Over deviatie in zee-verzekering

OVER

DEVIATIE IN ZEE-VERZEKERING.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

DR. W. KOSTER,

Gewoon Hoogleeraar in de Faculteit der Geneeskunde,

MET TOESTEMMING VAN DEN ACADEMISCHEN SENAAT

EN

VOLGENS BESLUIT DER RECHTSGELEERDE FACULTEIT,

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

DOCTOR IN HET ROMEINSCH EN HEDENDAAGSCH RECHT,

AAN DE HOOGESCHOOL TE UTRECHT;

IN HET OPENBAAR TE VERDEDIGEN

op Vrijdag, den 12den April 1867, des namiddags ten 1 ure,

DOOR

MICHAËL WILHELM JOLLES,

Geboren te Amsterdam.

AMSTERDAM,

J. H. SCHELTEMA.

1867.

AAN MIJNE OUDERS.

INHOUD.

Het geheel van de zee-risico's, waartegen een assuradeur verzekert, kan men vergelijken bij het schaakspel; even als iedere zet telkens van de vorigen verschilt en ieder nieuw spel geheel onderscheiden is van de voorgaanden, zoo varieert ook het gevaar bij iedere nieuw ondernomene reis; een schip heeft bij iederen nieuwen tocht met andere moeielijkheden te kampen, — het leven van den assuradeur is dan ook bij uitnemendheid aan allerlei wisselingen onderhevig.

Het gevolg hiervan is, dat zich bij de zee-assurantie telkens nieuwe quaestiën voordoen, en de rechtsgeleerde, vooral in eene groote koopstad, wordt er hierdoor als van zelf toegebracht om zich op de wetenschap der zee-assurantie bijzonder toe te leggen: hij zal bij de beoefening van dat gedeelte van het recht steeds voor oogen moeten houden, dat hij zich op een bij uitstek practisch veld beweegt, zich niet in bloot theoretische beschouwingen gaan verdiepen,

HOOFDSTUK I.

DE VERZEKERDE REIS. — DEVIATIE IN HET ALGEMEEN.

Verzekering kan gesloten worden voor bepaalden tijd of voor eene bepaalde reis.

Bij verzekering voor bepaalden tijd, bij de Franschen *assurance à terme* genoemd, moet men twee gevallen onderscheiden — òf er is in de Polis alleen een tijd bepaald, òf er heeft behalve die opgave ook aanwijzing van reis plaats gehad [1]).

In het eerste geval begint de risico voor den Assuradeur te loopen op den in de polis aangeduiden dag en eindigt als de bepaalde tijd verloopen is. In dien tusschentijd zal de verzekerde mogen veranderen van richting, vooruitgaan of teruggaan, zelfs in de haven, waaruit hij oorspronkelijk zeilde, terugkeeren en eene andere reis aanvaarden; de verzekerde reis is geheel onafhankelijk van de reis, die het schip onderneemt [2]). Het doet dus ook niets ter

1) Louis Pouget. Principes de Droit maritime. Paris 1858, I 164.

2) Lemonnier. Polices d'assurance maritime. Paris 1843, I 89. Casaregis. Discursus legales de Commercio. Florentiæ 1709. Disc. 67 No. 31.

zake, of de reis, die men zich had voorgenomen, na het verloopen van den termijn volbracht is, „adveniente tempore praefixo assecuratio expirat, licet navis adhuc peragat itum vel reditum suum" [1]).

In het tweede geval, dat is wanneer behalve de opgave van den termijn ook de opgave der reis heeft plaats gehad, die het schip moet volbrengen, moet men nagaan of de aanduiding van den tijd het essentieele deel van het contract uitmaakt en de opgave der reis daaraan ondergeschikt is, of omgekeerd of de afteleggen reis op den voorgrond is geplaatst en de opgave van tijd slechts als eene nadere omschrijving daaraan is toegevoegd.

Kan men echter in zulk een geval niet nagaan, wat de bedoeling van partijen geweest is, dan moet men steeds aannemen, dat de aanduiding van *reis en tijd* beiden eenige bedoeling gehad heeft en het contract aldus uitleggen, alsof men gemeend had, dat de bedoelde reis in den bepaalden tijd zoude geeindigd zijn, maar dat bij onvoorzienen langeren duur de premie verhoogd moet worden in verhouding tot den langeren tijd, die men nu noodig heeft om het einddoel te bereiken [2]).

Wanneer wij de Fransche Ordonnantie van 1681 nagaan, dan vinden wij dit principe ook aldaar reeds aangenomen. Daar lezen wij [3]):

---

1) Casaregis. l. c.

2) Cf: Lemonnier, Commentaire sur les polices. I Pag. 89 seqq.

3) Livre III Tit. VI Art. 34 & 35.

„Si l'assurance est faite pour un temps limité, sans désignation de voyage, l'assureur sera libre après l'expiration du temps et pourra l'assuré faire assurer le nouveau risque. Mais si le voyage est désigné par la police, l'assureur courra les risques du voyage entier, à condition toutefois, que si la durée excède le temps limité, la prime sera augmentée à proportion, sans que l'assureur soit tenu d'en rien restituer, si le voyage dure moins."

In onze tegenwoordige polissen van tijdverzekering, waar in 't geheel niet de reis bepaald wordt, maar vrijheid gegeven wordt om gedurende den bepaalden tijd te reizen, waarheen men zal goedvinden, wordt ook steeds gestipuleerd, dat, als de reis die men ondernomen heeft na verloop van den termijn niet zal geëindigd zijn, de assurantie met proportioneele verhooging van premie zal voortduren, totdat het schip de destinatieplaats zal bereikt hebben [1]).

Bij verzekering eener bepaalde reis, moet steeds in de polis worden opgegeven de plaats, [2]) waar de reis

---

1) In zoodanige polis, die mij welwillend ter inzage werd afgestaan, las ik: „Deze verzekering geschiedt naar alle havens en plaatsen en vice versa, waarheen het onder te noemen schip gedestineerd worden of varen zal, onbepaald waar en in welke oorden gelegen. En zulks gedurende den tijd van 12 maanden, ingaande..... enz. Voorts met bepaling, dat wanneer het schip vóór het einde van dit contract niet op de destinatieplaats mocht zijn aangekomen, de risico zonder eenigen stilstand zal blijven doorloopen tot deszelfs arrivement aldaar, mits daarvoor genietende $\frac{3}{4}$ pCt. premie per maand... enz. Met vrijheid te verzeilen en herzeilen, enz."

2) Deze opgave kan ook in algemeene termen geschieden, b.v.

zal aanvangen en evenzoo waar zij zal geacht worden geeindigd te zijn; zij is dus als het ware bepaald door twee grenzen, gewoonlijk de termini genoemd, (de *terminus a quo* en de *terminus ad quem.*)

Het opgeven dezer termini in de polis wordt in Engeland zoo noodzakelijk geacht, dat, wanneer b.v. den kapitein geheime instructiën gegeven waren en de terminus ad quem in de polis was opengelaten, de geheele verzekering van onwaarde zou zijn [1]).

Datgene nu wat in de polis door deze beide termini bepaald is, wordt de *verzekerde reis* genoemd; bij de oude schrijvers heet het gewoonlijk *viaggium*, de gelatiniseerde uitdrukking voor het Italiaansche *viaggio* [2].) De weg, dien het schip volgt, om van den terminus a quo tot den terminus ad quem te geraken wordt gewoonlijk *iter viaggii*, in het Fransch *la route du voyage assuré*, genoemd [3]).

Om het begrip van *verzekerde reis* recht te waardeeren moet men het geheel afscheiden van *de reis van het schip* (iter navis), daar het dikwijls kan gebeuren, dat beiden geheel van elkander verschillen, en dat de verzekerde reis slechts een deel van de reis van het schip uitmaakt; b.v. een schip, eene reis onder-

---

naar eene der havens van de Noord-Zee tusschen Havre & Hamburg, naar eene der havens van de Chineesche Zee, enz.

1) J. A. Park. A system of the law of marine insurance. Pag. 22. Arnould l. c. 336.

2) Casaregis Disc. 67, No. 24. Pöhls. Darstellung des gem. Deutschen Handelsrechts 1834, II, 381.

3) Boulay Paty. Bruxelles 1848, II, Pag. 60.

nemende van Amsterdam naar Batavia en terug, zal op zijn retour eene lading voor mij innemen, die ik laat verzekeren; nu is onder *de reis van het schip* de geheele weg naar Batavia en terug begrepen, terwijl *de verzekerde reis* alleen de afstand is van Batavia terug naar Amsterdam [1]). Is er nu door de reeders tevens verzekering gesloten op het casco voor de geheele route, dan zijn, wat betreft de casco-verzekering, *de reis van het schip* en de *verzekerde reis* identisch.

Verzekerde reis is een juridisch begrip [2]), dat bepaald wordt door het contract van Assurantie, terwijl iter navis geheel afhankelijk is van hetgeen de reeders bij ieder bepaald geval met hun schip voor hebben.

De verzekerde reis is steeds een afgesloten geheel en daarom kan het dikwijls gebeuren, dat een schip verscheidene reizen (itinera) doet, terwijl er toch maar ééne verzekerde reis is; b.v. wanneer een schip in eens verzekerd wordt voor verschillende reizen, dan is de terminus a quo het eerste uitzeilen en de terminus ad quem het voor 't laatst binnenkomen, en wederom al wat tusschen deze termini in ligt de verzekerde reis (viaggium), onafhankelijk van de verschillende heen- en terugreizen van het schip [3]).

---

1) Casaregis Disc. 67, No. 24 zegt ook terecht. „Distinguitur iter a viaggio."

2) Casaregis, eod. No. 5, II, Pag. 96.

3) In een vonnis (cf. Kuyper van Harpen, Verzameling van Gewijsden in zake van Zee-Assurantie No. 59 Pag. 453), waarbij de vraag zich voordeed, wat men door *de reis en haren aanvang* te verstaan

Omgekeerd kan het gebeuren, dat een schip eene reis onderneemt naar verscheidene kusten achtereenvolgens; dan verzekert men dikwijls, vooral de lading, van de eene kust naar de andere, omdat men dan telkens lost en weder nieuwe lading inneemt; in zulk een geval zou men kunnen spreken van verschillende verzekerde reizen bij slechts eene reis van het schip.

Zoo wij reeds zeiden wordt in de polis de verzekerde reis duidelijk aangegeven door de beide termini; de weg, die op de afteleggen reis gevolgd moet worden, wordt daarin gewoonlijk niet opgegeven [1]), tenzij wanneer de verzekerde vrijheid wil hebben om havens aan te doen, daar te laden of te lossen, alle welke gevallen afzonderlijk moeten gestipuleerd worden, omdat zij de risico des assuradeurs vergrooten en waartegen dus afzonderlijk moet verzekerd worden. Is er dus niets bizonder opgegeven, dan is het eene stilzwijgende conditie, dat het schip den gewonen,

---

hebbe? werd daarop geantwoord: „O. dienaangaande, dat in materie van Zee-Assurantie voorzeker de regel geldt, dat elke verzekerde vaart, hoe zamengesteld zij ook zijn moge, wat de gevolgen der assurantie betreft *ééne enkele reis* daarstelt; dat echter de zin van dien regel niet is, dat, waar twee reizen, al is het dan ook bij één polis blijken verzekerd te zijn, die twee reizen slechts, als ééne aan te merken zijn, maar veeleer, dat in materie van assurantie niet geteld worden de verschillende koersen of reizen, die een schip *in zeevaartkundigen zin* heeft afgelegd, als b.v. de heenreis naar eene plaats en de terugreis van daar, het aandoen van een aantal tusschen gelegene plaatsen, enz., maar *door de reis, hoe zamengesteld ook, diegene wordt verstaan, welke door de polis als één verzekerd geheel wordt aangewezen.*

1) Benecke (Edit. Nolte) System I, 703.

d. i. den meest gebruiteerden, en den door den zeeman als minst gevaarlijk bekenden weg, volge [1]).

Dat dit niet altijd de kortste weg behoeft te zijn, leert ons o. a. Pöhls [2]), die mededeelt, dat het vroeger, toen men het in de theorie der stroomen nog niet zoo ver gebracht had, eene vaste gewoonte was der Amerikaansche schippers, die uit den Atlantischen Oceaan in de Noord-zee wenschten te komen, om niet door het Kanaal te zeilen, maar steeds Schotland om te varen. Had nu in zulk een geval de schipper den kortsten weg door het kanaal gekozen en was op dien weg het schip verongelukt, dan zou de schipper schuldig geweest zijn, daar hij van den gewonen weg was afgegaan.

Men moet hierbij letten op het gebruik der scheepvaart; dit toch moet, indien geen weg in de polis genoemd is, tot richtsnoer dienen, ten minste zoo het als een vast handelsgebruik bekend is; nimmer zal men zich op *enkele* dusdanig voorgekomene gevallen kunnen beroepen; „der Handelsgebrauch musz bessere Stützen haben als ein Paar einzelne Fälle, und klar, genau und vorherrschend bezeichnet werden können [3]).” Bij gebreke hiervan, zal het aan te benoemen deskundigen overgelaten moeten worden, om bij quaestieuze gevallen uittemaken of een ingeslagen weg al of niet als gebruikelijk kan aangemerkt worden [4]).

---

1) Arnould l. c. Pag. 333.

2) l. c. p. 400 in de noot.

3) Benecke, l. c. Pag. 743.

4) Cf. de noot op Pag. 16 van dit Proefschrift.

Zoodra het schip nu den weg, dien het heeft te volgen om den terminus ad quem op de gebruikelijke wijze te bereiken, verlaat, zonder evenwel het einddoel geheel uit het oog te verliezen, heeft er *verandering van koers of deviatie* plaats.

Wanneer het schip geheel zijn einddoel laat varen en eene andere dan de aangewezene eindhaven zoekt te bereiken, houdt het op deviatie te zijn, maar wordt verandering van reis [1]).

Eer wij overgaan om de verscheidene wijzen na te gaan, waarop die veranderingen kunnen plaats grijpen en te onderzoeken, welke en in hoeverre zij geoorloofd of ongeoorloofd zijn, zal het misschien niet geheel overtollig wezen kortelijk mede te deelen, wat wij bij de schrijvers aangaande het algemeen begrip van ons onderwerp vinden aangeteekend en hoe veel ruimer bij den een dit begrip wordt opgevat dan bij den ander.

Zoo even maakten wij reeds gebruik van het woord *deviatie*, toen wij over verandering van koers spraken, ik had het daar misschien liever deviatie in engeren zin moeten noemen, ten minste, wanneer wij Phillips [2]) opslaan, dan vinden wij daar als definitie van deviatie:

„Deviation is the increasing or varying the risks insured against, without necessity or reasonable cause," en zien wij, dat hij eene veel ruimere strekking aan het onderwerp geeft, dan wij zoo even deden.

---

1) Emérigon XIII. 14, 15.

2) A treatise on the law of marine insurance. Boston 1840. I. 480.

Pöhls [1]) keurt het af, dat sommigen, vooral Fransche en Italiaansche schrijvers onderscheid maken tusschen verandering van koers en verandering van reis (mutazione di viaggio, changement de voyage, mutazione di rotta, changement de route) en zegt, dat in Engeland en Duitschland onder Deviation en Abweichung terecht beiden begrepen worden, daar toch beiden op dezelfde principes rusten.

Tegenover deze schrijvers kunnen wij, behalve Emérigon [2]) en zijn navolger Boulay-Paty [3]) ook Park en Benecke aanvoeren, die in hunne geschriften wel degelijk de deviatie van de verandering van reis afscheiden en tevens de deviatie in meer beperkten zin opvatten.

Eerstgenoemde geeft de volgende definitie: [4]) „Deviation in marine insurance is understood to mean a voluntary departure, without necessity or any reasonable cause from the regular and usual course of the specific voyage insured." Die van Arnould komt hier vrij wel mede overeen: „Deviation is any unnecessary or unexcused departure from the usual course or general mode of carrying on the voyage insured, by which the risk is altered though the original terminus ad quem is still kept in view."

Waar nu bij de schrijvers zulke verschillende en

---

1) II 401.

2) Ch. XIII. Sect. 14 en 15.

3) II 112.

4) l. c. pag. 294.

uiteenloopende definitiën gevonden worden over het onderwerp, hier te behandelen, wenschte ik vooraf mede te deelen, op welke wijze ik het wilde beschouwen en binnen welke grenzen ik het begrip van deviatie in mijn proefschrift wenschte te beperken.

Phillips definitie van deviatie heeft zeker de ruimste strekking, eene strekking, die zoo ruim schijnt te zijn, dat men onder deviatie zou kunnen begrijpen alle mogelijke veranderingen van de risico, waartegen verzekerd is en waarvan de eigenlijke koersverandering slechts een klein onderdeel zou uitmaken.

Pöhls schijnt zijn grooten voorganger Emérigon niet voldoende begrepen te hebben, als hij afkeurt het onderscheid maken tusschen verandering van koers en verandering van reis; wij zullen in het volgende hoofdstuk gelegenheid hebben te zien, dat beiden wel degelijk geheel verschillende gevolgen hebben met betrekking tot het al of niet vervallen der assurantie.

Bij Park's definitie en die van Benecke [1]) sluiten wij ons dus grootendeels aan, met dit verschil evenwel, dat wij onderscheiden tusschen geoorloofde en ongeoorloofde deviatie, hetgeen de genoemde en ook de meeste andere door ons geraadpleegde schrijvers niet gewoon zijn te doen.

In den regel toch wordt bij deviatie steeds aan de

---

1) System. Pag. 703: „Abweichung bezeichnet eine willkürliche und durch keine Macht gebietender Umstände erheischte, daher unnöthige Verlassung der gewöhnlichen Route der Reise, wodurch die Natur der Gefahr verändert wird, wenn auch der beim Anfang der Reise im Auge gehabte Endpunckt, der terminus ad quem, nicht verloren geht, noch beseitigt wird."

ongeoorloofde deviatie gedacht, terwijl men, wanneer het schip, b. v. door storm of nood gedwongen, zijn koers verlaat, gemeenlijk zegt, dat dit geene deviatie is, hetgeen slechts in zooverre juist is, dat het geene zoodanige deviatie is, waardoor de assuradeurs van hunne verdere aansprakelijkheid ontslagen zijn.

Wij zeggen: *dat er dan verandering van koers aanwezig is, wanneer het schip, hoewel het de bestemmingshaven niet uit het oog verliest, niet den gewonen en door de scheepvaart vastgestelden koers volgt.* [1])

Deze deviatie is geoorloofd of ongeoorloofd; — *geoorloofd*, wanneer wet of polis vrijheid geven om van den weg af te gaan;

ongeoorloofd, wanneer zulk een geval niet aanwezig is.

Zij is verder *vrijwillig*, indien zij zonder macht van buiten door den schipper of verzekerde wordt ondernomen;

gedwongen, wanneer hoogere macht het schip van den koers doet afgaan.

---

1) Cf. HAGHE et CRUYSMANS. Commentaire de la police d'assurance maritime d'Anvers. Bruxelles 1853.

HOOFDSTUK II.

DEVIATIE MET BETREKKING TOT HET ASSURANTIE-CONTRACT.

Het assurantie-contract werkt aan de eene zijde uit, dat de verzekerde door het geven eener premie gevrijwaard wordt voor schaden, waartegen hij verzekerd is, aan de andere zijde verbindt het den assuradeur, die de premie ontvangt, om de geledene schaden te vergoeden.

Maar, opdat dit contract voor partijen verbindende zij, moet het object der verzekering binnen zijne grenzen beperkt blijven; ware dit zoo niet en stond het partijen vrij om die grenzen straffeloos te overschrijden, wat zou er dan van de verzekering overblijven? Ieder oogenblik zou hierdoor de risico van den assuradeur uitgebreid, ten minste gewijzigd worden.

Bij verzekering eener reis hebben wij in het vorige hoofdstuk gezien, is het object der verzekering het vergoeden der schaden, die schip of lading [1]), naarmate

1) Bij vrachtverzekering moet vergoed worden het gemis aan vrachtpenningen, die verdiend zouden zijn, indien het schip na het volbrengen der verzekerde reis, behouden was aangekomen.

een van dezen verzekerd is, lijdt bij het volbrengen der in de polis opgegevene reis.

Deze reis moet langs den gesitueerden [1]) weg volbracht worden; geschiedt dit niet en wordt er vrijwillig en zonder noodzaak [2]) van koers veranderd, dan worden de grenzen, waar binnen het object der

---

1) Zie boven Pag. 10, waar wij zeiden, dat het aan deskundigen somtijds wordt opgedragen om uittemaken of een ingeslagen weg al of niet als gebruikelijk kan aangemerkt worden. Uit onze Nederlandsche jurisprudentie strekke het volgende tot voorbeeld.

Op het casco van het schip genaamd *Herald*, was verzekering gesloten voor eene reis van Amsterdam tot New-York en van daar af tot Baltimore. Het schip zeilt van het Nieuwe-Diep uit, koers zettende naar het Engelsche kanaal, doch later ziende dat het schip afdreef, besloot de schipper Noordelijk aftehouden ten einde om den Noord te stevenen (d. i. Schotland om te varen); het schip stiet daarna in de nabijheid der Orckney-eilanden, en is, ten gevolge van daardoor bekomen lek door de bemanning geruimd en in het openbaar verkocht. De verzekerden weigerden de schade te vergoeden, o. a. bewerende, dat de schipper door het inslaan van een niet verzekerden weg zich aan willekeurige deviatie had schuldig gemaakt. De arbiters, die dit geval te beoordeelen hadden, wendden zich, alvorens ten principale recht te doen tot deskundigen, ten einde te onderzoeken: of de vaart benoorden Engeland om, voor schepen uit eene der havens aan de Noordzee en bepaaldelijk uit eene der Nederlandsche havens bestemd naar Noord-Amerika, een ongewone weg is, dan wel meermalen plaats vindt.

Nadat door deskundigen was verklaard, dat de vaart, benoorden Engeland om, uit eene Nederlandsche haven voor alle naar den Atlantischen Oceaan bestemde schepen volstrekt geene ongewone vaart is, althans zeker niet voor een naar Noord-Amerika bestemden bodem, werden de assuradeurs veroordeeld tot vergoeding der geledene schade.

(Mr. F. Kuyper van Harpen, c. No. 35, Pag. 243 volg.)

2) Wanneer wij in dit hoofdstuk over deviatie spreken, bedoelen wij natuurlijk steeds de vrijwillige.

verzekering bepaald was, gewijzigd en het contract is verbroken.

Zoodra dus deviatie plaats heeft, behoeft de assuradeur niet meer te bewijzen, dat de gevaren hierdoor vermeerderd zijn; het baat den verzekerde evenmin al tracht hij aan te toonen, dat door die deviatie de gevaren verminderd zijn — het feit alleen dat de gewone route vrijwillig verlaten is, is hier voldoende; men kan toch niet vooronderstellen, dat de assuradeur eene reis verzekerd heeft, die, langs allerlei omwegen volbracht, zijn risico geheel onbeperkt en afhankelijk van den verzekerde gedurende geruimen tijd zal doen voortduren, veel langer dan noodig is om de reis volgens den gewonen weg te volbrengen [1]).

