



Specimen juris maritimi de derelictione, quae assecuratione contracta fieri potest

<https://hdl.handle.net/1874/301498>

8

SPECIMEN JURIS MARITIMI.

Typis mandavit C. H. SUSAN, Jr.

SPECIMEN JURIS MARITIMI

DE

DERELICTIONE, QUAE ASSECURATIONE CONTRACTA
FIERI POTEST,

QUOD

ANNUENTE SUMMO NUMINE,

EX AUCTORITATE RECTORIS MAGNIFICI

PETRI HARTING,

MED. ET ART. OBST. DOCT. ET MATH. ET PHIL. NAT. PROF. ORD.,

NEC NON

AMPLISSIMI SENATUS ACADEMICI CONSENSU

ET

NOBILISSIMAE FACULTATIS JURIDICAE DECRETO,

Pro Gradu Doctoratus,

SUMMISQUE IN

JURE ROMANO ET HODIERNO HONORIBUS AC PRIVILEGIIS

IN ACADEMIA RHENO-TRAJECTINA

RITE ET LEGITIME CONSEQUENDIS,

ERUDITORUM EXAMINI SUBMITTIT

GUILIELMUS FERDINANDUS SCHOOK,

GRAVESANDANUS.

A. D. XXX M. JUNII, A. MDCCCLVIII, HORA I.



HAGAE COMITIS
Apud C. H. SUSAN Jr.
MDCCCLVIII.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 101

LECTURE 1

MECHANICS

1. Kinematics

2. Dynamics

3. Energy

4. Momentum

5. Rotational Motion

6. Oscillations

7. Waves

8. Relativity

9. Quantum Mechanics

10. Modern Physics

AKADEMISCH PROEFSCHRIFT

OVER

HET ABANDONNEMENT,

DOOR

W. F. SCHOOK.

JUR. UTR. ET LITT. HUM. CAND.

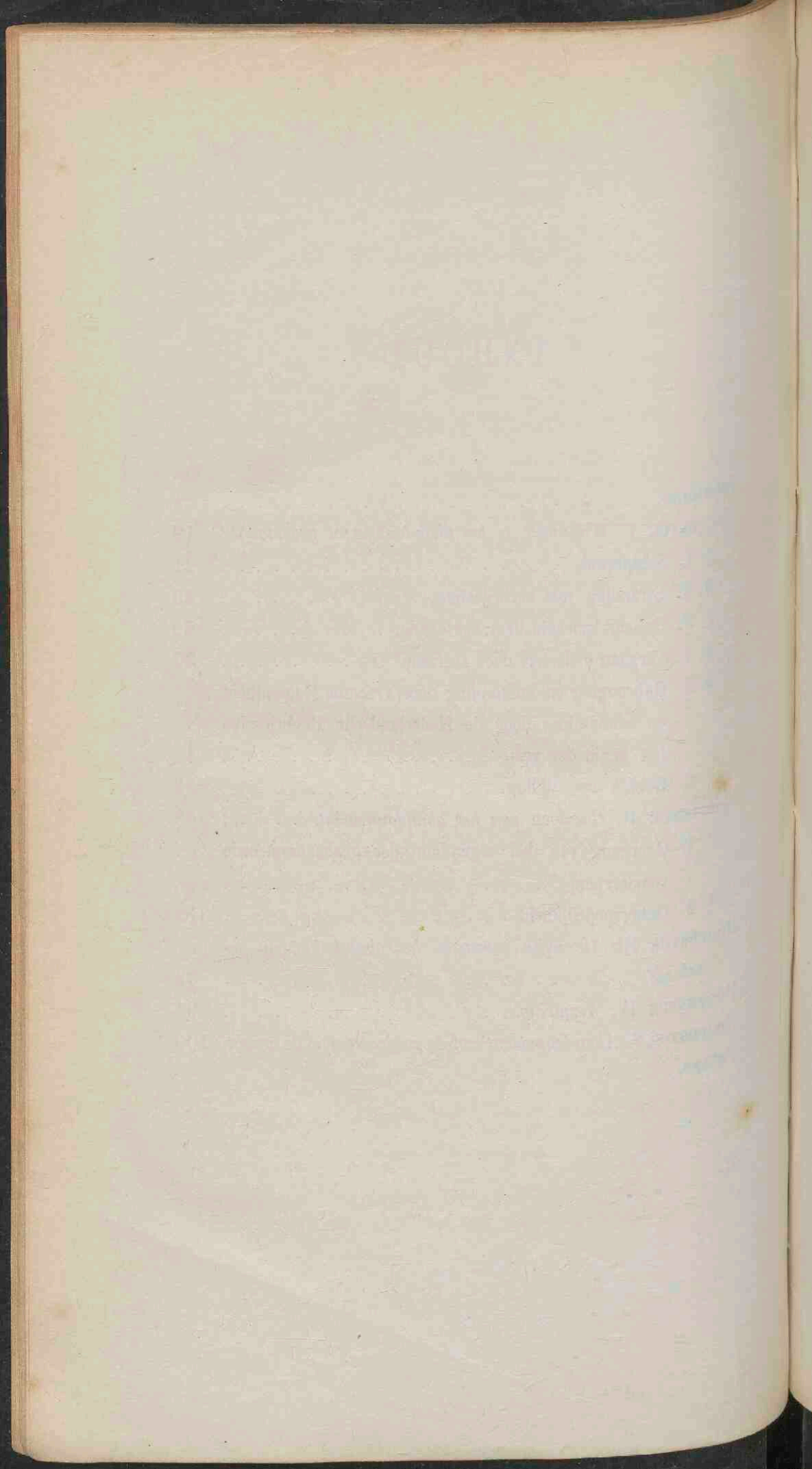
THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

INHOUD.

| | Blz. |
|---|------|
| INLEIDING. | 1 |
| HOOFDSTUK I. <i>Wanneer is het abandonnement geoorloofd?</i> | 19 |
| § 1. Schipbreuk. | 21 |
| § 2. Stranding met verbrijzeling. | 23 |
| § 3. Onbruikbaarheid door zeeschade. | 29 |
| § 4. Vergaan of bederf door zeeramp. | 37 |
| § 5. Opbrenging en aanhouding door vreemde Mogendheid en aanhouding door de Nederlandsche Regering na het begin der reis. | 42 |
| § 6. Gebrek aan tijding. | 58 |
| HOOFDSTUK II. <i>Gevolgen van het abandonnement.</i> | 68 |
| § 1. Overgang van den eigendom der geabandonnerde voorwerpen. | — |
| § 2. Onherroepelijkheid | 79 |
| HOOFDSTUK III. <i>De wijze, waarop het abandonnement ge- schiedt.</i> | 84 |
| HOOFDSTUK IV. <i>Verjaring.</i> | 91 |
| HOOFDSTUK V. <i>Abandonnement van de goederen voor de vracht.</i> | 100 |
| THESES. | |



Inleiding.

Zoo onder de zee-contracten dat van verzekering eene eerste plaats bekleedt, mag onder de belangrijkste onderwerpen, die daarbij in aanmerking komen, het abandonnement wel bovenaan worden geplaatst.

Dit punt, naar aanleiding van de artt. 663—681, van het *Wetboek van Koophandel*, in verband met zijne geschiedenis en ontwikkeling, en met vergelijking van latere, vroegere en vreemde Wetgevingen toe te lichten zal van dit proefschrift het onderwerp zijn.

Niet dan met schroom geef ik echter deze verhandeling in het licht, want behalve dat ik mij bewust ben, hoe groot gevaar men loopt zich, bij de behandeling van zee-contracten, op een verkeerd standpunt te plaatsen, en dien ten gevolge eene meening te verkondigen, geheel in strijd met de handelsgewoonte, die rijke bron van regtsontwikkeling, — kwam mij, onder het afschrijven, de uitstekende arbeid van den Heer H. G. RÖMER, in 1844, (1) aan deze Akademie verdedigd, in handen, en zeker zoude ik het gewaagd

(1) H. G. RÖMER, *Specimen juris maritimi de derelictione quae asphaltimate contracto fieri solet*. Traj. ad. Rh., 1844.

hebben geacht, na de lezing daarvan, met mijn onderwerp voort te gaan, ware mij niet eene andere, meer historisch vergelijkende, behandelingswijze overgebleven.

Reeds bij den aanvang van ons onderzoek doet zich de vraag voor, wat *abandonnement* is en hoe het in de wereld is gekomen.

Het oudste stuk, waarin over het eigenlijk *abandonnement* wordt gehandeld, is voor ons de *Guidon de la mer*, alwaar wij, Ch. VII, art. 1, deze omschrijving lezen: «*faire délais — c'est-à-dire quitter et délaisser ses droits, noms, raisons et actions de la propriété, qu'il a en la marchandise chargée, dont il est assuré.*» Van deze bepaling wijkt die, welke EMÉRIGON geeft (1), als hij zegt: «*l'acte par lequel l'assuré quitte et délaisse aux assureurs, les droits, noms, raisons et actions de propriété, qu'il a en la chose assurée,*» slechts in zooverre af, dat hij niet bepaald melding maakt van de lading, maar meer algemeen zegt: «*la chose assurée.*» Zijn commentator, BOULAY-PATY, omschrijft het *abandonnement* beter, als: «*l'acte par lequel l'assuré dans certains cas, déterminés par la loi, délaisse à l'assureur la propriété des objets assurés, et réclame la somme convenue pour l'assurance.*» MENO PÖHLS (2), op meer

(1) EMÉRIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, par P. S. BOULAY-PATY. Rennes, 1827, Vol. II, Ch. 17.

(2) *Darstellung des See-Assecuranzrechtes nach gemeinen und Hamburgischen Rechte u. s. w.* Hamburg, 1832, Th. II, S. 594.

algemeene wijze sprekende, zegt: het is de handeling, waarbij de verzekerde zijnen verzekeraar aanzegt, dat hij, op de betaling van de verzekerde som zijne aanspraak doet gelden, en daarvoor aan den verzekeraar afstaat de verzekerde zaak, met alle, hem verzekerde, daarop toekomende regten. WESKETT (1) geeft, even als RICARD (2), die ook koopman was, eene praktische, maar niet zeer juridieke omschrijving; hij noemt abandonnement: de handeling eens koopmans, die een schip, of in een schip geladen waren, heeft laten verzekeren, — welke plaats heeft, wanneer hij van derzelve verlies den verzekeraar berigt geeft, hem de verzekerde voorwerpen overlaat, en daarentegen betaling van het verlies vordert. Wanneer wij nu eindelijk nog de, bij BENECKE (3) aangeprezen, bepaling van ALAUZET (II, p. 169) vergelijken, die zegt, dat het is de volle en onvoorwaardelijke overdracht aan den verzekeraar van den eigendom, dien de verzekerde op de zaak had, die het onderwerp uitmaakte van 't verzekerings-contract, dan mogen wij vragen, of er van al deze bepalingen wel eene enkele is, die geheel het begrip en den omvang dezer regtsinstelling uitdrukt. Ons komt het voor, dat noch de eene, noch de andere

(1) J. WESKETT, *Theorie u. Praxis d. Assecuranzen*, aus dem Engl. übers. v. J. A. ENGELBRECHT. Lubeck, 1782. *In voce*.

(2) S. RICARD, *Traité général du commerce*. Amst., 1781.

(3) W. BENECKE, *System d. See-Assekuranz- u. Bodmereiwesens*, von V. NOLTE. Hamb., 1851, Th. II, S. 442.

volledig kan worden geacht, daar zij slechts het doel der handeling aangeven, zonder op eenige wijze te gewagen van de voorwaarden, waaronder van dit regts-middel kan worden gebruik gemaakt.

Als aangevende het begrip van abandonnement mag men aannemen, dat de bepalingen dezer schrijvers èn onderling èn ten opzichte der zaak in overeenstemming zijn — als juiste bepaling echter kan noch de eene noch de andere gelden. Het ware dus welligt beter te zeggen: abandonnement (1) is die handeling van den verzekerde of diens gemagtigde, waardoor hij, op grond van natuurlijk, of door Wetduiding als zoodanig aangenomen, verlies, de verzekerde zaak, in evenredigheid tot de verzekerde som, geheel en zuiver, met al hare gevolgen, afstaat aan den verzekeraar, terwijl deze daardoor gedwongen wordt de verzekerde som aan hem, of aan zijne regthebbenden, uit te betalen.

Met deze bepaling hebben wij alleen op het oog het eigenlijk abandonnement, want het abandonnement van de goederen voor de vracht is van geheel anderen aard, en heeft met het verzekerings-contract eigenlijk niets te maken; doch hierover later.

Gelijk men in 't algemeen geneigd is elken, in den handel voorkomenden, regtstoestand met het Burgerlijk Regt in overeenstemming te brengen en daaruit elke handelsverbindtenis te verklaren, heeft men ook

(1) Fr.: *abandon, délais, délaissement*. Eng.: *abandonment*. Ital.: *abandono, rinunzia all' incetta*. Sp.: *abandono, dexucion, enz.*

getracht het abandonnement tot eene burgerlijke verbinding terug te brengen; men wilde weten, aan welke regels men het zoude binden, binnen welke grenzen men het konde terugdringen; en zoo kwam men tot de vraag, of het niet geacht kon worden overeen te komen met de handeling, welke men in het Romeinsche Regt *derelictio* pleegt te noemen. Men hechte hier echter te veel aan eene gezochte en onjuiste vertaling van het woord abandonnement, en zag geheel voorbij, dat bij *derelictio* geen sprake zijn kan van het overdragen aan een bepaald persoon of van het ontvangen eener andere waarde voor het verlaten voorwerp. Het eerste toch strijdt met den regel: *res derelicta cedit primo occupanti*; en *derelictio* aan een bepaald persoon is eene *contradictio in terminis*; terwijl, wat het tweede aangaat, *derelictio* het begrip van schadevergoeding geheel uitsluit, daar iemand, die iets laat varen, omdat het hem onnut is geworden, daardoor nog geen regt krijgt op iets anders.

Men zou cer kunnen denken aan koop en verkoop onder eene voorwaarde, doch al geeft men toe, dat de toestemming volkomen is, dan weet men nog geen weg met het noodzakelijk vereischte van prijs, daar het onderwerp van den koop bij abandonnement vaak slechts ingebeeld is, en zeker hoogst zelden gelijk zal staan met de verzekerde som. De verzekeraar koopt niet de verzekerde zaak, want juist op het oogenblik, dat hij eigenaar is geworden, is de verzekerde zaak eene geheel andere geworden, dan zij was bij het sluiten van het verzekerings-contract. Daaren-

boven zou het geheel strijdig zijn met den aard van het koop-contract, aan de willekeur van den zoo genaamden verkooper over te laten te bepalen, of de ander, *casu quo*, al dan niet koper zal worden, zonder dat het een zoo genaamde premie-koop is. Althans art. 1292, *Burgerlijk Wetboek*, spreekt de nietigheid daarvan, met zoo vele woorden, uit.

Men zou verder den verzekeraar kunnen beschouwen als borg voor het zeegevaar, en zeggen, hij waarborgt den verzekerde tegen het zeegevaar, en wanneer deze nu door de zee schade lijdt, spreekt hij zijn borg aan en draagt hem al zijne vorderingen op den hoofdschuldenaar over; doch dan vooronderstelt men iets, wat niet bestaat, namelijk eene hoofdverbindtenis, terwijl juist de verzekering, die als *accessorium* zoude moeten worden gedacht, de eenige verbindtenis is, waarop het abandonnement wordt gegrond. Deze opvatting van het abandonnement schijnt evenwel niet zoo geheel vreemd te zijn, daar v. d. ENDE inderdaad van eene hoofdverbindtenis gewaagt. (1)

Het abandonnement laat zich echter, onzes inziens, met geene andere verbindtenis vergelijken. Het is er mede even eens gelegen, als met den wissel, die wel eenige overeenkomst heeft met andere regtsbetrekkingen, maar toch eene zelfstandige, aan het Romeinsche Regt vreemde (2), verbindtenis is, die zich door en uit het Handelsregt heeft ontwikkeld.

(1) M. J. M. BARELS, *Afwijzen over den Koophandel en Zeevaart*. Amst., 1781, I, 120.

(2) Wanneer men aannemt, dat de Rom. geene verzekering ken-

Abandonnement is alleen van toepassing bij zee-verzekering; dat er melding van gemaakt wordt in de polissen van brand-verzekering, komt slechts daarvan, dat de vorm dezer polissen ontleend is aan die der polissen, waarvan men zich bij de zee-verzekering bedient.

In bijna geene Wetgeving wordt gezegd, dat abandonnement alleen bij zee-verzekering van toepassing is, doch het Preuss. Landr. sluit, om allen twijfel weg te nemen, in § 2330, het abandonnement bij alle andere dan zee-verzekeringen uitdrukkelijk uit: «*Bei allen übrigen Arten der Versicherungen findet kein Abandonnement statt.*» In ons Wetboek van Koophandel heeft de afzonderlijke codificatie van de verzekering tegen zee- en tegen landgevaar en het opnemen van het abandonnement alleen bij de verzekering tegen zee-gevaar (B. II, Tit. 9, Afd. 5) een gelijk gevolg.

Abandonnement kan uit verschillende oogpunten worden beschouwd. Van de zijde van den verzekerde kan men het eigendoms-overdragt noemen; van de zijde des verzekeraars eigendoms-verkrijging. Niet minder belangrijk is deze regtsinstelling, wanneer men haar beschouwt als in de plaats tredende van geheele schade en als middel, om eene moeilijke, dikwijls geheel onmogelijke, schadeberekening te vervangen.

den, dan vervalt daarmede natuurlijk ook de vraag van abandonnement. Zie M. PÖHLS, *l.l.*, I, 4; J. v. HALL, *de magistro navis*. Anst., 1822, p. 24; PARDESSUS, *Collection de Lois maritimes, antérieures au 18e siècle*. Paris, 1828, I, 72.

Onder deze drie vormen te gelijk komt abandonnement niet voor; eigendoms-overdragt echter bevat het altijd. Wanneer abandonnement het bewijs van verlies vervangt, dan treedt het niet in de plaats van schadebegrooting, daar het namelijk onzeker is, of er al dan niet schade is geleden, zoo als dit het geval is bij het wegblijven van tijding.

In den *Guidon de la mer*, waarin het abandonnement reeds onder al deze vormen voorkomt, is het opmerkelijk, dat alleen van den inlader wordt gesproken. (1) Daaruit volgt echter nog niet, dat het abandonnement bij schepen niet geoorloofd was. Het *argumentum a silentio* zou hier niet gelden, omdat dit zwijgen slechts regt geeft tot de vooronderstelling, dat het abandonnement bij schepen weinig plaats vond. Zoo spreekt Ch. V, § 1, *eod.*, slechts van verzekering op goederen, terwijl in V, 3, toch van schepen wordt gesproken. Voor het overige ligt in VII, 1, opgesloten, dat men ook schepen kan abandonneren, daar dit artikel in het algemeen spreekt van den verzekerde, en in den aanhef zelfs uitdrukkelijk schepen worden genoemd.

Wij gaan nu over tot de behandeling der vraag, waar, wanneer en hoe is het abandonnement ontstaan.

Wanneer wij spreken van het ontstaan van het

(1) Ch. VII, 1, 2, 4, 12.

eigenlijk abandonnement (1), dan zal ons onderzoek slechts een negatief resultaat kunnen opleveren. Wij mogen bij dit onderzoek veilig gebruik maken van het *argumentum a contrario*, en besluiten, dat dit middel onbekend is geweest, zoolang er in de verordeningen op het stuk van verzekering geen gewag van wordt gemaakt; daar het niet denkbaar is, dat in deze zulk een geheel eigenaardig regt met stilzwijgen zoude zijn voorbij gegaan, wanneer het inderdaad reeds toen in werking ware geweest.

Onder de oudste, ons bekende instellingen, zou behooren de Kamer van Assurantie, die, volgens de Kronijk van Vlaanderen, in 1310, te Brugge zoude hebben bestaan; maar door PARDESSUS (2) wordt, op vrij aannemelijke gronden, het geheele bestaan dier Kamer sterk betwijfeld, en daar er in allen gevalle geen spoor meer van over is, kan zij bij ons onderzoek in geene aanmerking komen.

Het Consolato del Mare, uit den tijd van LOUWIS den Heilige, 1226—1270 (3), kent nog geene verzekeringen, en van abandonnement is dus geen sprake. Even eens is het gesteld met de Rôles d'Oleron, en de Vlaamsche en Amsterdamsche of Enkhuizer Ordonnantiën en de Wisbysche Zeeregten.

(1) Vgl. beneden over het abandonnement van de goederen voor de vracht.

(2) *L.L.*, II, 370; I, 356.

(3) PARDESSUS, *ll.*, II, 25.

Met eenigen grond zou men den oorsprong van 't abandonnement in Italië zoeken. De handel had er toen zijn zetel. 't Handelsregt, de handelsterminologie van Italie zijn in bijna alle andere landen overgegaan, maar hoezeer men in de Statuten van Genua (1414) (1) geschillen behandeld vindt, *occasione assecurationis*, ontstaan, — van abandonnement is echter schijn noch schaduw te bespeuren. De Verordeningen van Barcelona, van 1435 (2), bevatten even min iets dienaangaande; in die van 1458 en 1461 wordt wel gezegd, dat, bij groote onzekerheid, de verzekerde regt heeft op de verzekerde som, maar van abandonnement wordt niet gesproken, en had men het gekend, men zoude zeker zulk een gewichtig en bijzonder regt uitdrukkelijk hebben gemeld.

't Ontstaan van het abandonnement schijnt echter in Frankrijk gezocht te moeten worden, daar het oudste stuk, waarin van abandonnement sprake is, een Fransch stuk is, namelijk de Guidon de la mer, welke verordening, volgens PARDESSUS (3), opgeteekend is tusschen de jaren 1556 en 1584. Daar vinden we een geheel hoofdstuk gewijd aan dit regtsmiddel (4). Eene nieuwe instelling echter kan het toen bezwaarlijk geweest zijn, want juist dat daar de gevallen opgegeven zijn, in welke het is toegelaten, is, dunkt ons, een voldoende

(1) FRÉMÉRY, *Études de droit commercial*. Paris, 1833, p. 282.

(2) Afgedrukt bij CAPMANY, *Memorias historicas*, T. II.

(3) *L.l.*, Vol. II, 272.

(4) Ch. VII, *du délais ou délaissement*.

grond, om aan te nemen, dat het reeds vroeger had bestaan, en er reeds uit een loopende meeningen omtrent dit punt waren. Wij mogen dan ook veilig aannemen, dat het hiermede zal zijn gegaan, als met elk ander regtsvoorschrift, dat men eerst dan pleegt op te teekenen, wanneer het punt, waarover het handelt, reeds eene periode van ontwikkeling heeft doorloopen, wanneer er over en weêr is gehandeld en getwist, en eindelijke regeling dringende behoefte is geworden. Zeer lang echter kan het vóór die verordening nog niet bestaan hebben, daar de trap van ontwikkeling, waarop wij het in den Guidon vinden, nog tamelijk laag is. Zoo vinden we b. v. de vraag behandeld, of de verzekeraar door het abandonnement eigenaar wordt van de geabandonneerde voorwerpen en daarop een antwoord naar de regelen van het gemeene regt gegeven (1). Men kon het zich in den beginne dus nog niet voorstellen als eigendoms-overdragt, maar verlangde, om den verzekeraar eigenaar te maken, iets meer, dan de bloote verklaring van den verzekerde.

Om boven staande redenen, komt het mij voor, dat het abandonnement ontstaan is vóór 1556, doch na 1460, waarschijnlijk in Frankrijk.

Ten naauwste met de vraag naar het *waar* en *wanneer* van het ontstaan van het abandonnement, is de vraag naar de oorzaak van zijn ontstaan verwant. Het antwoord op deze vraag zou ons tevens verkla-

(1) Ch. VIII, 3.

ren, of het een algemeen of wel een bijzonder regt is, met andere woorden, of het mag worden uitgebreid naar analogie, of dat het moet blijven beperkt tot de uitdrukkelijk bepaalde gevallen.

