que l'action résultant d'un prêt ordinaire, et il ne peut réclamer la somme prêtée contre l'armateur, qu'en prouvant qu'elle a tourné à son profit.” Dalloz, t. 7. p. 9. Sirey. t. 19. p. 326.

³⁾ Pardessus, Cours de dr. comm. t. II, p. 340. Men zie ook Delaporte, Comm. sur le C. de C. I p. 456 e. v.

interdisent entièrement au capitaine, ou qu'elles ne permettent de contracter avec lui, qu'après l'observation de certaines formalités. On n'est jamais de bonne foi, lorsqu'on ne se conforme pas aux lois, que personne n'est censé ignorer.»

In de Regtsgeleerde Adviezen ¹⁾ is ook dezelfde meening uitgesproken: «Hier, waar door het niet nakomen der voorschriften, die tot bewijs moeten strekken, dat de schipper zich in de noodzakelijkheid heeft bevonden, om de leening te doen, dat bewijs ontbreekt, moet dezelve in regten gehouden worden, buiten noodzakelijkheid te hebben plaats gehad, zoodat volgens art. 375 W. v. Kh. niet de eigenaar, maar alleen de schipper door de overeenkomst is verbonden.» ²⁾

Maar ook hier, zooals wij dit reeds vroeger in andere gevallen gezien hebben, kan de schipper zich in de onmogelijkheid bevinden, om aan het wettelijk voorschrift te voldoen. De gevolgen daarvan liggen voor de hand. Wanneer de schipper kan bewijzen, dat hij in de onmogelijkheid geweest is, de voornaamsten van het scheepsvolk bij elkander te roepen, en van hen de vereischte verklaring te verkrijgen, dan zal niet hij, maar zullen zijne last-

¹⁾ Regtsgel. adviezen. I, blz. 149.

²⁾ Vgl. ook 's Jacob, in Ned. Jaarb. voor Regtsgel. en Wetg. 1850. XII. blz. 529—531.

gevers, de eigenaar of de reeders van het schip, door zijne handeling gebonden zijn.

Een merkwaardig vonnis werd hierover door de Regtbank te Rotterdam gewezen. ¹⁾ De vraag was deze: Wanneer de gezagvoerder van een schip, in het geval van art. 234 C. de C., in de onmogelijkheid is om te voldoen aan het aldaar bepaalde ten opzichte van «le procès-verbal signé des principaux de l'équipage,» is het dan voldoende, dat hij, om de handeling geldig te doen zijn, een procès-verbal de visite overlegt, opgemaakt door drie andere gezagvoerders, zoodat dit laatste in plaats van het eerste tredende, daarom toch moet geacht worden aan den wil des wetgevers te beantwoorden?

De Regtbank beantwoordde die vraag toestemmend, en overwoog, dat, bij de plaats gehad hebbende vermoordding der voornaamsten van de équipage, en de onmogelijkheid daardoor, om het voorschrift van art. 234 letterlijk op te volgen, het overgelegde procès-verbal de visite op het schip, door drie Fransche koopvaardijkapiteins, ter constatering van de noodzakelijkheid der leening, als equivalent van een «procès-verbal signé des principaux de l'équipage», aan den wil des wetgevers beantwoordt.

¹⁾ Vonnis van 8 Jan. 1852. R. Bijbl. 1852, blz. 367.