Men zou allicht geneigd zijn te denken, dat deviatie geen invloed zou uitoefenen op het contract van assurantie, indien na volbrachte deviatie, het schip zonder schade hoegenaamd in den goeden koers terugkwam en eerst daarna avarij kreeg; terecht echter wordt het tegendeel aangenomen en zegt Emérigon, dat de plaats waar deviatie aanvangt niet terug kan gevonden worden en dus de assurantie

1) Juist die verlenging van den duur der risico heeft de schrijvers, vooral Engelsche, er toe gebracht onder deviatie ook te begrijpen het onnoodig vertoeven in eene haven, ja elk onnoodig oponthoud waar dan ook; BENECKE I, 707 zegt dienaangaande:

„Ein jeder unnöthige Aufschub in oder auszerhalb des Abgangshafens oder beim Antritt der versicherte Reise, läuft, genau beim Lichte betrachtet, auf eine Abweichung hinaus, welche die Natur der Gefahr aendert, und musz daher nicht minder als solche betrachtet werden. (cf. ARNOULD l. c. pag. 341).

eenmaal buiten hare grenzen getreden niet meer daarbinnen kan terugkeeren. „Les lieux des risques," zegt hij, „ne se retrouvent plus aux yeux de la loi, le contrat une fois dissous ne peut se renouveler, que par le consentement respectif des parties." [1])

Uit deze laatste woorden blijkt nog, hetgeen reeds van zelf sprak, dat partijen, indien eenmaal de deviatie heeft plaats gehad en het contract dus ontbonden is, eene nieuwe assurantie kunnen aangaan, die dan natuurlijk niet meer geinfluenceerd wordt door de te voren plaats gehad hebbende deviatie. De schade, die het verzekerde voorwerp bekomen heeft, vóórdat de deviatie ontstond, is natuurlijk ten laste der assuradeurs; omgekeerd, zoodra maar de risico begonnen is te loopen hebben zij de premie verdiend, zelfs al had den volgenden dag reeds vrijwillige koersverandering plaats. Dit wordt tegenwoordig algemeen aangenomen [2]); wij zullen bij het behandelen der ge-

---

1) Emérigon 2e deel XIII, 15 pag. 61.

2) In de dagelijksche assurantie-praktijk, zoo werd mij medegedeeld, is bij deviatie nimmer quaestie van ristorno der premie. De Pinto (Handl. tot het W. v. K. l. c. Pag. 353.) teekent daarentegen bij Art. 638 W. v. K. aan, dat de verzekeraar de premie behoudt tot den tijd der deviatie toe, „want tot dien tijd heeft hij gevaar geloopen, doch hij geeft dezelve terug van het overige gedeelte, mits de verzekerde ter goeder trouw hebbe gehandeld." Hij beroept zich hierbij op Art. 281 en 282 W. v. K. Dit is echter onjuist, want bij deviatie kan geen sprake zijn van teruggave der premie; wordt er gedevieerd, dan is de overeenkomst van verzekering vervallen, want het devieëren is steeds eene vrijwillige daad, die den verzekerde volgens het assurantie-contract niet geoorloofd is; is de deviatie gedwongen, dan blijft de

schiedenis gelegenheid hebben te wijzen op het gedeeltelijk ristorneeren der premie, dat vroeger volgens den Guidon de la Mer in Frankrijk plaats had.

Wij kunnen dus als eerste regel vaststellen, dat iedere deviatie op het oogenblik, dat zij begint volvoerd te worden, den assuradeur ontheft van alle verdere schadevergoeding, maar dat alle vroeger geledene schade door hem moet vergoed worden.

Een zeer belangrijk vonnis betreffende de deviatie, waarin op duidelijke wijze de toestand van partijen na plaats gegrepene afwijking wordt uiteengezet, vindt men bij Emérigon [1]) in alle bijzonderheden medegedeeld. Het gold eene zaak in Engeland behandeld voor the Court of King's Bench, die te uitgebreid is om hier medegedeeld te worden; o. a. werd daar overwogen: „là, où il y a déviation le contrat est rompu, il n'existe plus dès ce moment et ne peut plus revivre de nouveau [2]).”

Nu komen wij tot eene tweede vraag. Heft het voornemen om te deviëeren ook het contract van assuran-

---

assurantie voortduren en kan er óók geene quaestie zijn van gedeeltelijke teruggave der premie; alleen voor het geval, dat van den aanvang af de reis veranderd is, moet de premie geheel geristorneerd worden, omdat dan de assuradeur geene risico geloopen heeft; zie hieronder Pag. 47.

1) Ch. XIII, Sect. 16. Deel II, 62 volgg. Naïef is hij op het slot zijner mededeeling: „On ne sauroit s'empêcher d'admirer cette manière de procéder; l'impression que la vertu fait sur nous est si forte, que nous l'aimons jusques dans nos ennemis mêmes.” Engeland en Frankrijk waren toen in oorlog, het was in het jaar 1781.

2) Emérigon l. c. p. 66.

tie op? Natuurlijk is het antwoord ontkennend; want dit voornemen heeft geen den minsten invloed op het object der verzekering, op de verzekerde reis, die onveranderd dezelfde blijft; waar dus het voornemen bestaat om te deviëeren en het schip vergaat, eer het op het punt gekomen is, waar de deviatie zou aanvangen, is de aansprakelijkheid der assuradeurs geenszins opgeheven. In het geval dus, dat een verzekerde op eene reis van Guadeloupe naar Havre het voornemen had om eerst naar Brest te zeilen, ten einde van daar naar Havre te gaan, *welke bestemmingshaven hij nooit had opgegeven*, en verging, eer hij koers gezet had naar Brest, is terecht geoordeeld, dat dit voornemen geene verandering had gebracht in de verzekerde reis en dus de aansprakelijkheid der assuradeurs niet had opgeheven [1]).

Wanneer er door de verzekerde verandering gebracht wordt in de termini der reis, b.v. als men vertrekt uit eene andere haven, als in de polis is opgegeven of naar eene andere bestemmingshaven [2])

---

1) Arnould l. c. 345.

2) In onze jurisprudentie heeft zich een geval voorgedaan, waarin de assuradeurs weigerden te betalen, omdat beide termini veranderd waren en dus eene geheel andere reis, als de verzekerde, was ondernomen; er was verzekerd voor eene reis van Patagoniën naar Hâvre de Grace, en uit de scheepspapieren bleek, dat het schip vergaan was op eene reis van Montevideo naar Falmouth. De verzekerden werden in het ongelijk gesteld bij een vonnis waarin o. a. gezegd wordt:

„O. dat zonder te treden in eenig onderzoek noch omtrent eene vroegere reize van het schip, noch omtrent het bestaan van verschillende assurantiën, dit eenige als grondslag van beoordeeling behoort te worden aangenomen, dat hier niet anders is verzekerd dan op eene

vaart, dan door partijen bij het aangaan der assurantie is vastgesteld, heeft er *verandering van reis* plaats, en de assuradeurs zijn niet aansprakelijk voor de schade, die het verzekerde voorwerp gedurende de dus veranderde reis moeht verkrijgen; het contract is ab initio nietig, want de grenzen, waarbinnen de verzekering beperkt was, zijn gewijzigd [1]).

Hoe streng men zich in Engeland aan dit principe vasthoudt zal blijken uit het volgende voorbeeld:

Een schip was verzekerd „at and from the 20th October 1783 from any port in New-Foundland to Falmouth or her ports or port of discharge in England." De schipper zeilt op den eersten October van New-Foundland, om op de banken, die zich in zee op eenigen afstand van New-Foundland bevinden, te visschen, en vertrekt den zevende vandaar om den tocht naar Engeland te volbrengen, zoodat het schip zich op den twintigste, d. i. op

---

reize van Patagoniën naar Hâvre de Grace, en dat de verzekerde, die betreffende *die verzekerde reis* schade wil vorderen zijne bewijzen over die reize moet produceren.

O. alzoo, dat de door den E. overgelegde bewijzen, concernerende eene reize van Montevideo naar Falmouth, als bewijs niet kunnen gelden noch van eene reize van Patagoniën naar Hâvre de Grace, noch ook van de schade op die reize gevallen O. enz.

Verklaren den E. niet ontvankelijk, enz.

(Kuyper van Harpen, l. c. No. 11, Pag. 68).

1) Cf. Casaregis XLVII, 24 (l. c. II p. 98) zegt: „Mutari viaggium tunc dicitur, quando primam principalem destinationem magister navis non sequitur, utpote quod navis cum suo onere, et cum primis vecturis ad locum destinatum amplius non intendat ire, nec eat, etiamsi intra limites itineris destinati se contineat."

den dag, waarop de risico voor de assuradeurs aanving, op den weg van New-Foundland naar Engeland bevond en vervolgde de reis, totdat het verongelukte. De assuradeurs weigerden de assurantiepenningen te voldoen en het hof velde een vonnis in hun voordeel, want, zoo werd overwogen, toen het schip verging, volbracht het eene reis van de banken af naar Engeland, eene reis die nimmer verzekerd was, en verschilde van het bepaalde in de polis. Hier was van den terminus ad quem afgeweken en dus sprake van verandering van reis, waardoor de verzekering van den aanvang af nietig geoordeeld werd [1]). Ware de verzekerde na eenigen tijd gevischt te hebben doch vóór den twintigsten October te New-Foundland teruggekeerd en op dien dag weder in zee gestoken, er zou natuurlijk geen sprake geweest zijn van vernietiging der assurantie, het was dan eene voorafgaande reis geweest, geheel onafhankelijk van de verzekerde, maar nu was de verzekerde reis gesplitst in twee andere reizen, de eene geheel buiten den tijd, dat er verzekerd was, de andere begrensd door andere termini dan in de polis was bepaald.

Nu komen wij tot eene andere vraag, die niet van belang ontbloot is en waarover in Engeland en Amerika geheel tegenovergestelde gevoelens bestaan, deze namelijk: Wat voor invloed heeft het voornemen

---

1) Cf. Way c. Modigliani. 2 Taunts Reports 30, medegedeeld bij Arnould l. c. I 348 vlg., die hierbij aanteekent, dat Benecke dit vonnis tracht te weêrleggen, „but although inter apices iuris; — it appears to me to be well grounded on principle. — Cf Benecke (Nolte) II 704 vlg.

om de reis te veranderen, zelfs voordat zulks tot uitvoering is overgeslagen, op het assurantie-contract?

Naar onze bescheiden meening is op het oogenblik dat zulk voornemen wordt opgevat de assurantie verbroken, en zijn de assuradeurs van alle verdere aansprakelijkheid bevrijd; bestond het voornemen voor den aanvang der reis de verzekering is nietig ab initio; ontstond het eerst later, de assuradeur heeft tijdelijk risico geloopen en dus de premie verdiend, maar staat niet meer in voor hetgeen hierna mocht voorvallen. Wat toch gebeurt er bij zulk een voornemen? Het begrip der verzekerde reis verandert, er wordt eene nieuwe reis in de plaats geschoven, er bestaat verschil tusschen hetgeen in de polis verzekerd is en hetgeen de verzekerde in werkelijkheid voorneemt om ten uitvoer te brengen; bij den assuradeur bestaat de gedachte: ik heb het gevaar te loopen van een schip, dat van A. naar B. zal gaan, bij den verzekerde daarentegen: ik zal van A. naar C. gaan; van het voortduren der overeenkomst kan geene sprake meer zijn. Terecht zegt Kent [1]): „The identity of the voyage is gone and a new and distinct voyage is substituted. In that case intention is every thing, because on that depends the fact whether the original voyage was or was not abandonned."

Tot lange en veelzijdige quæstiën heeft het hier medegedeelde aanleiding gegeven en nog steeds schijnt de vraag zeer verschillend beantwoord te worden; want in Engeland is men in de jurisprudentie het

1) Zie het aangehaalde bij PHILLIPS. XII, 1, p. 565.

door mij aangenomen principe toegedaan, terwijl in Amerika juist het tegenovergestelde is aangenomen. Ik wensch hier eenige der gevoerde processen medetedeelen en tevens nategaan, wat dienaangaande door de schrijvers wordt aangenomen.

Twee kooplieden waren eigenaars van het schip de Jeanie; een hunner schreef den 8sten Februari 1772 aan zijn commissionair in de bocht van Honduras om het schip dat daarhenen reisde, met eene lading naar *Bristol* terugtezenden; den 29sten Maart van hetzelfde jaar schreef de andere eigenaar een brief aan den commissionair om het schip naar *Londen* terugtezenden, welken brief deze echter eerst aan zijn compagnon opzond, met verzoek om hem na goedkeuring verder te expedieeren. Laatstgenoemde, zonder te denken aan zijn brief van den 8sten Februari zendt dezen tweede naar Honduras en verkrijgt daarop ten antwoord, dat door den commissionair overeenkomstig de bekomene instructie zou gehandeld worden.

Op den 27sten November werd door de eigenaars assurantie gesloten op vracht en lading voor de reis van *Honduras* naar *Bristol*, en later vernam men, dat het schip op de reis was verongelukt. Twee der assuradeurs, die geteekend hadden, betaalden hun aandeel in de schade; maar de overigen weigerden, daar zij de polis voor ongeldig hielden, omdat de reis veranderd was en, hoewel bij het vergaan van het schip men zich nog op den gemeenschappelijken weg van Honduras naar Londen en Bristol beiden bevond, er een bepaald voornemen was opgevat om naar een an-

deren terminus ad quem te zeilen, als in de polis was opgegeven.

Voor het Admiraliteitsgerecht gedagvaard werden de assuradeurs veroordeeld om te betalen, doch dit vonnis werd na een door assuradeurs ingediend verzoekschrift gewijzigd, daar de commissionair na het ontvangen van den brief van 18 Februari cognoscementen had laten teekenen voor Londen en niet voor Bristol, en het schip dus op weg was naar Londen en niet naar die haven, waarvoor de verzekering gesloten was; er werd verder overwogen, dat het vergaan van het schip niet ten laste kwam van assuradeurs, daar de verzekerden, indien zij bevreesd mochten geweest zijn voor verwarring, ontstaan uit de twee met elkander strijdende bevelen, eene polis hadden moeten laten teekenen voor eene der havens van Britannië, waarna het aan de assuradeurs zou gestaan hebben om eene aldus uitgebreide risico op zich te nemen of te weigeren. De verzekerden appelleerden voor the Lords of the Session met even ongunstig gevolg; er was toen voornemen, om zich tot het Hoogerhuis te wenden, doch men kwam hier later van terug, omdat eenige vooraf ingewonnen adviezen van beroemde rechtsgeleerden uit dien tijd allen ten nadeele van de verzekerden uitvielen. Een dier rechtsgeleerden gaf een advies in substantie hierop nederkomende [1]):

---

1) Het hier medegedeelde heb ik geput uit WESKETT, Theorie und Praxis der Assekuranzen, übersetzt von J. A. ENGELBRECHT. Lübeck 1782. II 93 vlg.

„Hier is geene sprake van koersafwijking of van het voornemen om aftewijken, maar van de beschrijving der reis in de polis. Het is noodig eene reis duidelijk te beschrijven, opdat de assuradeur over de premie zal kunnen oordeelen, die hij zal eischen voor de risico, die hij op zich neemt gedurende het volbrengen der reis, en om vóór alles uittemaken of hij assuradeur wil worden of niet. Eene reis van Honduras naar Bristol is niet hetzelfde als eene reis van Honduras naar Londen, gesteld zelfs dat Bristol en Londen geheel in denzelfden koers lagen. Het schip was naar Londen bevracht en dat wel op last des verzekerden, en er is geen reden om te vermoeden, dat de schipper ooit van plan geweest is om naar Bristol te gaan. Afwijking is dan aanwezig, wanneer een schip werkelijk van voornemen is om naar de bestemmingshaven te zeilen, maar op weg daarheen van den koers der reis afwijkt. Wanneer in zulk een geval het schip een ongeluk overkomt, zoo lang het nog op den weg der verzekerde reis is en vóór het aan het punt gekomen is, waar de deviatie zou aanvangen, dan moeten de assuradeurs de schade vergoeden: wanneer echter het schip eene reis onderneemt, geheel verschillende van de verzekerde, zonder het voornemen naar de in de polis genoemde haven te zeilen, zoo is het mijne meening, dat de assuradeurs voor de risico van deze reis niet verplicht zijn in te staan."

Bij een ander advies vond ik o. a. ook nog aangevoerd, dat de verzekerde reis in casu nooit was aangevangen, en dat dus de assuradeurs geene andere

verplichting hadden, dan de premie terugtegeven, daar de risico waarvoor zij geteekend hadden nooit had aangevangen te loopen.

Wij willen nog mededeeling doen van een ander geval in Amerika behandeld [1]), dat langen tijd de belangstelling van vele rechtsgeleerden heeft bezig gehouden. Verzekering was gesloten op goederen voor eene reis van New-York naar Gothenburg en van daar naar eene der havens van de Oost-zee. Het schip komt te Gothenburg en aldaar besluit de schipper naar St. Petersburg te gaan, welke haven hij dus als eind der reis aannam, hetgeen ook bleek uit de voor Petersburg afgegevene cognoscementen. Het schip vertrekt, maar wordt door verkregene avarij genoodzaakt in Carlsham intoloopen, waar de schipper door het invallen der vorst moet blijven overwinteren; in het voorjaar zeilt hij weder uit, maar neemt nu Stokholm, in plaats van Petersburg tot einddoel der reis aan; terwijl het schip nog zeilende was op den gemeenschappelijken weg naar beide plaatsen (Petersburg en Stokholm) wordt het veroverd en tot buit verklaard. De assuradeurs weigerden te betalen, daar er verandering van reis had plaats gehad, maar zij verloren in twee instanties, daar als principe werd aangenomen, dat al mocht ook het besluit genomen zijn om den terminus ad quem geheel te laten varen, de assuradeurs aansprakelijk blijven, indien de schade maar voorvalt, vóórdat het punt bereikt is, waar de weg zich in tweeën splitst. Dit gevoelen, dat in

1) Cf. PHILLIPS l. c. p. 563 seqq. BENECKE (Nolte) l. c. 718 sqq.

„the court of errors" gedeeld werd door 14 van de 26 personen, die hunne stem uitbrachten, staat lijnrecht tegenover het door ons aangenomen stelsel, dat in Engeland algemeen schijnt gehuldigd te worden.

Wij meenen dat daar, waar een der termini bewezen kan worden niet meer overeentestemmen met het in de polis bepaalde, de assurantie nietig moet zijn. Het is hier niet de vraag, zou de assuradeur niet hetzelfde gevaar geloopen hebben en dezelfde schade hebben moeten vergoeden, indien de reis volgens de polis volbracht was? maar veeleer deze: ontstond er niet tijdens het opvatten van het voornemen om van bestemmingshaven te veranderen, (welk voornemen dikwijls moeielijk, maar toch veelal uit de cognoscementen of uit iets anders te bewijzen zal zijn) eene nieuwe, eene tweede reis niet overeenstemmende met de oorspronkelijke? en zoude het niet even onmogelijk zijn, dat die twee reizen door dezelfde polis beschermd werden, als dat iemand zou willen staan op dezelfde plaats, waar zich zijn buurman bevindt?

Phillips [1]), een der schrijvers, die met Benecke het door ons bestreden gevoelen toegedaan is, en eerst, wanneer het plan om de reis te veranderen tot uitvoering begint te komen, den assuradeur wil ontslagen zien voor alle schadevergoeding door daaropvolgende rampen ontstaan, zegt o. a., dat er volstrekt geene redenen zijn om de identiteit van de reis te laten afhangen van de beide termini en haalt hierbij als voorbeeld aan, dat wanneer twee schepen van

1) Phillips l. c. Pag. 566.

Boston naar Liverpool zeilen, en het eene over Halifax en het andere over Havanna zeilt, de twee termini bij beide reizen dezelfde zijn, maar dan toch wel degelijk twee verschillende reizen plaats hebben; dat het opgeven der termini dus geenszins de reis bepaalt.

Wij meenen, dat deze redeneering niets ter zake doet, en dat wanneer dergelijke verschillende wegen kunnen genomen worden, misschien de beide termini alleen niet genoeg de reis bepalen, en dat eene nadere omschrijving in de polis noodzakelijk zal zijn; maar, wanneer zulks niet heeft plaats gehad, dat dit dan de stilzwijgende conditie in zich sluit, dat de assuradeur den verzekerde volle vrijheid gelaten heeft, om te kiezen, welken der twee wegen hij wilde volgen, of dat een der wegen als de meest geusiteerde van zelf den verzekerde was aangewezen, zoodat in dat geval de beide termini niet ophouden de verzekerde reis te bepalen.

Verder deelen wij geenszins in Phillips gevoelen als hij zegt: „The doubts in which the preceding opinions are involved, as well as their discrepancy afford pretty strong presumption of some defects in the principles [1]). Evenmin kunnen wij ons vereenigen met het volgende deel zijner argumentatie, als hij beweert, dat er geene gelijkheid van rechten zou zijn aan beide zijden [2]); de verzekerde, zegt hij, zal na het aanvaarden der reis de premie niet kunnen

1) Cf. Benecke (Nolte) Pag. 722.
2) l. c. pag. 566.

terugvorderen door te bewijzen, dat hij het plan gehad heeft en ook werkelijk ten uitvoer gelegd, om den terminus ad quem te veranderen; het zou nu onbillijk zijn, dat de assuradeur zich onthield van het vergoeden der schaden door te bewijzen, dat er een voornemen bestond om van reis te veranderen. Dit gaat niet op, naar onze meening, want waarom kan de verzekerde de premie niet terugvorderen? Omdat de risico geloopen is tot op het tijdstip, dat het voornemen werd opgevat om de reis te veranderen en de schade tot op dat tijdstip ontstaan door den assuradeur moet vergoed worden. Maar kan de verzekerde bewijzen, dat hij terstond bij zijn vertrek reeds het voornemen had om de reis te veranderen, dan heeft hij ook wel degelijk het recht om de premie terug te eischen; hij heeft dan hetzelfde voordeel van de veranderde reis als de assuradeur, die bij eventueele schade vrij is van alle vergoeding. Wij meenen derhalve dat er wel degelijk gelijkheid van rechten bestaat [1]).

Het veranderen dus van een der termini verbreekt het contract van assurantie op het oogenblik, dat het voornemen hiertoe wordt opgevat; is er te voren gevaar geloopen de premie is verdiend, is het nog niet aangevangen zij wordt geristorneerd.