Bij den vooruitgang van handel en scheepvaart, de rijkste bronnen van welvaart en beschaving voor alle volken, in alle tijden, was het natuurlijk, dat men meer en meer gebruik maakte van het heilzame verzekerings-contract, maar even natuurlijk had het toenemen der verzekeringen ten gevolge, dat de verzekeraar meer malen dan vroeger voor de verzekerde som werd aangesproken. Geen wonder dan ook, dat de verzekeraar zich door 't opwerpen van allerlei exceptiën meer en meer van de betaling zocht af te maken, vooral zoolang het beginsel van associatie nog weinig was doorgedrongen en er dus weinig of geene maatschappijen bestonden, maar de verzekeraar *alleen* de *geheele* vergoeding moest dragen.

Van daar eene zee van eindelooze twisten. Dikwijls kon het bewijs, dat de, aan de zee toevertrouwde, en tegen zeegevaar verzekerde, voorwerpen werkelijk waren verloren gegaan, niet worden geleverd. Veelal ook kon de schade niet worden begroot, en de een beweerde, dat ze aanzienlijk, de ander, dat ze gering was, of wel dat er volstrekt van geene schade bleek, b. v. bij het niet aanwezig zijn van tijdingen. Zoo doende zou de verzekering, in plaats van heilzaam te werken, nadeelig worden; de koopman deed geene groote ondernemingen; hij was te beangst voor groote verliezen, en had geleerd op de verzekering niet te veel

te vertrouwen, daar deze, na veel getwist, dikwijls voor hem in rook verdween. Aan beide zijden was men onzeker. Betaalde de verzekeraar de volle som, dan betaalde hij vaak te veel; vond hij een middel om het regt te ontduiken, dan had de verzekerde soms alles verloren. Het was in beider belang, dat aan dien toestand een einde werd gemaakt, en zocht men een middel, dat den een kon verzekeren in geen geval te veel te zullen betalen, en den ander, dat hij altijd voor schade zou gevrijwaard zijn, men moest dit op de natuurlijkste wijze vinden in den vorm van abandonnement.

Het abandonnement ontstond dus, op grond van billijkheid, als een natuurlijk en noodzakelijk gevolg van het verzekerings-contract, en trad in de plaats van het moeilijk, ja dikwijls onmogelijk, bewijs van werkelijk geleden verlies.

Voordat men het abandonnement als regt had ingevoerd, had men wel getracht den verzekerde de bevoegdheid te geven om, na verloop van zekeren tijd, te rekenen van het ontvangen der laatste tijding aangaande de verzekerde voorwerpen, de verzekerde som te vorderen, door de bepaling, dat hij, na het verloop van den gestelden termijn, zijne aanspraak kon doen gelden, maar voor den verzekeraar was niet gezorgd; hij werd geen eigenaar, ook al bleef er eens iets over.

Zoo leert ons Roccus (1): « *Dominium rerum asse-*

(1) *De navibus et nautis, item de assecuratione, notab. et selecta responsa*, n. 9.

«*curatarum non transit in assecuratores, sed ejus remanet, cujus erat ante assecurationem, nihil impediante pacto, quod si illae pereant, non eorum domino, sed assecuratori pereunt.*» De verzekerde werd gebaat; de verzekeraar benadeeld, terwijl, naar billijkheid, beide gelijke regten moesten hebben, daar eerst door beider bestaan handel en scheepvaart kunnen bloeijen. Al had nu de verzekeraar al cenige aanspraak op het geredde, deze vergoeding was van luttel betekenis, daar de verzekerde geen 't minste belang er bij had, zich tot redding veel moeite te geven, terwijl de verzekeraar daartoe niet in staat was, omdat zijn regt eerst na de redding geldig werd. Zou kwam men eindelijk tot het beding, dat de verzekeraar eigenaar werd der verzekerde voorwerpen, zoo de verzekerde de volle som vorderde. Een spoor daarvan vindt men in de polis: «*NICOLAES VAN EEMEREN, woonende t' Antwerpen -- en stellen wij ons geheel in uwe plaetse -- alles sonder bedroech of argelist.*» (1)

Toen dit nu een maal als gewoonte was ingevoerd, en zich naast de Wetgeving had gevestigd, was de Wetgever gedwongen, het als een regt te erkennen en aan vaste regels te binden. Doch de Wetgever dacht het niet uit, 't was van zelve ontstaan, als natuur-

(1) *Ordonnantie op de Verseeckeringhe oft Assurantie, v. PHILIPS II, van 3 October, 1563, Artycel 2, te vinden in de Handvesten, Privilegiën, Handelingen, Costuymen en Willekeuren der stadt Amstelredam. 1624, blz. 188, a. Zeerechten, Amst. 1693.*

lijk en noodzakelijk gevolg van de eischen der billijkheid. Wij vinden dan ook gezegd in den *Guidon de la mer*, VII, 1, dat het slechts als laatste middel, in de uiterste noodzakelijkheid, moet worden aangewend (1).

Geheel ten onregte is het abandonnement door sommigen beschouwd als een hatelijk middel, dat zooveel mogelijk moest worden uitgesloten (2). Zoo noemt BALDASSERONI het (3): *esterno odiosissimo rimedio*. Nog verder gaat Lord ELLENBOROUGH, die het voorstelt als eene soort van pest, waartegen de verzekeraar zich op alle mogelijke wijze moet trachten te behoeven; hij zegt:

« *A desperate risk cast upon the underwriter, who is to save himself as well as he can* » (4). Even zoo dacht men in Noord-Amerika.

Tot geluk voor handel en zeevaart heeft deze, het abandonnement zoo vijandige, beschouwingswijze voor eene andere plaats gemaakt. Vraagt men echter, hoe mannen van gezonde regtsbegrippen en daarbij doordrongen van de ware belangen van den handel, tot zulk eene dwaling konden vervallen, dan kwam dit, gelooven wij, daardoor, dat zij den natuurlijken en noodzakelijken oorsprong van het abandonnement voorbijzagen en te eenzijdig bleven hechten aan de nadee-

(1) *Extrême remède*.

(2) BENECKE, *ll.*, II, 445.

(3) *Delle assec. marit.*, II, P. VI, Tit. 6, § 30.

(4) 10 *East's King Bench Reports*, 341, BAINBRIDGE *contra* NEILSON.

len, die het kon ten gevolge hebben. Zij vroegen zich niet af, van waar die nadeelen ontsproten, en of ze niet, met behoud der instelling, waren te voorkomen, maar beschouwden ze reeds dadelijk als een niet te voorkomen gevolg van 't abandonnement zelve, zoodat ze dus, om het daarmede, huns inziens, verbonden nadeel, de geheele zaak verwerpelijk oordeelden. Daarbij waren zij zich zelve niet helder bewust, dat het regt niet is een product van willekeurig overleg; dat het niet geschapen wordt alleen door een voorschrift, maar dat het iets is, wat leeft en zich langzamerhand ontwikkelt. Dat het abandonnement soms tot onbillijkheid en benadeeling aanleiding gaf, is niet te ontkennen, doch de oorzaak daarvan ligt niet in de zaak zelve, maar in de verkeerde toepassing en 't misbruik, dat er van werd gemaakt. De Wetgeving toch, hoe goed ook, kan niet in alle gevallen voorzien; 't regt wordt niet gemaakt, maar ontwikkelt en wijzigt zich met den tijd, en al zijn nu ook de gebreken der codificatie in den aanvang nog zoo gering, ze worden grooter met der tijd, vooral als men te veel vasthoudt aan het oude, de lessen der ervaring in den wind slaat, en weigert zich naar de veranderde omstandigheden te regelen. In de praktijk gevoelde men de nadeelen, aan het abandonnement verbonden; door ervaring geleid, was zij in staat die gebreken te veranderen, en zij kweet zich van haar plicht, door in de polissen sommige gevallen buiten te sluiten of te beperken.

Uit dit alles nu trekken wij het besluit, dat het aban-

donnement is ontstaan als natuurlijk en noodzakelijk gevolg van het verzekerings-contract, dat het zich langzamerhand heeft ontwikkeld, en, niettegenstaande vooroordeelen, heeft gehandhaafd, dat het echter, als zijnde een *jus singulare*, niet behoort te worden uitgebreid naar analogie, en er bij de toepassing van dit regt, vooral bij gebrek aan tijding, met de meeste omzigtigheid moet worden gehandeld, dat er althans slechts bij vrij groote waarschijnlijkheid van verlies mag worden gebruik van gemaakt, omdat men anders veel gevaar loopt inbreuk te maken op den regtsregel: *praesumptio cedit veritati*.

Vooraf moet men in het oog houden, dat het abandonnement een onderdeel uitmaakt van de verzekering, en dat deze ten doel heeft het vrijwaren van den verzekerde voor verlies, maar geenszins het overbrengen van de onderneming, of van de verzekerde voorwerpen, op den verzekeraar, tegen eene vooraf bepaalde som. Te regt, gelooven wij, stelt dus Roccus (1), dat de eigendom van de verzekerde voorwerpen aan den verzekerde blijft, daar de vergane goederen den verzekeraar nooit hebben behoord, en men dus, zoodra men in het geval van abandonnement verkeert, dit uitdrukkelijk moet verklaren.

Na deze inleidende beschouwing kunnen wij nu overgaan tot de behandeling van het abandonnement

(1) *L.l.*, n. 9.

zelve. Wij zullen dit doen, naar aanleiding van de volgende vragen :

1^o. In welke gevallen kan abandonnement plaats hebben?

2^o. Welke zijn de gevolgen van het abandonnement?

3^o. Op welke wijze heeft het abandonnement plaats?

4^o. Binnen welken tijd is men er toe gerechtigd, of welke is de termijn van verjaring bij het abandonnement?

Om hierbij ten 5^o., als aanhangsel, te voegen het oneigenlijk abandonnement van de goederen voor de vracht.



HOOFDSTUK I.

Wanneer is het abandonnement geoorloofd?

Daar het abandonnement een buitengewoon regtsmiddel is, en dus slechts dan mag worden toegepast, wanneer het door de Wet uitdrukkelijk wordt toegelaten, is het van zeer veel belang de gevallen te kennen, in welke men zich er van bedienen mag, vooral wanneer de verzekering is aangegaan met de clause *vrij van avarij*, want daardoor wordt het abandonnement niet uitgesloten; en de twist tusschen verzekerde en verzekeraar kan slechts door eene naauwkeurige kennis dier gevallen worden beslist.

Oudtijds waren die gevallen niet met juistheid opgegeven. De woorden van den Guidon: « *Ou tel autre destourbier en la navigation, ou telle empirance en la marchandise, qu'il n'y ait moyen l'avoir fait naviguer à son dernier reste,* » (1) doen althans vermoeden, dat het toen in zeer ruime

(1) *Guidon*, Ch. VII, 1.

mate geoorloofd was, en VALIN (1) neemt dan ook die woorden in zoo algemeenen zin, dat ze, volgens hem, eene beperkende verklaring van de Ordonnance de la Marine, van 1681, uitsluiten. POTHIER (2) was dezelfde meening toegedaan, en maakte de leer van VALIN tot de zijne. Reeds voor het verschijnen dier Ordonnantie was er strijd over de beteekenis van deze plaats uit den Guidon (3), en zij kon dan ook ligt aanleiding geven tot uitbreiding van de gevallen van abandonnement; maar deze dwaling was, gelooven wij, daaruit ontstaan, dat men te weinig lette op het buitengewone van het abandonnement, en te veel bleef hangen aan een enkel woord, zonder dit in verband met het overige te beschouwen. De Guidon zegt wel: «*ou tel autre destourbier,*» maar voegt er bij: «*remède extrême, quand par son travail*» etc., waaruit genoegzaam blijkt, dat wel niet alle gevallen zijn opgenoemd, maar er toch eerst dan mag worden geabandonneerd, wanneer alle hoop op redding verloren is.

De Code de Commerce, dacht men, bragt in deze onzekerheid geene verandering, hoewel men hier zou kunnen vragen, of aan deze meening geene dwaling ten grondslag, daar de uitdrukking: «*Le délaissement — peut être fait*» (4), in verband gebragt met: «*Tous autres dommages sont réputés avaries*» (5) enz., die onzekerheid, gelooven wij, geheel opheft.

Elders was het abandonnement in ruimer mate geoorloofd. Uit de Statuten van Genua blijkt, dat het daar werd

(1) L. III, Tit. VI, art. 46.

(2) *L.l.*, n^o. 121.

(3) Wij noemen hier den Guidon, omdat deze den grondslag van de opvolgende Wetten over dit regt uitmaakt.

(4) Art. 369.

(5) Art. 371.

toegelaten in elk *sinistre majeur*: « *Concedit assecuratis facultatem exigendi in quocunque casu sinistro securitates in totum, si voluerint, et res assecuratas (seu ut vulgo dicitur, implicitam) renuntiare* (1). Dit gaf aanleiding tot veel misbruik, ten nadeele der verzekeraars; men schijnt er b. v. het dalen der prijzen onder gerekend te hebben, en zocht zich dan door abandonnement te vrijwaren. Dit althans komt ons voor de bedoeling te zijn van de woorden in den Guidon (2): « *parceque l'assureur* » etc., en: « *pour le grand rabais du prix* » (3).

De Nederlandsche Wet somt, in artikel 663, de gevallen op, waarin kan worden geabandonneerd, en sluit daardoor, in aanmerking genomen het bijzondere van het abandonnement, en den regel: *qui dicit de uno, negat de altero*, elk ander geval uit. Mogt men dit, op die gronden, nog niet voor uitgemaakt houden, dan zal men toch moeten toegeven, dat het abandonnement niet behoort tot het wezen van het verzekerings-contract, en dus, als zijnde uitzondering, volgens het Romeinsche Regt, in elk geval, dat niet uitdrukkelijk wordt genoemd, is uitgesloten. Zie l. 9, 125, D. *de reg. jur.*, 50, 17.

Het eerste geval, door onze Wetgeving opgenoemd, is :

§ 1. SCHIPBREUK.

Om te komen tot eene bepaling van den toestand, door

(1) CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*. Ven., 1740, Disc. III, n^o. 6; *Statut. Genuens.*, Lib. IV, Cap. 7.

(2) Ch. VII, art. 9.

(3) *Ibid.*, art. 10.

deze uitdrukking aangeduid, kan ons de etymologie van het woord niet van dienst zijn, maar moeten wij vragen, wat er in het gewone spraakgebruik van den handel door wordt aangeduid, met andere woorden, de verklaring is niet *stricte*, maar *extensive* te nemen, zoodat er alles toe behoort, wat er *sensu vulgari* onder wordt gebracht (1).

De engere beteekenis geeft ACCURSIUS op l. 1, C. de naufragiis, 11, §: «dicitur naufragium quasi navis fractura, a NAVE et FRANGO; quia plerumque navis frangitur dum naufragium patitur;» l. 3 en §, Cod. eod.: «obruta vel submersa fluctibus navi.»

Zij is tweeledig: 1^o. wanneer het schip is onder water geraakt; 2^o. wanneer het is gestrand en vol water geraakt, maar daarom nog niet verdwenen (2). Beide gevallen waren *sinistres majeurs*, waarvoor de verzekeraar aansprakelijk was, zoowel volgens de Ordonnance de la Marine, van 1681, als volgens de leer der verschillende schrijvers over zee-verzekering (3). TARGA (4) leert, dat er schipbreuk is, zoodra het schip onder water is geraakt, al is het ook naderhand weêr vlot geworden.

Of beide gevallen echter aanleiding geven tot abandonnement, is eene andere vraag.

De Ordonnance de la Marine, van 1681 (5), laat

(1) Over het strandregt en de roofgierige handelingen bij schipbreuk, in ons Vaderland, zie men HEENSKERK, *Bat. Arcadia*. Amst., 1729, blz. 291, volgg.

(2) VALIN, Liv. IV, Tit. IX, art. 24; ESTRANGIN op POTHIER, *ll.*, n^o. 119.

(3) CASAREGIS, *ll.*, Dis. I, n^o. 142; CCXXVI, n^o. 25; LOCCENIUS, *de jure maritimo*, I, 7, n^o. 3, te vinden in den *Fasciculus scriptor. de jure nautico et maritimo*, ed. HEINECCIUS. Hal. Magd., 1740.

(4) *Ponderazione*, Cap. 57.

(5) Liv. III, Tit. VI, art. 45, 46.

bij schipbreuk abandonnement toe; en VALIN teekent er bij aan: zonder twijfel, want het schip is verloren zonder hoop. Wanneer VALIN daarin gelijk heeft, dat namelijk het schip zonder hoop is verloren, dan is het abandonnement geldig; maar zijn gevoelen is, onzes inziens, te veel gebouwd op de engere beteekenis van het woord schipbreuk. De gelegenheid tot abandonnement zal, in dit geval, slechts dan gegeven zijn, wanneer het schip als zoodanig heeft opgehouden te bestaan, wanneer het niet meer aanwezig is *in rerum natura*. De Nederlandsche Wetgever onderstelde dit, want art. 664, Wetboek van Koophandel, laat slechts dan abandonnement toe, wanneer het schip onbruikbaar is geworden, wanneer het niet meer zeewaardig is, en het, om weér in dien toestand te komen, kosten zou vereischen, welke meer dan drie vierden van de oorspronkelijke waarde zouden bedragen.

De eenvoudige uitdrukking schipbreuk moet worden beschouwd in verband met de geheele leer van het abandonnement.

Als tweeden grond tot abandonnement noemt de Wet:

§ 2. STRANDING MET VERBRIJZELING.

Door het toevoegen van «*met verbrijzeling*» wordt hier de, anders duistere, uitdrukking duidelijk. Vroeger liepen daaromtrent de meeningen vrij wat uit elkander, hetgeen blijken kan, wanneer men slechts in enkele Wetgevingen de bepalingen nagaat van het stranden gegeven. Zoo lezen wij in de Assekuranz- u. Havarie-Ordnung v. Hamburg, van het jaar 1731, Tit. V, art. 58: stranding heeft plaats, wanneer het schip door storm en onweder in zulk een toestand is geraakt, dat het de voorgeno-

mene reis niet kan volbrengen. Hier bevat dus het begrip van stranden altijd de onmogelijkheid om de reis te kunnen voortzetten (1). In de Voorwaarden van de Hamburger Zee-Verzekering-Maatschappijen, van 1800 (2), staat: voor stranding wordt gehouden het geval, dat een schip, door gevolgen van overmagt en niet door ebbe, vast geraakt is, en op het strand wordt gezet, zoodat het of in 't geheel niet, of slechts door het lossen der lading en met vreemde hulp kan worden afgebragt. In het Allgemeinen Plan Hamburgischer See-Versicherungen, van 1847 (3), wordt gezegd: het geval van stranding bestaat, als het schip aan den grond raakt en vast blijft zitten, of slechts door buitengewone middelen kan worden afgebragt (b. v. kappen van den mast), of ook, wanneer het al door hoogen vloed is vlot geraakt, zulk eene schade aan de kiel is toegebragt, dat daardoor de lading is bedorven. Hier beoordeelt men dus stranding naar het na-deel, aan de lading toegebragt.

Eene nog uitvoeriger beschrijving geeft § 28 der Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer VI Versicherungs-Gesellschaften.

De Copenhager Zee-Verzekering-Overeenkomst, van 2 April 1830, verstaat, in § 76, onder stranding het aan den grond zeilen of drijven van het schip, zoodat het niet kan worden vlot gemaakt, tenzij door buitengewone middelen (vreemde hulp, kappen van den mast, enz.), en wanneer het tevens een aanmerkelijk lek bekomen heeft.

SCHURACK (4) neemt de beteekenis zoo ruim, dat er ook

(1) Verg. A. HEISE und F. CROPP, *Jur. Abhandl.*, Th. I, S. 69.

(2) § 22.

(3) B. II, Tit. II, art. 93.

(4) *De jure littoris*, § 32.

onder gerekend wordt het geval, waarin het schip wel is afgebragt, maar belangrijke schade heeft geleden. Met hem vereenigen zich de Engelschen in hunne vonnissen.

Bij BENECKE (1), aan wien ik het boven staande ontleen, vinden wij eene korte, en ik geloof juiste, omschrijving; hij zegt namelijk: een schip is gestrand, wanneer het, aan den grond geraakt zijnde, geheel verongelukt, of slechts als wrak kan worden afgebragt.

Zijne beschouwing komt ook overeen met die van HEISE en GROPP (2), die van meening waren, dat een schip dan gestrand kon heeten, wanneer het 1^o. aan den grond was geraakt, 2^o. vast zat en 3^o. daardoor belangrijke schade was ontstaan. Vooral deze meening moet op den voorgrond worden gesteld, daar beide, uitstekende practici en Regters in zaken van koophandel bij de Hanse-steden, niet afgingen op het gezag van dezen of genen, maar de zaken van nabij zagen, en in de gelegenheid waren het goede over te nemen, met verwerping van het slechte, en de praktijk met uitgebreide regtskennis vereenigden.

De Ordonnance de la Marine, van 1681 (3), maakte ook van stranden melding, zonder daarvan eenige nadere omschrijving te geven. De Fransche jurisprudentie bragt niet veel bij, om over dit punt eene gevestigde overtuiging te doen ontstaan, althans VALIN (4) verhaalt een geval van verzekering *vrij van avarij*, waaruit 1^o. blijkt, dat men toen ter tijd over de beteekenis van de bepaling der Ordonnantie nog zeer verschillend dacht, en 2^o. kan gezien worden, van hoeveel belang het is te weten, wanneer er mag worden geabandonneerd.

(1) *L.L.*, Th. II, S. 225, volg.

(2) *L.L.*, Th. I, S. 75.

(3) *Liv.* III, Tit. VI, art. 46.

(4) *L.L.*, Tom. II, p. 102.

Zeker schip was tusschen de rotsen geworpen, doch door de bemanning afgebragt; het was daarop eene noodhaven binnen geloopt, en aldaar gekalkfaat. De eigenaars zagen hierin een geval van abandonnement, en de vordering werd hun toegewezen door Admiraliteit van Marseille, bij vonnis, van 22 Augustus, 1752. In appél besliste echter het Hof van Aix, bij arrest, van 6 Junij, 1754, dat abandonnement eerst plaats vinden kan, wanneer het schip in zulk een toestand is gekomen, dat het niet meer kan worden hersteld, dat met andere woorden de stranding moet volkomen zijn. Op dit arrest beroept zich VALIN, om zijne meening te staven. Drie jaren later echter werd er weêr een vonnis geveld, waarbij abandonnement werd toegelaten van een schip, dat, na het lossen der lading, weêr vlot was geworden. Even zoo oordeelde men in 1764, 1765, 1767, alles bij arresten van hetzelfde Hof te Aix (1). De gevallen daar behandeld zijn echter te veel in strijd met den aard en de strekking van het abandonnement, om deze verklaring van de Ordonnance de la Marine, al is zij ook van deze verordening de juiste geweest, te kunnen overnemen als regel. Wij vereenigen ons dan ook geheel met de verklaring van stranding, als grond tot abandonnement, door VALIN gegeven, terwijl wij die van ESTRANGIN (2) als onaannemelijk verwerpen. Deze houdt al de gevallen voor stranding, in welke een schip is gedreven op eene bank of plaat, daarop, bij onvoldoende diepte, vast zit, en ophoudt te kunnen varen. Wanneer nu echter alle schepen, die vast zitten, gestrand heeten moeten, dan zouden er, bij laag water, nog al eenige gevallen van stranding voorkomen.

(1) EMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XII, Sect. XIII, § 2.

(2) *L.l.*, n°. 120.

De Déclaration op de Ordonnance de la Marine, den 17 Augustus, 1779, gegeven (1), maakte aan alle onzekerheid een einde, door abandonnement bij stranding te verbieden, tenzij het schip niet weder vlot gemaakt heeft kunnen worden, of wanneer de stranding met verbrijzeling is gepaard gegaan. Deze verklaring ging als Wet over in den Code de Commerce, art. 369, 4^e lid, hetwelk geheel gelijkkluidend is met art. 665, 5^e lid, van ons Wetboek van Koophandel.