Wij hebben hiermede de gevallen afgehandeld, waarbij, in het Ned. Wetb. v. Kh., over den scheepsraad gesproken wordt, en kunnen opmerken, dat hier de Fransche Code de Commerce veelal is nagevolgd. Ook met de andere zeeregten vinden wij soms eene groote gelijkenis, alhoewel de vormen, die oudtijds voor het houden van den scheepsraad voorgeschreven waren, in onbruik geraakt zijn, en ook het gezag, dat aan dezen in vroeger tijd was toegekend, nu veel is verminderd. Behalve dat in sommige dier oude zeeregten ¹⁾ aan den scheepsraad de verpligting was opgelegd om eenen schipper te kiezen, in de plaats van hem, die gedurende de reis overleden was, voor wien, volgens de meeste nieuwe wetgevingen ²⁾, hij, die op den schipper in rang volgt, pleegt in de plaats te komen, en die raad ook nog in eenige andere gevallen, die nu in onbruik geraakt zijn, gehoord moest worden, moeten wij vooral letten op de magt, die in sommige vroegere regten aan den scheepsraad gegeven werd, ten aanzien van de tucht op de koopvaardischepen. Hij deed veelal, als regtbank over de overtredingen, door het scheepsvolk gepleegd, of over hunne onderlinge geschillen, uitspraak. Aan den kapitein was

¹⁾ Cap. 219 Cons. der zee.

²⁾ Art. 5, tit. 5, liv. 2, Ord. van 1681, Pr. Lr. § 1602, 1603.

meestal, ten minste ten tijde van het Consulaat der zee ¹⁾, wel de magt toegekend, om hen, die zich aan overtredingen schuldig maakten, in de boeien te sluiten, maar toch was ook, volgens dit zeeregt, in sommige gevallen de scheepsraad tot het uitspreken der straf noodig. Wanneer b.v. een loods beloofd had, het schip door de branding te brengen, en het door zijne onkunde in een gevaarlijken toestand gekomen was, kon deze ter dood gebragt worden; maar die straf moest uitgesproken worden door den stuurman, de kooplieden en de geheele équipage of de meerderheid van dezen. ²⁾

De Ordonnance de la Marine van 1681 gaf aan den schipper de bevoegdheid om de oproerige, ongehoorzame en losbandige schepelingen en hen, die hunne kameraden mishandelden, of andere fouten of overtredingen begingen, gedurende de reis met de daarvoor bepaalde straffen te tuchtigen, maar ook dan moest hij vooraf den raad van den stuurman en onderstuurman gevraagd hebben.

¹⁾ Cap. 118, 122, 123, 127, 193.

²⁾ Cap. 206.

Ook werd in den scheepsraad de straf bepaald van hen, die op wacht staande, in slaap waren gevallen.

Omtrent twisten tusschen de schepelingen onderling geeft het Statuut van Ancona, Cap. II. (zie blz. 16) een merkwaardig voorschrift.

Doch genoeg; het zij ons vergund, hen die van de verschillende wetgevingen op de tucht op koopvaardij schepen meer willen weten te verwijzen naar de Dissertatie van den heer C. M. van der Lecuw, Over de tucht op de koopvaardij schepen, Leiden, 1857, blz. 1—140.

Slechts een oogenblik willen wij bij hetgeen daaromtrent in ons land regtens is, stilstaan. Ons wetboek van Koophandel geeft slechts zeer weinige, en daarbij dan nog zeer oppervlakkige, voorschriften. Mr. van de Poll ¹⁾ noemt die wetsbepalingen of bloote voorschriften en raadgevingen (*nuda praecepta*) en dus van geene waarde hoe genaamd, of blijken gevende van des wetgevers bedoeling om haar, voor zoo verre dit noodig is, op eene andere wijze, de wettelijke sanctie te geven, en aldus waarlijk tot wet te verheffen.

Wat hiervan zij, nadat men herhaaldelijk en met kracht bij de Regering er op had aangedrongen, dat eene speciale wet op de tucht op de koopvaardij schepen zou ontworpen worden, is eindelijk de wet van 7 Mei 1856, houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardij schepen, uitgevaardigd, die, wel is waar, in een lang gevoelde

¹⁾ Van de Poll, Proeve eener strafwet voor zeevarenden. blz. 1—18. Van der Leeuw. t. a. p. blz. 140 e. v.

behoefte voorzag, maar ongelukkig aan de verwachting, die men van haar koesterde, niet voldeed, en ook nu nog als zeer onvolledig beschouwd wordt, daar menig belangrijk punt onaangeroerd bleef, menig onderwerp, dat er in t'huis behoorde, daarin niet gevonden wordt.¹⁾

Wij willen hier slechts die artikelen nagaan, die eenigszins met ons onderwerp in betrekking staan.