Wij vereenigen ons geheel met de woorden van

---

1) Stellen wij, dat in het geval van de Jeanie (zie Pag. 24) het schip behouden te Londen was aangekomen, zonder schade geleden te hebben, dan zouden de verzekerden zonder twijfel, naar mijne meening, hetzelfde recht gehad hebben om de premie terugtevorderen als nu den assuradeurs het recht gegeven werd, zich van alle schadevergoeding te onthouden.

Arnould [1]): „Upon the whole then it appears that one change in the termini of the voyage, whether resolved on, before or after sailing shall discharge the underwriter from all liability on the policy, in respect of any loss, that may take place after such resolution has once been definatively formed. It appears however clear on principle [2]), that the underwriter will be liable for all loss incurred prior to the formation of a definitive purpose of abandonning the original port of destination and sailing for another, and that it is only where the purpose of changing the voyage has been fixed before the commencement of the risk, that it can avoid the policy ab initio [3]).''

Verlenging en verkorting der reis kunnen hier niet geheel met stilzwijgen voorbijgegaan worden.

Wanneer de schipper eene haven aandoet, waartoe hem door de polis vrijheid wordt gegeven, en aldaar zijne expeditie eindigt, dan zal men niet kunnen zeggen, dat in dit geval de reis veranderd is, maar er zal sprake zijn van *verkorte reis;* hier wordt niets in de overeenkomst veranderd, de assuradeur kan zich dus niet beklagen, want deze verkorting geschiedt in zijn

---

1) l. c. Pag. 352.

2) De schrijver voegt hier nog tusschen in: „though never so decided in this country;'" zou hij de bij WESKETT aangehaalde en door ons medegedeelde zaak niet gekend hebben?

3 Zie over deze quæstie ook LEMONNIER. Polices d'assurances I, 97 vlg. No. 101, die ook Pardessus III p. 454 aanhaalt. — Van een tegenovergesteld gevoelen schijnt men voorheen geweest te zijn in ons vaderland, zooals uit vele vonnissen blijkt door BIJNKERSHOEK medegedeeld (Quæst. Jur. Priv. Ed. 1767. pag. 432, 436, 445 enzv.)

voordeel en al wat te voren schip of lading is overkomen, had plaats binnen de limites van het in de polis omschrevene; de oorspronkelijk verzekerde reis blijft bestaan, alleen wordt een gedeelte er van niet volbracht; de assuradeur zal de geheele premie ontvangen en het geval zal verder geene moeielijkheid meer opleveren [1]).

Geheel iets anders is het, wanneer de reis in zooverre verkort wordt, dat eene haven wordt aangedaan en als eind der reis aangenomen, die niet in de polis staat opgegeven en waarheen men dus geene vrijheid had om te zeilen; — hier is weder verandering van reis, die de aansprakelijkheid des assuradeurs opheft van het oogenblik, dat zulke wilsverandering zich geopenbaard zal hebben of bewezen zal kunnen worden; het doet hier niets ter zake, of de reis door die verkorting aan minder gevaren onderhevig werd, het voorwerp der risico is veranderd en de overeenkomst verbroken.

Bij verlenging van reis moet men ook weder onderscheiden; blijkt er volstrekt niet van een voorafgegaan voornemen om de reis te veranderen, maar volbrengt men de reis in de polis opgegeven en zet men aan de bestemmingshaven gekomen de reis verder naar eene meer verwijderde plaats voort, dan heeft er *verlenging van reis* plaats en de assuradeur zal moeten vergoeden al wat het verzekerde is overkomen tot aan de in de polis genoemde eindhaven toe.

---

3) Arnould l. c. 353. Emérigon l. c. XIII Sect. II. Benecke (Nolte) l. c. 725.

Blijkt het daarentegen, dat het schip op het oogenblik der schade, hoewel op de route der verzekerde reis zich bevindende, reeds van voornemen was naar eene meer verwijderde haven te zeilen en niet naar den terminus ad quem te gaan, dan is er sprake van veranderde reis en de assuradeurs zijn ontslagen [1]).

1) LEMONNIER l. c. N°. 102—104.

DERDE HOOFDSTUK.

DEVIATIE IN DE GESCHIEDENIS EN WETGEVING.

Het begrip van deviatie is onafscheidelijk aan dat van scheepvaart verbonden.

Het gevolg hiervan is, dat men zich bij een geschiedkundig overzicht der deviatie niet alleen tot de assurantie moet bepalen; immers reeds vóórdat er sprake was van bodemerij of verzekering, reeds bij het eerste ontstaan van bevrachting en verhuring van schepen deed het geval zich voor, dat de schipper den weg niet volgde, dien hem zijne reeders hadden voorgeschreven, dat hij eene geheel andere reis volbracht dan door partijen bedoeld was of andere havens aandeed dan die, welke hem door de bevrachters waren opgegeven.

Daarom wensch ik, ofschoon in dit proefschrift de deviatie meer met betrekking tot de assurantie besproken wordt, aan te vangen met kortelijks bij eenige der oude schrijvers en in eenige wettelijke bepalingen van vroegere tijden nategaan, wat rechtens was in zake van deviatie, vóórdat de verzekering algemeen in gebruik was.

Ten opzichte der deviatie bij het foenus nauticum [1]) der Romeinen vinden wij in den Codex [2]): „Cum proponas te nauticum foenus ea conditione dedisse, ut post navigium, quod in Africam dirigi debitor adseverabat in Salonitanorum portum nave delata, foenebris pecunia tibi redderetur, ita ut navigii duntaxat, quod in Africam destinabatur, periculum susciperes, perque vitium debitoris nec loco quidem navigii servato, illicitis comparatis mercibus, quae navis continebat fiscum occupasse; amissarum mercium detrimentum, quod non ex marinae tempestatis discrimine accidisse adseveratur, adscribi tibi juris publici ratio non permittit."

Hieruit blijkt dat reeds toen bij deviatie, vrijwillig tot stand gebracht, de debiteur aansprakelijk was voor de schade, die op zulken veranderden weg mocht ontstaan, maar dat de crediteur daarvan voor het vervolg geheel bevrijd was. Kuricke [3]) teekent hierbij aan, hetgeen reeds van zelf spreekt, dat dit alleen dan het geval is, „si id a debitore ignorante et invito creditore fiat," want heeft de crediteur zijne toestemming gegeven, dan geldt ook hier de regel: „consensusius facit."

---

1) Over de verhouding tusschen foenus nauticum en assurantie is reeds door verschillende schrijvers gesproken, en het hier de plaats niet om er weder over uittewijden; cf dienaangaande o. a. het medegedeelde door Mr. C. J. Schokker. Eenige opmerkingen over de verzekering, enz. Amsterdam 1863, pag. 5 en 6.

2) l. 3 C. de nautico foenore. IV. 33.

3) In den fasciculus van Heineccius. Maagdenburg 1740. pag. 762. cf. eod. Loccenius Pag. 994; eod. Stypmannus Pag. 385 No. 105.

In het Consulaat van de Zee [1]) lezen wij, dat de schipper zonder toestemming der kooplieden niet uit den koers mag gaan, om eene haven aan te doen; doet hij het toch hij zal aansprakelijk zijn voor al de schaden, die uit dit aanlanden voortspruit. Maar „indien de schipper iets van nooden heeft, moet hy tegen de koopluyden seggen, dat hy niet varen kan, dat hy takeling van nooden heeft, dat het schip moet gekalfaat worden, en dan moet de koopman inloopen, mits dat de Stuurman en Bootsgesellen hetselve met eede bevestigen. Maar so der een roover of galey op de kust was, daar de koopman voor bedugt is, kan de schipper niet binnen loopen, sonder consent van de koopluyden. En so de koopman sulcks òf voor syn risico neemt, òf in de wind slaat en segt, ik wil geen Haave aandoen, is de koopman gehouden de schaade, die daarvan komt, te vergoeden [2]).”

Men moet zich hierbij voorstellen, dat ten tijde van het vervaardigen van het Consulaat, de bevrachters of eigenaars van het schip de reis medemaakten en dan telkens in de gelegenheid waren met elkander te rade te gaan, en dat iedere willekeurige afwijking tegen den zin „des koopmans” ten laste kwam des schippers.

In het Hanseatisch zeerecht was bepaald: „Würde

---

1) Uitgave van A. Westerveen. Leyden 1704 Pag. 129. cf. J. DE WAL. Het Nederlandsche handelsrecht II, 1. Pag. 7.

2) Consulaat van de zee l. c.

4) Reces van 1614, Tit. III Art. XV, te vinden bij KURICKE in den fasciculus van HEINECCIUS pag. 651; cf. het reces van 1591 Art. 55 (PARDESSUS, LOIS MARITIMES, II 525), waar hetzelfde bepaald was.

ein Schiffer ohne wahre Noth in einer Haven segeln, dahin er nicht befrachtet, so soll er den Schaden, welchen die Rheder darauf rechnen können aus seinen Beutel zu erstatten schuldig seyn." Kuricke, die op deze bepalingen een commentaar heeft geschreven, teekent bij dit artikel aan [1]): Boni naucleri; est quam celerrime iter suum et quidem recta via et cursu conficere, non vero littora, vel devia, vel etiam portus alios, quam ad quos navis destinata est, sectari vel adpellere, vel etiam ventos obsecundantes negligere. Quodsi vero id facere neglexerit culpae reus est, damnumque inde ortum resarcire debet, nisi id metu piratarum, reficiendae navis causa aliisque necessariis et probabilibus de causis fecerit." Hij verwijst verder naar het Wisbuysche zeerecht art. 41, waar hetzelfde schijnt bepaald geweest te zijn.

In het oude Hanseatische zeerecht van 1447 werd de schipper, die de goederen in eene andere haven bracht dan waarheen zij bestemd waren ter dood veroordeeld, „den schal men richten an sin Hogheste [2]).

Van de oude schrijvers zal ik hier slechts Straccha [3]) aanhalen, die in zijn Tractatus de Nautis [4] aantee-

---

1) Fasciculus l. c. Pag. 718.

2) Pardessus l. c. II 485. In het reces van 1591 bestond de doodstraf alleen nog voor den schipper, die na de goederen in eene andere haven verkocht te hebben, gevlucht was en daarna in eene der Hansesteden ontdekt werd.

3) Hij schreef van 1550—1555, cf. de Wal l. c. I, pag. 32, die hem „den vader van het Handelsregt" noemt.

4) III No. 6.

kent: „Culpae etiam nautae adscribitur, qui recta navigatione contempta, littora devia sectatur. Si enim ex eo, quod solito itinere non est usus, merces perierint, vel quia forsan a piratis depredatae, vel tempestate iactus factus est, nauta tenetur; nisi iusta causa nauta motus rectam navigationem non servaverit, vel quia reficiendae navis causa, quae vitium fecerat vel impetu ventorum et tempestatis, vel metu piratarum, cum forte inter navigandum piratas vidisset;" en Roccus [1]) zegt: „Wanneer een schipper met zyn schip eene andere route neemt, en andere plaatsen aanloopt, dan word dezelve gezegt meer reyzen te hebben gedaan, en zyn eerste reys te hebben veranderd;" — de bevrachters hadden dan slechts verhaal op de reeders, indien het bleek, dat de schipper gehandeld had overeenkomstig den last der reeders, wier aansprakelijkheid ophield, als de schipper zijn last was te buiten gegaan [2]). Dezelfde schrijver deelt verder mede, dat een schipper zijne reis wel mag veranderen ten einde ongeoorloofde tollen te ontduiken, omdat hij daardoor blijkbaar in het belang zijner bevrachters handelt [3]).

Het hier aangevoerde is voldoende om aan te toonen, dat oudtijds deviatie door den schipper zonder noodzaak tot stand gebracht ten zijnen laste kwam, en dat alle schade daaruit ontstaan door hem aan de

---

1) Franciscus Roccus (Editio Feitama.) Tractaat over Schepen en Vragtgelderen. Art. 45 N°. 118.

2) Cf. Roccus l. c. N°. 38.

3) eodem. N°. 161.

eigenaars der schepen of aan de bevrachters moest vergoed worden.

Bij de schrijvers over bodemerij vindt men vermeld, dat de geldschieters slechts die schaden moeten dragen, welke mochten ontstaan binnen de grenzen bij het contract bepaald; gaat de schipper dus van de route af, de geldschieter zal ontslagen zijn, om verdere risico te loopen, de geldopnemer zal het opgeschotene moeten teruggeven en verhaal zoeken bij den schipper [1]).

De oudste assurantie-verordeningen met name die van Barcelona van 1435 [2]) en die van Florence van 1523 [3]) behandelen alleen voorschriften over de validiteit van het contract, doch laten den inhoud er van met betrekking tot den aard en omvang van het overgedragen gevaar aan de bedingen van contractanten over; zij behelzen dus niets aangaande de deviatie. In de ordonnantie van Burgos van 1385 [4]) wordt er indirekt over gesproken; aldaar wordt bij uitzondering toegestaan aan schepen, die naar Vlaanderen, Londen, de Levant en eenige andere plaatsen vertrekken, om in een bepaald opgenoemd aantal havens te zeilen, die buiten den koers gelegen waren, „sans qu'il y ait lieu de le notifier aux assu-

---

1) Cf. Emérigon l. c. VIII, 4 pag. 523, Pothier, Traité du prêt N°. 18, die beiden verwijzen naar het door hen bij het Assurantiecontract medegedeelde.

2) Pardessus l. c. V. 493.

3) Pardessus l. c. IV. 599.

4) eod. VI. 192.

reurs et sans que ceux-ci puissent rien objecter, ni alléguer un changement de route." Dit werd echter alleen toegelaten „tout le temps, que durera la guerre actuelle entre l'empereur notre seigneur et le roi de France, et jusqu' à ce qu'il plaise à Dieu de rétablir la paix pour ce royaume," waaruit *a contrario* blijkt, dat in tijd van vrede bij 't verlaten van den koers de assuradeurs wel iets zouden hebben kunnen objecteeren, m. a. w. dat zij dan voor de gevolgen van dergelijke deviatie niet aansprakelijk zouden geweest zijn.

Straccha in zijn Tractatus de Assecurationibus [1]) deelt over ons onderwerp met betrekking tot de assurantie niet veel belangrijks mede; hij geeft eene uitgebreide commentaar op een oud polisformulier en haalt daar eenige andere oude schrijvers aan, die de vraag behandeld hebben, wat rechtens was „quando ex mandato unius mercatoris seu praepositi oneri iter est immutatum," waarbij natuurlijk degeen, die zulk een mandaat gaf, de aansprakelijkheid daarvoor op zich nam.

De oudste schrijver in ons vaderland over zeerecht is Quintyn Weytsen [2]); in zijn Tractaet van de Avarijen, dat onophoudelijk herdrukt en aan vele oude werken over zeerecht is toegevoegd, [3]) vinden wij

1) Glossa XIV § 3.

2) Cf. de Wal l. c. II, 1. Pag. 27.

3) o. a. achter Casaregis, die er bovendien de aanteekeningen van de Vicq en van Leeuwen op laat volgen. Wij bedienden ons van de uitgave te vinden bij le Clerq, Algemeene Verhandeling van de Heerschappij der zee. Amsterdam 1757, aldaar pag. 290 vlg.

in § 50 en § 51 de volgende casuspositie gesteld:

Een schipper, reizende van Spanje naar Arnemuiden heeft geene volle lading kunnen bekomen en neemt daarom te Dover aangekomen nog eene partij laken in, die hij door een storm beloopen op de kust van Vlaanderen weder heeft moeten werpen; moeten nu, zoo vraagt hij, de goederen in Spanje geladen, die niets gemeen hadden met de partij laken later ingenomen, nu ook contribueeren in het verlies der werping?

Zijne conclusie is bevestigend en hij voegt er aan toe:" Sonder dat de kooplieden, die heurlieden goeden in Spaangiën gescheept hadden, eenigh verhaal ter causen van desen pretendeeren mogen jegens den schipper, overmits dat de schipper seylende heurlieder route of schale [1]), dat is heurlieder rechten wegh vermoghen in te nemen koopmanschappen, sonder misdoen tot heurlieder volle ladinge toe;.... Anders als de schippers seylen buiten heurlieder wegh, soo soude de koopman zyn regres ende verhaal hebben jegens den schipper, niet alleene van 't gunt hy betaalt hadde van sulcke avarye, maar ook van synen interest dat hy geleden heeft, deurdien dat zyn koopmanschappen soo spade aan de Markt gekomen zyn ende achter de vente." Maar, zoo vervolgt hij in § 52, geheel het tegenovergestelde pleegt ten opzichte van de assuradeurs te geschieden, want hoewel de assuradeur zich stelt in de plaats van den koopman

1) Hieruit blijkt, dat de schipper verlof had Dover aan te doen en dat dit eene bedongene escale was.

„nochtans als een schipper uit syn wegh seylende, deur syn eygen wille sonder deur tempest ofte storm daartoe bedwongen synde, yet over boort werpt: soo is de Assuradeur, die men overal houdt als een wees ofte pupil, daarvan ontlast, want hy die risque ofte fortune, op sulcken buytenwegh als de schipper gezeylt heeft 't zynen perickele niet en heeft genomen: daaromme soo moet de koopman zyn regres halen aan den schipper."

Uit het medegedeelde blijkt voldoende, dat Weytsen van oordeel was, dat deviatie bij assurantie op goederen de assuradeurs ontslaat, ook zelfs wanneer die deviatie geheel buiten toestemming van den bevrachter geschied is.

Genoemde schrijver nu, die in 1565 stierf[1]), schreef zijn aangehaald werk, voordat de ordonnantie van Philips II van 1563 was uitgevaardigd; daarin werd bepaald: „Niemandt en sal ook moghen veranderen in praeiudicie van den asseureurs zijn ghedestineerde voyage 't sij hij meerderde ofte minderde sijn roete ofte wegh of andersins dezelve gheheelicken veranderde, ende zal en ieghelick ghehouden worden als verandert hebbende sijn gheassureerde voyage, die bij zijne chartepartye, bevrachtbrieven, affretemente ofte andersins ofte ook bij wethighe ghetuyghen zal worden gheconuinceert, dat hij zijn ghedestineerde voyage in zijne asseurantie verclaert, heeft verandert, dewelcke midts derzelver veranderinghe ter cause van

---

1) Cf. DE WAL l. c. pag. 27.

de voorseyde asseurantiën niet en sal moghen heesschen [1]."

In deze Artikelen wordt in 't algemeen over deviatie gesproken, zonder onderscheid te maken tusschen assurantie op goederen of op casco; er wordt alleen gezegd, dat hij die vrijwillig devieert aansprakelijk wordt en den assuradeur voor 't vervolg ontslaat; dit schijnt dus de oorspronkelijke toestand ten onzent geweest te zijn, hetgeen ten overvloede ook nog blijkt uit een Advies, den 17 Februari 1713 gegeven, en door Barels [2]) medegedeeld, over de vraag: Of de assuradeur gehouden is „de voyage geinterrumpeerd of verlegd zijnde?"

De zaak was deze: Een schip (casco en lading verzekerd zijnde) onderneemt eene reis naar Bordeaux; de schipper gaat geheel willekeurig van de route af, onderneemt gedurende geruimen tijd andere tochten en vaart o. a. naar Ramsgate en naar „Newkasteel [3])," zonder naar de geassureerden om te zien, in een woord hij maakt zich aan de grofste schelmerij schuldig. Deze baratterie voor een oogenblik geheel abstraheerende, wordt in genoemd advies o. a. overwogen:

„Daar het nu van eene publique notoiriteit is, niet alleen, dat door het veranderen van route en voyage, de gedaene assurantie gansch en al is koo-

---

1) Pardessus IV, 96.

2) Mr. J. M. Barels. Advysen over den Koophandel en Zeevaart. Amst. 1780, I pag. 122 seq.

3) Newcastle.

men te vervallen zonder dat deswegen [1]) iets geeischt heeft kunnen worden (waartoe nog ten overvloede zou kunnen dienen de 6 en 7 Art. van de Ordon. van Koning Philips van 1563) maar dat ook het faict van den schipper met relatie tot zijne Reeders altoos is geconsidereerd voor het faict van de Reeders zelf, enz..... in zulker voegen, dat of wel *naderhand* de distinctie gemaakt mag zijn geweest, van dat naemenlijk een schipper niet zou kunnen praeiudicieeren den Inlaeder geen Reeder zijnde, in het veranderen van zijne route of voyage en dat mitsdien eene assurantie desniettemin was stand houdende, enz."

Volgens de Ordonnantie van 1563 mogen wij dus met betrekking tot de deviatie vaststellen: Deviatie bij cascoverzekering vrijwillig geschied, komt ten laste der reeders, en ontslaat den assuradeur; deviatie bij goederenverzekering ontslaat gelijkelijk den assuradeur, onafhankelijk of zij met of zonder voorkennis van den inlader heeft plaats gehad.

Naderhand, zoo in het advies van Barels gezegd wordt, d. i. onder anderen door de Ordonnantie van Philips II van 1570 [2]) is er bij assurantie op goede-

---

1) Dus noch voor de cascoverzekering noch voor die op de lading.

2) Artikel 14 luidt aldus: „Dat die cooplieden verzekert zijnde, oft die schippers, zullen moghen nemen hun coursen oft schalen bij wille oft door bedwanck, mitz doende 't selve verclaeren by 't instrument van den contracte oft police, zonder de reys te moghen veranderen, ten waere nochtans by fortuyne van der zee oft nootliche oorzaeke zonder hun schult toecommende op peine indien 't selve procedert van weghen des coopmans zijn actie van assuerantie te verliesen. Ende

ren onderscheid gemaakt; de assuradeur werd niet meer ontslagen, indien deviatie had plaats gehad zonder toestemming van den verzekerden inlader, tenzij die inlader zelf reeder was, in welk geval hij aansprakelijk werd gesteld voor de daden van den schipper.

Wanneer wij nu de verschillende assurantie-verordeningen onzer steden nagaan, dan vinden wij overal gesproken over deviatie bij assurantie op goederen, en van de cascoverzekering verder in 't geheel geen gewag gemaakt. Het schijnt, dat hiervoor geene nadere bepalingen gemaakt zijn geworden, maar dat hier steeds de regel bleef gelden, dat de assuradeur van 't casco ontslagen werd, zoodra er deviatie had plaats gehad, hetzij met of zonder toestemming der reeders, in welk laatste geval natuurlijk door dezen bij den schipper verhaal kon gezocht worden. [1]) Het stelsel van Hugo de Groot betreffende de deviatie is vervat in de vol-

---

indien 't toecompt by den schipper, dat deselve gehouden sal wesen die schade goet te doene."

1) Art. VII van de Amsterdamsche Ordonnantie van 1598 (Pardessus IV pag. 125) bepaalde: „en vermagh de geassureerde den schipper, die hij *bevracht*, geen andere haven doen ingaen of aennemen of zyn voyagie doen veranderen, dan volgende de police, ofte andersins soude d' assuerantie wesen nul, maer vermagh den schipper wel andere havenen aentenemen, als en soo de noot dit vereyscht, ende anders doende sonder last van de geassureerde, blyft de versekeringe van waerden, behoudens den versekeraer syn verhael op den schipper.