Het spreekt van zelf, dat bij al het boven staande slechts aan schepen kan worden gedacht, daar bij goederen van stranding met verbrijzeling, of schipbreuk geene sprake kan zijn. Verkeeren echter de goederen, bij schipbreuk of stranding, in een staat van verlies of bederf, dan is niet lid 2 en 3 van toepassing, maar lid 5 bevat geheel en al de omstandigheden, waarin zij kunnen geraken, en is alzoo voldoende voor het geval van abandonnement.

De verklaring van stranding, door VALIN gegeven, is, wat den hoofdinhoud betreft, in onze Wetgeving overgegaan, daar, in art. 664 met zoovele woorden wordt gezegd, dat abandonnement, in geval van stranding, slechts dan is geoorloofd, indien het schip niet kan worden vlot gemaakt, of in staat gesteld de plaats zijner bestemming te bereiken, dan na reparatie-kosten, die meer bedragen dan drie vierden der oorspronkelijke waarde (2).

(1) Art. 5 luidt: *„Ne pourront les assurés être admis à faire le délaissement, du navire échoué, si ledit navire relevé, soit par les forces de l'équipage soit par des secours empruntés, continue sa route,“* etc.

(2) In dit artikel merk ik eene onnaauwkeurigheid van redactie op. De Wetgever zegt: *„gestooten hebbende of gestrand zijnde, weder vlot gemaakt, hersteld,“* enz. Zijne bedoeling was: *gestrand zijnde, of gestooten hebbende, weder vlot gemaakt, hersteld, enz.*

Duidelijker nog blijkt de bedoeling van den Wetgever, hoewel zij niet uitdrukkelijk wordt uitgesproken, uit de woorden van het volgend artikel, in lid 1, waar de verzekeraar, in boven gemeld geval, met onmiddellijk abandonnement wordt bedreigd, zoo hij weigert de kosten tot redding voor te schieten. Dat nu de reparatie-kosten meer dan drie vierden der oorspronkelijke waarde moeten bedragen, is geene beperking van het recht van abandonnement, want, zoo het schip hersteld kan worden, blijft het toch een schip, al zijn de kosten van reparatie ook nog zoo hoog (1), en de bepaling is dus eerder eene uitbreiding, ten gunste van den verzekerde, dan eene beperking. Wanneer het schip uit een is geslagen, dan is, hetgeen EMÉRIGON zegt, volkomen waar: «*les débris du navire naufragé existent, mais le navire n'existe plus*» (2).

Voor het overige is stranding, op zich zelve beschouwd, te brengen onder bijzondere avarië, terwijl stranding, door toedoen van den schipper, om aan een dreigend gevaar te ontkomen, onder avarië-gros komt, wanneer namelijk schip en lading beide gevaar hebben geloopt. Dit leerden de zamenstellers, van het Consolato del Mare (3), zoo ook ROC-CUS (4), TARGA (5), CASAREGIS (6), VALIN (7) en anderen, terwijl de Nederlandsche Wet het uitdrukkelijk zegt (8).

Een derde grond, volgens de Nederlandsche Wet, is:

(1) L. 9, D. *de verb. signif.*, 50, 16; l. 21, D. *de heredit. petit.*, 5, 3.

(2) *L.l.*, Ch. XVII, Sect. II, § 6.

(3) Cap. 192.

(4) *L.l.*, n^o. 60.

(5) *L.l.*, Cap. 76, p. 317.

(6) *L.l.*, Disc. XIX, n^o. 18; Disc. XLVI, n^o. 61.

(7) *L.l.*, Liv. IV, Tit. IX, art. 44.

(8) *Wetboek van Koophandel*, art. 699, 15^o, 710, 1^o.

§ 3. ONBRUIKBAARHEID DOOR ZEE-SCHADE.

Ook dit geval kan alleen op schepen en niet op goederen zien, want daarvoor is het volgende lid van art. 663 geschreven. De Fransche tekst zeide: «*innavigabilité par fortune de mer*;» dit is het bij ons ook: onbevaarbaarheid, hetgeen hetzelfde is als onbruikbaarheid, zoo als uit art. 664 blijkt, en van goederen niet kan worden gezegd. De bijvoeging: «*door zee-schade*» was noodig, omdat het buiten schuld van den verzekerde moet zijn, en de schipper geene baratterie moet hebben gepleegd; in het eerste geval zou den verzekerde zijne *culpa* worden tegengeworpen, in het tweede is art. 640 voldoende om abandonnement uit te sluiten.

Wanneer evenwel, ten gevolge dier onbevaarbaarheid, de lading niet kan komen ter plaatse van hare bestemming, dan geldt, volgens den Code de Commerce (1), waar dit uitdrukkelijk wordt gezegd, het abandonnement ook voor de lading.

Uit den Guidon (2) zou men kunnen beweren, dat dit toen ter tijde ook geoorloofd was, want de woorden: «*ou telle empirance — qu'il n'y ait moyen l'avoir fait naviguer*» passen zoowel op het schip, als op de lading.

De regtspraak, die zich ontwikkelde uit de artt. 45 en 46, van de Ordonnance de la Marine, liet abandonnement van de lading toe, zoodra dit geoorloofd was voor het schip, echter met hetzelfde verschil van gevoelen, als boven, over stranding, vermeld is, zoodat ook hier de Déclara-

(1) Art. 394.

(2) Ch. VII, art. 1.

tion, van 7 Augustus, 1779, te hulp kwam, en een einde maakte aan de onzekerheid, door het abandonnement, in dat geval, te beperken tot de omstandigheid, dat geen ander schip kon worden gevonden. Ook bij ons is de schipper verplicht naar een ander schip om te zien; maar het abandonnement staat daarom den inlander niet vrij.

Zoo er nu eens geen ander schip kan worden gevonden, schijnt dit onbillijk; maar op eene andere, meer met de natuur van het verzekerings-contract overeenstemmende, wijze is ook deze schijn van onbillijkheid weggenomen. Is namelijk de lading bedorven, dan kan men abandonneren, volgens art. 663, lid 25, Wetboek van Koophandel, mits de schade ten minsten drie vierden der verzekerde waarde draagt; is de lading gaaf, doch, door gedwongen verkoop, in waarde gedaald, dan handelt men volgens art. 657. Voor rekening van den verzekeraar zijn alle verliezen en schaden, die aan de verzekerde voorwerpen overkomen, door alle, van buiten komende, onheilen, hoc ook genaamd.

De Ordonnantie van Amsterdam zeide wel, in art. 28, dat een schip, dat buiten staat geraakt was verder te varen, mogt worden geabandonneerd, maar spreekt niet van de lading.

Ook in Amerika bestaat geen regt tot abandonnement van de lading, zoo het schip onbevaarbaar geworden is, tenzij er geen ander schip tot verder vervoer kan worden gevonden (1), in welk geval men in de noodhaven mag abandonneren.

In Engeland is men, in dit geval, slechts dan tot abandonnement gerechtigd, wanneer het bedrag der vracht de

(1) CAMPBELL, *Nisi Prius Reports*, Tom. II, p. 626, WILSON *et al.* Roij. Exch. Co.; W. PHILLIPS, *A Treatise on the Law of Insurance*. Boston, 1840, Tom. II, p. 413.

waarde der lading overtreft (1). Men heeft daarvoor den term: *Loss of the voyage*.

Onbruikbaarheid door zeeschade geeft, in Nederland, den verzekerde slechts voor het schip regt om den verzekeraar door abandonnement in zijne plaats te stellen. Ons blijft op dit punt nog de vraag te beantwoorden over, wat is onbruikbaarheid door zeeschade en hoe wordt zij bewezen?

Op de eerste vraag antwoordt art. 664: een schip is onbruikbaar geworden, ten gevolge van de gevaren der zee, wanneer het zooveel schade heeft geleden, dat het buiten staat is de reis te volbrengen, m. a. w. is afgekeurd en de kosten der herstelling meer dan drie vierden der waarde bedragen.

De onbruikbaarheid blijkt door de uitspraak van deskundigen en het overleggen van het journaal; de berekening der kosten van herstel is niet moeilijk; maar te bewijzen, dat de onbevaarbaarheid werkelijk een gevolg is van zeeschade, en niet van eigen bederf, of van den slechten toestand, waarin het schip reeds bij het uitloopen verkeerde, is eer gezegd dan gedaan. De veelvuldige pogingen van vroegere en latere Wetgevers, om deze aanleiding tot oneenigheid en twist uit den weg te ruimen, kunnen ten bewijze strekken, hoe vaak de oorzaak, door de Wet vereischt, de zeeschade, aan de verzekeraars grond gaf, om zich van het betalen der verzekering ontslagen te rekenen.

Koning PHILIPS beval daarom, dat bij elk zeilreec schip zou worden onderzocht, of het zee kon bouwen (2).

(1) S. MARSHALL, *A Treatise on the Law of Insurance*. Lond., 1802, Tom. II, p. 587, BOLFIELD & BROWN; DANSON *et* LLOYD, *Mercantile Reports*, p. 288.

(2) Art. 15 der *Nieuwe Ordonnantie op 't stuk van de Navigatie ende Toc-rustinghe van de Schepen*, van 5 Augusti 1579, te vinden

In Frankrijk had men Reglementen, die dit bevelen, en men heeft die nog. Bij ESTRANGIN (1) vindt men er opgegeven, als van 19 Julij, 1708, Mei, 1711, Maart, 1716, 12 Januarij, 1717, enz., waarbij deze visitatie als verpligt wordt voorgeschreven, niet in het belang der verzekeraars, maar als maatregel van zee-politie; eerst later beval de Déclaration, van 17 Augustus, 1779, hetzelfde, met het oog op de verzekeraars, en ditmaal waren twee visitatiën voorgeschreven: eene bij het uitloopen, en eene bij het binnenkomen, voor schepen, die op de groote vaart voeren (*long cours*), of telken jare eene voor schepen, die bij de kleine vaart werden gebruikt (*cabotage*); de laatste diende, om te bepalen, of het nadeel voortkwam uit eigen bederf, of door zeeschade was veroorzaakt. Art. 4 bepaalde: « *les assurés ne seront admis à faire le délaissement qu'en représentant les procès verbaux des visites ordonnés.* »

Onder de Ordonnance de la Marine, van 1681, had het even zoo plaats, als maatregel van publieke veiligheid, ten einde tegen het roekeloos in gevaar brengen van menschenlevens te waken, terwijl het tevens een inkomen gaf aan de ambtenaars der Admiraliteit.

In elke havenplaats waren acht Deurwaarders-visiteurs (2), die belast waren met dit onderzoek en daarvoor eene belooning ontvingen, die bekend stond onder den naam van *droit de visite* en als ongelden (gewone avarij, avarie menue) door de eigenaars werd betaald (3).

in den *Codex Belgicus*, door ANTONIO ANSELMO uitgegeven te Antwerpen, 1649, 2^e ged., fol. 123.

(1) *Supplément* op POTHIER, *l.l.*, Ch. IV, p. 432.

(2) VALIN, *l.l.*, Liv. III, Tit. VI, art. 30.

(3) Q. WEIJTSEN, in zijn Tractaet van avariën, noemt deze avarij *commune*, waarvan veelal in zijn tijd de verzekeraars $\frac{1}{2}$ betaalden.

Op deze Reglementen doelt de Code de Commerce (1) ter plaatse, waar daarin die visitatie bevolen wordt.

Terwijl deze verplichting onder het Fransche Regt, uit hoofde van de daarmede gepaard gaande kosten, niet werd nageleefd, heeft de Nederlandsche Wetgeving haar veranderd in een regt, welks naleving den schipper is bevolen, zoo hij daartoe door de belanghebbenden wordt aangesproken, waarvan dan ook de kosten, volgens de Wet, door dengenen, die het onderzoek heeft verlangd, gedragen worden (2).

Natuurlijk kan van die bepalingen der Wet, bij het contract van bevrachting, worden afgeweken en kan de bevrachter b. v. bedingen, dat door mannen, waarin hij vertrouwen stelt, de toestand van het schip en van den inventaris vooraf onderzocht en goed gekeurd worde, of daaraan zoodanige verbeteringen worden aangebragt, als hij noodzakelijk of wenschelijk acht. De Nederlandsche Handelsmaatschappij pleegt zoodanige bedingen te maken, en te Amsterdam heeft de Maatschappij VERITAS zich, door juiste en waarheidlievende beoordeeling, zoowel binnen als buiten 's lands, zulk een vertrouwen verworven, dat schepen, die door haar zijn gekeurd, ver boven anderen worden gesteld.

Elders wordt wel eens weinig waarde aan dergelijke certificaten gehecht, omdat het eene vaak door het andere wordt tegengesproken. Bij BOULAY-PATY vinden wij, onder anderen, verhaald, dat twee certificaten waren opgemaakt aangaande een zelfde schip, waarvan het eene inhield, dat de patient gezond was, terwijl het andere mededeelde, dat

(1) Art. 225, pr., Code de Comm.

(2) Art. 347, Wetboek van Koophandel.

de drie apostelen (Judas-ooren) waren verrot, — zoodat wij het veeleer prijzenswaardig in de Nederlandsche Wetgeving mogen achten, dat zulk eene bepaling daarin is achterwege gelaten. Het nut van het onderzoek schijnt bovendien ook niet bijzonder groot te zijn; men zoude althans in dat geval verwachten, dat er in Frankrijk door de belanghebbenden meer voor zou worden gezorgd, dat de schepen werden onderzocht, dan tegenwoordig wel plaats grijpt.

Te regt bepaalt onze Wet, dat certificaten van onderzoek geen bewijs opleveren voor de zeewaardigheid van een schip, op het oogenblik van het ondernemen der reis (1).

Men kan hier nog bijvoegen, dat de Wet den belanghebbende volkomen vrijheid laat (2), waarde aan het onderzoek te hechten, weshalve ook ten dezen opzichte het weglaten van het Fransche gebod volkomen te verdedigen is.

Het onderzoek vóór de reis bewijst alzoo niet, dat de onbevaarbaarheid uit zeeschade is ontstaan; maar wanneer het niet plaats gehad heeft, dan zal *per analogiam* van art. 479, lid 1, het bewijs van het tegendeel geleverd moeten worden door dengenen, die ontkent, dat de onbevaarbaarheid is ontstaan door eigen gebrek en in zooverre is het voor den verzekerde van belang, zijn schip te laten onderzoeken, vóór het de reis onderneemt. Is dit niet geschied, en is het schip naderhand onbevaarbaar geworden, dan ontstaat de vraag, wie de zeeschade moet bewijzen.

Dat de verzekerde de onbevaarbaarheid moet bewijzen, volgt uit den aard der zaak, want het is de grond, waarop hij zijne vordering instelt, en boven zagen wij, hoe dit

(1) Art. 479, lid 2, *Wetboek van Koophandel*.

(2) Art. 347, *cod.*

geschiedt. Maar hij moet evenzeer aantoonen, dat de onbevaarbaarheid door zeeramp is ontstaan, want daar de verzekeraars alleen vrijwaren tegen zeegevaar, ligt dit in de natuur der verzekering, en het wordt dan ook in de Wetgevingen en door de schrijvers gezegd, waarvan wij hier ter plaatse eenigen zullen aanhalen: zie Reglement voor Amsterdam, art. 25; TARGA, *l.l.*, Ch. LX, p. 256; POTHIER, *l.l.*, no. 66, not. B; 61, note; Code de Commerce, art. 350, 352; CASAREGIS, *l.l.*, Disc. CXLII. Deze zegt, op grond van eene Decisie der Rota te Florence, van 31 Julij, 1726, dat onbevaarbaarheid voorondersteld wordt te zijn voortgekomen uit de zaak zelve, zoodat hij, die ze uit zeeramp wil afleiden, dit moet aantoonen: «*qui fundat se in dispositione qualificata debet probare dispositionem et qualitatem.*» Verder VALIN, op de Ordonnance de la Marine, Liv. III, Tit. VI, art. 29, 46; Wetboek van Koophandel, art. 663, lid 4, enz.

Onbevaarbaarheid moet worden beschouwd als geheel verlies en geeft als zoodanig te regt grond tot abandonnement. Het schip toch heeft opgehouden een schip te zijn, wanneer het de eigenschap van zeewaardigheid mist.

Wanneer de onbevaarbaarheid volkomen is, kan het abandonnement terstond worden gedaan; is dit niet het geval, d. i. kan het schip weêr in staat worden gebragt de reis voort te zetten, dan moet men vragen, hoe veel zullen de noodzakelijke kosten tot herstel belooopen.

De begrooting daarvan geschiedt door deskundigen, of zelfs door aanbesteding. Zijn nu deze kosten hooger, dan drie vierden van de som, waarvoor verzekerd is, dan laat de Nederlandsche Wetgeving (1) het abandonnement toe; zijn

(1) Wetboek van Koophandel, art. 666.

ze daarentegen zoo hoog niet, dan is slechts de avarijs-actie van kracht. De bepaling der Nederlandsche Wetgeving ten dezen opzichte is geenszins een uitvloeisel van de verzekering zelve, maar alleen eene regeling van de hooggroothed der reparatie-kosten.

In vroeger tijd stond de verzekeraar zelfs bij geringer schade aan abandonnement bloot. De Guidon (1) laat abandonnement toe van goederen, wanneer de waarde door zeeschade is verminderd; van schepen wordt echter niets gezegd. De Ordonnance de la Marine, van 1681, Liv. III, Tit. VI, art. 46, sprak van geheel verlies (*perte entière*). Van daar, dat er strijd ontstond, wat daarvan de bedoeling was. VALIN verklaarde de uitdrukking van de Ordonnance de la Marine uit de woorden van den Guidon, en daarin werd hij gevolgd door POTHIER (2), terwijl ÉMÉRIGON (3) van eene andere meening is, en de woorden der Ordonnance de la Marine letterlijk neemt, waarin hij, onzes inziens, volkomen gelijk heeft, wanneer men slechts blijft in het oog houden, dat het abandonnement een buitengewoon regtsmiddel is, en men er als zoodanig geene uitbreiding aan mag geven. De meening van ÉMÉRIGON werd dan ook door de Regtbank van Koophandel te Marseille (4) als de juiste aangenomen, en dit vonnis bij meerdere arresten bevestigd. De gevolgen dezer verschillende meeningen komen vooral uit bij verzekering, aangegaan met de clause *vrij van avarijs*, want, volgens ÉMÉRIGON, is in het geval van verlies boven drie vierden geene vergoeding verschuldigd; volgens

(1) Ch. VII, 1.

(2) *LL.*, n^o. 121.

(3) Ch. XVII, Sect. 2, § 6.

(4) ESTRANGIN op POTHIER, *LL.*, n^o. 121.

VALIN en zijne volgers daarentegen, zal de verzekerde mogen abandonneren, en zoo doende geheel buiten schade blijven.

Hierop volgde de Code de Commerce, waar, in art. 369, abandonnement wordt toegelaten, op dezelfde wijze, als bij ons, in art. 664. Zoodat de Wet iets heeft ingevoerd, wat uit den aard der zaak geenszins zou volgen, daar toch het geheel verloren gaan eener zaak niet afhangt van de hoegrootheid van het verlies, maar veeleer van andere omstandigheden.

Beter schijnt ons de Engelsche berekening, volgens welke abandonnement, ter zake van onbevaarbaarheid, niet wordt toegelaten, tenzij het gerepareerde schip minder waard zij, dan de kosten van herstel bedragen. Met betrekking tot Amerika zegt STONY, indien het herstelde schip ter plaatse der herstelling niet het dubbele waard is van 't geen het aan herstel heeft gekost, dan is er volkomen verlies (1), zoodat den verzekerde dan het abandonnement vrij staat.

§ 4. VERGAAN OF BEDERF DOOR ZEERAMP.

Dit is voor de lading, wat schipbreuk, stranding en onbevaarbaarheid voor het schip is. Het 5e lid van art. 663, Wetboek van Koophandel, waarin dit geval wordt opgenoemd, geeft, wanneer men het niet in verband met andere artikelen leest, aanleiding tot het vinden van verschil tusschen den Franschen tekst en deze bepaling; doch men

(1) BRADLEY *vs.* *Maryland Ins. Comp.*, 12 PETERS, *Suppl. United States circuit Reports*, p. 398; BENECKE, *ll.*, Th. II, S. 527.

vindt de nadere toelichting en beperking van dit artikel in art. 664, waarin het geval wordt teruggebracht tot een verlies van ten minste drie vierden, en hetgeen dus door den Code de Commerce in eens gezegd was, wordt in onze Wetgeving eerst door het in verband brengen van twee afzonderlijke artikelen gevonden.

Indien het verlies *volkomen* is, dan levert het abandonnement geene moeilijkheden op; maar wanneer het slechts gedeeltelijk is, dan rijst de vraag, hoe de berekening der schade geschiedt; een paar voorbeelden, om te doen zien, dat dit soms ingewikkeld worden kan.

Wanneer eene lading koorn b. v. *in eens* verzekerd is, dan is het genoeg, dat deze door zeeramp tot op een vierde der waarde is verminderd, om het abandonnement geldig te doen zijn, al vond men er ook nog eenige mudden in, die geheel geene schade hadden geleden, want de *geheele* lading is nu toch in waarde verminderd, en de *geheele* lading is verzekerd. Heeft men daarentegen laten verzekeren 12 pijpen wijn, gemerkt b. v. 1, 2, 3, enz., elke pijp tegen 3 % premie, dan heeft men slechts regt op abandonnement van *elke* pijp afzonderlijk, die tot op een vierde verminderd is, want nu is er niet verzekerd eene lading wijn, groot 12 pijpen, maar 12 pijpen wijn, zoodat men het beschouwen moet, als waren er twaalf verschillende ladingen geweest, waarop even zoovele afzonderlijke verzekeringen zijn genomen.

Bij de clausule *vrij van beschadigdheid* is het toegelaten abandonnement van veel gewigt, omdat door die clausule wel alle avarij-actie is uitgesloten, maar niet ook het abandonnement. In den Code de Commerce (1) is dit

(1) Art. 409.

uitdrukkelijk gezegd; bij ons niet, maar ook zonder dat dit gezegd wordt, volgt het uit den regel, dat elke uitzondering *strictissimae interpretationis* is, en dus slechts datgene voor uitgesloten gehouden worden moet, wat uitdrukkelijk als uitgesloten wordt genoemd.

Die *vrij van beschadiging* verzekert, sluit avarij uit, maar derogeert daarom geenszins aan het abandonnement, want het abandonnement is eene bepaling ten gunste van den verzekerde, en wordt derhalve ook maar niet zoo stilzwijgend voor te niet gedaan gehouden. Voor het overige zijn abandonnement en instellen der avarij-actie zaken van geheel verschillenden aard, die wel alleen uit de verzekering volgen, maar voor het overige geheel niet met elkaër in verband staan.

Voor ongegrond mogen wij alzoo de meening houden, die BENECKE (1) is toegedaan, dat er namelijk geen *volkomen* verlies is van eene lading, die, *vrij van beschadigheid* verzekerd, nog *in natura* ter bestemder plaats aankomt, hoe groot ook het verlies moge zijn door schade te weeg gebracht.

Indien toch de clausule *vrij van beschadigheid* aan het woord *verlies* eene geheel andere betcekenis kan geven, dan zou door haar de regel worden opgeheven, dat alle exceptiën moeten worden ingekort, dat, in geval van twijfel, de toestand van den bedinger de slechtste is (2). Kortom het ware dan te verklaren, hoe ÉMÉRIGON (3) kon zeggen, dat de lading koren bestaat, al is ze ook verrot.

Bederf der lading is altijd grond tot abandonnement geweest, althans het komt voor in de oudste bronnen van het

(1) BENECKE, *l.l.*, Th. II, S. 485.

(2) Art. 1385, *Burgerl. Wetb.*

(3) *L.l.*, Ch. XVII, Sect. II, § 6.