In het algemeen wordt in de wet van 1856 het beginsel gehuldigd, dat ook in alle vroegere wetgevingen is aangenomen, dat aan den schipper een disciplinair gezag op het schip toekomt.

Artt. 7, 8 en 9 geven hem dan ook de bevoegdheid, om hen, die zich aan de daarin opgenoemde overtredingen schuldig maken, met verbeurte van gagic²⁾ en sluiting in de boeien te straffen. Terecht is hier begrepen, dat de schipper, wil hij zijn gezag handhaven, deze straffen terstond na de gepleegde overtreding moet kunnen opleggen; ik geloof echter, dat hem hier eene al te onbepaalde en ruime bevoegdheid gegeven is, en dat het beter ware, indien hij verplicht was, het oordeel van zijn

¹⁾ Men zie hierover nog Mr. J. A. Molster, *Zcemans handboek*. Amst. 1854. blz. 37; van der Leeuw. t. a. p. blz. 161—165.

²⁾ Minder doeltreffend schijnt mij de straf van het inhouden der gagic toe. Zie hierover van der Leeuw. t. a. p. blz. 185 en 186.

scheepsofficieren te hooren, voordat hij tot het opleggen der straf overgaat. Thans, nu deze magt alleen aan den schipper is gegeven, zal het toch dikwijls te vreczen zijn, dat hij, door drift medegesleept, eene al te zware straf oplegt, en het is waarschijnlijk, dat er regtvaardiger en gematigder geoordeeld zou worden, indien hij met de meening van nog eenige anderen te rade moest gaan, terwijl zodoende ook de schuldigen zich gewilliger aan het vonnis zouden onderwerpen, omdat zij dan van de regtvaardigheid daarvan beter zouden overtuigd zijn.

Wij willen echter den schipper hierin niet afhankelijk maken van den scheepsraad, maar slechts voorkomen, dat hij onbedacht te werk gaat, en zouden hem de bevoegdheid dan ook niet willen onthouden, om, tegen het gevoelen van den scheepsraad in, de straf, die hem goedddunkt, aan den schuldige opteleggen.

Ook Mr. van de Poll ¹⁾ stelt voor, de straf op de overtreding, indien zij in volle zee plaats grijpt, te doen uitspreken door den gezagvoerder, na ingewonnen advies van twee der voornaamste scheepsofficieren.

Wij moeten voorts nog opmerken, dat den schip-

¹⁾ T. a. p. blz. 66.

per de verplichting is opgelegd een strafregister te houden, waarin elke opgelegde straf, met opgave der overtreding, moet worden ingeschreven en dat hij het relaas vervolgens onderteekenen moet.

Tegen het willekeurig houden van het register wordt gewaakt door de bepaling, dat twee schepelingen, liefst stuurlieden, het mede moeten onderteekenen. ¹⁾

Dit over de overtredingen van artt. 7, 8 en 9. Laat ons nu zien welke bepalingen de wet op de tucht geeft voor het geval dat misdrijven, strafbaar naar deze of andere rijkswetten ²⁾, buitengaats aan boord gepleegd zijn. Ook deze worden, volgens art. 14, op het strafregister vermeld.

De schipper kan zulke misdadigers, zoo hun vrij verkeer gevaarlijk is, in verzekerde bewaring stellen, maar vooraf moet hij den raad der stuurlieden inwinnen.

Mr. van der Leeuw vraagt: Waarom niet van den scheepsraad? Dit zou zeker meer waarborg geven tegen misbruik van gezag.

¹⁾ Art. 12 en 13 der wet op de Tucht.

²⁾ Deze woorden gaven in de Afdeelingen veel aanstoot. Men begreep toch, dat het onmogelijk is van den schipper te vergen alle rijkswetten te kennen, waarin zeemisdrijven strafbaar gesteld worden.