Art. XII Rubr. LIV van de Ordonnantie van Antwerpen van 1582 (Pardessus IV. 185) bepaalde geheel hetzelfde.

Cf. ook Art. XI van de Ordonn. van Rotterdam van 1604 (herzien in 1635), Pardessus IV. 156.

Art. XIV van de Middelburgsche Ordonnantie, — eodem IV. 173.

gende woorden: „Die laet verseeckeren mag den schipper niet belasten eenighe andere haven in te gaen, dan sulcks als in de verseeckerbrief is gheseit: maar dede den schipper sulcks buiten last ende buiten nood, soo soude de verseeckeraer op deselve schipper syn verhael hebben." [1])

Genoemde schrijver spreekt algemeen en onderscheidt niet tusschen deviatie bij goederen en cascoverzekering; uit de aanteekeningen van Groenewegen [2]) evenwel zou volgen, dat de Groot alleen de goederenverzekering op het oog gehad heeft. In die aanteekeningen toch wordt verwezen naar Art. 14 van de Middelburgsche Ordonnnantie, waar blijkbaar alleen van deviatie bij goederenverzekering gesproken wordt, hetgeen blijkt uit de woorden: „en vermagh de geassureerde den schipper, die hij *bevracht*, enz. De woorden van de Groot zijn evenwel te duidelijk, dan dat wij ons met Groenewegen kunnen vereenigen, wij meenen veeleer, dat de Groot niet heeft willen onderscheiden tusschen de verzekering op casco en op goederen, maar steeds de assuradeur aansprakelijk stelt, tenzij de deviatie op last der verzekerden geschied is. [3])

Uit de stellingen van van der Keessel zien wij wat rechtens was vóórdat onze tegenwoordige wetgeving tot stand kwam. In zijne 750ste stelling wordt het

---

1) Inleiding tot de Holl. Regtsgeleerdheid, III Cap. 24, § 11.

2) Zie de uitgave van H. DE GROOT's Inleiding van Mr. WILLEM SCHORER, Middelburg 1767, waarbij de aanmerkingen van Mr. SIMON VAN GROENEWEGEN VAN DER MADE gevoegd zijn.

3) Mr. DE PINTO in zijne Handl. tot het W. v. K. pag. 353 neemt mede aan, dat DE GROOT's woorden ook op cascoverzekering betrekking hebben.

systeem der deviatie in deze woorden duidelijk uiteengezet:

„Navi assecurata facto magistri, licet inscio assecurato, cursum mutante, liberatur assecurator. Mercibus vero assecuratis, si iter sine voluntate assecurati facto magistri est mutatum non liberatur, nisi exercitori ipsi merces assecuratæ sint." Hij zegt verder, dat in geval de assuradeur niet ontslagen wordt, de verzekerde de actie, die deze anders tegen den schipper zou hebben aan den assuradeur moet cedeeren.

Wat de verhouding aangaat tusschen deviatie en het al of niet verdienen van de premie, tegenwoordig, zooals wij de gelegenheid hadden optemerken, [1]) is de premie verdiend, zoodra maar de risico voor den assuradeur heeft aangevangen, zoodat bij vrijwillige deviatie de premie *geheel* aan den assuradeur moet voldaan worden, maar oudtijds was dit anders, hetgeen wij uit een Artikel van den Guidon de la mer kunnen opmaken. „Si c'est par deça la moitié du voyage, zoo luidt het ter plaatse, waar over deviatie gesproken wordt, [2]) il fera tare la moitié de l'asseurance, si c'est par delà il ne rabatra rien." Met moet zich dit aldus voorstellen: de reis werd als het ware gesplitst in twee gelijke deelen, werd nu gedeviëerd, vóórdat de helft der reis volbracht was, dan behoefde slechts de halve premie betaald te worden, was reeds meer dan de halve reis afgelegd dan was de geheele premie verdiend. [3])

---

1) Zie boven pag. 19.

2) Chap. IX § 12 (PARDESSUS II, 409).

3) Deze splitsing der reis in twee deelen had ook plaats bij de taxatie der geworpene goederen; Cf. WEYTSEN, die in § 22 van zijn

Dat deze verdeeling der reis in twee deelen ook bij ons gegolden heeft, waar er sprake was van het betalen der premie in zake van deviatie blijkt uit een advies, dat ik in een oud „Nederlands Advys-boek van Mr. Isaac van den Berg" vond medegedeeld[1]). De casus positie daar gesteld is deze: „A. laat verzekeren door B. op zeker casque van het schip en de ladinge, op twee distincte Policen, te weten op de eene van Londen naar Drontheim en van Drontheim naar Dublyn, voor een premie van elf percent *voor de geheele voyagie*; ende op de andere police alleenlijk van Drontheim naar Dublyn tot agt percent: welk schip tot Drontheim gearriveert sijnde, soo heeft de schipper in zoo verre syn reys verandert, dat hij van Drontheim naar Londen in Engeland is geseylt ende aldaar syn ladinge heeft gelost ende verkogt." Onder de vragen, die ter beantwoording gesteld worden is ook deze: of de verzekerde, wiens assurantie na het veranderen der reis natuurlijk nietig verklaard werd, niet volstaan kan met te betalen „nopende de eerste police de helft van de geloofde premie;" het-

---

„Tractaat van de Avarye" zegt, dat goederen, die tijdens de werping reeds meer dan de helft van de reis volbracht hadden getaxeerd moeten worden naar de prijs, dien zij in de bestemmingshaven zouden opgebracht hebben maar als „die voornoemde goederen geworpen zijn *binnen de helft* van de voyage, soo en werden die niet hooger getaxeert dan dieselfde gekocht zyn in der plaats van ladinge," waarbij verwezen wordt naar l. 2 § D. de leg. Rhodia (XIV, 2).

2) Nederlands Advys boek, inhoudende verscheide consultatiën en advysen van voorname Regtsgeleerden in Nederland door Mr. Isaac van den Berg Rts Geleerde, Amsteldam. 1705, pag. 328, sqq. Het hier medegedeelde advies is gegeven op 7 Juni 1667.

geen bevestigend beantwoord wordt; hier was verzekerd voor de geheele reis van Londen naar Drontheim en van Drontheim naar Dublin; bij het uitzeilen van Drontheim veranderde men eerst van reis, en nu behoefde maar de halve premie betaald te worden, omdat de reis in twee deelen gesplitst werd en men rekende, dat door het zeilen van Londen naar Drontheim de eerste helft was afgelegd; er werd dus niet gezegd: het gevaar heeft zijn aanvang genomen en de premie is verdiend, maar integendeel beslist, dat maar de halve premie behoefde voldaan te worden, omdat de reis maar half volbracht was.

Welke bepalingen bevat het positieve recht en al aanstonds ons Wetboek van Koophandel over deviatie? De artikelen 637, 638, 639 en 641 hebben hierop betrekking; het eerste der genoemde artikelen somt de verschillende schaden op, die voor rekening van den assuradeur komen en spreekt o. a. ook van de gedwongen verandering van koers, van de reis en van het schip [1]).

De artikelen 638 en 641 handelen over de willekeurige verandering van koers, terwijl art. 639 eene definitie geeft van datgene, wat de wetgever onder die willekeurige deviatie wil verstaan hebben. Wij lezen daar: „De willekeurige verandering van

1) In het ontwerp van 1835 stond: „de gedwongen verandering van koers van de reis of van het schip, en was de komma tusschen *koers* en *van* weggelaten. Op deze onnauwkeurigheid is door de Rotterdamsche Kamer van Koophandel terecht gewezen. Cf. VOORDUIN X, 350 en 351.

koers bestaat niet in eene geringe afwijking, maar alleen, indien de schipper buiten erkende noodzakelijkheid of nuttigheid en zonder voldoende aanleiding in het belang van het schip en de lading eene haven buiten den koers gelegen aandoet, of eene andere streek volgt, dan waartoe hij verplicht was." Ofschoon in het algemeen voor definities in een wetboek geene plaats moest gelaten worden, en wij hare opname daarom zouden afkeuren, zoo moeten wij toch de redenen billijken, die de regering tot de opname der definitie noopten, terwijl wij tevens niet kunnen nalaten hare juistheid te roemen, eene juistheid die ook in het buitenland geprezen wordt. Benecke [1]) o. a. noemt het artikel „die bündigste und klarste Definition", al heeft de definitie niet die wijde strekking, welke hij (Benecke) met het oog op Engeland en Amerika daarvoor noodzakelijk acht. Welke waren die redenen van het Gouvernement? In het ontwerp van 1809 [2]) vinden wij het artikel niet opgenomen, het werd er eerst in 1815 aan toegevoegd; de eerste afdeeling (1825) meende, dat het beter weder ware weggelaten, en dat het aan den rechter moest worden overgelaten, om telkens en in ieder speciaal geval naar de omstandigheden te beoordeelen of de deviatie van dien aard geweest was, dat de assuradeur van zijne verdere aansprakelijkheid moest ontheven worden, maar de regering was van tegenovergesteld gevoelen en meende, dat het artikel noodzakelijk was ten ein-

1) Benecke (Nolte) l. c. II 707.

2) Cf. Voorduin X 354.

de te voorkomen, dat de woorden van het artikel, dat voorafging niet met al te veel scherpheid zou worden toegepast. Artikel 639 dient dus om den rechter, bij het beoordeelen der deviatie eenige vrijheid te geven; het is als het ware eene mitigatie van het strenge recht en als zoodanig misschien niet geheel overbodig.

Art. 638 1ste lid bepaalt, dat bij verzekering van schepen en vrachtpenningen de assuradeurs niet aansprakelijk zijn voor de willekeurige verandering van koers of reis, als die ontstaan is door toedoen van den schipper uit zich zelven of op last van den eigenaar van het schip; terstond wordt hieraan toegevoegd, dat het tegendeel in de polis mag bedongen worden ten opzichte van den schipper, die uit zich zelven zich aan dergelijke willekeurige verandering heeft schuldig gemaakt. Het is duidelijk, waarom zulk beding niet mag worden uitgestrekt tot den schipper, die op last der verzekerden devieert; dit zou eene inbreuk zijn op de algemeene rechtsprincipes, de eene partij zou de overeenkomst ten nadeele van de andere kunnen doen uitloopen, terwijl zulks ook in strijd zou zijn met het beginsel uitgedrukt in art. 276 W. v. K. [1])

De willekeurige deviatie des schippers, zonder last des verzekerden, zoude men allicht willen brengen onder de baratterie, waarvoor de casco-assuradeur volgens art. 637 in verband met art. 640 niet behoeft intestaan, tenzij zulks afzonderlijk is bedongen, en men zou dus kunnen beweren, dat het beding, in

1) Cf. DE PINTO l. c. § 472 (II Pag. 353.)

art. 638 1ste lid voorgeschreven, overtollig was, maar dit beweren verliest zijne kracht als men nagaat, dat niet *elke* willekeurige deviatie onder de *schelmerij* kan gebracht worden; „het kan", zoo als Holtius zegt, „zeer wel *culpa* zijn, doch eene *culpa*, waarmede de assuradeur niet te doen wil hebben, tenzij hij daar bijzonder voor betaald worde [1])."

Evenzoo wordt in art. 641 gezegd, dat bij verzekering op goederen, toebehoorende aan de eigenaars van het schip, waarin ze geladen zijn, de verzekeraars niet aansprakelijk zijn voor de willekeurige koersverandering des schippers, al ware zulks buiten last des verzekerden geschied, tenzij anders bij de polis ware bedongen. In dit artikel wordt hetzelfde afzonderlijk bepaald voor de schelmerij des schippers, waaruit duidelijk blijkt, dat onze wetgever de willekeurige koersverandering des schippers niet onder de schelmerij heeft willen begrijpen, maar telkens een afzonderlijk beding gevorderd heeft voor het geval, dat de assuradeur de aansprakelijkheid er van op zich zou willen nemen.

Het tweede lid van art. 638 *schijnt* op de billijkheid gegrond te zijn; wij lezen daar: „Bij eene verzekering op goederen geldt hetzelfde (d. i. zijn de assuradeurs ontslagen), indien de willekeurige verandering van koers, reis of schip heeft plaats gehad op last of met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestem-

---

1) Cf. Holtius. Voorlezingen over handels- en zeeregt. Utrecht 1861. III 154, 155.

Mr. Lipman, Wetboek van Koophandel. Pag. 240.

ming van den verzekerde." De verplichting van den assuradeur houdt dus niet op, wanneer de deviatie heeft plaats gehad buiten toedoen van den verzekerde. Volgens de strenge opvatting van het begrip van deviatie zou in beide gevallen de assuradeur gelijkelijk ontslagen zijn; in beide gevallen is de risico gelijkelijk veranderd; het doet niets ter zake, of er met of zonder toedoen der verzekerden gedevieerd is; wil men zich vrijwaren voor de deviatie des schippers, men kan immers het beding in de polis opnemen, maar in principe schijnt het ons toe, dat de uitzondering van het tweede lid van ons Artikel, om het ontslag des assuradeurs te beperken tot het geval, dat er met toedoen des verzekerden gedevieerd is, afkeuring verdient [1]). Men zegge niet, dat de bevrachter of verzekerde niet zorg kan dragen voor de willekeurige deviatie des schippers en dat de billijkheid dus eischt, dat de verzekerde geen schade lijde door diens toedoen; men kan zich hiertegen immers door de polis vrijwaren, en zoo dit niet geschied is, behoudt de inlader toch nog altijd zijn verhaal op den schipper, door wiens onrechtmatige handeling hij schade heeft geleden, en op de reeders, die voor de handelingen van de schippers aansprakelijk zijn.

Bij de openbare discussiën over ons wetboek van koophandel werd door een der afgevaardigden, den Heer Hooft (op 9 Maart 1826) een gevoelen voorge-

---

1) In het Spaansche Wetboek (ook in Engeland, Spanje en Amerika), gelijk wij weldra zullen aantoonen, is deze onderscheiding zeer terecht, niet aangenomen.

staan, geheel tegenovergesteld aan hetgeen wij wenschelijk achten. Genoemd lid der Tweede Kamer wilde teruggaan tot het stelsel van de Groot; „de Groot" zeide hij „geeft den assuradeur verhaal op den schipper, maar vernietigt het contract niet, waarom dit principe niet bewaard[1])?"

Het voorstel van Hooft, dat niet van groote reactie was vrij te pleiten, en zeker niet tot den bloei der assurantie zou bijgedragen hebben, had geene verdere gevolgen, en zoo kwam het tegenwoordig artikel tot stand, dat naar onze meening te veel den middenweg volgt, door te onderscheiden tusschen deviatie bij casco- en goederen-verzekering.

Tot dusverre ons wetboek, wat nu Frankrijk betreft, in de Ordonnance de la marine van 1681 wordt ten laste van den assuradeur gebracht „changements de routes, de voyages et de vaisseau[2])," waaronder, zoo als uit het volgend Artikel blijkt, alleen die veranderingen begrepen worden, welke ontstaan uit fortuinen der zee of andere noodzakelijke oorzaken en de zoodanigen, die zonder last des verzekerden geschieden; in Art. 27 toch wordt de assuradeur ontslagen, indien de deviatie of verandering van reis heeft plaats gehad op bevel des verzekerden. In de Code de commerce is het systeem, in de Ordonnance uitgedrukt, geheel overgenomen; Art. 350 brengt de geforceerde deviatie ten laste der assuradeurs en Art. 351 zegt: „tout changement de route, de voyage ou

---

1) Cf. Voorduin l. c.

2) Ordonnance de la marine. Livre III—IV. Art. 26.

de vaisseau et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur;" Art. 353 bepaalt verder, dat de assuradeur niet aansprakelijk is voor datgene, wat onder „baratterie du patron" kan gerangschikt worden, zoodat de assuradeur ontslagen zoude zijn indien er door schuld of schelmerij des schippers gedevieerd was. Deze laatste bepaling is evenwel slechts een ijdele klank [1]), want in alle polissen der Fransche handelsteden (b. v. Parijs, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rouaan, Duinkerken,) wordt aan Art. 353 gederogeerd, zoodat wij voor Frankrijk kunnen vaststellen, dat deviatie (onverschillig of er casco of goederen-verzekering heeft plaats gehad) is ten laste der assuradeurs, tenzij zij geschied is op last of door toedoen van den verzekerde.

In het Pruissische landrecht [2]) was de assuradeur ontslagen door iedere verandering van koers, uitgezonderd in de gevallen, dat zij ontstond „durch Sturm und Ungewitter, Verfolgung der Feinde, oder Räuber, oder andere unvermeidliche Zufälle."

Het Reglement van Assurantie en Avarijen van de stad Hamburg [3]) van 1731 bepaalt in het eerste Artikel van Titel 7, dat alle schade, schip of goederen overkomen door toedoen van schippers of scheepsvolk ten laste is der assuradeurs, die echter op eerstgenoemden regres hebben; terwijl in Art. 5 bepaald was, dat, wanneer de schipper met weten en toe-

1) Cf. Benecke (Nolte) l. c. II. 705.

2) § 21 en § 22, te vinden bij Pöhls. l. c. pag. 454.

3) O. a. te vinden achter Feitama's uitgave van Franciscus Roccus. Amst. 1837.

stemming des verzekerden naar eene andere haven zeilt dan in de polis is aangeduid, de assuradeur ontslagen is. Deze Artikelen zijn in het Allg. Plan Hamburg. Seeversich. geheel overgenomen.

Wanneer wij het Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch [1]) opslaan, dan vinden wij daar als algemeenen regel vastgesteld, dat de assuradeur ontslagen is, zoodra het gevaar, waartegen verzekerd is op eenige wijze gewijzigd wordt, dus ook door het afwijken van den voorgeschreven koers. Op deze algemeene bepaling volgt evenwel eene uitzondering, nl. dat het ontslag der assuradeurs niet plaats heeft, wanneer de verandering van het gevaar op het later ongeval geen invloed heeft kunnen uitoefenen, en verder, wat de koersafwijking betreft, is er nog deze restrictie aan toegevoegd, dat deviatie geoorloofd is „ wenn der Schiffer durch das Gebot der Menschlichkeit genöthigt ist," d. i. bij voorbeeld, wanneer hij afwijkt om in nood zijnde schipbreukelingen te redden, waarop ik bij het eind van dit proefschrift zal terugkomen [2]). Wat de eerste uitzondering aangaat, met betrekking tot de deviatie kan ik er mij niet mede vereenigen; men mag niet beweren, dat het verzekerde voorwerp, indien er niet gedevieerd was, toch de geledene schade zou verkregen hebben; zulk redeneeren a posteriori kan bij deviatie althans niet geschieden, men moet daarbij niet op de uitkomst letten, maar op den voorgrond stellen, dat het veranderen van het gevaar, op het

---

1) Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch art. 818.

2) Cf. Hoofdstuk V § 4.

oogenblik, dat het geschiedt de contracteerende partijen op een ander standpunt plaatst, dan zij voor oogen hadden bij het aangaan van het contract, en dat het contract hierdoor dus vernietigd wordt.

Behalve de reeds aangehaalde wettelijke bepalingen moet ook het Spaansche Wetboek vermeld worden, dat zich bij het Engelsche en Amerikaansche recht nauw aansluit; de drie bedoelde Staten schijnen mij toe de theorie der deviatie het zuiverst te hebben toegepast.

In het Spaansche Wetboek [1]) is de assuradeur nimmer aansprakelijk voor eenige vrijwillige deviatie, welke dan ook, zelfs als zij mocht voorkomen uit baratterie, daar ook in Spanje de bepaling geldt van in art. 353 Code de commerce, dat namelijk de assuradeur niet behoeft in te staan voor de schuld of schelmerij des schippers [2]). Er wordt verder niet onderscheiden of die deviatie plaats heeft met of zonder toestemming des verzekerden, noch wordt er onderscheiden tusschen verzekering op schip, lading of vrachtpenningen. De gedwongen deviatie natuurlijk blijft ook hier ten laste van den assuradeur.

In Engeland en Amerika geldt geheel hetzelfde als in Spanje [3]), met dit onderscheid evenwel, dat de assuradeur in genoemde landen aansprakelijk gesteld wordt voor de gevolgen der baratterie [4]).

---

1) Codigo de Commercio van 1830. Art. 862.

2) Of hieraan, even als in Frankrijk, steeds gederogeerd wordt door de tegenwoordige polis heb ik niet kunnen nagaan.

3) Cf. Benecke (Nolte) l. c. 704.

4) Het begrip van baratterie hier te beschrijven ligt niet op mijn weg, ik verwijs naar Holtius l. c. III. 145—154. In het Engelsche

Uit de verschillende vermelde wettelijke bepalingen blijkt duidelijk, welken grooten invloed de deviatie uitoefent op het contract van assurantie; om zich zooveel mogelijk tegen hare gevolgen te vrijwaren zijn in de polissen reeds oudtijds verschillende clausules opgenomen, waarbij de assuradeur den verzekerde meerdere vrijheid van handelen toestaat en hem veroorlooft straffeloos in sommige gevallen van den koers aftewijken; in het volgende hoofdstuk zal ik trachten die clausules nader te ontwikkelen.

---

recht wordt er alleen dolus onder verstaan, cf. de definitie van ARNOULD l. c. II p. 819 vlg. — Lord HARWICKE definieerde baratterie „an act of wrong done by the master against the ship and goods."

HOOFDSTUK IV.

DEVIATIE MET BETREKKING TOT DE POLIS.

§ 1. *Aard der clausules.*

Nadat wij gezien hebben, wat in de verschillende wetgevingen over deviatie bepaald is, willen wij nu trachten nategaan, wat in de polis tot ons onderwerp betrekking heeft. In alle polissen worden onder de gevaren, die de assuradeur op zich neemt ook die opgenomen, welke uit eene gedwongene verandering van koers kunnen voortspruiten, want zoodra eene force majeure tusschen beiden komt, is het niet meer de verzekerde, die de risico der assuradeurs vergroot of verandert. Over die gedwongen deviatie zal ik in het volgende hoofdstuk nog het een en ander mededeelen, en nu de polis-clausules opsporen, waarbij het deviëeren in meerdere of mindere mate aan den verzekerde wordt toegestaan. Waartoe dienen in het algemeen die clausules? is de eerste vraag, die beantwoord dient te worden; het antwoord is eenvoudig: Volgens het strenge recht zou bij iedere afwijking de verzekering vervallen, iedere geringe deviatie zou aanleiding geven tot allerlei processen, daar de assuradeurs zich terstond

ontslagen zouden rekenen, en daarom heeft men in de polis in sommige gevallen den verzekerde eenige meerdere vrijheid gegeven bij het vervolgen van den voorgeschreven weg.

De hier bedoelde clausules zijn òf in de gedrukte polissen opgenomen, òf worden bij iedere gelegenheid schriftelijk ingevuld [1]; in sommige plaatsen heeft men gedrukt, wat weêr in andere plaatsen niet zoo algemeen wordt toegestaan en dus telkens afzonderlijk moet gestipuleerd worden.