Zeeregt; maar over de hoegrootheid van het bederf had men, op verschillende tijden, verschillende bepalingen. De overtuiging, dat bederf den verzekerde regt geeft tot abandonnement, is dan ook zoo algemeen gevestigd, dat de polissen van Parijs, van Bordeaux en Rouaan (1), die anders alle gevallen van den Code de Commerce, behalve gebrek aan tijding, uitsluiten, toch abandonnement toelaten, indien de goederen voor meer dan drie vierden zijn bedorven. De Guidon (2) liet reeds abandonnement toe bij avarij boven de helft, hetgeen vrij ruim klinkt, doch wellicht daaruit moet worden verklaard, dat de vracht toen ter tijde hooger was, hetgeen men zou mogen opmaken uit de bijvoeging, dat abandonnement ook geoorloofd is, als de goederen door bederf de vracht niet meer waard zijn, althans is er voor dit gevoelen daarin grond, dat beide gevallen vrij veel overeenkomst hebben. De Guidon was ook nog in een ander opzigt voor de verzekeraars nadeelig.

Zoo als wij zagen, is abandonnement van gedeelten niet denkbaar bij een schip, en bij goederen verboden; maar, volgens den Guidon (3), had men vrijheid om het bedorvene gedeelte te abandonneren, en het gezonde te behouden; ja zelfs was het laatste daarin uitdrukkelijk bevolen (4); bij vruchten echter, en verder bij zout, graan en dergelijke, spoedig aan bederf onderhevige, waren was dat gedeeltelijke abandonnement uitgesloten (5). Bestond de lading uit verschillende waren, dan kon de eene soort worden geabandonneerd en de andere worden behouden; doch voor vruch-

(1) Zie VAUCHER, *Polices d'assurance maritime*. Parijs, 1830.

(2) Ch. VII, 1.

(3) Ch. VII, 7.

(4) Ch. VII, 9.

(5) Ch. VII, 8.

ten en andere levensmiddelen, die buiten het jaargetijde waren, moest het bederf algemeen zijn, of 50 % bedragen (1).

In de *Ordonnance de la Marine*, van 1681, wordt van het geheele geval niet eens gesproken, maar het abandonnement wordt uitgesloten, behalve bij volkomen verlies (2) (*perte entière*), op grond waarvan door VALIN beweerd wordt, dat aan die woorden eene uitbreidende verklaring moet worden gegeven; doch wederom gelooven wij, in aanmerking genomen het buitengewone van het abandonnement, dat het moet worden geacht te zijn uitgesloten overal, waar het niet uitdrukkelijk is toegelaten, terwijl ook eene gunst, door eene vorige Wetgeving verleend, maar door eene volgende niet meer toegekend, moet worden gerekend niet meer te bestaan, daar het stilzwijgend voortbestaan dezer gunst een nadeel zou zijn voor den verzekeraar. Wij willen hiermede echter geenszins beweren, dat er slechts dan van geheel verlies sprake zoude kunnen zijn, wanneer er *niets* meer is overgebleven, want, al is er nog iets over, dan kan het verlies toch van dien aard zijn, dat men even goed kan aannemen, dat de voorwerpen als *zoodanig* hebben opgehouden te bestaan. Een schip b. v. is geheel verloren, wanneer er slechts de losse planken van over zijn, eene lading tabak is weg, wanneer zij onbruikbaar is geworden door zeewater, hoewel, in beide gevallen, het verlies niet geheel is, in de volle beteekenis van dat woord.

In hetzelfde gevoelen schijnt ook door CASAREGIS (3) te worden gedeeld, daar hij ergens zegt: «*In casu, quo merces assecuratae sunt solum deterioratae, vel damnificatae,*

(1) Ch. VII, 9.

(2) Liv. III, Tit. VI, art. 46.

(3) *Discursus legales*, Disc. III, n^o. 2.

tenentur assecuratores ad solam dammi emendationem sive ad reficiendum deteriorationis pretium et non ad totam assecurationem ; » hoewel sommigen daaruit affeiden, dat hij een ander gevoelen was toegedaan; maar het vergoeden van schade, de prijs van het bederf, vooronderstelt het nog *in natura* aanwezig zijn van de verzekerde voorwerpen, daar er toch geene sprake zijn kan van schade, of van het betalen van het bederf, wanneer de voorwerpen door eenigen invloed van buiten alle eigenschappen hebben verloren: waardoor zij zijn, wat zij zijn, maar er in dit geval gezegd zoude moeten worden, dat die zaak verloren is, en niet meer bestaat.

Nog andere gevallen, waarin het abandonnement door de Nederlandsche Wet is toegelaten, zijn :

§ 5. OPBRENGING EN AANHOUDING DOOR VREEMDE MOGENDHEID EN AANHOUDING DOOR DE NEDERLANDSCHE REGERING NA HET BEGIN DER REIS.

Wat den eersten grond tot abandonnement betreft is het bijzonder opmerkelijk, dat een zeer gewoon geval van abandonnement, namelijk zeeroof, door de Nederlandsche Wetgeving met stilzwijgen is voorbijgegaan en alzoo is uitgesloten, terwijl die toch ten allen tijde tot abandonnement regt gaf. Wat van deze uitsluiting oorzaak is, is moeilijk te zeggen; zeker is het, dat de uitdrukking « *Mogendheid* » niet toelaat ook aan zeeroof te denken. De uittaling is evenwel van niet zoo groot gewigt, als wel schijnt, omdat zeeroof wel altijd volkomen verlies zal ten gevolge hebben, en de verzekerde dus op eene andere wijze toch gedekt is.

Intusschen schijnt de uittaling meer bij toeval, dan met opzet, te hebben plaats gevonden.

De vormen, waarin het eerste geval zich kan voordoen zijn verschillend: het kan zijn een maatregel van représaille, een embargo, een gevolg van kaapvaart, eene prijs-verklaring in oorlog, een uitoefening van het opperste gezag, in geval de vreemde Regering schepen of goederen noodig heeft, of in geval de lading contrabande inhoudt. Of nu het laatste geval grond geeft tot abandonnement, hangt af van de vraag, of verzekering, op contrabande genomen, geldig is of niet.

De aanhouding en opbrenging gaat, in deze omstandigheden, gepaard met verbeurd-verklaring, en is dan geheel verlies, of zij geeft verhindering in de reis, of is oorzaak van gedwongen verkoop.

Wanneer er geene verbeurd-verklaring gevolgd is, dan is er nog wel geen stellig verlies, maar voor den verzekerde is het onderscheid niet groot, daar hij met de verzekerde voorwerpen toch niet, naar welgevallen, handelen kan, terwijl het tevens hoogst onzeker blijft, of er van de verzekerde voorwerpen iets terecht zal komen. Bij de verzekering wordt het dus te regt gelijk gesteld met geheel verlies, en het abandonnement toegelaten, hoewel men er, in 1781, te Hamburg anders over dacht (1).

De algemeene leer laat abandonnement toe in elk geval van opbrenging, hetzij door vriend of vijand, door een erkende Regering of door zeeroovers, omdat voor al die gevallen de regtsgrond dezelfde is. Dit leerde reeds H. GROTIUS, als hij zegt (2): «*Placuit gentibus, ut is ce-
«pisse intelligatur, qui ita detinet, ut recuperandi spem
«probabilem alter amiserit*», terwijl de latere bijvoeging:

(1) *Hamburg Assoc.- u. Havarie-Ordnung*, v. 1731, Th. XV, art. 1.

(2) H. GROTIUS, *de jure belli ac pacis*, Lib. III, Cap. 6, § 3, n^o. 1.

« *Recentiori jure gentium inter Europae populos introductum videmus ut talia capta censeantur, ubi per horas 24 in potestate hostium fuerint,* » niet uitsluitend voor erkende Mogendheden geldt, maar slechts een antwoord is op de vraag, na welk tijdsverloop het bezit voor verloren mag worden gerekend. Ook BENECKE (1) is van dezelfde meening, en niemand zal dan ook wel in staat zijn de reden op te geven, waarom prijs-verklaring door zeeroovers geen grond tot abandonnement zoude zijn.

In bijna alle Wetgevingen, zoo oude als nieuwe, is het geval van zeeroof of uitdrukkelijk opgenomen, of toegelaten onder eene algemeene uitdrukking.

Eenige hiervan aan te halen is, gelooven wij, niet onbelangrijk, daar hierdoor blijken zal, dat zoowel in het Noorden als in het Zuiden dit geval regt tot abandonnement gaf. Wij noemen onder anderen de Ordonnantie van Middelburg, van 1600, art. 15, 26; Ordonnantie van Amsterdam, van 1744, art. 8; Ordonnantie van Rotterdam, van 1604, art. 12, 13; Ordonnance de la Marine, van 1681, Liv. III, Tit. VI, art. 42—45; Code de Commerce, art. 369, 2^o; Ordenanzas de la Universidad y Casa de Contractacion de Bilbao, Cap. XXII; Kon. Preuss. Seerecht, VI, II, art. 22, waarin evenwel is opgenomen, dat de hoop op herkrijging ongegrond moet zijn. Vergelijk verder BARELS, *Advzyen over den Koophandel en Zeevaert*, I, blz. 86; MENO PÖHLS, t. a. pl., S. 599.

HUIG DE GROOT zegt: « *Een Schip buyten 's landts bij hooger hant zynde aangehouden, ofte andersints onnut geworden om de reyse te doen, moeten de eygenaers van de*

(1) *L.L.*, Th. II, S. 267, 528.

«versekerde Schepen ende waren, 't de selve waren mede
 «bekomert zynde ofte niet, zes maenden nadat ter plaetse
 «daer het meerendeel der versekeracs is wonende, de wete
 «is gedaan, indien het belet is gevallen binnen Europa ofte
 «Barbarie, ende indien daer buyten een geheel jaer verbey-
 «den, voor ende alear 't voorsz. Schip ofte goederen te ver-
 «laten, maer mag de versekerde middclertyt den verseke-
 «raer wel bedwingen om borg ofte pand te stellen voor de
 «versekering» (1): terwijl hij er op laat volgen: «Een
 «schip geworden zynde onseylbaer, insgelijks Schip ende
 «Goederen by vyanden, ofte see-roovers zynde gerooft, soo
 «mag den versekerde dadelyk van hetselve afstant doen,
 «en de versekeraers aenspreken, die binnen drie maenden
 «de versekering zullen moeten voldoen» (2).

Dat dus eene prijs-verklaring door zecroof een even goede grond tot abandonnement is, als elke andere prijs-verklaring, is zoo algemeen in de Wetgevingen aangenomen en dan ook zoo zeer overeenkomstig den aard van het verzekeringscontract, dat men het als daarmede strijdig mag beschouwen, dat de Nederlandsche Wetgeving dit geval heeft onvermeld gelaten.

Wanneer verbeurd-verklaring is gevolgd, dan kon men in vroeger tijd hier te lande, te gelijk met het abandonnement, de verzekerings-som vorderen; althans, zoo de verbeurd-verklaring door hooger hand was geschied, bestond dienaangaande geen twijfel (3).

Is een schip verbeurd verklaard en nog niet teruggegeven, voordat de verzekerde zijne vordering instelt, dan is

(1) *Inleid. t. d. Holl. Rechtsg.*, Boek III, Deel XXIV, n°. 27.

(2) *Ibid.*, n°. 29.

(3) *BABELS, ll.*, I, 128, volgg., *Amsterdamsche Ordonnantie*, art. 7, 8, 25.

jurisprudentie nam dit geval zoo zwaar op, dat het abandonnement zelfs niet werd uitgesloten door gevolgde loslating; zoo oordeelde althans de Admiraliteit van Marseille, op 27 Julij, 1738, in de zaak van BARTHÉLÉMY BENZA, van welk vonnis werd geappelleerd, doch, op rapport van DE CORIOLIS, werd het door het Hof van Aix bekrachtigd, bij arrest, van 3 Maart, 1759 (1).

Toen de Code de Commerce werd ingevoerd, werd ook aangenomen, dat de verzekerde moest worden betaald, in elk geval, zoodra hij had geabandonneerd, en dit abandonnement was goed gekeurd, hetzij de verzekerde goederen later terug kwamen of niet (2), en deze bepaling vinden wij ook in ons Wetboek van Koophandel (3).

In al deze gevallen is de verzekerde, of hetgeen hetzelfde is, zijn plaatsvervanger, verplicht, de belangen van den verzekeraar te behartigen; hij moet pogingen aanwenden, om de verzekerde voorwerpen terug te krijgen, maar hij mag niet vrij koopen, zonder den verzekeraar te hebben geraadpleegd, want dit zoude, volgens de Nederlandsche Wetgeving, eene handeling zijn, die geheel buiten het verzekerings-contract ligt, en de omstandigheden zouden moeten uitwijzen, of er eene *negotiorum gestio* voor den verzekeraar had plaats gegrepen, of dat het eene onregtmatische handeling was geweest. Neemt de verzekeraar de vrijkoop aan, terwijl het abandonnement reeds heeft plaats gehad, dan is het eene *negotiorum gestio*, maar abandonneert de verzekerde niet, dan moet de verzekeraar de vrijkoop goed keuren, zal zij geene onregtmatische handeling, maar eene *negotiorum gestio* zijn.

(1) Zie VALIN, *ll.*, Liv. III, Tit. VI, art. 45.

(2) Art. 385.

(3) Art. 679.

Volgens den Code de Commerce (1) was dit anders, daar aan den verzekeraar de keus gelaten was, om den loskoop voor zich te nemen, of er zich geheel buiten te houden, en de verzekerde som te betalen.

Dit voorschrift was uit de Ordonnance de la Marine, van 1681, Liv. III, Tit. VI, art. 67, overgenomen; maar daar werd er een ander gevolg aan toegekend, dan in den Code de Commerce het geval is. De Code beschouwt dezen vrijkoop als eene buitengewone uitgave, en brengt dien dus tot avarij, zoodat de verzekering doorloopt, als of er niets ware gebeurd, terwijl de schrijvers (2) over de Ordonnantie dit overnemen door den verzekeraar als overneming van den koop beschouwden, hetgeen ook door de jurisprudentie werd aangenomen. POTHIER (3) echter beschouwde het als avarij, maar wordt door zijn commentator ESTRANGIN weêrlegd.

Is de verzekerde in staat van het ongeval kennis te geven, dan vervalt de vraag, of het, *in casu*, eene *negotiorum gestio* of eene onregmatige handeling is, want hij heeft dan of met den verzekeraar eene schikking getroffen, of geabandonneerd, of heeft het voorval verzwegen en is dan, wegens zijne *culpa*, door art. 673, *Wetboek van Koophandel*, met vergoeding van kosten, schaden en interessen bedreigd.

Indien er na de verbeurd-verklaring is geabandonneerd, dan blijft het voor het abandonnement onverschillig, wie er eigenaar wordt, zoo de verbeurd verklaarde goederen worden verkocht. Al koopt de verzekerde ze zelfs, het abandonnement blijft onherroepelijk; zijn koopen der verbeurd

(1) Art. 396.

(2) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XII, Sect. 21, § 6, en BOULAY-PATY, in zijne *Conférences ad h.l.*

(3) *l.l.*, n^o. 135.

jurisprudentie nam dit geval zoo zwaar op, dat het abandonnement zelfs niet werd uitgesloten door gevolgde loslating; zoo oordeelde althans de Admiraliteit van Marseille, op 27 Julij, 1758, in de zaak van BARTHÉLÉMY BENZA, van welk vonnis werd geappelleerd, doch, op rapport van DE CORIOLIS, werd het door het Hof van Aix bekrachtigd, bij arrest, van 3 Maart, 1759 (1).

Toen de Code de Commerce werd ingevoerd, werd ook aangenomen, dat de verzekerde moest worden betaald, in elk geval, zoodra hij had geabandonneerd, en dit abandonnement was goed gekeurd, hetzij de verzekerde goederen later terug kwamen of niet (2), en deze bepaling vinden wij ook in ons Wetboek van Koophandel (3).

In al deze gevallen is de verzekerde, of hetgeen hetzelfde is, zijn plaatsvervanger, verplicht, de belangen van den verzekeraar te behartigen; hij moet pogingen aanwenden, om de verzekerde voorwerpen terug te krijgen, maar hij mag niet vrij koopen, zonder den verzekeraar te hebben geraadpleegd, want dit zoude, volgens de Nederlandsche Wetgeving, eene handeling zijn, die geheel buiten het verzekerings-contract ligt, en de omstandigheden zouden moeten uitwijzen, of er eene *negotiorum gestio* voor den verzekeraar had plaats gegrepen, of dat het eene onregmatige handeling was geweest. Neemt de verzekeraar de vrijkoop aan, terwijl het abandonnement reeds heeft plaats gehad, dan is het eene *negotiorum gestio*, maar abandonneert de verzekerde niet, dan moet de verzekeraar de vrijkoop goed keuren, zal zij geene onregmatige handeling, maar eene *negotiorum gestio* zijn.

(1) Zie VALIN, *ll.*, Liv. III, Tit. VI, art. 45.

(2) Art. 385.

(3) Art. 679.

Volgens den Code de Commerce (1) was dit anders, daar aan den verzekeraar de keus gelaten was, om den loskoop voor zich te nemen, of er zich geheel buiten te houden, en de verzekerde som te betalen.

Dit voorschrift was uit de Ordonnance de la Marine, van 1681, Liv. III, Tit. VI, art. 67, overgenomen; maar daar werd er een ander gevolg aan toegekend, dan in den Code de Commerce het geval is. De Code beschouwt dezen vrijkoop als eene buitengewone uitgave, en brengt dien dus tot avarië, zoodat de verzekering doorloopt, als of er niets ware gebeurd, terwijl de schrijvers (2) over de Ordonnantie dit overnemen door den verzekeraar als overneming van den koop beschouwden, hetgeen ook door de jurisprudentie werd aangenomen. POTHIER (3) echter beschouwde het als avarië, maar wordt door zijn commentator ESTBANGIN weêrlegd.

Is de verzekerde in staat van het ongeval kennis te geven, dan vervalt de vraag, of het, *in casu*, eene *negotiorum gestio* of eene onregtmatige handeling is, want hij heeft dan of met den verzekeraar eene schikking getroffen, of geabandonneerd, of heeft het voorval verzwegen en is dan, wegens zijne *culpa*, door art. 673, *Wetboek van Koophandel*, met vergoeding van kosten, schaden en interessen bedreigd.

Indien er na de verbeurd-verklaring is geabandonneerd, dan blijft het voor het abandonnement onverschillig, wie er eigenaar wordt, zoo de verbeurd verklaarde goederen worden verkocht. Al koopt de verzekerde ze zelfs, het abandonnement blijft onherroepelijk; zijn koopen der verbeurd

(1) Art. 396.

(2) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XII, Sect. 21, § 6, en BOULAY-PATY, in zijne *Conférences ad h.l.*

(3) *l.l.*, n°. 135.

verklaarde goederen heeft met de verzekering niets te maken, daar zijne betrekking tot den verzekeraar door het abandonnement is opgelost en het geheele verzekeringscontract alzoo is afgelopen.

Deze waarheid is algemeen erkend (1), in het Zuiden, zoowel als in het Noorden, voorheen zoowel als thans, niet-tegenstaande door enkelen werd beweerd, dat het strijdig is met het doel der verzekering, vergoeding namelijk voor geleden schade, maar nooit winst, die toch op deze wijze kon worden verkregen. Men lette er echter niet op, dat die winst niet eene vrucht was van de verzekering zelve, en daaraan noodzakelijk verbonden, maar dat zij alleen het gevolg was van een' koop, die ook door den verzekeraar had kunnen worden aangegaan, en dat het voordeel dus ook door hem had kunnen worden genoten, indien hij zulks had verlangd.

Een laatste geval van neming is, wanneer eene vreemde Mogendheid schepen of goederen in beslag neemt, die echter niet verbeurd verklaart, maar ze zich toeëigent tegen betaling.

In dit geval is er geen geheel verlies; maar volgens (2) CASAREGIS EN ROCCUS(3), mag men toch abandonneren, welke laatste, even als DE LUCA (4) aanneemt, dat de verzekerde zaak voor den verzekerde verloren is, zoodra zij hare be-

(1) *Decisiones Rotae Genuensis*, Dec. 101; MENO PÖHLS, *l.l.*, S. 632; BENECKE, *A treatise on the principles of Indemnity in Marine Insurance, Bottomry and Respondentia*. Lond., 1824, p. 354; W. PHILLIPS, *A Treatise on the Law of Insurance*. Boston, 1840, p. 452; S. MARSHALL, *A Treatise on the Law of Insurance*. Lond., 1802, p. 581.

(2) *Discurs. leg.*, Disc. I, n°. 46, 103.

(3) *l.l.*, not. 54, 55.

(4) *De credito*, Disc. 106.

stemming niet bereikt. De Guidon (1) beveelt alleen schadevergoeding te geven voor den te geringen prijs.

De Ordonnance de la Marine (2), van 1681, sprak van *arrêt de prince*, hetgeen, volgens het gevoelen van VALIN (3), slechts zou zien op oorlog of represaille en niet met het oog op ons geval zou zijn geschreven, zoodat men bij geleden schade daarin slechts zou kunnen voorzien door de actie van avarij.

Van dezelfde meening was POTHIER (4), terwijl die dan ook reeds vroeger door de Rota van Genua (5) was geuit, en in Frankrijk als regel gold (6).

Neemt men den aard van het abandonnement in aanmerking, dan moet men zeggen, dat het ook door onze Wetgeving in dit geval niet is toegelaten, daar het niet uitdrukkelijk wordt vermeld, en bij gevolg is uitgesloten. Zoekt men echter den grond voor het ongeoorloofde van abandonnement, in dit geval, in den verkoop zelven, dan verkeert men in eene dwaling, omdat *gedwongen* verkoop geen verkoop meer is, hetgeen uit den aard van de verbindtenissen volgt, daar men zonder vrijen wil geen contract kan aangaan. Gedwongen verkoop is, m. a. w., eene *contradictio in adjecto*.

Het Wetboek van Koophandel (7) staat abandonnement toe, zoodra er aanhouding heeft plaats gehad;

(1) Ch. VIII, 6; IX, 13.

(2) Liv. III, Tit. VI, art. 49.

(3) VALIN, *ad h.l.*

(4) *L.l.*, n°. 57.

(5) Decisio 62.

(6) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XII, Sect. 33. Verg. BALDASSERONI, *Delle Assicurazioni marittime*, Part. V, Tit. XI, art. 38, 39.

(7) Art. 663, lid 6, *Wetb. van Kooph.*

maar deze uitdrukking wordt daarin niet nader verklaard, en het kon dus twijfelachtig zijn, of ons geval daarmede bedoeld is; doch alle twijfel houdt op, wanneer wij er art. 665, lid 1, mede in verband brengen; dit artikel is algemeen, en staat slechts dan abandonnement toe, wanneer de verzekeraar weigert, eene som voor te schieten, tot het doen van reclame. Door die som nu voor te schieten, zal de verzekeraar den verzekerde, wiens goederen op deze wijze zijn verkocht, op zijnen eisch kunnen antwoorden, door de exceptie, dat hij niet verkeert in een geval van abandonnement, daar de Wet hem daartoo geen grond geeft, want hij heeft wel verlies geleden, en kan dus eene actie van avariÿ instellen; maar het verlies is niet volkomen en abandonneren kan hij dus niet.

Het gaat even min aan, ons geval onder zeeramp te brengen, terwijl art. 668 een anderen grond voor ons gevoelen geeft. Bij aanhouding en opbrenging kan slechts, na verbeurdverklaring, worden geabandonneerd, of na zekere termijnen, indien er geene teruggave of ontslag is gevolgd. In ons geval nu is er geene verbeurdverklaring, en de uitbetaling eener vergoeding staat niet met ontslag of teruggave gelijk, en wat nu bij duisterheid van eenig Wetsvoorschrift in het algemeen geldt, *in dubio pro debitore*, hier den verzekeraar, zal zonder twijfel voor dit geval wel moeten worden aangenomen, daar het hier niet eens gewone regten, maar buitengewone regten, uitzonderingen, betreft.

Aanhouding door de Nederlandsche Regering na het begin der reis geeft even zeer regt tot abandonnement; het geval verschilt in zooverre van het vorige, dat er natuurlijk hier geen sprake zijn kan van oorlog (1); en

(1) Zie WESKETT, *ll.*, *in voce*, n^o. 3, en MALYNES, *Lex mercat.*

de regelen, die voor het vorige geval gelden, zijn dus ook hier van toepassing.