De Regering antwoordde hierop, dat een schipper ook niet *alle* rijkswetten behoeft te kennen, doch slechts weten moet, wat volgens die wetten strafbaar is.

Ook mij dunkt, dat het raadplegen van twee stuurlieden geen genoegzame contrôle zal opleveren, en dat het beter ware, dat hier ten minste de raad van alle scheepsofficieren en, zoo men wil, ook van de voornaamsten van het scheepsvolk gevraagd moest worden.

Wat, zoo de stuurlieden het niet met den schipper eens zijn? Ik geloof, dat ook dan de schipper moet handelen, zooals het hem goeddunkt, en dat hij zich niet aan de meening der stuurlieden behoeft te storen.

De schipper moet vervolgens de bewijzen van het gepleegde feit verzamelen, een relaas opmaken van de verklaringen der getuigen, de genomene maatregelen op het strafregister vermelden, en bij zijne aankomst hier te lande, met overlegging van het strafregister en de verzamelde bewijzen, het gebeurde aan den kantonregter der plaats van zijne bestemming, ter bevordering van de vereischte vervolging, mededeelen.

Dus geen Regtbank op het schip, die over de gepleegde misdrijven oordeelt en straf oplegt. Vroeger is hierover veel gesproken en geschreven, en zijn vele argumenten, zoowel voor als tegen zulk een stelsel, aangevoerd. Hoewel het zeker verkieslijk is, dat de straf terstond op de misdaad volgt, komt het mij toch voor, dat eene regtspraak van scheepsraden

meer kwaad dan goed zou doen, en dat de tegenwoordige regeling daarom meer aannemelijk is.

Mr. van de Poll spreekt hierover in het breede; hij meent, dat het zeer twijfelachtig is, of de uitspraken van scheepsraden aan boord van koopvaardij-schepen, niet meermalen, wel verre van tot handhaving, veeleer tot bespotting der gerechtigheid, zou strekken. Oneindig verkieslijker komt het hem voor, de eigenlijke teregtstelling der schuldigen eerst te doen plaats hebben voor hun natuurlijken regter, en alleen die maatregelen aan den Consul of gezagvoerder op te dragen, welke strekken moeten, om die teregtstelling voor te bereiden, en intusschen te doen zorgen, dat de schuldige in de onmogelijkheid gesteld worde, om voort te gaan in het kwaad, of de geregte straf te ontsnappen.

Wanneer de schipper buiten 's lands en in de koloniën of bezittingen van het Rijk in andere werelddeelen binnenloopt, moet hij de hier bedoelde mededeeling doen aan den bevelvoerder der Nederlandsche oorlogschepen, welke zich daar mogten bevinden; en bij gebreke van dezen, aan den Ned. Consul, zoo die er is, en anders aan de plaatselijke autoriteit. Aldaar wint hij den raad der autoriteiten in, en besluit tot al die maatregelen, waardoor de misdadiger met de verzamelde bewijzen spoedig

en met zekerheid aan den bevoegden regter in het moederland kan worden overgeleverd, terwijl van dit alles in het scheepsjournaal moet worden melding gemaakt.

De klagt, reeds bij de algemeene beraadslagingen gehoord, werd ook bij dit art. herhaald, namelijk die over het gemis eener behoorlijke regeling van de rechtspraak in onze overzeesche bezittingen over de misdrijven van schepelingen, en eener naauwkeurige aanwijzing van de autoriteiten, die daar de uitvoering der wet zullen helpen handhaven.

Ik beaam volkomen, hetgeen door Mr. van der Leeuw ¹⁾ hieromtrent gezegd wordt: «Met velen zouden ook wij gaarne bepaald gezien hebben, dat de koloniale regter uitspraak zal doen over misdrijven, gepleegd op de reis naar onze koloniën, of terwijl het schip daar ergens op de reede ligt. Hoe spoediger de straf op de misdaad volgt, hoe beter. Het bezwaar, dat een Nederlandsch schip als Nederlandsch grondgebied wordt beschouwd, en dat over de daar gepleegde misdrijven hier te lande moet regt gesproken worden, zou uit den weg te ruimen zijn, zoo in deze wet, volgens art. 118 der Grondwet, uitgedrukt was, dat zij ook in onze koloniën zou gelden.»