Het aantal der clausules is onbeperkt, dagelijks kunnen er nieuwe bijkomen, en daarom willen wij slechts diegenen hier vermelden, welke tot ons onderwerp betrekking hebbende, het meest geusiteerd zijn. Velen der clausules, die wij hier op het oog hebben, zijn reeds van vorige eeuwen bijna overanderd in stand gebleven; om zich hiervan te overtuigen heeft men

---

1) In het algemeen kan men aannemen, dat hetgeen geschreven in de polissen wordt ingevuld, derogeert aan de gedrukte clausules; zoo er dus tegenspraak tusschen beiden mocht bestaan, moet het geschrevene als partijen verbindende beschouwd worden. Vreemd schijnt, hetgeen wij bij onze tegenwoordige Amsterdamsche zeepolissen opmerken; in de gedrukte clausules staat o. a. „Wanneer er verschil over deze polis mogt ontstaan, zullen partijen zich onderwerpen aan de uitspraak van scheidsmannen, welke uitspraak echter aan hooger beroep voor het Provinciaal Geregtshof van Noord-Holland onderworpen zal zijn." Vroeger werd hieraan *schriftelijk* gederogeerd door de woorden: „Waarom ook met uitdrukkelijke afstand van ieders regt op hooger beroep, alle kwestiën definitivelijk zullen worden getermineerd door drie scheidsmannen." Daar dit steeds geschiedde, besloot men, deze derogatie ook te doen drukken; men doet dit echter met *cursieve* letters; zoodat men nu moet aannemen, dat de geschrevene of cursief gedrukte clausules aan de gewoon gedrukten derogeeren.

slechts de oude polis-formulieren nategaan, waarvan wij hier eenigen zullen mededeelen.

§ 2. *Opgave van deviatie-clausules in de oude en nieuwere polis-formulieren.*

Van Barcelona, waar zooals bekend is de eerste Assurantie-verordening werd uitgevaardigd, bezitten wij geene polissen meer; hetgeen waarschijnlijk daaraan is toeteschrijven, dat al spoedig tusschen de notarissen of wie anders deze polissen opmaakten, eenheid ontstond wat den vorm dier stukken aangaat, zoodat het wellicht onnoodig geacht werd nog officiëele formulieren te vervaardigen. Daarentegen hebben wij oude polissen van Florence, Burgos en Barcelona, die voor de leer der deviatie van veel belang zijn. In de eerste der [1]) drie genoemden (het is eene goederen-polis van het jaar 1523) lezen wij: „Potendo detta nave toccare in qualunque altro luogo, et navigare innanzi o indietro, o destra et a sinistra, a piacimento del padrone e far tutti i suoi besogni, corendo sempre rischio detti assecuratori in sulla detta mercanzia d'ogni caso di mare"....; en in die van Burgos [2]) (van het jaar 1538): „le présent voyage, entrepris à la bonne avonture, devant s'accomplir ainsi sans rupture, bien que le navire puisse toucher dans tel port qu'il plaira au capitaine, à l'effet d'y charger

1) Pardessus IV. 605.

2) eod. VI. 136, wiens Fransche vertaling wij hier aanhalen. Cf. eod. VI, p. 601 sqq. Extrait du Statut de la cour des marchands de Lucques, II C. 47, waar eene polis wordt aangetroffen bijna geheel overeenkomende met die van Florence.

ou décharger librement, mais sans avoir pour cela la faculté de changer de destination."

Eene polis van Bilbao [1]) (goederen- en casco- van het jaar 1560) zegt: „jusqu' à ce que, avec toutes les échelles et relâches, qu'il fera ensuite du dit voyage, en arrière comme en avant, à droite ou à gauche, en quelques havres, ports, bassins, plages de tous pays, tant forcés que volontaires, le vaisseau soit arrivé et entré dans tel lieu designé.... etc." Straccha neemt in zijn Tractatus de assecurationibus een polis-formulier van Ancona over [2]), waar de deviatie-clausule aldus luidt: „Potendosi con la detta nave et mercancie in essa cariche entrare in ogni porto et luogo et navigare innanzi et in dietro, a destra ed a sinistra, à piacimento et volontà d'esso padrone, il viaggio non mutato."

In een formulier te vinden achter den Guidon de la mer [3]) staat: „Nous dits asseureurs nos mettons en votre place et lieu, pour vous sauver et garder de tous dommages et pertes de quelque manière que ce soit et donnons congé audit maistre ou maistres, mener et conduire sondit navire ou navires et marchandises, entrer forcément et volontairement jusques à estre arrivés audit lieu de Bourdeaux, comme dessus est dit."

---

1) eod. VI. 197.

2) Dit is van het jaar 1567, cf. PARDESSUS V, 211.

3) PARDESSUS II 430. Door wien dit formulier is opgesteld is onzeker; in de eerste editiën van den Guidon van 1667 en 1651 ontbreekt het; het is evenwel afgedrukt in de Us et Coutumes de la mer van CLEIRAC en waarschijnlijk door dien schrijver zelf er aan toegevoegd.

Eene Hamburgsche polis van 1637 [1]) zegt: „ende zijn tevreden hetzelfde schip offt schepen doende desulffde reise sullen mogen seylen voorwaerts en achterwaerts, ter rechter en ter slinker syt, ende in allen manieren voortvaren, offt blyve anckeren, in sulcke Haven, ghelyk het den meester, capitain offt Pilote van 'tselffde schip goedduncken sal."

Wanneer wij nu de Nederlandsche polis-formulieren nagaan, dan vinden wij ten eerste in eene goederenpolis van Antwerpen, opgenomen in de Ordonnantie van koning Philips van 1563: „Ende sal 't voorseyde schip mogen varen, voorwaerts, achterwaerts, ter rechterhandt, ter slynkerhandt, ende aen allen zyden, ende nemen alle coursen of schalen ende beyden of vertoeven hetzy deur bedwanck, nootsake of gewillighlick, soo den Gouverneur van denzelven schepen goedduncken sal;" of zooals „de translatie van de voorschreven Policen in 't Walsche" luidt: „Et pourra ladicte navire naviger avant, arrière, à dextre, à sinestre et à tous endroits, et faire toutes escales et demeures forcées, nécessaires et volontaires, comme bon semblera au gouverneur d' icelle." [2])

Twee goederen-polissen, gevoegd achter de Amsterdamsche assurantie-verordening van 1598 [3]), en eene

---

1) Te vinden bij Stijpmann in den Fasciculus van Heineccius l. c. pag. 464 sq.

2) Pardessus IV 92. Deze polis is bijna onveranderd overgenomen in art. 35 van de ordonnantie van 1570.

3) Groot Placaetboek I. 855 sq; de tweede is wel cascopolis, maar blijkbaar voor goederen opgesteld, met eene kleine verandering voor de casco-verzekering.

goederen-polis te vinden achter de verordening van Middelburg van het jaar 1600 [1]) behelzen gelijkelijk dezelfde bepaling: „Sullende 't voorsz. schip mogen varen, voorwaerts, achterwaerts, wenden ende keeren, ter rechter, ter slincker, ende aen alle zyden, ende door noot ofte met wille aennemen, al sulcke havens ende reeden als den schipper tot nutte en vordering van de voorsz. reize believen of goetduncken sal."

Geheel hiermede stemmen overeen de goederen-polissen van Amsterdam van de jaren 1688 [2]), 1744 [3]) en 1756 [4]), wanneer wij daarentegen de cascopolissen van dezelfde jaren naslaan [5]), dan bespeuren wij aldaar een opmerkelijk verschil; daar toch luidt de clausule eenvoudig:

„Sullende 't voors. schip mogen vaaren, voorwaarts achterwaarts wenden ende keerèn; ter rechter, ter slincker en aan alle zijden, als den schipper ten dienste enz.;" hier zijn dus de woorden: „ende door noot ofte met wille aennemen al sulcke havens ende reeden" weggelaten.

De reden van dit verschil, nl. dat bij verzekering op goederen ook toegestaan werd het aandoen van havens en de assuradeurs dus ook die risico op zich namen, schijnt hierin gelegen te zijn, dat de bevrachter als veel meer afhankelijk beschouwd werd van de

---

1) eodem I. 875 sq.

2) Handvesten der stad Amstelredam. II 659.

3) cod. II 669.

4) Vervolg op de Handvesten. Pag. 93.

5) Zie Handvesten locis citatis.

daden des schippers dan de reeders, die integendeel den schipper de bevelen geven; de bevrachter werd beschouwd als een derde persoon; hij weet, zoo redeneerde men, gewoonlijk niet welke instructies den kapitein gegeven zijn; hij weet de bestemmingshaven van de reis en verzekert zijne goederen voor de vaart daarhenen, maar dikwijls weet hij niet, of er onder weg havens zullen aangedaan worden; geschiedde dit en week men hiervoor eenigzins buiten de route, de assurantie werd verbroken en de schade, daarna aan het goed overkomen, zou den bevrachter niet vergoed zijn geworden; daarom schijnt het de gewoonte geweest te zijn, dat bij goederen-verzekering de assuradeur den meerderen risico op zich nam, die door het aandoen van havens mocht ontstaan, en werd dit ook in de gedrukte goederenpolissen opgenomen. Bij cascoverzekering vond men dit minder noodig; wist men vooraf, dat men havens zou aandoen, welnu dit dan gezegd bij het aanvangen der reis en in de polis schriftelijk ingevuld, hetgeen waarschijnlijk tegelijk eenige verhooging van premie ten gevolge zal gehad hebben. Later heeft men dit verschil opgeheven, zooals wij zien uit de nu bij ons vigeerende polis, waarin het, gelijkelijk voor goederen- zoowel als voor cascoverzekering [1]), aldus luidt:

„Zullende het voorz. schip mogen varen, voorwaarts, achterwaarts, wenden en keeren, aan alle zijden en door nood of met wille aannemen alle zulke havens

1) Bij de polis op behouden varen, en bij vrachtverzekering is het evenzoo.

of reeden als den schipper of schippers tot nut en vordering van de voorz. reis goeddunken zal."

Het valt hier al aanstonds in het oog, dat het formulier der goederenpolis van 1598 en 1688 aan het tegenwoordige tot grondslag gediend heeft; het eenige verschil bestaat hierin, dat de woorden: „ter rechter, ter slincker" zijn weggevallen en het „wenden en keeren" vereenigd is met „aan alle zijden."

Van de oud-Hollandsche polissen vermelden wij hier ten slotte nog eene polis van assurantie tegen de slavernij van den jare 1693 [1]):

„Wij ondergeteekenden verzekeren aan U..... of die het anders zoude mogen aangaan, te weten elk een voor de somma bij ons hier geteekent van....., *mits overal en alomme* onder weg en de geheele reyze gedurende op alle plaatsen en Landen te mogen aanloopen, seilen en verseilen, voorwaarts of achterwaarts, ook leggen, lossen, laden en herladen tot schippers of commis believen, 't zij met of zonder weten van den geassureerde of commis, enz."....[2]).

In deze laatste clausule nam de assuradeur een zeer uitgebreiden risico op zich, hetgeen wel noodzakelijk was; degeen, die zich ingescheept heeft, is geheel passief en van de daden des kapiteins afhankelijk; verzekerde hij zich tegen de slavernij, hij moest dan beschermd worden door de polis „overal en alomme", aan welke afwijkingen zich de kapitein ook schuldig maakte.

---

1) Handvesten, II 660.

2) Gelijke formulieren vindt men van de jaren 1744 en 1756.

Aan het ontwerp van 1809 van ons Wetboek van Koophandel had men polis-formulieren toegevoegd, daar men toen van meening was, dat zij in het wetboek te huis behoorden; opmerkelijk is het, dat in die formulieren niets hoegenaamd te vinden is betreffende het aandoen van havens, het zeilen en herzeilen enz.; men schijnt dus toen in ieder bijzonder geval het aan partijen te hebben overgelaten om schriftelijk bedingen hierop betrekkelijk in de polis optenemen. Alleen bij het formulier der verzekering tegen de slavernij vinden wij hierop eene uitzondering in de woorden: „met bepaling, dat de natemeldene persoon op alle plaatsen en alomme zal mogen aanloopen, zeilen en verzeilen, voorwaarts of achterwaarts, enz.... 'tzij met of zonder weten van den geassureerden." [1])

Wat nu de oude buitenlandsche polissen aangaat, verscheidenen daarvan vinden wij aangehaald bij Emérigon [2]). De formule van Bordeaux hield in: „permettant que le navire, faisant le voyage, puisse naviguer avant et arrière, à droite et à gauche, et faire toutes escales et demeures tant forcées que volontaires, selon que semblera au Maître, Capitaine ou Pilote dudit navire"; in die van Rouaan werd in plaats van „faire toutes escales ou demeures," gelezen: „ils donnent congé au maître d'entrer et sortir ès Havres et Ports forcément et volontairement."

---

1) Cf. De nieuwe uitgave van het eerste ontwerp van een Nederl. Wetb. van Kooph. met eene voorrede van Mr. T. M. C. Asser, Amsterdam 1866, Pag. 127.

2) Emérigon, l. c. II, Ch. 13 Sect. 6.

In de oude Engelsche polissen werd aan den verzekerde vrijheid gegeven: „to call and stay at any port" of „at all ports whatsoever"; deze clausule, die nog in de tegenwoordige Engelsche polissen wordt aangetroffen, gewoonlijk evenwel niet gedrukt daarin voorkomt, maar bij iedere verzekering afzonderlijk wordt ingevuld, zal ik aan het eind van dit hoofdstuk nog kortelijk bespreken en dan tevens een blik slaan op de jurisprudentie van Engeland dienaangaande.

De gedrukte Duitsche polissen behelzen gewoonlijk niets aangaande de deviatie; men vult meestal schriftelijk in: „mit Erlaubnisz einen odere mehrere Hafen in dem Laufe der Reise besuchen, angehen oder anlaufen zu dürfen." [1]) Bij de nieuwe Fransche polissen vinden wij alleen in de gedrukte formulieren van Marseille, Rouaan en Duinkerken clausules opgenomen betreffende de deviatie, die wederom betrekking hebben op het aandoen van havens, maar die verschillende bepalingen hieromtrent bevatten.

Art. 6 van de tegenwoordige polis van Marseille [2]) (zij is van 1 October 1840) luidt aldus: „soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'il porte sur facultés, il est permis au Capitaine de dérouter, rétrograder et faire échelles, *partout ou besoin sera pour accomplir l'objet du voyage assuré,*" terwijl Art. 25 van de polis van Rouaan [3]) bepaalt: „Faculté est accordé à tous

---

1) Benecke (Nolte) II 749.

2) Te vinden bij Lemonnier l. c. II 344.

3) eod. II 554.

les navires de faire toutes les échelles volontaires, soit en montant, descendant ou rétrogradant, moyennant une augmentation de prime d'un quart pour cent pour chacune d'elles, *parceque* [1]) l'assuré dès qu'il en a connaissance est obligé d'en prévenir ses assureurs." Ook in Duinkerken wordt het aandoen van havens in de polis toegestaan met verhooging van $\frac{1}{3}$ pCt. voor iedere échelle en van 1 pCt., indien het daarbij noodig is eene rivier op te varen.

Wij eindigen hier onze opgaven van polis-clausules over de deviatie met het aanhalen der polis van Triëst [2]), die voor ons onderwerp niet onbelangrijk is: „Die Versicherung bleibt fest und gültig in allen Richtungen, welche der Capitain in der beschriebenen Reise nehmen wird, rechts und links, oberhalb oder unterhalb des Windes schiffend, einmal oder mehrere Mahle, alle Eskalen, Hafen, Rheden und Oerter angehend, die sich auf seinem Wege und selbst wenn er durch eine Nothwendigkeit der Schiffahrt oder Sicherheitsmaszregel dazu gezwungen wird, auszerhalb desselben finden, gehend, wartend, ladend, löschend, wiederladend, und alles was er für angemessen hält, vornehmend, wenn er nur nicht die Reise verändert."

---

1) Dit woord *parceque* is niet recht te begrijpen; LEMONNIER noemt het „une rédaction vicieuse;" het schijnt, dat de verzekerde, zoodra hij bericht krijgt van het aandoen eener haven dit aan den assuradeur moet mededeelen, omdat deze het, bij eventuëel later verongelukken van het schip, niet meer uit de scheepspapieren zou kunnen nagaan.

2) Te vinden o. a. bij PÖHLS, l. c. 408 en bij VAUCHER, Polices d'assurances maritimes. Paris 1830, Pag. 107.

§ 3. *Waartoe de clausules het recht geven.*

Tot zooverre de clausules; — eer wij ze afzonderlijk nagaan nog eene aanmerking vooraf. Wij hebben gezien dat de gedrukte polis van de eene plaats iets bevat wat de andere niet bepaalt, b.v. in de gedrukte polissen van Duinkerken en Rouaan vonden wij gesproken van het maken van échelles, terwijl in die van andere Fransche steden daarvan geen sprake is, tenzij het afzonderlijk wordt bedongen; men mag nu nooit, omdat in sommige gedrukte polisformulieren iets dergelijks gevonden wordt, aannemen, dat dit eene algemeen geldende regel is, met andere woorden de polis-clausules nooit aanvullen ten nadeele der assuradeurs, die op deze wijze voor iets aansprakelijk zouden worden, dat zij nimmer bedoeld hadden. Emérigon [1]) zegt dienaangaande, dat oudtijds in de gedrukte polissen van Marseille de clausule „de faire échelles" niet was opgenomen, maar er gewoonlijk schriftelijk aan werd toegevoegd, en vraagt nu: „Doit on suppléer la clause, quand elle est omise? Je pense le contraire; l'assurance est un contrat de bonne foi, lorsqu'il s'agit d'expliquer les pactes stipulés dans la police. Mais ce serait une vraie licence que de sous-entendre en total des pactes, qui ne s'y trouvent point.... ce serait multiplier par ce moyen à l'infini les risques du voyage assuré."

Natuurlijk willen wij hier niet gezegd hebben, dat het ongeoorloofd zou zijn, indien zulks niet bepaald

---

1) Emérigon l. c. II, 13, 6.

in de polissen toegestaan was, om zulke plaatsen aan te doen als tot het volbrengen der reis noodzakelijk zijn; zulke plaatsen toch kunnen beschouwd worden als een integreerend deel van de verzekerde reis, en als zoodanig is het aandoen er van iets, wat door partijen bij het aangaan van het contract als bekend mag verondersteld worden. Tot voorbeeld hiervan strekke het aandoen van Elseneur om den Sond-tol te betalen voor schepen, die naar de Oost-zee gaan [1]); Benecke zegt zelfs, dat het opnemen van de clausule: „mit Freiheit Helsingör zur Entrichtung des Sundzolles angehen zu dürfen, eine lächerliche Merkwürdigkeit" zou zijn [2]).

§ 4. *De clausule: het aandoen van havens en reeden.* (*Clause de faire échelle.*)

Onder de algemeene clausules, die wij in de polis aantroffen, noemen wij vooreerst *het aandoen van havens en reeden.* In het Oud-Hollandsch heet het *schalen maken*, van het Fransche *faire échelles* of *escales* vermoedelijk afgeleid. Echelles gebruikt men van het aandoen van havens in de Middellandsche zee, escales daarentegen van havens in den Oceaan; waaraan dit onderscheid haar ontstaan te danken heeft, is moeielijk te bepalen [3]).

Deze en alle andere algemeene clausules zijn zeker niet gemakkelijk te interpreteeren, want hoe wijd is hare strekking? Geeft de clausule „de faire échelle"

1) Cf. Arnould l. c. XIII Pag. 355.

2) Benecke (Nolte) System II 743.

3) Cf. Pöhls l. c. 407.

het recht om alle havens aan te doen, welke dan ook? met welk doel mogen die havens aangedaan worden, mag men in die havens laden en lossen en handel drijven? In het algemeen kan men op den voorgrond stellen, dat nooit eenige clausule, hoe algemeen zij ook gesteld moge zijn, het recht geeft om de reis te veranderen; de schipper mag bij het gebruik maken van de vrijheid hem in de polis toegestaan, nooit de voorgenomene reis uit het oog verliezen, dit spreekt van zelf en behoeft niet meer afzonderlijk in de polis vermeld te worden, zooals dit b. v. in de oude polis van Ancona gebeurde door de woorden: „il viaggio non mutato." In de Us et Coutumes de la mer van Cleirac is bij het eerste artikel van het 2e hoofdstuk van den Guidon de la mer opgeteekend: „Escales sont les ports ou abordements, que la navire fait par occasion pendant le voyage soit pour le rafraîchissement, soit pour se pourvoir des choses nécessaires, soit bien pour décharger partie de la marchandise ou pour en recevoir. [1])

Uit deze definitie van escales en ook uit de oude polissen zelve, zoowel Hollandsche als vreemde blijkt het duidelijk, dat in vroegere tijden het aandoen van havens veel algemeener werd toegestaan dan tegenwoordig, ten minste met uitgebreider strekking in de gedrukte formulieren werd opgenomen. De polis van Triëst, [2]) die ik aanhaalde, is de eenige, die

---

1) Cf. het aangehaalde bij Emérigon II Pag. 30.

2) De polis is echter reeds van 1823, of er eene latere bestaat, heb ik niet kunnen nagaan.

nu nog toestaat in havens binnenteloopen, ten einde aldaar *te laden en te lossen*; alle andere tegenwoordig vigeerende polissen hebben restricties aangenomen bij de vergunning om havens aantedoen; b.v. onze tegenwoordige polis staat het binnenloopen van zulke havens alleen toe, als het *tot nut en vordering der reis* kan strekken; die van Marseille bevat hetzelfde, terwijl die van Rouaan en Duinkerken [1]) nog wel in 't algemeen het aandoen van havens toestaan, maar voor iedere haven verhooging van premie eischen.

De clausule, waarbij het aandoen van havens algemeen zonder eenige restrictie wordt toegestaan, zou den verzekerde het recht geven om in die havens binnenteloopen, en daar te laden, te lossen en al te doen, wat hem zou goeddunken, hetgeen ook blijkt uit eene beslissing door Boulay-Paty medegedeeld:

„Que dans l'usage du commerce et suivant la doctrine de tous les auteurs et la jurisprudence la plus constante, la clause *permis de faire échelle* est tout à l'avantage de *l'assuré;* que c'est par l'effet de cette clause, que l'assuré peut utiliser et faire fructifier sa spéculation et se livrer à des opérations majeures; qu'une telle clause donne indubitablement le droit à l'assuré de pratiquer, pendant le cours du voyage une ou plusieurs échelles, afin d'y vendre, échanger, remplacer sa cargaison pour le mieux de ses intérêts; qu'il peut même faire séjourner le navire dans l'objet de connaître si dans d' autres places, il pourrait tirer un parti plus avantageux de sa cargaison; agir et

---

1) Zie boven Pag. 68 en 69.

opérer en conséquence; le tribunal considéra que toutes ces mesures, ces combinaisons et ces opérations tiennent essentiellement au droit, qui nait de la clause *de faire échelle.*"

Deze groote vrijheid wordt niet meer in de gedrukte polissen toegestaan, maar wordt zij afzonderlijk gestipuleerd en geschreven daarin opgenomen, wij weten dan, wat zij te beduiden heeft; de woorden van Boulay-Paty drukken dit duidelijk uit.