Is echter de aanhouding, ten gevolge van overtreding der Belastingwetten, geschied, dan zal men in geen geval kunnen abandonneren, al neemt men ook aan, dat verzekering op goederen, wier in- of uitvoer verboden is, geoorloofd heeten kan, want de Nederlandsche Wet is voor iedereen verbindend, en de straf, waarmede de overtreding wordt bedreigd, is voor geene verzekering vatbaar, waaruit tevens volgt, dat zulk eene verzekering op zich zelve reeds nietig is, daar haar grond een ongeoorloofde, met de Wet strijdige, is.

Alle schrijvers komen dan ook daarin overeen, dat eene verzekering genomen op goederen, die, met ontduiking der Belastingwetten, of tegen geheel verbod van invoer, in het vaderland zullen worden binnengebragt, voor nietig gehouden worden moet; maar eene verzekering op dergelijke waren naar het buitenland wordt door velen voor verbindend gehouden, mits de invoer geschiede met medeweten van den verzekeraar, en er bestaan dan ook vonnissen, in dien geest geveld.

VALIN (1) en ÉMÉRIGON (2), die hunne verhandelingen over zee-verzekering schreven, toen de Ordonnance de la Marine, van 1681, van kracht was, hielden zulk eene verzekering voor niet strijdig met den aard van het contract van verzekering, en dus voor verbindend. De laatste beroept zich voor zijn gevoelen op een arrest, van 23 Junij, 1745,

p. 111, die tevens leert, dat abandonnement ook geoorloofd is, indien er geene waarschijnlijkheid bestaat, dat het verzekerde in zee kan gaan.

(1) *L.J.*, Ch. XII, Sect. 51; Ch. VII, Sect. 5; Ch. XI, Sect. 8; Ch. XII, Sect. 11.

(2) *L.l.*, Liv. III, Tit. VI, art. 49, 52.

gewezen in de zaak van FIGON en REGAYET van Marseille (1). Hij zegt de smokkelhandel is, uit het oogpunt der zedelijkheid beschouwd, wel ongeoorloofd; maar de handeldrijvende Staten maken zich er allen schuldig aan en de gewoonte heeft er dus hare sanctie aan verleend.

Men zou, gelooven wij, even goed kunnen beweren, dat diefstal eene zeer geoorloofde handeling is, omdat men onder alle natiën dieven vindt. Na de invoering van den Code de Commerce kwam de zaak meermalen ter sprake, zoowel bij het verzekerings- als bij het bevrachtings-contract. Het Hof van Rennes vernietigde, op 1 December, 1826, een vonnis, dat de geldigheid er van had aangenomen; maar de juistheid dezer uitspraak werd zeer betwijfeld, o. a. door BOULAY-PATY, die, in zijne *Conférences* op ÉMÉRIGON (2), zegt, dat men meer de inspraak van het geweten, dan het strenge recht had geraadpleegd, en ALAUZET (3) voegt, om de onwettigheid nog meer te doen uitkomen, er dit bij: «noch de theologen, noch de Jezuïten keuren den smokkelhandel af.» Wij gelooven echter, dat zulk een bewijs niet behoeft te worden weêrlegd. Op 30 Augustus, 1835, velde het Hof van Rennes een vonnis, waarin wel het onwettige van de overtreding van Belastingwetten in den vreemde werd erkend, maar tevens aan de overeenkomst, waardoor die handeling was verzekerd, verbindende kracht werd toegekend, zoodat dus, wonderlijk genoeg, daarbij de stelling werd aangenomen, dat eene onwettige handelwijze wettige gevolgen kan hebben. Niet minder merkwaardig, dan de grond, door ALAUZET aangevoerd,

(1) ÉMÉRIGON, *ll.*, Ch. VIII, Sect. V, § 2.

(2) *ll.*, Ch. XII, Sect. 51.

(3) *Traité Général des Assurances*, par ISID. ALAUZET, Par. 1843, Tom. I, Ch. X, p. 313.

is die van VALIN en ÉMÉRIGON, welke hierop nederkomt, dat de vreemdelingen het in Frankrijk doen, en dus de Franschen het als maatregel van represaille elders mogen doen.

Zij hadden even goed kunnen beweren, dat de zeeroof geoorloofd is, omdat er volken zijn, die zich daaraan schuldig maken, en zoo doende zouden zij den toestand van het *bellum omnium contra omnes* van den tijd, waarin het regt van den sterksten gold, moeten goed keuren.

Hoewel nu én onder den Guidon, én onder den Code de Commerce verzekering op zulke goederen niet voor ongeldig gehouden werd, vond ook, ter eere van Frankrijk, de tegenovergestelde meening hare verdedigers. POTHIER (1) voerde daarvoor gunstige argumenten aan, die wij geheel tot de onze kunnen maken, en zullen trachten te vermeerderen. Zijn bewijs voor het ongeoorloofde ontleent hij aan het Volkenregt, volgens welk regt een ieder zich moet onderwerpen aan de Wetten van het land, waarin hij zich op het oogenblik bevindt en de overtreding dier Wetten derhalve even goed strafbaar is, als die der Wetten van het vaderland. Nu heeft elke Regering volkomen regt, den in- of uitvoer van zekere goederen geheel te verbieden of te bezwaren en het overtreden harer bepalingen, ten dezen opzichte, is dus eene ongeoorloofde handeling, terwijl het verzekeren van dergelijke verboden of bezwaarde goederen, waarvan men weet, dat zij, met ontduiking dier bepalingen, zullen worden ingevoerd, even ongeoorloofd is, omdat de verzekeraar gerekend wordt het verbod te kennen, het gevaar, door ontduiking daarvan ontstaan, dus voor zijne rekening neemt, en derhalve medepligtig wordt aan de

(1) *L.L.*, n^o. 58.

overtreding. Nu werpt ESTRANGIN POTHIER tegen, dat deze geen onderscheid maakt tusschen inlander en vreemdeling, dat verder niet alle onzedelijke handelingen tevens ook onwettig zijn, m. a. w., dat niet alle onzedelijke handelingen vallen onder het bereik der Wet, ja dat het alles niets heeft te maken met Staats- en Burgerlijk Regt; maar toegegeven eens, dat het eën' vreemdeling vrij staat de Wetten van andere volken te schenden, is het dan niet in strijd met de zoo hoog geprezene *comitas gentium*, wier meerdere in-aachtneming in latere tijden oorzaak was, dat men zooveel minder te lijden had door de rampen van den oorlog, en het onderling verkeer zooveel grooter heeft doen zijn. Verder zegt ESTRANGIN, dat het verbod of de belemmering van in- en uitvoer nadeelig kan zijn voor handel en nijverheid, en men dus, door het te beschermen, zich zelven benadeelt. Aan de waarheid van het eerste zal niemand twijfelen; maar is daarom de overtreding van de Wetten van den eenen Staat, door de burgers van den anderen, geenszins nog de wettige en geoorloofde wijze om dit nadeel te verhelpen, en is het toestaan van verzekering op contrabande niet een erkennen van het geoorloofde van zulk eene overtreding?

Eene andere bewering van ESTRANGIN is nog, dat het eene land, met betrekking tot rijkdom en nijverheid, in voortdurenden staat van oorlog tegen over het andere verkeert; maar zij bewijst slechts, dat men, in zijn tijd, nog eene bijzonder bekrompene opvatting van rijkdom en van de ware belangen van handel en nijverheid had, en dat hij in die bekrompen opvatting deelde; terwijl wij niet gelooven, dat er thans velen zullen worden gevonden, die dit argument van ESTRANGIN tot het hunne zullen maken.

Anderen, zoo als PARDESSUS, LEMONNIER en KENT keuren de bestrijding van den smokkelhandel goed; maar zeggen, dat het kwaad te diep is ingeworteld om het te kunnen weren.

Even min als de Franschen, waren er de Engelschen altijd zoo bijzonder op uit, ten dezen opzigte, de onderlinge wellwillendheid der volken te bevorderen.

Een Statuut van GEORGE II verbood verzekering, zonder belang, met uitzondering echter van schepen op Spanje en Portugal.

De oorzaak dier bepaling wordt door BLACKSTONE (1) opgegeven.

De Engelschen dreven namelijk sluikhandel op die beide landen; van die smokkelgoederen nu konden geene cognoscementen worden opgemaakt, en men mogt ze dus ook niet verzekeren; maar nu nam men verzekering zonder interest, en het was dan voldoende uit de polis te vorderen tot betaling.

Dezelfde kunstgreep was bij de sluikhandelaars in Frankrijk in gebruik, en een arrest van het Parlement van Aix, van 28 Junij, 1745, stond de vordering tot betalen der verzekerde som uit zoodanige polis toe (2).

BENECKE (3) stelt verzekering op contrabande voor als geldig, zoowel in Engeland als in Noord-Amerika.

Niettegenstaande nu de beste schrijvers over zee-verzekering het gevoelen zijn toegedaan, dat verzekering op contrabande verbindend zoude zijn, kunnen wij die overtuiging onmogelijk tot de onze maken, zoowel om hetgeen wij boven reeds aanvoerden, als om de volgende redenen.

Men verzekert zich altijd tegen gevaar, en wel tegen gevaren, die, wel is waar, mogelijk zijn, maar dan toch zoo onzeker, dat men ze op verscheidene gevallen slechts een-

(1) W. BLACKSTONE, *Commentaries on the Laws of England*. Lond., 1857, Tom. II, p. 137.

(2) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. VIII, Sect. 5.

(3) *l.l.*, Th. II, S. 137.

maal behoeft te vreezen. Nu is het gevaar van verbeurdverklaring der gesloken goederen op verre na zoo onzeker niet, maar juist het omgekeerde is waar: het moet in den regel worden verwacht. De aanhaling is niet een toevallig icts, wat elk ander schip even goed treffen kan, maar ze is het noodzakelijk gevolg van de handeling van den ondernemer, en het is juist andersom zeer toevallig, wanneer de aanhaling niet geschiedt.

Eene Wetgeving, waarbij verzekering op sluikwaren is toegelaten, is eene onzedelijke, omdat zij den smokkelhandel begunstigt, en deze, al mag men ter harer verdediging nog zooveel aanvoeren, toch altijd op de personen, die ze drijven, eenen sterk demoraliserenden invloed heeft, en de eerbied voor Regt en Wet, die juist bij het meer onbeschaafde gedeelte het sterkst moet werken, omdat zij daar meestal het eenige tegenwigt tegen slechte handelingen is, er steeds meer en meer door wordt ondermijnd.

De Nederlandsche Wetgeving vereischt voor elke overeenkomst eene geoorloofde oorzaak, en spreekt, bij gebreke daarvan, de nietigheid der overeenkomst uit. Onzes inziens, worden daardoor dergelijke verzekeringen met hetzelfde gevolg bedreigd, en mogt men nu al eens regterlijke uitspraken kunnen aanvoeren, die voor het tegendeel beslissen, men vergete niet, dat dit de zaak niet uitmaakt, daar de jurisprudentie niet altijd in overeenstemming is met het regt.

§ 6. GEBREK AAN TIJDING.

Een' anderen grond tot abandonnement geeft het ontbreken van tijding.

Dit volgt wel niet onmiddellijk uit den aard der zaak zelve, maar steunt op de geschreven Wet, die in het belang van den handel, te voorzien had in die gevallen, waarin men onzeker bleef, of de verzekerde voorwerpen nog aanwezig waren.

Daartoe nam de Wet als *praesumptio juris et de jure*, in plaats van een volledig bewijs, dat welligt nooit geleverd zou kunnen worden, een onvolledig bewijs, dat te geven was, als volkomen aan, en stelde, dat de verzekerde voorwerpen voor verloren moesten worden gerekend, zoodra, na zekeren termijn, alle berigten achterbleven.

Dit gemis aan tijding moet echter, om regt te geven tot abandonnement, volslagen zijn, dat is, niet alleen moet het den belanghebbenden aan tijding ontbreken, maar niemand (1), wie het ook zij, moet berigten hebben ontvangen, waaruit het bestaan der verzekerde voorwerpen blijkt. Wanneer zulke berigten aanwezig zijn, kunnen ze den verzekerde, die zijn regt tot abandonnement doet gelden, worden toegeworpen; het bewijs echter voor de waarheid dezer berigten, b.v. dat het schip gepruaid is, moet worden geleverd door dengenen, die zich tegen het abandonnement verzet, omdat hij, die eene exceptie opwerpt, ze geldende moet maken: *reus excipiendo fit actor*.

De Guidon (2) geeft van ter zijde de vooronderstelling aan, waarvan men uitging bij het erkennen van gemis van tijding als voldoende grond tot abandonnement; wij lezen er: «*soit que les pilotes se fussent fourvoyés des lignes de leur compas ou astrolabes, pris route pour route*» etc. (3)

(1) POTHIER, *l.l.*, n°. 122.

(2) Ch. VII, 12.

(3) Ook hier wordt alleen van abandonnement van de lading, niet ook van het schip gesproken.

De zamenstellers gingen dus van het denkbeeld uit, dat het gebrek aan tijding veroorzaakt werd daardoor, dat het schip, ten gevolge eener onjuiste berekening, van den koers was geraakt en in onbekende zeeën was verongelukt.

Dat men, na verloop van zekeren termijn, bij gemis van tijding, de verzekerde voorwerpen als verloren kon aanmerken, was evenzeer vroeger als nu in 't Handelsregt algemeen erkend. Wij vinden het niet alleen bij degenen, die over dit regt hebben geschreven, maar ook in de meeste Wetten en Verordeningen, die over de verzekering handelen.

STRACCHA (1), STYPMANNUS (2), KURICKE (3), CASAREGIS (4) leeren het allen.

De oude Nederlandsche verordeningen op het stuk van zee-verzekeringen erkenden het evenzeer als de Guidon; en verlangt men bewijzen, dat onze kooplieden van de noodzakelijkheid er van waren overtuigd, wij behoeven slechts uit de Ordonnantie van de Beurs van Antwerpen, art. 5, aan te voeren, waar wij lezen, dat de verzekerde het regt heeft de volle som te vorderen, en de verzekeraar verplicht is die te consigneren, wanneer, na jaar en dag, sedert de verzekering, van de verzekerde voorwerpen geene tijding ontvangen is. Eene dergelijke bepaling hadden men te Amsterdam (5), echter moesten voor reizen, die

(1) BENEVENTUS STRACCHA, *Tract. de assec.*, Colon. Agrip., 1575, glos. n^o. 30.

(2) FR. STYPMANNUS, *ad Jus Maritimum*, P. IV, C. 7, n^o. 330 (te vinden in den *Fasciculus script. de jure nautico et maritimo*, ed. HEBNECCIUS. Halae Magd., 1740).

(3) R. KURICKE, *Diatribes de Assecurationibus* (te vinden bij HEBNECCIUS, *l.l.*).

(4) *Discursus legales*, Disc. I, n^o. 61; II, n^o. 2.

(5) *Ord.*, van 1744, art. 29. Vergel. die van 1775, art. 29; *Costumen van Amst.*, art. 5.

verder waren dan Europa of de Barbarijë en omstreken, twee jaren zijn verloop, een bewijs, dat men in Amsterdam naauwkeuriger te werk ging, dan de Antwerpsche verzekeraars deden.

Ook in de verordeningen van andere handelssteden treft men dergelijke bepalingen aan, zoo als in die van Middelburg, art. 12, van Rotterdam, art. 67.

Weinig anders leert HUG DE GROOT, in zijne Inleiding tot de Holl. Rechts-geleertheid (1), als hij zegt: «In gevalle't Schip ofte goed gesonden na Europa ofte Barbarie, jaer ende dagen, ofte verder synde gesonden twee jaren, na haer vertrek van de eerste ladingplaetse agter blyven, sonder dat daer van tyding wert gehoort, soo wert het schip gehouden voor verloren.»

In Frankrijk was het beginsel, door den Guidon gehuldigd, door de Ordonnance de la Marine, van 1681, niet verloochend; maar zelfs in zooverre beter toegepast, dat men voor gewone reizen één, voor zoo genaamde *voyages de long cours* twee jaren vorderde (2); welke verandering door de zamenstellers van den Code de Commerce (3) waardig gekeurd werd in dat Wetboek te worden opgenomen.

De Spaansche verzekeraars kenden hunne verpligting, om het abandonnement, op grond van gebrek aan tijding, aan te nemen uit de Ordenanzas para los seguros maritimos que formaron el prior y consules de la Universidad de mercaderes de Burgos, van 1537, art. 18, uit de Ordenanzas de la Universidad y Casa de Contractacion de Bilbao, art. 37

(1) B. III, Deel 24, n°. 24.

(2) Liv. III, Tit. VI, art. 58.

(3) Code de Comm., art. 375.

en uit de *Recopilacion de Leyes*, art. 6, welke Wetten sedert vervallen zijn, daar dit punt door het Wetboek, van 1829, in art. 908, nader geregeld is, en het abandonnement wordt toegelaten, nadat, zonder berigt, een of twee jaren sedert zijn verlopen.

Ook in andere landen was door de Wet in het geval van uitblijven van berigt voorzien. Zoo hebben wij voor Pruisen te vermelden het *Preussisch Seerecht*, v. 1727, VI, 27 (*Preuss. Assec.-Ordn.*, § 131). In de *Preuss. Assec.-Ordn.*, van 1766, §§ 2311, 2312, eischte men drie maanden voor reizen naar de Oost- en Noordzee, zes voor het overig Europa enz.

De Hamburgers (1) hadden op dit punt hun eigen regt, dat drie gevallen onderscheidde: 1^o. was de verzekerde tot abandonnement gerechtigd, zoo boven den gewonen tijd der reis nog drie maanden waren verlopen bij schepen, die naar eenige Europeische haven zijn bestemd; het abandonnement geschiedde dan door een' makelaar, met 2 % korting; 2^o. in elk geval, dat de verzekeraars tegenspraak doen, zijn zij verpligt de volle som te betalen, zoodra veertien maanden, sedert de uitreis, zijn verlopen; ja reeds na drie maanden zijn zij gehouden voldoende waarborg te geven; 3^o. voor verdere reizen neemt men den tijd naar omstandigheden.

Daarin bragt, in 1847, het Ontwerp voor *Hamburger Zeeregt* (2) eene verandering, door geen vasten tijd te bepalen, maar aan te nemen, dat die zou worden berekend naar de lengte der gewone reis, terwijl tevens moest worden overgelegd eene verklaring van de overheid der

(1) *Hamburg. Assecur. u. Havarie-Ordnung*, v. 1731, Tit. XI.

(2) Th. II, Tit. IV, § 120.

plaats van bestemming, inhoudende, dat het schip niet aldaar was aangekomen. Is dit alles in orde, dan heeft de verzekerde recht op de volle som.

De Zes Bremer Verzekerings-Maatschappijen vorderen in hunne Reglementen (1) gebrek aan tijding, gedurende 12, 15, 21 enz. maanden, sedert de afvaart, te rekenen naar de grootte van den afstand der reis.

Die Wetgevingen, die op den leest geschoeid zijn van den Franschen Code de Commerce, hebben ook meest allen, ten dezen opzichte, dezelfde bepalingen; zoo zijn bij voorbeeld de artt. 405, 406 van het Sardinische Wetboek gelijkloidend aan de artt. 375, 376 van den Code de Commerce.

Bij natiën, die minder tot codificatie genegen zijn, is geen tijd bepaald. In Engeland b. v. rigt men zich naar de omstandigheden en is het al of niet geoorloofde van abandonnement in een bepaald geval geheel overgelaten aan het oordeel van den Regter, onder wiens *officium* dan ook in Engeland meer valt, dan elders plaats heeft of zou kunnen plaats hebben (2).

Zoo als wij zagen, nam men vroeger den termijn aan van jaar en dag. Met de uitbreiding van handel en scheepvaart moest deze van lieverlede worden verlengd; maar men ging daarbij niet bijzonder regelmatig te werk, en het kan wel niet anders, of in elke Wetgeving worden, ten dezen opzichte, nog leemten gevonden. Zoo is, om iets te noemen, de tijd van 1½ jaar te kort voor schepen, die op China varen of eene reis rondom de wereld doen, terwijl — een tijd van zes maanden weér veel te lang is voor een stoom-

(1) Art. 60.

(2) J. ARNOULD, *A Treatise on the Law of Marine Insurance and Average*, Vol. II, p. 794; BENECKE, *l.l.*, Th. II, S. 219.

schip van Rotterdam op Antwerpen (1). Om deze reden zouden wij ons dan ook beter kunnen vreenigen met het gevoelen der Engelschen, die de tijdsbepaling, zoo als wij zagen, hebben overgelaten aan de prudentie van den Regter. Bij STRACCHA (2) vindt men ook reeds de klagt over die tijdsbepalingen.

Neemt men nu echter in het Wetboek eene bepaling op omtrent den tijd, na welken het abandonnement geoorloofd is, dan dient men daarin ook te antwoorden op de vraag, omtrent den termijn, van waar die tijd moet worden gerekend te beginnen. Sommigen geven daarvoor aan den datum van het uitzeilen (3), bij anderen geldt die (4), waarop het contract is gesloten; beide bepalingen zijn echter onjuist. Wat de eerste bepaling betreft, daarvan ligt het ongerijnde voor de hand; daardoor toch zou het mogelijk worden een schip, waarvan men nog den voorlaatsten dag tijding heeft ontvangen, twee dagen later te abandonneren, en dat de tweede bepaling even gebrekkig is, is niet minder duidelijk, want gesteld eens, de reeder laat zijn schip, sedert hij verzekering heeft genomen, gedurende bijna den geheelen tijd, in de haven liggen, dan zou hij mogen abandonneren, al had het daarna nog geen maand geva-

(1) Vgl. *Wetboek van Koophandel*, art. 667.

(2) *L.L.*, glossa 30.

(3) *Guidon*, Ch. VII, 12; *Costumen v. Amsterdam*, art. 5; *Ordon. v. Burgos*, 18; *v. Bilbao*, 37; *Recopil. d. Leyes*, art. 8; *Preuss. Seerecht*, VI, 27; *Formule v. Bordeaux*. Vgl. ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XIV, Sect. 4, § 1. Voor Genua zegt ons TARGA, *Ponderazione*, Ch. 51, § 218: „*Palto*
„*che quando fa un anno d'alla partenza, alcun de sadetti assicuratori*
„*non partino nova justificata della salvessa di detta nave, si intende in*
„*tal caso sinistrata, et sia luogo all' intimatione et riscorsione.*“

(4) *Ord. v. d. Beurs van Antwerpen*, art. 5; *v. Middelburg*, art. 12, enz.

ren, wanneer er inmiddels maar geene tijding was aangekomen.

Wil men den tijd bepalen, dan moet men den termijn, waarvan men begint te rekenen, ook stellen in het laatste bericht, hetwelk aangaande de verzekerde voorwerpen is ingekomen, want eerst sedert dat bericht kan er van het ontbreken van tijding sprake zijn, en men vindt dit gevoelen dan ook even als de beide eerst genoemden verkondigd en in sommige Wetgevingen opgenomen (1). Echter kan men eerst dan zeggen, dat tijding ontbreekt, wanneer er na de laatste tijding genoeg tijd verloopen is, om het ontvangen van nieuwe berichten mogelijk te maken en deze desnietteenstaande niet zijn aangekomen. Vraagt men nu, op welken grond vooronderstelt men bij *gebrek* aan tijding het *vergaan* van een schip, het antwoord luidt: op gelijken grond, als waarop men een' persoon als dood beschouwt, waarvan in dertig jaar taal noch teeken is vernomen. Men past *per analogiam* den regel, voor personen geschreven, op zaken toe, en bij beide dwong de noodzakelijkheid tot dit logisch onwettig besluit. Men stelde een bewijs door Wetduiding in de plaats van het ware bewijs, omdat dit laatste wellicht nooit, het eerste altijd geleverd kan worden en men daarin dus het eenige middel had om eene onzekerheid weg te nemen, die hoogst bedenklijke verwarringen kon na zich

(1) *Ordonnance de la Marine*, Liv. III, Tit. VI, art. 58; ÉMÉRIGON, *ll.*, Ch. XIV, Sect. 4; KURICKE, *ll.*, not. 16; CASAREGIS, *Disc. leg.*, Disc. I, n°. 62; LOCCENIUS, *ll.*, c. 8, n°. 18; *Wetboek v. Kooph.*, art. 667; *Code de Comm.*, art. 375. de Formule, te Ancona gebruike-lijk, luidde aldus: „*Si abhinc menses XII, de dicta nave non fuerint vera nova perlata, assecuratores obligantur dare et solvere pecuniam istam ab illis assecuratam. Et si postmodum salva advenerit, assecuratus debet restituere nummos istos, quos a dictis assecuratoribus acceperit.*”

slepen. Wat bij den mensch de dood is, is bij zaken het vergaan (1).