¹⁾ T. a. p. blz. 198.

STELLINGEN.

I.

Bij waardering der verzuimde vruchten die de bezitter te kwader trouw moet teruggeven, moet niet alleen hetgeen de bezitter heeft verkregen, maar soms ook hetgeen de eigenaar had kunnen verkrijgen, in aanmerking komen.

II.

Het pandregt van den fiscus, voor inschulden uit overeenkomsten, heeft slechts den voorrang op de later verkregen goederen des schuldenaars.

III.

Er is geene verbintenis tegen den vader, of den eigenaar van den slaaf, boven het bedrag van het peculium.

IV.

Hij, die op eigen verzoek wegens zwakhed van vermogens is onder curatele gesteld, mist de bevoegdheid tot het maken van een testament.

V.

Art. 519 B. W. is van toepassing, ingeval de man, die in gemeenschap van goederen is getrouwd, afwezig is, zonder volmagt tot het beheer der goederen van de gemeenschap achter gelaten te hebben.

VI.

Minder juist schijnt mij de meening van Mr. Diephuis, dat de wettelijke gemeenschap van goederen eene wijze is van eigendomsverkrijging.

VII.

De hypothecaire schuldenaar mag, zonder toestemming van den schuldeischer, geene erfdienstbaarheden op het verbonden goed toestaan.

VIII.

Eene schuld, uit orderbriefjes voortspuitende, is voor kooplieden, als zoodanig, altoos eene handelsschuld, onverschillig, of het orderbriefje voor eene handelsschuld is onderteekend, of niet.

IX.

De ontvangers der lading zijn niet gehouden tot betaling van overligdagen, wanneer dit alleen in de chertepartij, en niet in het cognoscement vermeld staat.

X.

Het endossement op een vervallen wissel geldt voor cessie.

XI.

De eischer kan bij conclusie van repliek nog lijfswang vragen, zelfs wanneer hij dit bij dagvaarding en conclusie van eisch verzuimd heeft.

XII.

De straf, bij art. 245 C. Pén. bepaald, moet niet worden opgelegd aan hem, die, ofschoon persoonlijk braak noch geweld gepleegd hebbende, ontvlugt uit de gevangenis, wetende, dat de gelegenheid om te ontvlugten, door medegevangenen door braak is daargesteld.

XIII.

Eene beëdigde valsche verklaring van avarij, voor den kantonregter afgelegd, valt niet onder het valsche getuigenis in civilibus, voorzien bij art. 363 C. Pén.

XIV.

De daad van een loontrekkenden bediende, die op naam van zijn meester, en buiten weten van dezen, inschulden invordert, en de opbrengst niet verantwoordt, maar voor zich behoudt, is als oplichting strafbaar.

XV.

In correctioneele zaken, waarin gevangenisstraf is bedreigd, moet tegen den beklaagde, indien hij niet kan verschijnen, maar door zijnen verdediger aannemelijke redenen van versooning doet aanvoeren, niettemin verstek worden verleend.

XVI.

De uitspraken van Gedeputeerde Staten, in zake van nationale militie of schutterij, behoorden niet bij Koninklijk Besluit te kunnen worden vernietigd of geschorst.

XVII.

Hij, die eerst na zijne benoeming tot lid van den Gemeenteraad, genaturaliseerd is, kan niet worden toegelaten.

XVIII.

Door het aannemen van vreemden adeldom wordt het Nederlandsch Staatsburgerschap niet verloren.

XIX.

De Regering moet de landverhuizing niet tegenwerken.

XX.

De Staat mag nimmer van nijverheidsondernemingen een bron van inkomsten maken.

XXI.

Voorwerpen van vrijwillig algemeen gebruik zijn bij uitstek geschikt om belast te worden.