Nu blijft nog de vraag over, welke havens mag men aandoen? De bestemmingshaven mag men nimmer veranderen, [1]) maar mag men ook niet de route veranderen? haar eenigzins wijzigen spreekt van zelf en binnenloopen in die havens, waar langs men zeilt; maar mag men ook havens opzoeken, die buiten den gewonen koers liggen?

De oude schrijvers willen dat aandoen van havens, bij de algemeene clausule de faire échelle, beperkt zien; Straccha o. a. zegt: „illa verba generalia *in qualemcunque portum intrandi* restringenda ad portus, quae in ipsa navigatione reperiuntur, non contra devia." [2]) Emérigon [3]) daarentegen is van meening, dat algemeene clausules ruim moeten geïnterpreteerd worden, en verwijst naar vonnissen, waarbij dit werd aangenomen.

---

1) Cf. Elb. Leoninus, Centuria Consiliorum. Arnhem. 1645 Cons. 23 N°. 3, Pag. 256, waar deze quæstie behandeld wordt: „Clausula liberae navigationis non continet aliam et diversam destinationem stipulatoris in lege assecurationis non expressam.

2) Contractus de Assec. Glossa XIV N°. 3. Cf. Casaregis Disc. 134 No. 7.

3) Emérigon l. c. II, 34.

Indien algemeen en zonder eenige restrictie toegestaan is *de faire échelle*, zou ik het met Emérigon eens zijn, dat de assuradeurs zich later niet te beklagen hebben over den grooten afstand, die afteleggen was om van de eene échelle tot de andere te geraken; zij wisten, dat dit zich zou kunnen voordoen bij het aangaan van het contract, en zij hadden gelegenheid voor die groote risico eene hoogere premie te bedingen of de assurantie te weigeren. Zulke clausule wordt dan ook, zoo als wij zagen, nu bijna niet meer in de gedrukte polissen aangetroffen en misschien gelukkig voor de assurantie-maatschappijen, want bestond ze nog, men zou er tegen verzekeren en wellicht tegen veel te lage premie, hetgeen tegenwoordig maar al te dikwijls geschiedt; de assuradeurs worden hiertoe gedrongen door de groote, ik zou haast zeggen, overdrevene concurrentie onzer dagen, welke naar het oordeel van deskundigen tot den ondergang van vele assurantie-maatschappijen zal moeten uitloopen. [1])

Onder de algemeene clausule „het aandoen van havens" zijn niet die havens begrepen, waarvoor men, om er henen te geraken eene rivier moet opvaren; de mondingen der rivieren zijn dikwijls zeer gevaarlijk en het zou dus allicht kunnen gebeuren, dat het schip bij zulke gelegenheden verging. Bij Boulay-Paty [2])

1) Het afgeloopen jaar heeft weder aangetoond, dat bij den dikwijls slechten toestand der schepen het verzekeren tegen lage premie zeer afteraden is; het groot aantal schipbreuken in 1866 voorgevallen zal misschien het gunstige resultaat opleveren, dat de stand der premiën zal verhoogd worden.

2) l. c. II 138.

wordt hiervan een voorbeeld medegedeeld, dat hij bij Casaregis vond opgeteekend: Een schip, dat vrijheid had *de faire échelle*, vaart de Loire op, om zich naar Nantes te begeven, maar vergaat na de rivier te zijn opgevaren; de assuradeurs werden hierbij ontslagen. Zoo wij zagen, heeft de polis van Duinkerken toegestaan om rivieren op te varen, doch slechts met premie-verhooging van 1 pCt. voor iedere escale en bovendien onder de volgende restrictie: „Sont exceptés le Moule (Guadeloupe), le Sénégal, Alger, Adra, Almérie, la Roquête, l'Elbe, les côtes de la Hollande et les embouchures de l'Escaut," al welke plaatsen en rivieren, daar zij bijzonder gevaarlijk geacht werden voor de scheepvaart, niet bezocht mogen worden, tenzij afzonderlijk het aandoen er van in de polis is toegestaan, waarbij dan natuurlijk nog meer verhooging dan 1 pCt. zal bedongen worden. [1])

Tot dusverre de algemeene clausule; wat beteekenen nu de woorden van onze polis: „*tot nut en vordering der voorz. reis?*" Volgens onze tegenwoordige polis (volgens de oude was dit anders) mag de schipper geenszins havens aandoen om te laden en te lossen of handel te drijven, hij mag alleen dan havens en reeden aandoen, onverschillig of hij dit uit nood of met wille doet, als maar het belang der reis daardoor bevorderd wordt; door deze clausule heeft hij in waarheid eenige vrijheid, hoewel zij met betrekking tot vroegere tijden veel is ingekort; men heeft evenwel die beperkte vrijheid aan den schipper gelaten,

---

1) Cf. Lemonnier l. c. II 605, 606.

omdat dit in vele gevallen wenschelijk kan zijn en de assuradeurs zullen hiertoe des te eerder zijn overgegaan, omdat zulk aandoen van eene haven ook voor hen dikwijls van voordeel zal wezen; b. v. de schipper is van oordeel, dat zijne levensmiddelen niet voldoende zullen zijn, dat hij en zijne manschappen wel is waar geen gebrek zullen hebben, maar dat hij toch wellicht op het laatst de rantsoenen zal moeten inkorten. Dit zal natuurlijk op het scheepsvolk werken, zoowel op hun physiek als op hun humeur; de schipper doet dus eene haven aan, neemt nieuwen en ruimeren leeftocht in; hij doet dit, zoo hij meent tot nut en vordering der reis, want nu is hij overtuigd, dat bij voorkomenden storm de krachten en goede wil bij zijne matrozen niet zullen ontbreken, dat zij meer dan anders hun uiterste best zullen doen om het schip te redden, en, komt het behouden binnen, de voordeelen zullen dan ook voor de assuradeurs niet achterwege blijven, zij zullen geene of mindere schade te vergoeden hebben, dan anders het geval zou geweest zijn. Een ander voorbeeld zal misschien de bedoeling van de woorden onzer clausule nog beter teruggeven: de schipper van eene stoomboot ziet dat zijn voorraad van steenkolen weldra zal zijn uitgeput [1]), en dat hij door zeilen den duur der

1) Men zal dit geval wellicht onder de betrekkelijke onzeewaardigheid willen rangschikken; maar dit behoeft geenszins, als men b.v. aanneemt, dat ongewoon langdurige windstilte het schip verhinderd heeft van zijne zeilen gebruik te maken, zoodat men alleen zich van het stoomvermogen heeft moeten bedienen. Wij gebruikten daar het woord „onzeewaardigheid", dat dezer dagen aanleiding heeft ge-

reis zeer zal verlengen; hij doet eene haven aan om nieuwen voorraad steenkolen in te nemen; hij handelt daardoor wederom tot nut en vordering der reis, want de reeders zullen nu hun schip spoediger zien terugkeeren en weldra in staat zijn het op nieuw weg te zenden, terwijl de assuradeurs hierbij gelijkelijk winnen, want hun risico wordt er door verkort.

Men zal nu zeggen, dat door deze clausules zeer veel aan den willekeur van den schipper wordt overgelaten; dit kan niet ontkend worden, maar men moet tevens bedenken, dat het aandoen der havens steeds een doel moet hebben, en dat de schipper daarbij wel in den regel volgens plicht en geweten zal handelen; deed hij zulks daarentegen met bedriegelijke bedoelingen en wordt dit bewezen, het zal wederom als baratterie aangemerkt en als zoodanig behandeld worden. „Aber," zegt Pöhls, „das folgt wenigstens, dasz wo ein Schiffer *bona fide* und in der Ueberzeugung, er handle zum Nutzen oder zur Beförderung der Reise, verfuhr, der Assecuradeur sich

---

geven tot eenige bedenkingen. Het hof van Zuid-Holland had gesproken van den „zeewaardigen toestand van het schip." De Advokaat-Generaal van den H. R. meende, dat men liever den „vaarbaren toestand" bezigen moet, daar volgens hem *zeewaardig* geen zuiver Hollandsch zou zijn. De Heer A. DE V. die hierop attent maakt, (in het Mag. van Handelsregt 1867, pag. 42 en 43), en aan wien ik deze aanteekening ontleen, durft de quaestie niet beslissen, maar meent dat in dergelijke gevallen de taalgeleerde zich naar den zeeman moet voegen, door welken laatste het woord *zeewaardig* steeds gebezigd wordt, en verwijst ook naar WINSCHOOTEN, „die in 1681 zijn *Seeman* met dit motto deed prijken:"

„„Hij, die op Neêrlands vlamt, neem seemans-taal te baat!
Hij kan goed Neêrlands, die goê seemans-taal verstaat.""

dies gefallen lassen müsse, und dasz er eine strenge Untersuchung darüber, ob eine Maaszregel wirklich nothwendig war, oder nicht, nicht verlangen dürfe." [1])

§ 5. *De beteekenis der woorden van onze polis „de circumjacentiën van dien."*

Misschien wordt hier niet geheel ten onpas bij het behandelen der algemeene clausules gewezen op de woorden van onze polis; *„van A en alle circumjacentiën van dien af tot B."* Zij hebben ook eenigzins op havens betrekking, niet zoo zeer op de haven die men onder weg aandoet als wel op de uitklaringshaven. Onder circumjacentiën schijnt men die plaatsen te moeten verstaan, die in de nabijheid van de ladingsplaats gelegen, als haven of voorstad er van kunnen aangemerkt worden; zoo zou men b. v. Ymuiden *in spe* [2]) eene circumjacentie van Amsterdam kunnen noemen, ook den Helder; den Briel van Rotterdam, enz.

Van der Keessel [3]) geeft de volgende definitie: „Per loca circumjacentia in contractu assecurationis fere addi solita, intelliguntur loca proxima, flumina, portus et stationes licet nominata expressa non sint." Hoe is dit woord in de polis gekomen en wanneer?

In de Amsterdamsche Ordonnantie van 29 Januari 1688 [4]) was voorgeschreven, dat zij, die verzekering

1) l. c. Pag. 409.

2) IJmuiden, de haven aan den mond van het nieuwe kanaal voor Holland op zijn smalst. Cf. Vissering, Herinneringen, Amst. 1863. Pag. 48.

3) D. G. van der Keessel. Theses iuridicae ad H. Grotii Jus Holland. No. 735.

4) Pardessus IV. 146. Handv. l. c. II 659.

wenschten te nemen op goederen of schepen, die reeds vertrokken waren, in de polissen moesten opgeven den tijd van vertrek, tenzij zij dien niet wisten, van welke onbekendheid dan in de polis mededeeling moest gedaan worden, alles op straffe van nietigheid der assurantie. Aan diezelfde ordonnantie was, zoo als wij gezien hebben [1]), een polisformulier toegevoegd, waarin wij de circumjacentiën nog niet vonden opgenomen. Het schijnt evenwel, dat spoedig bij „Mijne heeren van den Gerechte" klachten zijn ingekomen over de bepaling van de Ordonnantie van 1688, ten minste in 1693 (23 Jannari) werd eene andere Ordonnantie [2]) uitgevaardigd, bepalende: „dat de schepen niet zullen worden verstaan van de plaatsen harer ladinge vertrokken te zijn geweest, dan nadat dezelve tot buyten de zeegaten of zeehavens van de plaatsen van waar de assurantie zijn aanvang zal nemen, geavanceert zullen zijn, en voort ook alle tonnen en diergelijke teekenen, zoo daar eenige mogten zijn, zullen wesen gepasseert, en dat alzoo alle de *circumjacentiën* van de plaetse van waar de assurantie zijn aanvang zal nemen, tot de voorsz. zeegaten of havens incluys onder de benaminge van deselve plaetse begrepen en verstaan sullen worden, uitgedruckt te zijn."

Bijnkershoek [1]) noemt deze uitlegging, nihil declarans quam ius commune, en verwondert er zich over, dat eene assurantie, vóórdat de ordonnantie van 1693

1) Zie boven pag. 64.

2) Handvesten. II 661.

3) Quæstiones iuris privati. IV. 6.

was uitgevaardigd, nietig verklaard werd, waar Amsterdam als haven van vertrek in de polis was opgegeven en het schip, toen de assurantie gesloten werd, reeds te Texel lag, en men achterwege had gelaten den tijd te vermelden, waarop het schip van Amsterdam vertrokken was; hieruit blijkt, dat Bijnkershoek Texel o. a. ook als circumjacentie van Amsterdam aanmerkte en uit het geheele hier medegedeelde voorval blijkt duidelijk, dat de assuradeurs, zoodra de plaats van uitkeering niet, maar eene der circumjacentiën in de polis vermeld stond, weigerden om de assurantiepenningen te voldoen, door zich te beroepen op de ordonnantie van 1683 en te beweren, dat als het schip in eene der circumjacentiën lag, toen de assurantie gesloten werd, den tijd had moeten opgegeven worden, waarop het uit de ladingsplaats was uitgezeild. De verordening van 1693 maakte aan dit misbruik een einde en van dat tijdstip af kan men aannemen, dat de hier geïnterpreteerde woorden in de *gedrukte* polis zijn opgenomen; — in de gedrukte zeg ik, want reeds vroeger schijnt het woord *circumjacentiën* in de polissen, schriftelijk ingevuld, te zijn voorgekomen en b.v. eene reis verzekerd te zijn „naar A en circumjacentiën." In het concept der „Compagnie van assurantie" van 1629 [1]), bij de opgave der onderscheidene vaste premiën, die op reizen naar de verschillende plaatsen zouden betaald worden,

1) Te vinden bij Luzac. Hollands rijkdom III, 94 sq.

Over het verkeerde en onöeconomische van deze Compagnie, cf. Mr. A. J. E. Jolles. Bijdrage tot de kennis en ontwikkeling der zee-assurantie in de Nederlanden. Leiden 1867. Pag. 49 vlg.

komen o. a. ook deze woorden voor: „naar Rochelle, Nantes en de circumjacentiën vier en een half procento," en verder „wel verstaende, dat onder de voorverhaelde plaetsen in de strate [1]) geene circumjacentiën en werden begrepen ende de compagnie niet verder verbonden en is, als aen degene, die uitgedruckt ende genomineert staen, van dewelcke voor de wederom reys.... enz [2]).

Uit deze woorden zien wij, dat het reeds in het jaar 1629 niet ongewoon was om bij het sluiten van assurantie te bedingen „naar A. en circumjacente plaatsen," waardoor den verzekerden vrijheid gelaten werd in eene der naburige plaatsen binnenteloopen, zonder daarbij te vreezen te hebben, dat de assuradeurs zouden weigeren schade te betalen, door te beweren, dat de terminus ad quem, en de verzekerde reis dus tegelijk veranderd waren.

§ 6 *De overige algemeene clausules.*

Verder lazen wij nog in de polis: *de schipper zal mogen varen voorwaarts, achterwaarts, wenden en keeren,* (in de Fransche polissen: *à droite et à gauche, de rétrograder, d'aller et revenir*). Bij Stypmann [3]) vinden wij dienaangaande opgeteekend: „Haec autem clausula ad dextram vel sinistram navigare permittens, non permittit mutare locum, sed tantum commoditatem magistro navis relinquit, quomodo cursum tenere vel dirigere velit." Hier zal ook wel weder gelden, het-

1) Waarschijnlijk de straat van Calais.

2) Luzac. l. l. pag. 98.

3) Fasciculus van Heineccius. Pag. 463. No. 413.

geen wij hier boven opmerkten, dat de schipper naar vrijheid zal mogen handelen, wat hij voor het belang der reis noodzakelijk acht. Het zal volgens onze polissen volstrekt niet geoorloofd zijn, om, wanneer men reeds een eind ver gevorderd is, geheel willekeurig en zonder noodzaak terugtekeeren, alleen omdat in de polis het woord *achterwaarts* gevonden wordt; dit zal den schipper alleen dan geoorloofd zijn, als hij de overtuiging heeft, dat het teruggaan en het inslaan van een eenigzins gewijzigden koers van belang zal zijn voor het gelukkig volbrengen der reis, als hij daardoor b.v. een minder goed vaarwater kan mijden.

Al staan de hier bedoelde woorden ook afzonderlijk en al zoude men kunnen aanvoeren, dat „*nut en vordering der voorz. reis*" daar geene betrekking op hebben, omdat „*al zulke havens*" gevolgd wordt door „*als tot nut enz,*" toch meen ik, dat het wenden en keeren geenszins willekeurig zal mogen geschieden, maar dat het ook wel degelijk gebaseerd moet zijn op het nut en de vordering der in de polis opgegevene reis [1]).

§ 7. *Speciale clausules.*

Behalve de gedrukte clausules worden natuurlijk dikwijls nog andere schriftelijke deviatie-clausules in de polis opgenomen; de meest voorkomenden hiervan zullen nog dienen vermeld te worden. Al aanstonds noemen wij het aandoen van eenige bepaald opgenoemde havens, het inloopen van welke dan een

1) Cf. Holtius l. c. III, 156. „Het beding geeft den verzekerde geen recht om te zwerven."

deel uitmaakt der verzekerde reis; zijn er verscheidene havens opgenoemd, de schipper zal ze moeten aandoen in de geographische orde, naarmate hij ze op zijn weg voorbij zeilt; ging hij eerst naar eene meer verwijderde om dan terugtekeeren naar eene reeds gepasseerde, hij zou zich aan willekeurige deviatie schuldig maken. Het spreekt verder van zelf, dat het den verzekerde vrijstaat sommige havens, waar hij verlof had aanteleggen, voorbij te zeilen; zulk eene verkorting der reis is natuurlijk geoorloofd en niet in strijd met het gesloten contract, waarin *verlof* gegeven wordt en geene *verplichting* wordt opgelegd. Ook zal de schipper die havens slechts mogen aandoen, ten einde datgene te verrichten, waartoe hij last heeft gekregen; is er niets bepaald, het doel der reis en het handelsgebruik zullen dan uitmaken, waartoe het aandoen van dusdanige havens strekken moet.

Niet altijd worden de namen der havens bepaald opgenoemd, maar soms wordt in algemeene bewoordingen gezegd: „met verlof eene haven van Nederland aantedoen ten einde berichten in te winnen," of iets dergelijks. Zulk beding geeft dan nooit verlof om verder uit den koers te gaan dan noodig is; als men b.v. slechts een gedeelte van een land passeert, dan zal men alleen eene haven mogen aandoen, die zich in dat gedeelte bevindt, zooals zeer terecht is uitgemaakt in het volgende geval. Een schip was verzekerd van Lissabon naar eene haven in Engeland, met verlof eene der Portugeesche havens aan te doen; het schip, van Lissabon vertrokken, zeilt zuidwaarts naar Faro en stevent van daar naar Londen; er werd

beslist, dat het schip gedevieerd had, omdat het eene haven Zuidwaarts van Lissabon had opgezocht, terwijl de koers van het schip medebracht, dat de bedoeling geweest was het verlof alleen te geven voor eene haven, die noordelijker dan Lissabon gelegen was [1]).

De clausule: „met verlof om eene haven aantedoen *om order*" geeft den verzekerde niet het recht om de bekomene orders ten uitvoer te brengen, indien zij b. v. het bevel mochten bevatten om een anderen koers te nemen, of eene haven op te zoeken, waartoe in de polis geene vrijheid is gegeven; de ingewonnen orders mogen dan alleen worden volvoerd, als zij binnen de grenzen van het assurantie-contract vallen. Het volgende voorval, dat zich in onze jurisprudentie heeft voorgedaan, strekke hierbij tot voorbeeld:

De firma F. S. S. en Zn. boekhouders van het schip de Klazina hadden hun schip verzekerd voor eene reis van Hongkong via Macao naar ééne of meer havens in Bengalen en vandaar terug naar Hongkong *met vrijheid om Singapore aantedoen om order*. Van Singapore zeilde het schip naar Penang (in de straat van Malacca), welke haven niet in de polis vermeld was, en vandaar naar Rangoon in Bengalen, op welke reis het schip verging. De assuradeurs weigerden de assurantie-penningen te voldoen op grond dat door het aandoen van Penang was gedeviëerd; de verzekerden daarentegen beweerden, dat te Singapore order was gegeven om de haven van Penang aantedoen, hetgeen dus niet eene willekeurige deviatie was, maar eene

1) Cf. Arnould l. c. 366.

verplichting. In het vonnis van de rechtbank te Rotterdam van 30 Maart 1859 wordt o. a. deze vraag ter beslissing gesteld: Heeft hier willekeurige verandering van koers of van reis plaats gehad, zóó, dat de verzekeraar geacht moet worden ontslagen te zijn van de verplichting om de geleden schade te vergoeden? waarop, onder meer, deze overwegingen volgen:

„O. dat blijkens de overgelegde polis betrekkelijk de verzekering op het casco enz., was verzekerd voor eene reis van Hongkong via Macao naar Bengalen, met vrijheid Singapore aantedoen om order en vandaar terug naar Hongkong, enz.; terwijl, zooals tusschen partijen in confesso is, het schip na van Hongkong te zijn uitgezeild en via Macao naar Singapore te zijn gestevend, ter laatstgemelde plaatse gelost en geladen te hebben, naar Penang is gezeild, dáár heeft gelost en geladen, waarvoor het vijf dagen heeft gebruikt en op de reis vandáár naar Rangoon is gestrand en geheel vergaan.

O. dat daaruit volgt, dat het schip de haven van Penang heeft aangedaan, aldaar heeft gelost en geladen, zonder dat die haven in de polissen van assurantie was vervuld.

O. dat het binnenloopen, om te lossen en te laden in eene haven niet in de polis vermeld en buiten erkende noodzakelijkheid of nuttigheid en zonder voldoende aanleiding in het belang van schip of lading, geacht moet worden eene willekeurige verandering van koers te zijn.

O, toch dat de schriftelijke acte, polis genaamd, de verpligtingen tusschen verzekerde en verzekeraar

regelt en de risico omschrijft en bepaalt, die de verzekeraar heeft op zich genomen.

O. nu, dat die polis, volgens uitdrukkelijke wetsbepalingen, de havens moet vermelden, waar het schip zal binnenloopen en waar het zal lossen en laden, en daaruit reeds in het algemeen volgt, immers met betrekking tot de risico, die de verzekeraar op zich genomen heeft, dat het schip, hetwelk andere havens binnenloopt, of in andere havens lost en laadt, dan in de polis vermeld zijn, eene andere reis doet of een anderen koers neemt, dan waarvoor verzekerd werd.