In beide gevallen heeft deze fictie eene terugwerkende kracht tot op het oogenblik der laatste tijding, maar in 't algemeen is dit van weinig belang; slechts dan verkrijgt het bij zaken groot gewigt, wanneer de verzekering voor een bepaalden tijd is geschied.

De schrijvers zijn ten dezen opzichte verschillende meeningen toegedaan. CASAREGIS (2) werpt den last van het bewijs, dat het schip gedurende den tijd van de verzekering is vergaan, op den verzekerde; hij zegt: «*quando tempus est de substantia vel fundamentum intentionis tunc debet praecise et determinate probari.*»

't Parlement van Aix was van hetzelfde oordeel in twee vonnissen, van 10 en 20 Junij 1747; maar deze meening werd, twee jaar later, verworpen door den Conseil d'État, en het bewijs van het togendeel den verzekeraar opgelegd (3).

POTHIER (4) is van hetzelfde gevoelen als de Conseil d'État en verdedigt het, op grond van den regsregel, dat hij, die excipiëert, bewijzen moet: *reus excipiendo fit actor.*

Omdat men zich gaarne op geschreven regt beriep, voerde men, uit den Guidon, als grond voor het gevoelen, dat de verzekerde het bewijs niet behoeft te leveren, de woorden aan «*si faire se peut* (5); kan hij het niet, zeide men, dan moet de verzekeraar bewijzen; maar daarmede

(1) *Commentaire de la coutume de la Rochelle*, art. 56, n^o. 32; M. PÖHLS, *l.l.*, Th. II, S. 615; VALIN, *l.l.*, Liv. III, Tit. VI, art. 58, *in fine*.

(2) *Discursus legales*, Disc. II, n^o. 8.

(3) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XIV, Sect. 4, § 7.

(4) *l.l.*, n^o. 124.

(5) Ch. III, 2.

bleef men hangen aan de woorden, of handelde ter kwader trouw, want leest men het artikel in zijn geheel, dan blijkt, dat daarin geen sprake is van het ontbreken van tijding, maar van zecramp, terwijl op de eenige plaats in den Guidon (1), waar ons geval voorkomt, met geen woord van verzekering voor zekeren tijd wordt gerept.

Het Spaansche Wetboek (2) zegt uitdrukkelijk, dat het vergaan van het schip wordt voorondersteld te zijn gebeurd tijdens de verzekering, en deze bepaling, uit den Code de Commerce (3) overgenomen, vinden wij ook in het Nederlandsche Wetboek van Koophandel (4). Daarmede is dus allen twijfel weggenomen.

Alvorens nu van de behandeling van dit punt af te stappen, meen ik nog te moeten gewagen van het zonderlinge, hoogst onjuridiek, gevoelen, dat de anders zoo kundige TARGA (5) ons, als de juiste voorstelling, geeft.

Hij slaat een middelweg in, en doet de zaak af, bij wijze van dading, daar hij in het bedoelde geval den verzekerde regt geeft op de halve verzekerde som. Het is bijzonder vreemd, dat een zoo uitstekend regtsgeleerde goed vinden kon een maatregel voor te stellen, die stellig altijd onjuist is, want is het schip, tijdens de verzekering vergaan, dan zou de verzekerde slechts gerechtigd zijn tot halve vergoeding, terwijl in het tegenovergesteld geval de verzekeraar wordt bezwaard met eene risico, waarvoor hij geene premie heeft genoten, en het contract alzoo zonder afdoende reden wordt verlengd.

(1) Ch. VII, 12.

(2) Art. 908.

(3) Art. 376, *Code de Comm.*, gelijkkluidend aan art. 406, *Wetb. v. Kooph. v. Sardinië.*

(4) Art. 674.

(5) *Ponderazione*, Ch. 52, n^o. 21, p. 231.

HOOFDSTUK II.

Gevolgen van het abandonnement.

Het verrigten van elke daad vereischt bij hem, die ze volvoert, de volle bewustheid van hetgeen hij doet, vooronderstelt zijne bekendheid met de gevolgen, die door de handeling zelve natuurlijk of noodzakelijk veroorzaakt worden. Zoo ook moet hij, die abandonneert, volkomen kennis dragen van hetgeen die handeling in zich bevat; vooraf moet hij bij zich zelve overleggen, of het raadzaam is, of hij soms nog eene andere weg zal inslaan.

De gevolgen van het abandonnement laten zich in drie deelen scheiden: 1^o. in het aan den verzekeraar in vollem eigendom verkregen zijn van het verzekerde voorwerp; 2^o. de onherroepelijkheid van het eens gedane abandonnement; 3^o. het regt van den verzekerde op de geheele verzekerde som.

§ 1. OVERGANG VAN DEN EIGENDOM DER GEABANDONNEERDE VOORWERPEN.

Het eerste gevolg, de eigendomsovergang, werd voorheen

op verschillende wijzen opgevat; men was het niet eens, of het abandonnement, zonder bijkomende overdragt, den eigendom aan den verzekeraar deed overgaan, en, zoo ja, of het gelden moest van het oogenblik af, dat het gedaan was, of wel eene terugwerkende kracht uitoefende, zoodat de verzekeraar gerekend werd eigenaar van het geabandonneerde voorwerp te zijn geweest van het oogenblik, dat het contract van verzekering was gesloten.

Door abandonnement verkrijgt de verzekeraar het geabandonneerde voorwerp in vollen eigendom. Zoowel de Code de Commerce (1) als het Nederlandsche Wetboek van Koophandel (2) geven dit aan in meer of minder duidelijke bewoordingen. Was dit vroeger ook zoo, zie daar eene vraag, wier beantwoording wij in de geschiedenis van het verzekeringscontract moeten zoeken. De polis «NICOLAES VAN EEMEREN» behelsde, dat de verzekeraar zich geheel in de plaats stelde van den verzekerde. Hetzelfde bevatte de Ordonnantie van Amsterdam (3) en de Guidon zeide: «*le délais équipolle à un transport*» (4). En toch was dat *ipso jure* overgaan van eigendom aan den verzekeraar nog zoo zeker niet; men kende dergelijke middelen van eigendomsovergang niet; kortom men verlangde iets meer, dan het eenvoudig abandonnement. Roccus (5) althans leert ons: «*dominium rerum assecuratarum non transit in assecuratores, sed ejus remanent, cujus erant ante assecurationem, nihil impediante pacto, quodsi illae pereant, non eorum domino, sed assecuratori pereant.*» — Dit moge vrcemd

(1) Art. 386.

(2) Art. 678.

(3) Art. 8.

(4) Ch. VII, 1, 3, 12.

(5) *L.l.*, n^o. 9.

klinken, doch inderdaad, zoolang aan het abandonnement niet door de Wet zelve dit gevolg was toegekend, was deze meening zoo onnatuurlijk niet, want met regt kon men vragen, op welke wijze de verzekeraar zich dien eigendom had verworven; er had toch geene *traditio* plaats gehad.

Volgens de Ordonnance de la Marine, (1) was de eigendom *ipso jure* overgegaan; immers VALIN gebruikt de woorden: «*devolus et acquis.*» Abandonnement gold voor cessie en overdragt.

Volgens de Nederlandsche Wetgeving gaat de eigendom slechts over van de voorwerpen zelve, en niet het regt om de vorderingen, die voorwerpen betreffende, in te stellen. — Men zou ons kunnen tegenwerpen, dat art. 284 uitdrukkelijk van alle regten spreekt, en dus daardoor alle vorderingen bedoelt; doch wij vermeenen met regt te kunnen antwoorden, dat voor het bijzondere geval van abandonnement, alleen art. 678 geschreven is, en daar dat slechts spreekt van den eigendomsovergang der geabandonneerde voorwerpen, daardoor van zelf de vorderingen, waartoe deze aanleiding geven, zijn uitgesloten; te meer nog, daar art. 284, algemeen zijnde, men niet uit het oog mag verliezen, dat art. 656 uitdrukkelijk cessie van actie vordert, waardoor aan art. 284 wordt gederogeerd, althans volgens het: *in toto jure per speciem generi derogatur.* Art. 284 spreekt alleen van schade, die vergoed is, en niet van abandonnement, waardoor geene schade, als zoodanig, wordt vergoed, maar de geheele verzekeringssom wordt gegeven. Voor het overige is het niemand geoorloofd voor een ander op te treden, tenzij hij bepaalde volmagt hebbe, of wel zijn regt

(1) Liv. III, Tit. VI., art. 60.

uit de Wet zelve ontleene, en daar nu het laatste niet regtens is, zal het eerste noodig zijn.

In Frankrijk kwam, in 1778, vooral de vraag ter sprake, of in het abandonnement ook begrepen was de vracht der geredde goederen, en 2^o. of, bij verzekering op casco, niet alleen de vracht van de goederen, die, tijdens de zeeramp, in het schip zich bevonden, moest geabandonneerd worden, maar ook die reeds verdiend en ontvangen was vóór dien tijd, doeh loopende de verzekering (1).

Voor dien tijd had het Parlement van Rouaan, bij vonnis, van 1 Julij, 1751, beslist, dat, bij verzekering op casco, kiel, takelaadje, tuig, mondbehoefden en oorlogstuig, de vracht der geborgen goederen den verzekerde toebehoorde, en de verzekeraar daarop niet het minste regt kon uitoefenen (2).

De reden, waarom men ging beweren, dat de vracht, door het gedane abandonnement, den verzekeraar toebehoorde, steunde op een dwaalbegrip, dat reeds vroeg had ingang gevonden. Men beschouwde de vracht als de burgerlijke vrucht van het schip.

Daaromtrent leerde STRACCHA (3): «*notandum est etiam vecturas navis inter accessiones seu fructus civiles an numerari, quia veluti usurae non natura proveniunt, sed jure propter rem percipiuntur,*» tot staving van welke uitspraak hij zich beroept op het gezag van BARTOLUS' aantekening op l. 35, pr., D. de reivind., 6, 1, l. 62, D. eod., l. 55,

(1) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XVII, Sect. 9.

(2) DÉNISART, *in voce: Assurance*, I, 181. Vgl. ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. II, Sect. 17, § 9; VALIN, *l.l.*, Liv. III, Tit. VI, art. 15; ESTRANGIN, op POTHIER, n^o. 36; PARDESSUS, *l.l.*, Tom. III, p. 396; LOCREÉ op art. 386, *Code de C.*; DELVINCOURT, *Instit.*, Tom. II, p. 423.

(3) *De navibus*, p. III, n^o. 31.

D. *de cond. indebiti*, 12, 6. Even zoo wordt de vracht door ROGGUS (1) en STYPMANNUS (2) tot de *fructus civiles* gerekend. Geen wonder dus, dat ÉMÉRIGON en anderen, op hun voetspoor, tot dezelfde dwaling vervielen, en meenden, dat de vracht het *accessorium* van het schip uitmaakte. Nu is het volkomen waar, dat zonder schip geene vracht kan worden verdiend, doch valsch is de voorstelling, dat het schip de vracht verdient; het is de reeder, die, door de verbindtenis aan te gaan, de vracht verdient; niet door de vaart, maar ter gelegenheid van de vaart, ontstaat er vracht.

Op nog anderen grond, kenden zij den verzekeraar de verdiende vracht toe; uit de ongeoorloofdheid namelijk, dat het verzekerings-contract winst ten doel hebbe, leidden zij het regt van den verzekeraar af.

Nu heeft deze grond wel eenigen schijn voor zich, doch eigenlijk is hij valsch, en dit zal blijken uit het volgend voorbeeld: Stel eens, dat zeker schip voor de volle waarde is verzekerd, dat het vracht heeft verdiend en vervolgens wordt geabandonneerd; moet nu de verzekerde de vracht laten varen, dan zou hij niet schadeloos zijn door de verzekeringssom te ontvangen, want in allen gevalle zou hij verliezen, want zijn kapitaal zou geheel rusteloos zijn gebleven, en al zijne moeite vergeefsch zijn. Het contract van verzekering heeft tot onderwerp de gevaren, die het schip loopt; tegen deze gewaarborgd te zijn is de bedoeling van den verzekerde, en daarvoor betaalt hij eene premie; de vracht is eene zaak, die geheel buiten het spel blijft, met deze heeft de verzekeraar niets te maken, het moet hem

(1) *De navibus*, n^o. 63.

(2) *L.L.*, Part. IV, Tit. X, n^o. 2.

volkomen onverschillig zijn, of de verzekerde winst of geene winst doet, want dit is des ondernemers zaak. Wanneer men eens voor eigen rekening voer, en de eigenaar het schip abandonneerde, zou hij dan van de geredde voorwerpen aan den verzekeraar vracht moeten betalen? Ik geloof, dat hij dikwijls in de verzoeking zoude gebragt worden, om met het bergen niet veel haast te maken, althans, wanneer de winst op die voorwerpen, bij behouden arrivement, luttel ware. Dergelijk Wetsvoorschrift verlokt hen, die er aan moeten gehoorzamen, tot onzedelijke handelingen.

ÉMÉRIGON, waar hij een schip met een grondstuk vergelijkt, heeft, wat de hoofdzaak betreft, in zooverre geenszins verkeerd gezien, daar beide den eigenaar voordeel opbrengen; wanneer hij verder deze voordeelen vruchten noemt, willen wij hem ook dit nog voor een oogenblik toeven; doch als hij, op grond van deze redenering, den verzekeraar door abandonnement eigenaar gaat maken van de vracht, omdat de hangende vruchten met het grondstuk vereenigd zijn, dan dwaalt hij van zijne eigene stelling af. Staat de vracht gelijk met vruchten, dan zijn het geene natuurlijke maar burgerlijke vruchten, en deze worden genoten van dag tot dag (1).

Welke zonderlinge gevolgen deze leer in hare toepassing moet hebben, kan men zien bij VALIN (2). Volgens de Ordonnance de la Marine, van 1681, betaalde men voor verloren goederen geene vracht, doch de vervrachter kon bedingen, dat de vracht vooruit werd betaald zonder eenig regt op terugvordering (3).

In een zoodanig geval is het voor den vervrachter voor-

(1) L. 25, § 2, l. 58, D. de usufr., 7, 1.

(2) Liv. III, Tit. VI, art. 15.

(3) Liv. III, Tit. VI, art. 18.

deelig, dat de gansche lading vergaat, want dan is er, met betrekking tot den verzekeraar, geene vracht verdiend, want het *pactum* tusschen den be- en vervoerster *de non rependo* was voor hem eene *res inter alios acta*, terwijl, zoo er geborgen is, hij *pro rata* van die voorwerpen op de verzekerde som wordt gekort.

Zoo had de Wet zelve het den schipper en den scheepelingen in de keus gelaten, of de belangen van hunnen meester, door *niet* te bergen, want wat zij bergden was ten zijnen nadeele, of die van de inladers, eigenlijk verzekeraars, te behartigen; het was juist de Wet, die, voor de verzekeraars gunstig schijnende, tot kwade praktijken uitnoodigde, en het meest de verzekeraars, althans die op de lading moest schaden. In den regel toch zouden scheepelingen, traag in het bergen, de voorkeur genieten boven hen, die dezen hunnen pligt nauwkeurig betrachtten.

De Ordonnance de la Marine bevatte eigenlijk die bepaling niet, want (1) er was geschreven: «*après le délaissement signifié, les effets assurés appartiendront à l'assureur;*» maar de jurisprudentie met de schrijvers had deze uitlegging gegeven. De polissen hielden in, dat de verzekeraars zich in de plaats der verzekerden stelden, *comme assuré ne fut*, zoodat al ligt de vraag kon rijzen, wat dat wel beteekende.

Men verklaarde het hierdoor, dat aan het abandonnement eene terugwerkende kracht moest worden toegekend. Behalve de zoo even aangehaalde gronden, die nog eenigen schijn voor zich hadden, zocht men zich verdediging uit het Romeinsche Regt, en wel de l. 1, § 6, D. *si quid in fraud. patr.*, 38, 5, moest hier ten tooneele worden gevoerd

(1) Liv. III, Tit. VI, art. 60.

onder den vorm, waarin zij gedrongen was; hoe men zich evenwel op die plaats durfde te beroepen, is nog een raadsel. De woorden, die zij bevat, zijn deze: «*quod repudiatur, retro nostrum non fuisse palam est.*» Het geval, aldaar bedoeld, bevat een legaat, wat een vrij-gelaten, ten nadeele van zijn patroon, verwerpt, weshalve JULIANUS zegt, dat de legataris, die het hem gelegateerde niet aanneemt, nimmer eigenaar van hetzelfde geweest is. Hoe nu dit geval van verwerping enige overeenkomst kan hebben met abandonnement, blijft voor rekening van hen, die deze kunstige toepassing hebben uitgevonden (1). Was die leer, welke men toen in Frankrijk verkondigde en volgde, de ware, dan moet zij ook den toets kunnen doorstaan van tot op het einde toe te worden doorgezegt; zoodat men, om zich gelijk te blijven, zoude moeten erkennen, dat het abandonnement terug werkte tot op den oogenblik van de eerste reis, waarvan het gevolg zoude zijn, dat of alle scheepvaart of alle assurantie zou vervallen.

Te midden van deze dwaze leerstelling kwam het wetgevend gezag tusschen beide en in de *Déclaration*, van 17 Augustus, 1779 (2), werd gezegd, dat de verdiende vracht den verzekerde toebehoorde, dat ook deze kon worden verzekerd. Niettegenstaande, onzes inziens, dit de ware leer is, kwam men toch spoedig tot een ander inzicht, en in den *Code de Commerce* (3) is het, als beginsel, aangenomen, dat de vracht steeds een deel uitmaakt van het abandonnement, dat deze alzoo dan ook voor geene verzekering vatbaar is, en wanneer wij de beraadslagingen, over dit punt gehouden, nagaan, dan mag men het in der

(1) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XVII, Sect. 6, § 4.

(2) Art. 6.

(3) Art. 386, 347, *Code de Comm.*

daad voor vreemd houden, dat deze beide bepalingen geene tegenkanting hebben ontmoet (1). Wat het verbieden van verzekering op de vracht te nemen betreft, dit zou men nog kunnen verklaren uit den eerbied, dien men voor de *Ordonnance de la Marine*, van 1681, koesterde, omdat deze even eens hetzelfde inhield (2). — Als verdediger van den *Code de Commerce* noemen wij voor anderen FRÉMÉRY (3), omdat hij deszelfs slechte bepaling met schijnbaar goede redenen verdedigt, welke hierop hoofdzakelijk nederkomen, dat de vracht in de plaats treedt voor de slijting, die 't schip heeft ondergaan, de vergoeding is voor hetgeen aan huren, mondbehoefden, uitrustings-onkosten enz., is uitgegeven; dat dus, zoo de eigenaar, bij abandonnement, deze behield, hij voordeel zou hebben van eene onderneming, die mislukt is; doch wij antwoorden hem, of niet juist de verzekering genomen is tegen de gevaren der zee, terwijl het die gevaren zijn, welke de onderneming hebben doen mislukken; of de reeder, wiens kapitaal geheel renteloos is gebleven, en die voor zijne moeite en veelal omslagtige berekeningen volstrekt geene belooning ontvangt, niet in een geval van verlies verkeert? Voorzeker is de vergoeding, die hij, volgens het Fransche Regt, door abandonnement zich ziet gegeven, niet de zoodanige, welke met den juisten aard van het verzekerings-contract en de belangen van den handel in overeenstemming is.

Evenwel zijn er in Frankrijk, zoowel als elders, schrijvers over het Zeeregt, die den verzekeraar niet zoo buitensporig gunstig zijn, als de Fransche Wet zulks is, en onder hen noemen wij, met de meeste overtuiging, dat hunne

(1) LOCRÉ, *Législation de la France*. Par., 1827, Tom. XVIII, p. 420.

(2) Liv. III, Tit. VI, art. 15.

(3) *Études de droit comm.* Paris, 1833, p. 309.

beschouwing, in hoofdzaak, de ware is, ESTRANGIN (1), BENECKE (2), PHILLIPS (3), Piantanida (4), die, op verschillende gronden steunende, doch voornamelijk van het oogpunt van eigendomsrecht uitgaande, tot hunne, aan den Franschen Code tegenovergestelde, meening zijn geraakt.

Eenigzins verschilt BENECKE (5) van deze, die eene onderscheiding maakt tusschen het geval, waarin het schip alleen of met de kosten van uitrusting te zamen is verzekerd, in welk laatste geval hij deze wil hebben vergoed uit de verdiende vracht, eene meening, welke toch eigenlijk wat de hoofdzaak betreft, van die der anderen weinig afwijkt, daar deze toch meer in een bijzonder geval voorziet, dan wel van algemeene toepassing is. Wij geven hier BENECKE'S meening over dit punt vooral op, omdat bij de Amerikanen, althans van New-York, in Massachuset en elders, na veel tegenpraak te hebben ondervonden, thans voor recht geldt (6).

Eere zij den zamenstellers van het Wetboek van Koophandel, die, met even veel duidelijkheid als kortheid, de ware leer ten dezen opzichte hebben gehuldigd (7).

Het Preussische Landrecht beveelt, bij verzekering op casco, mits hieronder de uitrustingskosten zijn begrepen, het abandonnement van de vracht (8).

(1) *Ll.*, n^o. 36.

(2) *System*, Tom. III, p. 552; Tom. V, p. 172; *A Treatise on the Principles of Indemnity in Marine Insurance, Bottomry and Respondentia.*, p. 408.

(3) *A Treatise on the Law of Insurance*. Boston, 1840, Tom. II, p. 478.

(4) N^o. 49, p. 84.

(5) Ed. NOLTE, Th. II, S. 548.

(6) KENT, *Commentaries on American Law*. New-York, 1854, Tom. III, p. 332.

(7) Art. 675.

(8) § 2325.

Voor Spanje geldt sints het Wetboek van Koophandel, van 1829, bij casco-verzekering geheel de Fransche Wet (1).

De Verzekering-Maatschappijen te Kopenhagen (2), volgen, in hunne Verordening, van 2 April, 1850, de leer van BENECKE.

Voor dat wij van deze leer, die in den Code de Commerce verkondigd wordt en die wij bestrijden, afstappen achten wij het niet overtollig een staaltje te geven, hoe weinig de voorstanders er van zich gelijk bleven. Indien men aanneemt, dat de vracht burgerlijke vruchten zijn, dan kan het niet anders, of men moet erkennen, dat hetgeen het schip, op eene andere wijze, dan door voor anderen te varen, verdient ook tot dezelve te moeten worden gerekend; en toch leert ons ÉMÉRIGON (3), dat het abandonnement van een kaper geenszins medebrengt het abandonnement van de gemaakte prijzen. Zelfs BOULAY-PATY beweert, dat deze de belooning zijn van de dapperheid der scheepelingen, en dus niet in het abandonnement begrepen zijn.

Laat ons eens nagaan, of er onderscheid zij. Vooreerst, de vracht is een gevolg van de berekening van den eigenaar en van den ijver, de moeite en de werkzaamheid der scheepelingen; hetzelfde geldt voor den gemaakten buit. De voordeelen van de kaapvaart representeert hier de vracht; beide geschiedt door varen; bij beide is de inspanning en nauwkeurigheid van de bemanning het hoofdvereischte; het zijn, in dien zin, evenzeer burgerlijke vruchten.

Den inhoud van dit alles drukken wij kortelijk uit, door, met den Nederlandschen Wetgever, te zeggen, het abandonnement draagt den vollen eigendom van het geabandonneerde

(1) Art. 915.

(2) Art. 169.

(3) Ch. XVII, Sect. 10.

voorwerp aan den verzekeraar over, van het oogenblik, waarop het gedaan is.