O. dat.... de verpligting van den verzekeraar ophoudt door alle willekeurige verandering van koers of van de reis.

O. dat willekeurige koersverandering, volgens de bedoeling des wetgevers, hier kennelijk overstaat tegen verandering van koers, door noodzakelijkheid of nuttigheid geboden, of in het belang van schip of lading ondernomen.

O. dat mede is aangevoerd, dat het aandoen der havens van Penang niet zoude zijn eene willekeurige koersverandering, terwijl die haven in den koers, immers in de straat van Malacca lag, die gepasseerd moest worden om in de golf van Bengalen te komen, doch dat deze bewering hare wederlegging vindt in de toepassing der stelling, die daaraan ten grondslag ligt.

O. toch, dat, indien het binnenloopen van ééne haven, liggende langs den koers, dien men houden moet, geene afwijking van koers daarstelt, men met

evenveel grond kan beweren, dat het aandoen van alle havens, langs dien koers gelegen, geene willekeurige koersverandering is, waarvan dan het gevolg zou zijn, dat de verzekerde slechts in de polis zoude behoeven te vermelden de haven van vertrek en eindbestemming, en inmiddels geregtigd zoude zijn alle tusschen die twee uiteinden gelegene havens aantedoen, en op die wijze de risico en de tijdruimte, gedurende welke die liep, ten nadeele van den verzekeraar willekeurig zou kunnen vergrooten en verlengen....

O. dat voorts is aangevoerd, dat voor het aandoen van Penang verzekerd was, dewijl bij de polis de vrijheid was voorbehouden om Singapore om order aantedoen en aldaar order was gegeven om te Penang te laden en te lossen...., doch dat de verzekeraars, die de risico voortspruitende uit de te Singapore te geven orders (*waarmede wel niet anders kan bedoeld zijn dan de bepaling der haven in Bengalen waar geladen zou worden*) voor hunne rekening namen, niet kunnen geacht worden het binnenloopen der haven van Penang daardoor voor hunne rekening te hebben genomen.

O. dat alle willekeurige koersverandering de verpligting van den verzekeraar om schade te vergoeden, doet ophouden en deze eenmaal opgehouden hebbende niet weder herleeft door het terugkomen in den koers, enz., dat dan den eischers hunnen eisch moet worden ontzegd [1]."

De beslissing in appèl viel gelijkelijk ten nadeele

---

1) Kuyper van Harpen, l. c. No. 66.

der verzekerden uit; ook daar werd uitgemaakt, dat bij de polissen, die de wet tusschen partijen zijn, de haven van Penang niet genoemd was en deze dus niet in de verzekerde reis kon geacht worden begrepen te zijn, en dat de clausule „om order" slechts toestaat zoodanige orders te volbrengen, als binnen het contract van verzekering vallen: „Overwegende dat de appellanten (geassureerden) wel beweren, dat de polissen vrijheid gevende om Singapore aantedoen *om order*, ook aldaar order was gegeven om Penang aantedoen en dat zulks geoorloofd was, — maar dat die bepaling der polissen in gezonden en redelijken zin opgevat, geene andere strekking konde hebben noch ook had, dan om te Singapore order te ontvangen, *naar welke haven in Bengalen moest worden gestevend, vermits eene zoodanige in de polissen niet was genoemd.*" [1])

Bij verzekering op goederen, wanneer er verlof gegeven is gedurende de verzekerde reis eenige bepaalde havens aan te doen, zal de vraag zich voordoen, òf de goederen, die in zulk eene tusschenhaven geladen worden, in de plaats treden van de aldaar gelosten en dus op nieuw beschermd worden door de oorspronkelijke polis, òf dat de verzekering ophoudt, naarmate de goederen gelost worden; en dus voor de op nieuw geladenen weder nieuwe verzekering moet gesloten worden. Volgens Emérigon [2]) zouden de op nieuw ge-

---

1) Cf. Magaz. van handelsrecht III, Rechtspraak p. 178; ik meende dit vonnis eenigszins uitvoerig te moeten mededeelen, daar het op vele plaatsen belangrijke overwegingen betreffende ons onderwerp bevatte.

2) l. c. II, 38; cf Valin. Pag. 82 l. c.; Pothier. Traité des assurances No. 80.

ladene goederen in de plaats der gelosten treden; Pöhls [1]) is van een tegenovergesteld gevoelen en meent, dat zulks in de polis zou moeten vermeld worden en dat, zoo dit niet geschied is, de assurantie ophoudt, naarmate de goederen gelost worden. Practisch zal deze quaestie zich evenwel zelden voordoen, daar gewoonlijk bij assurantie op goederen, wanneer men voornemens is gedurende de reis te lossen en wederom te laden, of ook wanneer men gedeeltelijk in ballast vertrekt, met voornemen om zijne lading gaandeweg te completeeren, in de polis wordt uitgedrukt, dat de verzekering geschiedt *op goederen, die reeds geladen zijn of nog geladen zullen worden.* Dit schijnt ook in Frankrijk gebruikelijk te zijn, ten minste volgens Pouget [2]): „Dans ce cas les polices énoncent généralement, que l'assurance est faite sur facultés *chargées* ou *à charger.*" Hierdoor verliest dan ook het lange wiskunstige betoog van Pothier, dat door Pöhls „völlich komisch" genoemd wordt, veel van zijne waarde. Is er niets bepaald over de te ladene goederen, ook dan zou ik het met Pöhls eens zijn, met wien ook Tecklenborg [3]) instemt, als hij beweert, dat de risico eindigt, naarmate de goederen gelost worden en dat de goederen, die in eene tusschenhaven geladen worden om in eene volgende haven weder voor anderen plaats te maken, het onderwerp eener afzonderlijke verzekering moeten uitmaken.

Behalve de reeds vermelde clausules wordt dikwijls

---

1) l. c. Pag. 412.

2) Pouget. l. c. I. Pag. 181.

3) Tecklenborg. System der Seeversicherung. Pag. 150 en 151.

nog verzekering op goederen gesloten *naar A. of eene markt* [1]), bij welke verzekering de risico voortduurt, tot dat de schipper in staat geweest is zijne goederen in eene haven, naar wensch ter markt te brengen; mislukt hem dit in de eerste, hij zal naar eene andere mogen varen, zonder zich aan deviatie schuldig te maken; b. v. in een geval, waarbij een schip verzekerd was naar St. Thomas en eene markt in de W. Indiën, werd het voor geene deviatie gehouden, dat de schipper verschillende havens aandeed, totdat hij eene geschikte markt gevonden had [2]). Gewoonlijk wordt hierbij door den assuradeur bedongen, dat voor iedere haven, die men aldus zal moeten aandoen, de premie telkens met $\frac{1}{4}$ pCt. verhoogd zal worden. Men zal zelfs bij zulke clausule dezelfde haven twee malen mogen aandoen, zonder dat er sprake zal zijn van deviatie of verandering van reis; want het opzoeken eener markt is toegestaan door de polis, en komt men nu b.v. te A., waar men niet of maar gedeeltelijk slaagt en zeilt men daarop verder, men zal later te A. kunnen terugkeeren, wanneer de verzekerde verneemt, dat de handel daar gunstiger loop heeft genomen en hij daar nu met voordeel ter markt zal kunnen gaan. Bij zulke gelegenheid werd in Amerika beslist, dat „the words „„and a market"" seem to confer the liberty of return to a

1) Cf. Pöhls l. c. 414; dit heeft vooral in Engeland plaats; ook bij ons, zie Verzameling van gewijsden, in zaken van zee-assurantie door Mr. F. Kuyper van Harpen. Pag. 8, waar sprake is van eene reis van Rio-Janeiro naar Cork en eene markt.

2) Phillips. l. c. 501.

port once and again, if such return were with the honest intent to find a market [1]."

Wat de polis-clausules betreffende de deviatie in geval van oorlog aangaat, hebben wij hier te wijzen: op het verlof, dat in de polis gegeven wordt *om konvooi op te zoeken*, en op de afwijkingen, waartoe de *kaperbrieven* aanleiding kunnen geven.

Onder *konvooi* verstaat men een eskader van oorlogschepen, dat in tijd van oorlog tot begeleiding en bescherming der koopvaardijvloot dient. De clausule *met konvooi te zeilen* hangt zamen met de clausule *vrij of niet vrij van krijgsmolest*, door welk laatste beding de assuradeur al of niet bevrijd is, zoodra het verzekerde voorwerp vergaat of bederft door neming, kapers, aanhouding van hoogerhand, verklaring van oorlog, represailles, enz. De verzekering vervalt bij de clausule *vrij van molest*, zoodra het verzekerde door het molest is opgehouden of van den koers gebracht [2]. Is nu in de polis bedongen, dat de verzekerde onder konvooi *moet* zeilen [3], het zal hem dan niet vrijstaan zich daarvan te verwijderen, en mocht de officier van het eskader den gewonen koers verlaten, de verzekerde zal moeten volgen en niet vreezen zich daardoor aan deviatie schuldig te maken, daar zulke verandering voor rekening van den assuradeur blijft en het verlaten van het konvooi daaren-

---

1) Mr. PUTNAM aangehaald bij PHILLIPS, Pag. 502.

2) Cf. W. v. K. Art. 647.

3) Dit zal natuurlijk alleen dan voorkomen, indien de assuradeur ook het krijgsmolest op zich heeft genomen.

tegen den verzekerde aansprakelijk zou stellen; want daardoor zou de risico der assuradeurs vooral in oorlogstijd zeer vergroot worden.

Heeft daarentegen de verzekerde bedongen, dat hij konvooi zal *mogen* opzoeken (en dit zal gewoonlijk plaats hebben, wanneer er vrij van molest verzekerd is), het zal hem dan vergund zijn den koers te verlaten, doch niet geheel willekeurig en zonder reden; hij zal die richting moeten uitzeilen, waar hij verwachten kan of het hem bekend is, dat konvooi aanwezig zal zijn. Wist de schipper, dat op twee plaatsen een geschikt konvooi te vinden was, en zeilde hij naar het verst verwijderde, er zou dan aanleiding kunnen zijn, voor de assuradeurs om zich wegens deviatie ontslagen te rekenen [1]). Is het konvooi daar, waar de verzekerde het meende te vinden, niet aanwezig, hij zal wederom verder mogen zeilen of vertoeven en berichten inwinnen, waar en wanneer hij zich met een ander konvooi zal kunnen vereenigen. [2]) De vergunning om konvooi op te zoeken, noodzaakt de verzekerde niet om zulks te doen; het is aan zijne keus gelaten, en wil hij van die vrijheid geen gebruik maken, hij zal zonder konvooi mogen doorzeilen, even als het hem vergund is om havens voorbijtevaren, die hij recht had aan te doen [3]).

---

1) Het is hier evenwel zeer moeielijk een vasten regel te stellen; het zal meestal van de feiten afhangen, want was b.v. de weg om het eene konvooi te bereiken zeer gevaarlijk wegens ondiepten of iets dergelijks, dan zal de rechter den schipper, die een meer verwijderd konvooi opzocht, niet schuldig verklaren aan deviatie.

2) Pöhls l. c. 415.

3) Phillips l. c. I 511, waar de woorden van Lord Ellenborough

De clausules „met of zonder kaperbrief, met het recht om jacht te maken, prises te nemen" heeft haar oorsprong uit den zeeoorlog. Dan worden koopvaardijschepen op hunne aanvraag door de Gouvernementen voorzien van bewijzen, waarbij hun toegestaan wordt vijandige schepen en ladingen te bemachtigen, die dan daarna door prise-rechtbanken worden verbeurd verklaard. [1])

In April 1856, werden op het congres te Parijs, waar men trachtte den zeeoorlog binnen engere grenzen te beperken, de volgende artikelen voorgesteld:

„La course est abolie.

„Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre.

„La marchandise neutre à l'exception de la contrebande de guerre n'est pas saisissable sous pavillon d'ennemis."

Amerika, Spanje en Mexico hebben wijsselijk geweigerd zich hieraan te onderwerpen, zoolang niet bepaald was, dat ook oorlogschepen in 't vervolg niet meer zouden mogen gebruik maken van het „droit de prise." Het Kabinet van Washington erkende mede, dat de tijd gekomen was, waarin de zeeoorlog zich niet meer tot het veroveren van de bezittingen der par-

---

worden aangehaald: „It is not introduced into the policy by way of *stipulation* on the part of the assured, that they will seek and join convoy, but it is granted to them for their benefit and for the purpose of obviating any doubt, as to its being a deviation, in case they should go out of the way in seeking convoy."

1) Cf. G. F. DE MARTENS. Précis du droit des gens. Ed. par M. CH. VERGÉ, Paris 1858, II § 289 P. 271.

tikulieren moest uitstrekken, dat Staten oorlog voeren en niet partikulieren, maar begreep tevens, dat, indien tot de afschaffing der kaapvaart werd besloten dit van groot voordeel zou zijn voor die mogendheden, die voorzien waren van groote oorlogsvloten [1]), maar van groot nadeel voor de overige Staten.

Deze toch zouden in tijd van oorlog hunne koopvaardijschepen niet meer van kaperbrieven mogen voorzien, terwijl de Staten, die oorlogsschepen bezaten, zouden voortgaan daarmede de vijandelijke koopvaardijvloten te bemachtigen [2]). Het blijft nu altijd quaesticus of door de weigering der genoemde Staten de kaapvaart afgeschaft is of niet; de meesten nemen aan, dat de afschaffing verbindende is voor die Staten, die tot het voorstel van het congres van Parijs zijn toegetreden. Wij willen de waarheid van deze bewering niet onderzoeken, maar het feit alleen, dat hierover nog quaestie kan bestaan is voldoende om een oogenblik stil te staan bij de clausules, die op kaperbrieven betrekking hebben.

Het vermelden in de polis, dat een schip van een kaperbrief voorzien is, indien daarbij niet tevens gestipuleerd is „met verlof om te jagen, en prijzen te maken" zal den verzekerde geen recht geven om van den kaperbrief gebruik te maken. Maar ook al is dit

---

1) Dit was ook de reden, waarom Engeland er zoo op aandrong om de kaapvaart afteschaffen; onze Regeering heeft bepaald verkeerd gehandeld door toe te treden tot de voorstellen van het congres van Parijs.

2) Cf. MARTENS l. c. Pag. 273 en 274.

er bij bedongen, dan nog is het den schipper verboden uit zijn koers te gaan, ten einde prijzen op te zoeken, daar het volbrengen der reis steeds het hoofddoel der onderneming blijft. [1]) Hij zal slechts het recht hebben om een vijandig schip, dat hij ontmoet te veroveren; zoo dit tracht te ontkomen, zal hij het mogen nazetten (dit toch volgt uit het recht om te *jagen*) en zoo het veroverd is, zal hij eenige zijner manschappen er op mogen plaatsen, ten einde het naar eene veilige haven te geleiden; zelf zal hij dit niet mogen doen, maar op zijn weg teruggekeerd terstond zijne reis verder moeten voortzetten.

Heeft de verzekerde ook het recht bedongen om te *kruisen*, eerst dan zal hij ongestraft uit den koers mogen gaan; zulk beding wordt gewoonlijk niet toegestaan zonder aanzienlijke verhooging van premie, en dan nog wel voor bepaalden tijd, terwijl tevens wordt bepaald, in welke streek het kruisen zal moeten plaats hebben (b.v. voor 30 dagen in het Kanaal); is die tijd verloopen, dan zal de reis weder moeten worden voortgezet.

Zonder kaperbrief is het opzoeken van prijzen dus terstond deviatie en ontslaat den assuradeur. Park [2]) deelt mede, dat drie schepen, die slechts gedurende één nacht naar prijzen gezocht hadden en den volgenden morgen reeds weder op hun weg waren teruggekeerd, verklaard werden zich aan deviatie te hebben schuldig gemaakt.

---

1) Arnould 391 sq. Benecke (Nolte) l. c. 759. Phillips I 547.
2) l. c. p. 298.

§ 8. *De Engelsche en Amerikaansche clausules betreffende het aandoen van havens.*

De Engelsche clausules, die vrijheid geven om havens aan te doen, luiden, zooals wij reeds opmerkten [1]), gewoonlijk aldus: „with liberty to call," of „to touch," of „to touch and stay," „of to touch, stay and trade," waarbij dan bepaalde havens worden opgenoemd, of algemeen wordt gestipuleerd „at all ports whatsoever, for all purpose whatsoever." Vroeger hield men zich bepaald aan de woorden der clausules, zonder op het doel te letten, dat de verzekerde door de ondernomene reis trachtte te bereiken; jaren lang gaf dit aanleiding tot de fijnste distincties en werd b. v. de clausule *with liberty to touch and stay* zoo eng geïnterpreteerd, dat het laden en lossen van goederen op die reis als handeldrijven werd aangemerkt, waartoe de verzekerde onbevoegd was, daar hij niet tevens het *to trade* [2]) aan de clausule had toegevoegd [3]). Later is men hiervan teruggekomen, en thans brengt men de clausules in verband met den aard der verzekerde reis, met de omstandigheden, waaronder die reis ondernomen is en met het handelsgebruik: „it must be confined to some purpose within the scope of the adventure [4])." Als voorbeeld van het tegenwoordig gehuldigde stelsel diene het volgende: Een schip was verzekerd van Madera naar Santos „with liberty to touch at the Cape de Verd-Islands;" de

1) Zie. pag. 68. Cf. Holtius l. c. III, pag. 156.

2) Marshall, I. 180.

3) Dit laden en lossen werd dan als eene soort van deviatie aangemerkt.

4) Marshall. eod.

schipper doet niet alleen genoemde eilanden aan, maar koopt daar tevens eene partij zout, ten einde zijne lading aan te vullen; niettegenstaande hier niet bedongen was „to trade" en het zout wel degelijk ingeladen was, ten einde het te Santos ter markt te brengen, werd beslist, dat het hier verrichte niet ongeoorloofd was, daar de verzekerde bij het aangaan der assurantie den assuradeurs had te kennen gegeven, dat hij te dien einde voornemens was genoemde eilanden aantedoen [1]).

Ten einde alle gevallen, die zich bij deze clausules kunnen voordoen, gemakkelijk te overzien, heeft Arnould de volgende onderscheiding voorgesteld [2]).

Ten eerste, zegt hij, moet men vragen: Mocht het schip volgens de polis bedoelde haven aandoen? welke vraag weder twee anderen insluit:

a Was de haven, met betrekking tot de termini der reis in de polis vervat, waarlijk op de route, die gevolgd moest worden?

b Was de reden, waarom de haven aangedaan werd in overeenstemming met het doel en in het belang der onderneming?

Ten tweede bepaalt hij, dat de schipper gedurende zijn wettig vertoef in eene haven (d.i. gedurende den tijd, dien hij noodig heeft om aldaar datgene te doen, waartoe hem de vrijheid gegeven is), ook nog bovendien zal mogen volbrengen, wat vreemd is aan het doel der onderneming, indien slechts door

---

1) Cf. Arnould l. c. p. 364.

2) Eod. p. 363.

zulke buitengewone handelingen geen langer vertoef ontstaat, of de risico daardoor op eenige andere wijze wordt veranderd [1]).

Ad primum a. Een schip was verzekerd van Antigua naar Engeland *with liberty to touch at all or any of the West-Indian Islands Jamaica included.* Het schip zeilde naar St. Kitts, dat zeer ver buiten den koers ligt van Antigua naar Londen; de assuradeurs weigerden te betalen, en beweerden, dat er deviatie had plaats gehad, maar zij werden in het ongelijk gesteld, daar partijen bij het toestaan om zelfs Jamaica aan te mogen doen, welk eiland minstens 500 Engelsche mijlen uit den koers van Antigua naar Engeland ligt, bedoeld hadden alle West-Indische eilanden, zonder te letten op den naasten weg; hier was dus *de verzekerde reis* van Antigua naar Engeland langs zulk een weg als de verzekerde zal noodig oordeelen, om het door hem gekozen West-Indisch eiland te bereiken, al welke eilanden binnen de termini der reis begrepen waren [2]).

Ad primum b. Een schip was verzekerd „at and from Hull to her port or ports of *loading* in the Baltic, with liberty to touch and stay at any ports whatever." De schipper, in plaats van in ballast uittegaan, neemt terstond reeds lading in, lost die in Dantzig, en zet daarna koers naar de voorgenomen ladingsplaats, maar vergaat op weg daarhenen. Het hof besliste, dat hier deviatie had plaats gehad, daar het schip te Dantzig

---

1) Cf. ook Phillips l. c. 539.

2) Zie Metcalf ca. Parry. 4-Campb. 123, aangehaald bij Benecke 753.

had vertoefd om te lossen, eene daad geheel in strijd met het doel der onderneming [1]).

Ad secundum. Een schip was verzekerd van Stokholm naar New-York; terwijl het schip te Elseneur moest wachten op konvooi, en tevens aldaar oponthoud had met het voldoen der tolgelden, maakte de schipper van die gelegenheid gebruik om te proviandeeren; daar dit innemen van proviand het vertoef te Elseneur niet verlengd had, maar men daarmede gereed was, toen het konvooi uitzeilde, werd beslist, dat de schipper niets ongeoorloofds gedaan had; waren daarentegen de handelingen des schippers oorzaak geweest, dat het schip niet tegelijk met het konvooi had kunnen vertrekken, dan was dit weder in Engeland voor eene soort van deviatie aangemerkt [2]).

---

1) Cf. Arnould l. c. pag. 375.

2) Cf. Arnould, Pag. 377, en de gevallen aangehaald bij Phillips. Pag. 535.

HOOFDSTUK V.

DEVIATIE UIT NOODZAAK.

Onder de geoorloofde deviatie, d. i. de zoodanige, die de aansprakelijkheid der assuradeurs niet doet ophouden, behoort ook de deviatie uit noodzaak, waaronder die afwijkingen moeten verstaan worden, welke geschieden onafhankelijk van den wil des verzekerden, maar waartoe hij door de gevaren der zee of andere force majeure genoodzaakt wordt.

Roccus geeft er deze omschrijving van: „Si iter mutaverit magister, ex aliqua justa et necessaria causa, puta ex refectione navis, vel ad evitandum maris tempestatem vel ne inciderit in hostibus, in istis casibus mutato itinere tenetur assecurator." [1])

Marshall [2]) zegt: „the necessity to justify a deviation must be real, inevitable and imperious." Het valt moeielijk om den graad van die noodzakelijkheid te bepalen; physiek en moreel geweld natuurlijk zul-

---

1) Roccus l. c. Not. 52 No. 183.

2) l. c. I 198.

len den schipper vrijheid geven om dergelijke afwijking te ondernemen, maar ook hier is het wederom niet gemakkelijk te bepalen, wat geweld is; ik geloof, dat wij hier in het algemeen met Phillips [1]) moeten zeggen: „Great weight is therefore allowed to the fair and honest exercise of discretion on the part of the master; the captain is the common agent of the concerned and it is his duty to manage their interests according to his best judgment."