Een tweede gevolg is, zeiden wij, de

§ 2. ONHERROEPELIJKHEID.

De beteekenis van dit gevolg kan aanleiding geven tot verschil van meening, daarom zullen wij nagaan, wat daar onder zij te verstaan.

Op den voorgrond moet weder gesteld worden de meening van de Fransche schrijvers over het verzekerings-contract, daar toch onze Nederlandsche Wetgeving, voor een groot deel, haar bestaan te danken heeft aan den Code de Commerce, en deze, als uitvloeisel en omwerking van de Ordonnance de la Marine, van 1681, gegrond is op de jurisprudentie van de Fransche Geregten aan den eenen kant, en op de opvatting van de Fransche juristen aan den anderen kant.

Ook hier zien wij verscheidenheid van meening.

VALIN (1) meent, dat, zoo het abandonnement heeft plaats gehad, en het schip later terug is gekcerd door de zorg van de verzekeraars, de verzekerde zou kunnen worden genoodzaakt tot teruggave van de verzekerde som, daar er als dan slechts sprake zou kunnen zijn van avarij-vergoeding, mits zij zich hebben verzet tegen het abandonnement. Bij abandonnement, wegens gebrek aan tijding, neemt hij evenwel geheele onherroepelijkheid aan, zich beroepende op art. 12, Ch. VII, van den Guidon.

Te Ancona, verhaalt ons PIANTANIDA, dat inderdaad dit

(1) Liv. III, Tit. VI, art. 60.

gebruik in zwang was (1), hetgeen hij goed keurt. Dezelfde meening wordt ook door anderen voorgedragen, waaronder wij noemen SANTERNA (2), ROCCUS (3), en ook CASABEGIS (4), die als zeker vast stellen, dat, zoo de geabandonneerde zaak terug komt, de verzekeraar van alle uit het verzekerings-contract door abandonnement ontstane verbindtenissen, behoudens evenwel de gewone, is ontslagen, zoo hij den verzekerde in het bezit van dezelve stelt. En dit is, volgens hen zoo waar, dat zelfs, indien de verzekerde som reeds betaald is, en men zou wanen, dat daar door de verzekering geheel is afgelopen, de verzekeraar gerechtigd is, om deze van hem terug te vorderen, als *indebitum*, mits hij het geabandonneerde voorwerp overgeve. Zoo evenwel slechts een gedeelte terug komt, dan is het iets anders (5).

Dat door het abandonnement het verzekerings-contract niet geheel is opgelost, staat bij hen zoo vast, dat zij den verzekerde, aan wien de verzekerde som reeds is toegeteld, na behouden aankomst, toch de keuze geven, om, zoo de verzekeraar soms het abandonnement laat gelden, zelf dit te vernietigen en, tegen teruggave van deze som, zijn geabandonneerde eigendom terug te vorderen.

Wanneer een termijn, binnen welken deze terugvordering van de verzekerde som of van het geabandonneerde voorwerp plaats zou mogen hebben, in de Wet werd opgenomen, en deze niet te lang werd gesteld, dan zou dit,

(1) N^o. 117, p. 100; M. PÖHLS, *l.l.*, S. 616.

(2) P. SANTERNA, *Tract. perutilis, et quotid. de Assecur. et Sponsion. Mercat. Genevae*, 1675, Part. IV, n^o. 45.

(3) *l.l.*, n^o. 34, 50.

(4) *l.l.*, Disc. I, n^o. 151.

(5) *l.l.*, Disc. I, n^o. 109.

onzes inziens, eene verbetering zijn, en men had, door het beperken van deze *praesumptio juris et de jure*, meer het regt gevolgd, dat overal en ten allen tijde op waarheid moet gegrond zijn, kortom den juisten regel: *praesumptio cedit veritati*, gehuldigd.

Iets dergelijks leert ÉMÉRIGON (1), daar hij zegt, om te abandonneren moet men zich bevinden in de gevallen, bij de Wet bepaald. Heeft men buiten die gevallen geabandonneerd, dan is dit *ipso jure* nietig, en zelfs de verzekerde zou het mogen herroepen. Tot bevestiging hiervan beroept hij zich op de aantekening van ACOSTA op JUST. *Inst.* I, 6, pr.: «*Nam et recte revocari, rescindi et retrahi dicitur, quod ipso jure nullum est.*»

Géheel anders denkt BOULAY-PATY er over, die vooral wijst op de noodzakelijkheid, dat, zoo het eenmaal is aangenomen door den verzekeraar, het dan onherroepelijk bestaan blijve. In zoo verre hij, na vrijwillige aanneming, de herroeping verbiedt, geloof ik, heeft hij volkomen juist gereveneerd, want hij zegt, die aanneming geldt tusschen partijen voor overeenkomst, en daarmede is de zaak afgelopen (2).

Doch wanneer hij vooraf laat gaan, dat de gebreken door de aanneming gedekt zijn, terwijl de Regter beslist, of de verzekerde in een geval van abandonnement verkeert, dan ziet hij de regelen van het gemene regt voorbij, en zou ons tot de ongerijmde gevolgtrekking voeren, dat de Regter iemand tot *willen* kan noodzaken, eene omstandigheid scheppen, in plaats van te beslissen, wat regtens is (4), volgens de gegevene omstandigheid zelve.

(1) *L.L.*, n^o. 117, p. 100; M. PÖHLS, *LL.*, S. 616.

(2) *Cours de droit maritime*, Tom. IV, p. 380.

(3) Tom. IV, p. 377.

(4) *L.* 8, § 4, *D. si servitus*, 8, 5.

Wij beamen volkomen het gezegde van ÉMÉRIGON (1), dat abandonnement, gedaan door dwaling, geen gevolg heeft, zoo de dwaling heeft plaats gehad omtrent hetgeen men weten moet, om te kunnen abandonneren, b. v. men abandoneert op valsche tijding.

De Nederlandsche Wet (2) zegt wel, dat, abandonnement gedaan zijnde, de geabandonneerde goederen aan den verzekeraar toebehooren, dus onherroepelijk is, maar voegt er, in eenen adem, bij, indien het gedaan is volgens de voorschriften der Wet.

Wat hier mede bedoeld is, zegt zij niet. Men zou kunnen denken, dit ziet alleen op den vorm, op het beteekekenen op wettige wijze; doch hicrop antwoorden wij, dat het Handelsregt niet beschouwd mocht worden als alleen vervat in het Wetboek van Koophandel; maar dat het tevens aangevuld moet worden uit de regtsbeginselen en de voorschriften van het Burgerlijk Wetboek, en wanneer wij daar lezen, dat toestemming, op dwaling berustende, nietig is (3), dat voor elke overeenkomst toestemming wordt vereischt (4), dat dwaling omtrent het voorwerp de geheele handeling nietig maakt, dan geloof ik, dat men, met toepassing van art. 1, *pr.*, Wetboek van Koophandel, *jo.* art. 677, *pr.*, *eod.* en van de l. 9, *D. de juris et facti ign.*, 22, 6, met het volste regt bewoert, dat abandonnement, op dwaling gegrond, gedaan, zoowel door den verzekerde als den verzekeraar kan worden herroepen. Slechts één geval moet men hier van uitzonderen, namelijk

(1) *Ll.*, Ch. XVII, Sect. 6, § 5.

(2) Art. 678, *Wetb. v. Kooph.*

(3) Art. 1357.

(4) Art. 1356, *pr.*

daar, waar de Wet aanneemt eene *praesumptio juris et de jure*.

In Frankrijk oordeelde men dan ook zoo, in het geval van de korvet *le Pelotin* en het schip *de Graaf d'ARBAUD*, die, onbevaarbaar verklaard zijnde, werden geabandonneerd, doch op valsche tijding; weshalve het gedane abandonnement werd herroepen.

Ook van een anderen kant kan men nog zeggen, elke handeling moet eene oorzaak hebben; is deze valsch, dan is de handeling zonder grond, berust op dwaling, of liever is te achten in het geheel niet te zijn geschied, mits die dwaling van dien aard zij, dat zij hem, die er in vervallen is, niet kan toegerekend worden.

Lord ELLENBOROUGH's (1) oordeel is volkomen hiermede overeenstemmende; hij zegt, nam men dit aan, dan zou men de verantwoordelijkheid van den verzekerde op eene onregtmatische wijze vermeederen. Hierbij voegen wij nog den regsregel: *praesumptio cedit veritati*.

In Amerika evenwel oordeelt men anders er over, en volgt daar de leer, die BOULAY-PATY in Frankrijk heeft verbreid.

Het derde gevolg, het regt van den verzekerde op de volle verzekeringssom, waarvoor hem zelfs een *tacitum pignus* op de geabandonneerde voorwerpen door de Nederlandsche Wet (2) wordt toegekend, behoeft, na de behandeling er van door den heer W. RÖMER, geene verdere toelichting, weshalve wij, te dien opzichte naar zijne verhandeling verwijzen (3).

(1) 10 *East's King's Bench Reports*, p. 341.

(2) *Wetboek van Koophandel*, art. 680, hd. 3.

(3) *L.l.*, p. 127, seqq.

HOOFDSTUK III.

De wijze, waarop het abandonnement geschiedt.

De Nederlandsche Wetgeving zegt: zal het abandonnement gevolg kunnen hebben, dan moet het zijn geschied volgens de regelen van de Wet (1). Vraagt men nu echter, welke voorschriften geeft dienaangaande de Wet, het antwoord luidt: geen enkel, dat dit punt bepaald behandelt; alleen geeft art. 680, lid 1, Wetboek van Koophandel, door de uitdrukking, dat het *beteekend* wordt, te vermoeden, dat het de wil des Wetgevers geweest is, daar toe het ministerie van een' Deurwaarder te gebruiken.

Deze is immers de bevoegde ambtenaar tot het beteekenen van akten; dat een Notaris, of eenig ander publick ambtenaar, er de bevoegdheid toe heeft, wordt niet gezegd; men moet derhalve de uitdrukking *beteekenen* in den eigenlijken zin nemen, en dan kan slechts de Deurwaarder zulk eene verklaring doen, zal zij in regten kunnen gelden.

(1) Art. 678, *Wetb. v. Kooph.*

De vorm zal dus zijn een Deurwaarders-exploit, waarvan, op de gewone wijze, afschrift wordt achtergelaten, hetwelk den verzekeraar voor oorspronkelijk zal gelden.

Het schijnt echter vreemd, dat de Wetgeving de wijze, waarop dit, zoo belangrijk, middel wordt aangewend, met stilzwijgen is voorbij gegaan.

Vroeger dacht men daarover anders.

In den *Guidon* vinden wij tot het doen der verklaring verscheidene personen gerechtigd, als: *le greffier des polices, le notaire, ou le sergent royal* (1), elders wordt nog gesproken van *tabellions* (2). — De *Ordonnance de la Marine*, van 1681, bepaalde wel niet, door wien het moest geschieden; maar uit *VALIN* (3) zien wij, dat het gebeurde door een' Notaris, Deurwaarder of Sergeant. Te Marseille volgde men eene afwijkende, geheel eigenaardige, wijze; men verklaarde namelijk ter griffie van de Kamer van Koophandel, dat men *abandonneerde*; dit werd in bijzondere registers opgeschreven, gold in eens voor alle verzekeraars en bespaarde veel kosten.

In 1791 werden de Kamers van Koophandel opgeheven, waarmede dit gebruik verviel, dat sedert niet meer is ingevoerd, hoewel de Kamers van Koophandel werden hersteld (4).

Bij ons was, tijdens de autonomie der steden, de Bode, of de Secretaris van het Collegie van Zeezaken, met het doen der betcekening bevoorregt; — ook wel de Deurwaarder der Kamer van Assurantie. Volgens het

(1) Ch. III, 1.

(2) Ch. VII, 3, 3^e lid.

(3) Liv. III, Tit. VI, art. 43.

(4) *VALIN, l.l.*, Liv. III, Tit. VI, art. 43, 48; *ÉMÉRIGON, l.l.*, Ch. XVII, Sect. 5, § 1; *ESTRANGIN op POIHIER, l.l.*, n^o. 130.

Preussische Landrecht is het weér anders. Wij lezen daar namelijk (1), dat het geschiedt door (2) een' Notaris of een' Makelaar.

Waar nu de verklaring door bijzondere ambtenaren wordt afgelogd, heeft zij een geregtelijken vorm, die op zijn minst in eene schriftuur zal bestaan. Ook de Guidon (3) vereischt reeds een geschreven vorm: « *forme authentique par lettres*. Hetzelfde wordt gezegd, in vele andere verordeningen op het stuk van verzekering. Zoo in die van Amsterdam, van 1764, art. 26, van 1775, art. 29; in die van Rotterdam, van 1721, art. 64; in de *Terminazione di Venezia*, van 1771, art. 12; in 't Preussische Seerecht, van 1727, Abth. VI, art. 21, 22; in de Preuss. Assec.-Ord., van 1766, Abschn. XIII, § 152; in de *Ordenanzas de la Universidad y Casa de Contractacion de Bilboa*, v. 1737, art. 30; enz. (4).

In Engeland volgt men eene geheel afwijkende gewoonte, althans BENECKE (5) zegt, dat er geene akte, nog eenige andere schriftuur toe noodig is. De *gebruikelijke* vorm evenwel is daar, en zoo ook in de Vereenigde-Staten van Noord-Amerika, de schriftelijke; zij draagt den naam van *Notice of Abandonment*.

Omtrent den inhoud is onze Wetgeving meer naauwkeurig. Art. 675, Wetboek van Koophandel, schrijft voor: opgave van alle verzekeringen op het *goed*, en ook elke geldopneming, bij wijze van bodemerij. Waarom men er niet bijvoegde: opgave van de verzekeringen op het

(1) *Ord. v. Amst.*, van 1744, art. 26.

(2) § 2322.

(3) Ch. VII, 3.

(4) M. PÖHLS, *ll.*, S. 606.

(5) *ll.*, Th. II, S. 450.

schip, is raadselachtig, althans wordt de reden daarvan niet opgegeven. Welligt echter is het te wijten aan eene minder naauwkeurige redactie, want aan te nemen, dat hetgeen voor de goederen, in dit geval, noodzakelijk is, geen vercischte zou zijn voor het schip, gaat moeilijk; en toch wordt hier door den Wetgever alleen van de goederen gesproken, daar hij ze in hetzelfde artikel bij bodemerij onderscheidt van het *schip*.

Verder is hij verplicht op te geven, wat hij in het werk heeft gesteld, tot behoud of tot het terug krijgen der verzekerde voorwerpen, met vermelding van de personen, welke daartoe voor hem hebben gehandeld (1).

De *Guidon* (2) vordert bij *abandonnement*: 1^o. geldig bewijs van het verlies; 2^o. overlegging der bevrachtingscontracten; 3^o. geldig bewijs van de lading zelve, en meer omstandigheden en verklaringen, die echter meer behooren tot het bewijs van den grond, waarop men de verzekerde som vordert, dan wel voortvloeyen uit den aard der akte zelve. Of nu de voorschriften van den *Guidon* wel zoo in allen opzichte werden nagekomen, daaraan zou men met grond kunnen twijfelen, want in de *Abandonnementsakte*, van 11 Mei, 1630, « *Je MATTHIEU ALORGE* (3) is daarvan geen spoor te vinden.

De *Ordonnance de la Marine*, van 1681 (4), is niet zoo uitvoerig. Volgens deze, is men slechts gehouden tot opgave der gesloten verzekeringen (5) en van de gelden, opgenomen bij wijze van *contrat à la grosse*. Men kon

(1) Art. 676, *Wetb. van Kooph.*

(2) Ch. II.

(3) Afgedrukt bij PARDESSUS, *Lois Maritimes*, Vol. II, p. 432.

(4) Liv. III, Tit. VI, art. 53.

(5) *Toutes les assurances*; dus zoowel op het schip als op het goed.

evenwel niet maar zoo abandonneren, want men moest tevens verklaren de gronden, die er voor waren, met bijvoeging, dat men zich het regt van abandonnement voorbehield, of dat men terstond abandonneerde (1).

De Code de Commerce (2) is bijna gelijk luidend op dit punt met de Ordonnance de la Marine, van 1681. Hij vordert echter het bewijs, wanneer de verzekeraar voor de verzekerde som wordt aangesproken, niet reeds bij de akte zelve (3).

Of de verzekeraar nu het abandonnement aanneemt, kan nooit in het onzekere zijn, zoodra men zich bedient van akten, die beteekend worden. Die onzekerheid is echter in Engeland mogelijk; daar laat de verzekeraar niets van zich hooren, en, tenzij de aanneming van het abandonnement *ex factis* blijkt, vooronderstelt men, dat hij er geen genoegen in neemt (4).

Wanneer de verzekerde, bij het doen van het abandonnement, zich schuldig heeft gemaakt aan overtreding van het voorschrift der Wet, dan wordt hij ons, door art. 673, te regt tusschen *culpa* en *dolus* onderscheid gemaakt. In het eerste geval zegt lid 1, dat de betaling wordt geschorst, tot op het oogenblik van de verbetering, de zuivering der *culpa*, terwijl de termijn van verjaring doorloopt. In geval van *dolus* echter blijft de verzekerde, volgens lid 2, van de voordeelen der verzekering verstoken. Daar nu elke strafbepaling *strictissimae interpretationis* behoort te zijn, zoo zal, voor het geval, dat er meerdere verzekeringen zijn genomen, dan de

(1) Liv. III, Tit. VI, art. 42, 43.

(2) Art. 379.

(3) Art. 383, *Code de Comm.*

(4) STORY, bij W. PHILLIPS, *A Treatise on the Law of Insurance*, Boston, 1840, Tom. II, p. 401; BENECKE, *ll.*, Th. II, S. 450.

opgegevene, de bedriegelijke opgave alleen kunnen worden ingeroepen door dengenen, die er door verkort wordt in zijn regt, en voor de overigen zijn eene *res inter alios acta*.

De Ordonnance de la Marine, van 1681, was op dit punt niet bijzonder duidelijk. Art. 53 moest worden in verband gebracht met art. 54. Daarop teekent VALIN aan, dat het abandonnement eerst geldig zal zijn op het oogenblik, dat aan de Wet is voldaan, iets, waarin hem POTHIER (1) volgt, zoodat dus eigenlijk de eerste verklaring van abandonnement als niet gedaan moest worden beschouwd. De redenen, door VALIN bijgebracht, voor het verpligte der opgave van alle verzekeringen, zijn: de mogelijkheid, dat de verzekerde te veel heeft verzekerd, in welk geval, volgens art. 22, der Ordonnance de la Marine, de verzekering *nietig* is; en de verzekerde wordt gestraft met verbeurd-verklaring der koopwaren (dus niet van het schip). De uitlegging, die VALIN verder daarvan geeft, leidt tot zonderlinge gevolgtrekkingen. Hij zegt namelijk, die verbeurd-verklaring betreft alleen het te veel verzekerde. Maar gesteld nu eens, TITIUS laat eene waarde van *f* 10,000 verzekeren, eens voor *f* 8,000, en daarop nog eens voor *f* 8,000, dan is, in dit geval, de tweede verzekering nietig, omdat er op de *f* 10,000 slechts *f* 2,000 resteerde, weshalve de overgebleven waarde van *f* 2,000 wordt verbeurd verklaard. Wanneer nu TITIUS echter eens beide verzekeringen voor de volle waarde aangaat, wat kan men dan verbeurd verklaren? Niets, en hij komt er dus, in dit geval, slechts met verlies der premie af.

ÉMÉRIGON (2) staat eene andere leer voor, dan VALIN en

(1) *L.L.*, n°. 140.

(2) *L.L.*, Ch. XVII, Sect. 5, § 3.

POTHIER. Volgens hem, wordt den verzekerde geene schuld toegerekend, daar art. 53, der Ordonnance de la Marine, alleen het verzwijgen bedoelt, d. i. het willens en wetens niet doen van 't geen de Wet beveelt. Deze meening werd aangenomen, bij vonnis, van 16 Dec., 1751, in zake van JOSEPH IMBERT, die niet had opgegeven het geld, opgenomen bij wijze van *contrat à la grosse*. De verzekeraars hadden de bepaling van de Ordonnance ingeroepen; maar, op het verslag, door ÉMÉRIGON uitgebragt, werd het verzuim den verzekerde niet toegerekend.

Een dergelijk geval vermeldt ÉMÉRIGON (1), betreffende zekeren JEAN LABBÉ; hier was sprake van het onvermeld laten van meerdere verzekeringen. De samenstellers echter van den Code de Commerce dachten er anders over, althans we vinden door hen, in art. 379, de meening van VALIN tot Wet verheven.

Wat nu door den verzekerde moet worden gedaan, op dat het abandonnement worde geldig verklaard, behoort niet tot den vorm of inhoud der akte, maar vormt een deel van het bewijs en vindt, als zoodanig, elders zijne plaats.

(1) *LL.*, Ch. XVI.

HOOFDSTUK IV.

Verjaring.

Wij hebben gezien, in welke gevallen, en op welke wijze het abandonnement kan geschieden, en er blijft ons nu nog slechts over te onderzoeken, binnen welken tijd van dit middel gebruik moet worden gemaakt, met andere woorden, wanneer de verjaring de uitoefening van dit regt doet ophouden. Daarmede zullen wij de vraag verbinden, of er ook gevallen kunnen voorkomen, waarin het abandonnement noodzakelijk is, zóó dat het door den verzekeraar kan worden gevorderd, omdat hij verplicht is de volle verzekerings-som te betalen.

Op de eerste vraag is onder de Nederlandsche Wetgeving het antwoord gemakkelijk, daar deze in eens af vast stelt (1), dat alle vorderingen, uit de polis voort-spruitende, na 5 jaren aan de exceptie van verjaring zullen zijn onderworpen, terwijl dit tijdsverloop gerekend wordt.

(1) Art. 743, *Wetb. van Kooph.*

een' aanvang te nemen met den dag der geslotene overeenkomst. Zij maakt geen onderscheid tusschen reizen van korten en langen duur, geheel naar het voorbeeld harer Fransche zuster (1); echter met dit verschil, dat deze als *terminus a quo* stelt «*la date du contrat*», terwijl onze Wetgeving daarvoor den dag stelt, waarop de overeenkomst is gesloten, ook al is de polis nog niet geteekend.

Elders nam men den dag, waarop de polis werd geteekend, als punt van uitgang aan, zoo is b. v. volgens de Ordonnantie van Antwerpen (2) de verjaring volkomen na 4 jaren, sedert dien dag verlopen.

In Duitschland heeft men, naarmate de Wetgevingen verschillen, ook verschillende termijnen aangenomen.

Volgens het Preuss. Landrecht (3) is men tot abandonnement gerechtigd na 6, 12 tot 24 maanden, naar gelang van den duur der reis, en te rekenen van het oogenblik, waarop de zekere tijding is aangekomen der gebeurtenis, waarop het abandonnement wordt gegrond. Heeft men het nu laten beteekenen, dan moet men *binnen den bepaalden tijd* zijne vordering laten gelden (4), om niet aan de verjaring bloot te staan. Door deze te stuiten, hetgeen inderdaad vreemd is, omdat men nu de regelen van het gewone recht gaat volgen, kan de termijn tot 50 jaar worden verlengd (5).

Te Hamburg (6) treedt, na tien jaar, de verjaring in, terwijl te Bremen, (7) na zes jaar, alle vorderingen, uit

(1) Art. 432, *Code de Comm.*

(2) Art. 17.

(3) § 2346—2358.

(4) § 2351.

(5) § 2356.

(6) *Hamb. Assec.- u. Hav.-Ordn.*, v. 1731, Tit. XVII, 1, 2.

(7) *Neubearbeit. Beding. der Bremer VI Versich.-Gesellsch.*, v. 1836, Abschn. V, art. 36.

het verzekerings-contract ontstaan, voor verjaard gerekend worden.

De Zweden (1) geven drie jaar, na verloop van 6 maanden, of jaar en dag, sedert het zekere berigt van de gebeurtenis, die aanleiding tot het abandonnement heeft gegeven.

In Spanje volgt (2) men den Code de Commerce, terwijl Portugal geene bijzondere verjaring kent, daar de Codigo Commercial daarover niets bepaalt.