Heeft nu dusdanige deviatie plaats gehad en mocht de assuradeur meenen, dat hierdoor zijn risico is geeindigd, door te beweren, dat er willekeurig is gedeviëerd, het zal aan den verzekerde zijn om te bewijzen, dat de afwijking uit noodzaak heeft plaats gehad [2]), welk bewijs hij in den regel gemakkelijk zal kunnen leveren door overlegging van zijn journaal, door zijne scheepsverklaringen en door zoovele andere bewijsmiddelen, als hem ten dienste staan.

In de polissen van bijna alle landen, als ook in de wetboeken vinden wij vermeld, dat de gedwongene verandering van koers ten laste is der assuradeurs, maar al ware dit niet afzonderlijk bepaald, ik geloof dat men toch tot dezelfde conclusie zou moeten komen, want het is duidelijk, dat de gevolgen eener deviatie, veroorzaakt door een evenement (b. v. een storm), waarvan de assuradeur den risico op zich neemt, even zeker ook ten laste van den assuradeur moeten worden gebracht.

---

1) l. c. pag. 514.

2) Pouget l. c. I, 172 en 173. Haghe et Cruysmans l. c. No. 144.

Al de gevallen van gedwongene of noodzakelijke deviatie hier op te sommen, zoude ondoenlijk zijn; hun aantal is niet te bepalen, hun aard is verschillend even als de gevaren der zee; het is dan ook mijn voornemen hier slechts eenige weinigen dier gevallen te behandelen, die misschien eene korte beschouwing niet geheel onwaardig zijn.

I. *Het binnenloopen in eene haven om geledene schade te herstellen.* [1])

Dat dit binnenloopen of liever binnen vallen nimmer als willekeurige deviatie beschouwd is, spreekt van zelf; het is een gevolg van den doorgestanen storm en strekt ten voordeele van allen, die in het behoud van schip en lading belang hebben; ook de assuradeurs zullen minder gevaar hebben voor schipbreuk of totaal verlies, nadat de reparatie in de haven is tot stand gebracht. In zulk een geval zal de schipper steeds de meest nabijzijnde haven moeten binnenloopen en niet verder buiten zijn koers mogen gaan dan noodig is; hoewel hij ook somtijds zonder gevaar van willekeurige deviatie eene meer afgelegene haven zal mogen opzoeken; ten minste dit is in Amerika uitgemaakt bij gelegenheid van het volgende voorval:

Een schip krijgt avary op eene reis van Boston naar New-Orleans en is genoodzaakt eene haven op de kust van Florida binnen te loopen ten einde te kalefateren; toen de schipper evenwel bespeurde, dat de reparatie aldaar niet zonder groote en buitenge-

1) Cf. Marshall l. c. Pag. 201 Pöhls l. c. pag. 417.

wone onkosten en met veel moeite zou kunnen geschieden, zeilt hij weder vandaar om geschikter gelegenheid optezoeken; er werd door het gerecht beslist, dat hier geene sprake kon zijn van ongeoorloofde deviatie.[1])

Behalve het herstellen van geledene schade kan het ook om andere redenen geoorloofd zijn eene haven aantedoen, b. v. om gedeeltelijk de lading te lossen, als de schipper meent, dat hij te veel geladen heeft en er vrees bestaat van zinken, of als hij te weinig ballast meent ingenomen te hebben, en binnenloopt om die aantevullen. In dit laatste geval zou er misschien weder sprake kunnen zijn van betrekkelijke onzeewaardigheid; het is toch de plicht der reederij om te zorgen, dat het schip uitzeilt in staat om zee te bouwen, en dus niet eer dan na voldoende ballast te hebben ingenomen. In Engeland[2]) evenwel, waar dit geval zich heeft voorgedaan, heeft men nooit hierbij zich op onzeewaardigheid beroepen, maar eenvoudig uitgemaakt, dat zulk deviëeren geoorloofd was. Als het naderhand blijkt, dat het schip werkelijk onzeewaardig was bij het uitzeilen en de schade, die het verkreeg, daardoor veroorzaakt is, zal de deviatie in het geheel niet meer ter sprake kunnen komen, maar de assurantie eenvoudig ab initio nietig verklaard worden.

Het is intusschen mogelijk, dat de onzeewaardigheid, die tot het binnenloopen in de noodhaven deed

---

1) Cf. Benecke 768.

2) Cf. Park 301. Arnould 401.

besluiten, in een gebrek van geheel specialen aard (b. v. het onvoldoende der pompen) bestaat. Lijdt nu het schip, na de deviatie tot bereiking der haven, eene schade van geheel anderen aard, b. v. het verlies van een der masten door een hevigen orkaan, dan zou de vraag kunnen ontstaan of het feit der deviatie den assuradeur ontslaat? Had de bedoelde orkaan het verlies van den mast op de gewone route ten gevolge gehad, de assuradeur zou hebben moeten betalen, al had ook het schip reeds bij den aanvang der reis een plaatselijk gebrek gehad, dat echter op de bedoelde schade geen invloed had kunnen uitoefenen. In het door ons gestelde geval echter, waar de deviatie zelve door een *a priori* bestaan hebbend eigengebrek veroorzaakt is, zal de assuradeur van de vergoeding van *elke* schade, hoe ook genaamd, na die deviatie geleden, ontslagen zijn.

II. *Storm, ongunstig weder.*

Bij storm en slecht weêr moet de schipper meer dan ooit vrijheid hebben, om naar bewind van zaken in het belang van schip en lading te handelen.

Waar de storm een schip uit den koers drijft, behoeft de schipper later niet terug te sturen naar de plaats, vanwaar het gedreven is; hij mag terstond de reis naar de bestemmingshaven voortzetten; de assuradeurs zullen nimmer, bijaldien het schip in het vervolgen van zijn weg verongelukte, kunnen beweren, dat de route willekeurig veranderd is, het is hier de force majeure, die tusschen beiden is gekomen, de schipper was geheel passief. Er is dan ook bij voor-

beeld beslist, dat een schip, dat op eene reis van Carlsham naar St. Petersburg, eene andere haven binnenliep, omdat de passage door ijs gestremd was, zich niet schuldig maakte aan ongeoorloofde deviatie, want, zoo zeide Chief Justice Thompson: „If the captain, in departing from the usual course of the voyage, acts fairly and bona fide according to the best of his judgment, to avoid danger, and has no other view but to conduct the ship and cargo to the port of destination, the policy continues." [1])

Hierbij zullen zich menigvuldige feitelijke quaestiën voordoen, ten minste de aanleiding daartoe zal licht voorhanden zijn; aan den eenen kant moet men aannemen, dat de vrijheid des schippers niet te veel uitgebreid moet worden, en dat de storm of welk ongeval het ook moge zijn, ten minste zoo hevig moet wezen, dat er gevaar bestaat voor het schip; aan de andere zijde moet men die vrijheid niet te veel beperken, daar toch in zulke dringende omstandigheden de schipper wel steeds zal raadplegen met zijne officieren, en bedenken, dat op hen, die a posteriori zouden willen beoordeelen het al of niet noodzakelijke van het wijken voor storm op zee, toepasselijk is het oude spreekwoord: „de beste stuurluî staan aan wal."

III. *Gebrek aan manschappen en proviand.*

Wanneer gedurende de reis eenige der manschappen sterven, zoodat de schipper begrijpt, dat het onraadzaam is met eene zoo ingekrompene equipage de

---

1) Phillips I, c. 521.

reis voorttezetten, zal het hem vergund zijn eene haven aantedoen, ten einde de opengevallene plaatsen weder aantevullen; evenzoo kan het gebeuren, dat de schipper of de voornaamste der officieren overleden zijn, en de overgeblevenen zich onbekwaam gevoelen om het bevel van het schip op zich te nemen. Is het schip daarentegen van den aanvang der reis niet voldoende bemand geweest, dan is er geene sprake meer van het aandoen van eene haven, ten einde het getal der manschappen te versterken, maar is er veeleer vernietiging van het assurantie-contract ab initio wegens onzeewaardigheid. Zoo ook met het proviand, ontstaat er gebrek aan voedsel en water, en is dit veroorzaakt, door dat de reis verlengd is geworden door tegenwind of andere van schipper en reederij onafhankelijke omstandigheden, het innemen van nieuwen leeftocht zal den schipper geoorloofd zijn; was het schip niet voldoende geproviandeerd bij het aanvaarden der reis, het is wederom een gevolg van de onzeewaardigheid van het schip.[1]) Pöhls [2]) behandelt ook nog de quaesties, die zich hierbij kunnen voordoen met koopvaardijschepen, die van kaperbrieven voorzien zijn. Mogen zulke schepen eene haven buiten de koers aandoen als de ammunitie uitgeput is. Pöhls wil hier, en ik geloof zeer terecht, onderscheiden; het zal geoorloofd zijn, indien het schip bepaald ter kaapvaart is uitgerust, als dit het hoofddoel der onderneming is; zeilt daarentegen een schip uit, dat vracht moet verdienen en als handelsvaartuig ver-

1) Cf. Marshall Sect 3 No. 6.

2) l. c. p. 420 vlg.

zekerd is, maar bovendien van een kaperbrief voorzien is, ten einde daarvan bij voorkomende gelegenheid gebruik te kunnen maken, dan zal dusdanig schip niet uit den koers mogen varen om ammunitie intenemen, daar hier niet jagen en prijzen maken, maar het overbrengen der lading en het volbrengen der reis, hoofddoel der onderneming is.

IV. *Redden van schipbreukelingen.* [1])

Eene verandering van koers om schipbreukelingen te redden is geene ongeoorloofde deviatie; zoo er ooit sprake kan zijn van gedwongene deviatie, zoo er ooit gevraagd kan worden: „was the necessity, real and imperious," zal hier het antwoord bevestigend moeten zijn. Wie zou durven beweren, dat door zulke afwijking de aansprakelijkheid der assuradeurs wordt opgeheven? het is hier moreele dwang, het vervullen van eene der eerste plichten der menschlievendheid, om zoo spoedig mogelijk ter hulp te snellen, ten einde hen die in gevaar verkeeren te redden; wij meenen dan ook, dat het afzonderlijk toestaan van dusdanige afwijking in een wetboek (zooals in het Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch) geheel overbodig is. In Engeland en Amerika, waar de assuradeurs eenige malen getracht hebben zich te onttrekken aan het vergoeden van later voorgevallene sinisters door te beweren, dat hier ongeoorloofd gedeviëerd was, is steeds uitgemaakt, „that it is a justification resulting directly from the plainest principles of humanity."[2])

---

1) Cf. Abbott, On shipping. Boston 1854. Pag. 471.

2) Phillips l. c. 530.

In de zaak van den schoener Magnolia, die uitgeweken was om het volk van een overzeild schip te redden, zeide de rechter Story: „Beyond all question, at least in my opinion, it was the duty of the master of the Magnolia to interrupt his voyage for the purpose of taking on board the crew of the Boston in their suffering state, for the safety of their lives. It was a duty thrown on him by the first principles of the natural law, the duty to succour the distressed; and it is enforced by the more positive and imperative command of christianity. The stoppage for this purpose could not, in my judgment, be deemed by any tribunal in christendom a deviation from the voyage, so as to discharge any insurance, or to render the master criminally or civilly liable for any subsequent disasters to his vessel occasioned thereby. [1])

Geheel iets anders is het, wanneer een schipper zijn koers verlaat, om *goederen* van een wrak te redden; zonder twijfel zou dit als eene vrijwillige deviatie beschouwd worden. Bij voorkomende gelegenheden zal het dikwijls moeielijk zijn, om vooruit te kunnen zien, of op een in de verte drijvend wrak zich menschen of alleen goederen bevinden, en zal er sprake zijn van feitelijke onderscheidingen, die variëerende bij iedere gelegenheid, hier niet behandeld kunnen worden. Noodseinen of noodschoten en dergelijken zullen in den regel den schipper wel tot de over-

1) Cf. Arnould l. c. 405. Benecke l. c. 778. Het schijnt evenwel een principe te zijn, dat eerst in de latere tijden bij de toenemende beschaving tot rijpheid is gekomen; bij de oudere schrijvers vinden wij er niets over; zelfs niet bij Emérigon, Pöhls en Park.

tuiging brengen, dat zich nog levende wezens aan boord bevinden.

V. *Angst voor den vijand, opzoeken van een konvooi.*

Wanneer er gevaar bestaat voor vijandelijke neming en door den assuradeur ook voor krijgsmolest geteekend is, is het niet ongeoorloofd om van koers te veranderen en om bescherming te zoeken in eene haven of om te trachten een konvooi te bereiken; zoo ook als er in de polis bepaald is, dat de reis onder konvooi zal geschieden, mag de schipper, indien hij door storm er van gescheiden is, een ander konvooi opzoeken, zoo hij ten minste gegronde redenen heeft om te vermoeden, dat hij het daar zal vinden waarheen hij zijn weg verandert. Ook hier wordt weder veel aan den schipper overgelaten; als hij *bona fide* alle pogingen, die hem ten dienste staan, in het werk stelt om zijn vijand te ontkomen, dan zal men hem later niet aansprakelijk mogen stellen voor plaats gehad hebbende deviatie, wanneer het *a posteriori* blijkt, dat die pogingen tot geen gewenschten uitslag gevoerd hebben. [1])

Als de bestemmingshaven geblokkeerd is, zal hij het recht hebben eene naastbijgelegene haven binnen te loopen. Is het een neutraal schip, dat onvrije lading inheeft, zonder weten der assuradeurs daarin geladen, dan zal steeds bij iedere afwijking de assuradeur ontslagen zijn. Een neutraal schip zal nimmer voor een vijandig schip mogen wijken, al zou men later wil-

1) Phillips 519.

len beweren, dat vrees voor onwettigen opbreng hiertoe had aanleiding gegeven; zulk eene deviatie zou nooit gewettigd kunnen worden, daar hier nimmer sprake kan zijn van die mate van noodzakelijkheid, die afwijkingen, als wij hier behandelen, toestaan.

Nog vele dergelijke gevallen zouden hier kunnen aangevoerd worden als: noodzaak om berichten in te winnen, gebrek aan loodsen enz.; ook zou hier nog genoemd kunnen worden muiterij van het scheepsvolk, dat in Amerika o. a. bij de volgende gelegenheid is voorgekomen:

Een schip was verzekerd voor eene reis van Lissabon naar Madera, vandaar naar Saffi op de kust van Afrika en terug naar Lissabon; het scheepsvolk, angstig voor zeeroovers, die men zeide, dat zich op de kust van Afrika ophielden, weigerde bij het vertrek van Madera op het schip te blijven, tenzij de kapitein terstond naar Lissabon terugzeilde. Door de omstandigheden gedwongen moest de kapitein er dus van afzien om de reis volgens de in de polis voorgeschrevene route te vervolgen, maar terecht werd geoordeeld, dat dit geene ongeoorloofde deviatie geweest was, maar eene zoodanige, die door de noodzakelijkheid gerechtvaardigd was.[1])

Nog twee vragen blijven ten slotte ter behandeling over.

---

1) Cf. Phillips 521.

Uit het voorgaande blijkt dat bij de hier behandelde deviatie zich twee gevallen kunnen voordoen:

1°. de deviatie kan ontstaan zonder toedoen van den schipper door force majeure, waartegen verzekerd is, of

2°. zij kan ontstaan door toedoen des schippers, als hij uit vrees voor gevaren in de verzekering opgesloten zijn koers wijzigt, b. v. als hij gegronde vrees heeft voor vijandelijke neming, en de assuradeur het krijgsmolest heeft op zich genomen. In beide gevallen blijft de assuradeur aansprakelijk, maar is dit ook het geval:

a. Wanneer het schip uit zijn koers gedreven wordt door eene hoogere macht, waartegen niet verzekerd is?

b. Wanneer de schipper zijn koers verlaat uit vrees voor een gevaar, waartegen niet verzekerd is?

Ad a. Dit schijnt bevestigend beantwoord te moeten worden, en dit is duidelijk. Is een schip verzekerd tegen zeeschade, en wordt het van hooger hand aangehouden en naar eene haven buiten den koers opgebracht, doch later weder vrijgelaten, en loopt het dan door zeegevaren avarij op, de assuradeur zal zich niet op die deviatie mogen beroepen en zich trachten te onthouden van het vergoeden der geledene schade; het is hier niet eene afwijking geweest, die door toedoen der verzekerden ontstond. De assuradeur heeft op zich genomen alle zeeschade te vergoeden, die het schip lijden zou bij het volbrengen der in de polis genoemde reis, welke reis door den schipper langs

---

1) Cf Arnould 406. Phillips 553 sqq. Pöhls 426. Benecke 778 vlg.

den gewonen weg zoo spoedig mogelijk moet volbracht worden; wordt nu de schipper genoodzaakt door force majeure om van dien weg aftewijken, hij blijft nog steeds naar zijn einddoel streven, en gaat daarmede voort, zoodra die hoogere macht is opgeheven; heeft de assuradeur door dit oponthoud gedurende langeren tijd risico te loopen en wordt zijn risico eenigszins gewijzigd, het is toeval, dat ten laste komt van hem, die eigenaar is van het verzekerde object, d. i. de assuradeur.

Ad b. Hoewel uit de in Amerika gevoerde processen misschien zou blijken, dat er aldaar omtrent dit punt nog geene bepaald gevestigde jurisprudentie bestaat, [1]) zoo geloof ik toch, dat in dit geval de schipper zich ongetwijfeld aan ongeoorloofde deviatie schuldig maakt; hij is hier, dit moet erkend worden, in een zeer moeielijk dilemma, want — verlaat hij zijn koers en blijft daardoor het schip behouden, hij zal met het betalen der verdiende premie kunnen volstaan en zich later verheugen over zijne handelwijze; maar loopt hij bij het verder volbrengen zijner reis schade op, hij zal die niet vergoed krijgen, want, zoodra hij deviëerde, hield de aansprakelijkheid der assuradeurs op; — zet hij daarentegen zijne reis voort zonder te deviëeren en overvalt hem het gevaar, waarvoor hij beducht was, de assuradeurs zullen de schade niet vergoeden, want er was niet tegen verzekerd, maar ontkomt hij het gevaar (b. v. door hard te zei-

1) In Engeland, dit blijkt uit al de gevoerde processen, is dienaangaande geen verschil van opinie meer.

len als in casu er gevaar voor den vijand was, en men niet tegen krijgsmolest verzekerd had) hij zal de latere avarij vergoed krijgen, want hij heeft niet gedeviëerd en de assuradeurs zijn dus niet ontslagen.

Wat hij dus ook kieze, het een of het ander, hij is steeds in een gevaarlijken toestand, maar het geldt ook hier: „habet quod sibi imputet", het is zijne schuld, of liever die des verzekerden, dat niet tegen elk gevaar verzekerd is, dan toch zou het wijken voor dat gevaar tot geene ongeoorloofde deviatie aanleiding kunnen geven. Heeft hij dit evenwel niet gedaan, het zou onbillijk zijn den risico des assuradeurs te doen voortduren, indien men deviëerde uit vrees voor een gevaar, waartegen niet verzekerd was.

Opmerkelijk is het geval door Phillips aangehaald, dat wij hier ten slotte willen mededeelen: [1]) Een schip was verzekerd van Exeter naar Londen, alleen tegen krijgsmolest; door een storm beloopen, wordt het uit den koers geslagen en naar de kust van Frankrijk gedreven, waar het weldra veroverd en buitgemaakt wordt.

Terecht werden de assuradeurs aansprakelijk gesteld, daar er gedeviëerd was uit noodzaak; hier had men dus een gevaar, waartegen niet verzekerd was (nl. den storm), en tegelijk, bijna op hetzelfde oogenblik, een ander gevaar (nl. de vijandelijke neming), waarvoor de assuradeurs aansprakelijk waren.

---

1) l. c. pag. 552.

STELLINGEN.

I.

Het voornemen *om te devieeren* brengt geene verandering in het assurantie-contract, vóórdat zulk voornemen tot uitvoering is overgeslagen; bij het voornemen daarentegen om *van reis te veranderen* is de assuradeur reeds terstond van zijne aansprakelijkheid bevrijd.

II.

Het beginsel in het Engelsche en Amerikaansche recht aangenomen, dat elke deviatie (uitgezonderd de deviatie uit noodzaak) de assuradeurs ontslaat, onverschillig of het goederen- of casco-verzekering geldt, verdient voorkeur boven de onderscheiding in ons Art. 638 W. v. K. gemaakt.

III.

De woorden van onze polis: „Zullende het voorz. schip mogen varen voorwaarts, achterwaarts, wenden en keeren aan alle zijden" worden even als het aandoen van havens en reeden beperkt door de woorden: „als den schipper tot nut en vordering der voorz. reis goeddunken zal."

IV.

Het uit den koers gaan om schipbreukelingen te redden stelt geene zoodanige deviatie daar, waardoor de assuradeurs van hunne aansprakelijkheid bevrijd worden.

V.

De Nederlandsche Regeering heeft onvoorzichtig gehandeld door toe te treden tot de traktaten van Parijs van den jare 1856 betreffende de afschaffing van de kaapvaart.

VI.

In lege 31 § 1 D. de acq. rer. dom. (XLI,I) non *lucri causa*, sed *periculi causa*, legendum est.

VII.

Non pugnat l. 21 § 3 D. de act. emti et venditi (XIX,I) cum lege 2 § 8 D. de eo quod c. l. (XIII,IV).

VIII.

Indien van kinderen, in een gesticht opgenomen, een of beide ouders nog leven, kunnen de regenten geene voogden zijn.

IX.

Hij, die een vondeling heeft opgevoed, kan later, als de ouders bekend geworden zijn, de voor opvoeding uitgegevene gelden niet van die ouders terugvorderen.

X.

De bepaling van Art. 92 B. W. is eene vernedering voor de moeder.

XI.

De bepaling van Art. 743 W. v. K., dat de verjaring begint te loopen van den dag der geslotene overeenkomst verdient afkeuring.

XII.

Onder de reparatie-kosten bedoeld in Art. 717 W. v. K. zijn niet die kosten begrepen, die aangewend moeten worden om een gezonken schip weder boven water te brengen.

XIII.

De restrictie, in Art. 808, 2°. Lid. W. v. K. aangenomen, is onbillijk.

XIV.

Het ware wenschelijk, dat rechtsbijstand in *pro-deo* zaken werd verleend door personen, die daarvoor bepaaldelijk door den staat waren aangesteld.

XV.

Ten onrechte beweert DE PINTO, dat bij de behandeling eener zaak in kort geding het ministerie van een procureur noodzakelijk is.

XVI.

Eene verlichte koloniale politiek mag de beschaving en ontwikkeling der inlanders nimmer uit het oog verliezen.

XVII.

Goed geordende vereenigingen tot onderlinge oefening in den wapenhandel, zullen het staande leger, waartegen uit een oeconomisch oogpunt vele bezwaren bestaan, grootendeels kunnen vervangen.