Vindt men in boven gemelde verordeningen den tijd bepaald, binnen welken de vordering, uit het abandonnement ontstaan, moet zijn ingesteld, in andere treft men weder het verbod aan, om te abandonneren, alvorens zekere tijd verstreken zij. Onder deze noemen wij b. v. den Guidon (3); de Ordonnance de la Marine (4); de Ordonnantie van Burgos (5); van Bilboa (6); het Preussisch Seerecht, van 1727 (7); de Preussisch Assec. Ordnung, van 1766 (8); de Ordonnantie van Rotterdam (9); van Amsterdam (10), enz. Een dergelijk verbod treft men ook in het Wetboek van Koophandel aan, maar alleen voor het geval, dat het abandonnement zijn grond heeft in gebrek aan tijding; het betreft alzoo meer het wezen der praesumptie, dan den loop der actie-verjaring.

(1) *Schwedische Assekuranz-Recht*, v. 1750, art. 3, § 1.

(2) *Wetboek*, van 1829, art. 997.

(3) Ch. VII, 6, 12.

(4) Liv. III, Tit. VI, art. 48.

(5) Art. 11.

(6) Art. 34.

(7) VI, 25.

(8) § 154, 680, 681.

(9) Art. 64.

(10) Art. 26.

Zoo lang in Frankrijk voor het Handelsrecht nog de Ordonnance de la Marine gold, was er geene stellige bepaling, of de vordering vóór den gestelden termijn moest zijn aangelegd, of wel reeds geheel afgeloopen. De jurisprudentie besliste dit (1), in dezen zin, dat de procedure moest zijn begonnen en gedurende een even lang tijdsverloop niet mogt zijn afgebroken; slechts wanneer er *litis contestatio* had plaats gehad, mogt men nog 3 jaar wachten, voor de verjaring kon optreden.

Dit gold toen in Frankrijk voor aangenomen recht (2), en de jurisprudentie maakte zoo doende veel afhankelijk van den ijver en de werkzaamheid van den Procureur; terwijl het inderdaad zonderling mag heeten, dat door de *litis contestatio* de verjaring zooveel werd verlengd. De termijn der verjaring begon te loopen met de zekere tijding van het ongeval, of wel sedert de beteekening van het abandonnement, of, wat daarmede te Marseille gelijk stond, de verklaring aan de Kamer van Koophandel gedaan; evenwel kon, in dit geval, de verzekraar den termijn terugzetten, door het bewijs te leveren, dat er zekere tijding was geweest, vóór dat het abandonnement was gedaan. Deze zekerheid was eene vruchtbare bron van twisten.

VALIN, ÉMÉRIGON en POTHIER zeggen, dat de tijding, om zeker te kunnen worden genoemd, algemeen moet zijn; doch dat men ook wel anders oordeelde, bewijst een vonnis

(1) ÉMÉRIGON, *l.l.*, Ch. XIX, Sect. 5; DE LAMOIGNON, *Arrêts*, Titre: *De la péremption*, art. 10.

(2) Zie *Journal des Audiences*, Tom. IV, pag. 424; BRODEAU, *sur* LOUET, litt. P, Somm. 14; Id., *sur la coutume de Paris*, Tom. II, p. 91, n^o. 9; CHARONDAS, *questions et réponses*, p. 258; THEVENEAU, p. 389; DESPEISSÉS, Vol. I, p. 729; DAIX, *sur le Statut de Marseille*, p. 423; BUISSON, *Codex de judiciis*; BONIFACE, Vol. I, p. 470; DECORMIS, Vol. II, col. 675, 1712; POTHIER, *du retrait*, n^o. 258.

van de Admiraliteit te Marseille, van 14 Augustus, 1781, bij ÉMÉRIGON (1) vermeld; en wij zien ook de reden niet, waardoor eene tijding, den verzekerde alleen bekend, niet evenzeer zou moeten gelden.

Men plagt in Frankrijk aan te nemen, dat de bekendheid dagelijksch een zeker aantal mijlen aflegt en onder de heerschappij van den Guidon werd Rouaan als middelpunt genomen, van waar de tijding begon te loopen, terwijl de Ordonnance de la Marine, van 1681, daarvoor Parijs in de plaats stelde.

Met betrekking tot de vraag, of de vordering moet zijn ingesteld of reeds afgelopen, vóór den bepaalden termijn, is alle zwaarigheid weggenomen na den Code de Procédure, omdat de voorschriften in art. 377 en 401 algemeen zijn; en even zoo is voor ons deze vraag beantwoord in het voorschrift van art. 279, lid 1, van het Wetboek van Regtsvordering, waar wij lezen: «*Alle instantie vervalt, indien de zaak binnen drie jaren tijds niet is voortgezet.*»

Zoo als wij zagen, is het abandonnement een geheel buitengewoon middel, vooral ten gunste van den verzekerde in de Wetgeving opgenomen, zoodat deze het in zijne keus heeft, er al of niet gebruik van te maken. Is nu de ramp onzeker, dan zal hij, om tot de verzekerde som te geraken, wel altijd moeten abandonneren; doch, indien de berigten zeker zijn, dan staat het hem vrij, om, des geoorloofd, het abandonnement te doen, of wel eene eenvoudige avarij-actie in te stellen. Indien de verzekering is aangegaan onder het beding *vrij van avarij*; dan is het van het uiterste belang te weten, of het abandonnement ge-

(1) *Ll.*, Ch. XIX, Sect. 14.

oorloofd is, want het is dan het eenige middel (1), waardoor de verzekerde de schade kan vergoed krijgen, daar het, in dit geval, voor den verzekerde de eenige weg is, om schadevergoeding te bekomen, omdat de clause *vrij van avarij* alle actie, op avarij gegrond, uitsluit. Deze clause, die dus den schipper wel eens zou kunnen verleiden, om het schip in een geval van abandonnement te brengen, of althans dien toestand niet te vermijden, heeft, volgens CASAREGIS (2) haren oorsprong in verzekering op aan spoedig bedorf onderhevige waren, die in kleine vaartuigen op betrekkelijk korten afstand werden vervoerd.

Het onderscheid tusschen het vorderen der geheele verzekeringssom door abandonnement of door avarij-actie is voor den verzekeraar belangrijk, omdat, in het eerste geval, al, wat er nog van het verzekerde voorwerp teregt komt, *ipso jure* zijn eigendom wordt.

Een opmerkelijk voorbeeld daarvan vinden wij bij DALLOZ (3), en om de practische gevolgtrekkingen, waartoe het kan leiden, deelen wij het hier kortelijk mede.

In 1792, werd een Fransch schip met de lading, door Spanje verbeurd verklaard, doch, na den vrede, werd in 1814, de waarde er van aan den eigenaar teruggegeven, terwijl deze reeds schadevergoeding hadden genoten uit de verzekering. Was er nu niet geabandonneerd, dan zou het voor de verzekeraars moeilijk zijn geweest, om zich uit deze vergoeding schadeloos te doen stellen, maar nu er geabandonneerd was, was alle bezwaar opgeheven.

(1) *Disc. leg.*, Disc. XLVII, n^o. 4. Vgl. VALIN, *ll.*, Liv. III, Tit. VI, art. 47.

(2) ÉMÉRIGON, *ll.*, Ch. XVII, Sect. 2; POTHIER, *ll.*, n^o. 166; ESTRANGIN, *Supplém.* op POTHIER, Ch. IV, p. 417.

(3) DALLOZ, *Réceuil périod.*, Tom. XXXVI, I, p. 257.

Vele schrijvers zijn van meening, dat het abandonnement een noodzakelijk vereischte is, om, met goed gevolg, de geheele verzekerings-som te kunnen eischen. ÉMÉRIGON (1) geeft daarvoor als reden op, dat de verzekerde nooit stellig weten kan, of er iets van het voorwerp der verzekering over is, daar de mogelijkheid, dat er iets zal teregt komen, altijd bestaat. VALIN teekent op de Ordonnance de la Marine, Liv. III, Tit. VI, art. 46, hetzelfde aan en voegt er nog de zonderlinge meening bij, dat het abandonnement niet in de keuze van den verzekerde moest zijn, maar dat de verzekeraar zou moeten beslissen, omdat het een bijzonder hard middel is; te meer, omdat de verzekeraar schuldenaar wordt. Ging deze meening, die ook ÉMÉRIGON (2) voorstaat, op, dan zou de verzekering vaak nutteloos worden; vooral, indien de waarde der lading aanmerkelijk was gerezen. Gesteld b. v. eene lading kina, op f 100,000 geschat, is voor de helft verloren; maar, gedurende de reis, is het product in waarde verdubbeld; welk nut zou de verzekerde dan uit zijn contract trekken? Wij houden deze meening dus voor even dwaas, als het toelaten van het abandonnement bij daling der waarde. Wat verder den grond betreft, dat de verzekeraar schuldenaar geworden is, wij behoeven dien niet te wederleggen. Het is eene uitbreiding van het *in dubio pro debitore*, die met even veel regt op het wisselproces zou kunnen worden toegepast; kortom, waardoor alle vordering van hare buitengewone kracht zou worden beroofd.

Dezelfde vraag wordt door POTHIER (3) aangeroerd; doch op eene andere wijze. De Ordonnance de la Marine

(1) *Ll.*, Ch. XVII, Sect. 6.

(2) *Ll.*, Ch. XVII, Sect. 2, § 4.

(3) *Ll.*, n^o. 169, 131, 115, 193.

liet het abandonnement vrij, en VALIN erkende, dat dien ten gevolge de verzekeraar den verzekerde door excipiëren niet tot abandonnement kon dwingen, even min als hem daartoe in den Guidon (1) de magt wordt gegeven. Nu redeneert POTHIER aldus: indien de avarij, die vergoed moet worden, eens bijna de geheele verzekerde som verslond, dan zou de verzekerde er voordeel bij hebben, want behalve hetgeen er van schip en lading overblijft, ontvangt hij nog bijna de geheele verzekerde som; maar inderdaad moet dan de schade-rekening, die POTHIER zich voorstelt, wel zeer slecht geweest zijn, daar wij gelooven, dat de waarde van hetgeen overgebleven is, vermeerderd met de vergoede avarij, juist gelijk zal staan met de waarde van het verzekerde voorwerp, en het althans nooit in waarde zal overtreffen.

Dat de chicane het soms zoo ver gebragt heeft, dat de avarij-actie voor den verzekerde voordeeliger is, dan het abandonnement, kunnen wij ons voorstellen; maar het is zeker geen bewijs van goede regtsbedeeling en goede regtsgeleerden, dat die zulk een hoogte zou kunnen bereiken. De gevallen door VALIN aangehaald, om zijn gevoelen te staven, zijn allen op chicane gegrond.

Zoo al de verzekerde niet kan worden gedwongen tot abandonnement, maar hem de keus gelaten is tusschen dit middel en de actie van avarij, terwijl hij in sommige gevallen ook zonder abandonnement de verzekerde som mag vorderen, zoo mogen wij toch geenszins met CASAREGIS (2) en met ÉMÉRIGON of met Lord ELLENBOROUGH (3) zeggen,

(1) Ch. VII, 1.

(2) *Disc. leg.*, Disc. III, n°. 23; Disc. LXX, n°. 5, 33.

(3) J. A. PARK, *Law of Insurance*, p. 999; 10 *East's King's Bench Reports*, p. 36.

dat het abandonnement, in geval van geheel verlies, eene nuttelooze formaliteit is, tenzij men voor geheel verlies slechts het eigenlijke physische houdt. Hetgeen tot die zaken behoort, die men zich wel denken kan, maar die in de werkelijkheid niet voorkomen, want hoe groot en volledig het verlies ook is, er komt altijd iets, hoe gering dan ook, teregt. Wordt echter onder geheel verlies ook verstaan, wat de Wet als zoodanig beschouwt, b. v. verbeurdverklaring, dan begrijpen wij niet, op welken grond hunne redenering steunt.

Met regt gelooven wij uit het boven staande te mogen afleiden, dat het abandonnement eene geheel willekeurige handeling is, waartoe de verzekerde zelfs, al vordert hij de geheele verzekerde som, op geenerlei wijze kan worden genoodzaakt.

HOOFDSTUK V.

Abandonnement van de goederen voor de vracht.

Het abandonneren van de goederen voor de vracht heeft met het eigenlijk abandonnement slechts den naam gemeen; het is niet een middel, om zich tegen geleden zeeschade te dekken, en, door afstand van de goederen te doen, de volle waarde vergoed te krijgen; maar door dit abandonnement maakt de bevrachter of inlader zich af van het betalen der vracht, door in plaats daarvan de lading aan den vervrachter over te laten.

Eigenlijk behoort derhalve dit abandonnement in het geheel niet tot ons onderwerp; maar wij kunnen het gevoegelijk als aanhangsel daarop behandelen, omdat het er in vele punten mede overeenkomt, en mogelijk wel heeft bijgedragen tot het ontstaan van het eigenlijk abandonnement.

Lang vóór dat men aan verzekering dacht, vóór dat zelfs de scheepvaart eenige beteekenis had, was dit oneigenlijk

abandonnement, als wij dit zoo eens mogen noemen, bekend en toegepast. LIVIUS reeds deelt ons mede, dat in het jaar 202, voor CHRISTUS, de prijs van het graan eensklaps zoo was gedaald, dat het de vracht van Sicilië naar Rome niet kon goed maken, waarom de bevrachter, een Siciliaansch koopman, de lading aan den schipper overliet, om daardoor bevrijd te zijn van het betalen der vracht (1).

Van deze buitengewone wijze van betaling wordt echter in de overgebleven schriften der Romeinsche Icti met geen woord gerept, hetgeen zeker vreemd is; maar om nu, met PARDESSUS (2), aan te nemen, dat het een oud regt zou zijn geweest, waarvan de latere regtsgeleerden niets wilden weten, is geheel onnoodig, daar wij hun stilzwijgen veel eenvoudiger verklaren kunnen uit de zeldzaamheid van het geval, den geringen omvang van den handel, die te Rome werd gedreven, en vooral uit den lagen dunk, dien men omtrent den handel koesterde, hetgeen in 't algemeen oorzaak was, dat men omtrent menig, daarmede in verband staand, onderwerp beter en vollediger inlichting bij de Grieksche redenaars kan vinden, dan in de schriften der Romeinsche regtsgeleerden; men denke b. v. aan avarij en bodemerij.

Later was deze wijze van betaling overal geoorloofd, waarbij men zich regelde naar het *Consolato del Mare*. De zamenstellers daarvan zeggen, in Cap. 230, dat de schipper, zoo de vracht niet is betaald, regt van retentie heeft op de goederen; doch dat de inladers ter betaling der vracht afstand kunnen doen van de lading.

Deze plaats scheen duister en gaf aanleiding tot verschil-

(1) Lib. XXX, Cap. 38.

(2) *L.I.*, Tom. II, p. 404, note 2.

lende uitleggingen, omdat in Cap. 225 was gezegd, dat de inlader den schipper niet kon dwingen, de goederen in betaling voor de vracht aan te nemen. Deze duisterheid was evenwel slechts schijnbaar en lag niet in de woorden van het *Consolato del Mare* zelve, maar in de kortzigtigheid der uitleggers.

In Cap. 225 wordt niet van de geheele lading gesproken; maar slechts dit wordt gezegd: den inlader komt het regt niet toe, den schipper, in plaats van geld, zoo veel van de lading op te dringen, als de vracht bedraagt, terwijl in Cap. 250 wordt gezegd, dat hij hem wel de geheele lading mag laten, zoodat dus Cap. 225 meer eene beperkende verklaring van Cap. 250, dan iets geheel nieuws, geeft, en dus welligt beter op art. 250 had kunnen volgen, of daarin zijn opgenomen (1).

In den *Guidon* (2) was dit regt ook erkend; maar het was er meer beperkt. Daar liet men het slechts toe, in geval waren, op fust geladen, wijn, b.v. of olijven, geheel of bijna geheel waren uitgelekt, terwijl nog daarenboven het *abandonnement* moest zijn geschied, voordat er gelost was, wilde het in de plaats doen treden voor de betaling der vracht.

Deze beperking is billijk, zoowel ten opzichte van den schipper, omdat hij moet leveren, wat hij geladen heeft, namelijk volle fusten, als ten opzichte van den inlader; maar, zoo als het bij *LIVIVS* en in het *Consolato del Mare* voorkomt, was het een middel, waardoor de inlader de risico van de markt op den schipper overdroeg, zoodat deze, die alleen zijn arbeid en zijn schip wenschte te verhuren,

(1) Verg. *PARDESSUS ad h.l.*

(2) *Ch. VII, 11.*

door de Wet, tegen wil en dank, tot verzekeraar werd gemaakt voor eene onderneming, die geheel buiten hem lag.

De Guidon was dus zeker meer in overeenstemming met de zuivere regtsbegrippen; doch alle misbruik, dat van dit middel kon worden gemaakt, was nog geenszins belet.

De gevallen, waarin men er zich, ten nadeele van den schipper, van bediende, vindt men als 't ware opgesomd in de Ordonnance de la Marine, van 1681, waar verboden wordt, goederen voor de vracht te abandonneren, in geval van daling in prijs, van bederf uit eigen natuur en van toeval (1). De ondervinding had den koopman de gevallen leeren kennen, in welke het verlies der lading voordeeliger was, dan het betalen der vracht, en menig bevrachter kreeg, als loon zijner nijverheid, bedorven goederen; niet omdat dit in de bedoeling der Wet lag, maar omdat de woorden door de geslepenheid van het eigenbelang zoo konden worden uitgelegd. VALIN keurde de beperking van dit regt in de Ordonnance de la Marine af. Hij meende, dat het onbillijk was in al die gevallen het abandonnement uit te sluiten, b. v. in geval van schipbreuk. Volgens hem en CASAREGIS kan de inlader altijd volstaan met de lading over te laten voor de vracht, omdat op de lading alleen de vracht kan verhaald worden. Of hunne redenering evenwel juist is, kan met grond worden betwijfeld, want dat de lading voor de vrachtpenningen verbonden is, sluit de bevoegdheid van den schipper, om eene zuiver personele actie in te stellen, volstrekt niet uit. Dat de lading bovenal verbonden is voor de vracht, is een soort van stilzwijgend pandregt, maar die een pandregt heeft, wordt daardoor nog niet verstoken van de vordering,

(1) Liv. III, Tit. III, art. 25.

die een minder bevoorregte heeft; integendeel is hem dat pandrecht op de lading juist tot verzekering zijner personele vordering gegeven.

Door de zamenstellers van den Code de Commerce is alle twijfel weggenomen, met de bepaling, dat of de schipper (1) de lading kan verkoopen, indien de geconsigneerde ze niet wil ontvangen, terwijl hij, in geval de opbrengst de vracht niet dekt, voor het te kort zijn regt tegen den inlader kan laten gelden; eene bepaling zeker in overeenstemming met den aard en het juiste begrip van het pandrecht.

Hetgeen VALIN verder tot staving zijner meening aanvoert, dat namelijk de vracht niet meer mag bedragen, dan de lading waard is, is het gevolg van eene zoo scheeve beschouwing der werkelijkheid, dat het dagelijks wordt weérlegd, b.v. door het vervoer van minerale wateren, van brieven, van guano enz. De laatste reden, door VALIN aangevoerd, is deze:

Volgens de Ordonnance de la Marine is men geene vracht verschuldigd (2) voor goederen, die verloren zijn gegaan door schipbreuk, stranding of zeeroof (3), maar, wanneer er slechts bederf is, al is dit nog zoo zwaar, dan moet de vracht worden betaald. Dit noemt VALIN hard en onredelijk, maar zou de billijkheid beter in acht genomen zijn, als men den schipper in plaats van den inlader bezwaarde? VALIN vergat het: *res perit domino*, en zag voorbij, dat bederf een *periculum* is van het goed, terwijl schipbreuk en stranding aan het schip eigen zijn, en men

(1) Art. 305.

(2) Liv. III, Tit. III, art. 18.

(3) De *Guidon*, Ch. VI, 2, was even gunstig voor den inlader bij roof of buit.

betaalt dus niet voor bij schipbreuk verloren goederen, maar wel voor bedorven goederen, omdat van het verlies het schip de oorzaak is, doch van het bederf niet.

Terwijl de Ordonnance de la Marine nog in vigueur was, had men in de praktijk een loopje gevonden, om abandonnement van de goederen voor de vracht te scheppen in een geval, waarvan de Wet zweeg. Wanneer de goederen namelijk door schipbreuk waren verloren gegaan, werden zij door den geconsigneerden niet opgevraagd, zoodat zij van zelve geene vracht betaalden, en de schipper vroeg de vracht niet, omdat hij de goederen niet leveren kon.

Ook bij ons was dit abandonnement niet onbekend; maar niet bij alle soorten van goederen was het geoorloofd, althans, volgens de Ordonnantie van KARL V, van 19 Julij, 1557 (1), was het alleen van vloeibare waren toegelaten. Hieruit kan men eene gewoonte verklaren, die toenmaals bestond; bij het inladen klopte men driemaal op de vaten, ten einde te toonen, dat ze vol waren, en zoo het bewijs, dat zij onderweg waren leëg geloopen, gemakkelijk te maken. Hoe duidelijk nu echter de bedoeling dier Ordonnantie sprak, het ontbrak toch niet aan kooplieden, ja zelfs aan regtsgeleerden, die meenden, dat ook van andere goederen het abandonnement geoorloofd was, en zich, tot staving hunner meening, op HUIG DE GROOT (2) beriepen,

(1) Art. 44.

(2) HUIG DE GROOT, *Inleiding t. d. Holl. Rechts-geleerth.*, Boek III, Deel 20, n°. 26: „Wederom mag een bevrachter volstaan met afstand te doen van 't ingeladen goet, sonder dat hij voort in de bedongen vracht is gehouden.“ Zie verder *Plakk. van PHILIPS, Tit. Van Schippers en Kooplieden*; *Wisbysche Zeeregten*, 9, 44; *Costumes van Antwerpen*, art. 54.

zoo als BARELS ons mededeeldt in zijn Advysboek (1), waar hij te gelijk dat gevoelen weérlegt.

In Hamburg (2) was het misbruik nog grooter. Men had er zelfs de gewoonte, bedorven vruchten voor de vracht te abandonneren, tot daaraan een einde werd gemaakt door betere inzigten, en minder groote inhaligheid. Eindelijk stelde de Code de Commerce (3) vast, dat dit oneigenlijk abandonnement slechts mogt plaats hebben, in geval de lading bestaan had uit fusten, gevuld met olie, wijn, honig, of andere vloeistoffen, maar geheel of gedeeltelijk leëggelopen. Niet onbelangrijk komt het mij voor hier het oordeel over te nemen van KENT (4), omtrent het al of niet geoorloofde van het abandonnement van de goederen voor de vracht. De reeder, zegt hij, heeft de verplichting jegens den inlader vervuld, wanneer hij de goederen vervoert en aflevert. Hierdoor reeds is zijn regt op de vracht volkomen, want als vervrachter staat hij voor den goeden toestand der waren niet in, even min als hij op zich genomen heeft de gevaren der zee, inwendig bederf, of daling der markt ter plaatse van bestemming; zoo hij maar gedurende de reis zijn pligt vervult, dan heeft hij met de waarde-verandering der lading niets te maken. Alleen de zekerheid, die het pandregt op de lading hem voor de betaling van de vracht verschaffen kan, wordt bij bederf geringer; doch op de personele vordering of op het abandonnement oefent het niet den minsten invloed uit.

Deze redenering is, mijns inziens, niet geheel in over-

(1) DL. I, blz. 38.

(2) BENECKE, *ll.*, Th. II, S. 560.

(3) Art. 310, lid 2.

(4) KENT, *Commentaries on American Law*. New-York, 1854, Tom. III, pag. 225.

eenstemming met het contract van bevrachting, en het is alzoo niet alleen op historische gronden, dat de Nederlandsche Wetgever (1) den inlader van vloeibare waren op fust toelaat deze voor de vracht te abandonneren, zoo ze geheel of gedeeltelijk zijn ledig gelooopen, want de schipper heeft waren op fust geladen, niet fusten alleen, hij heeft in de cognoscementen aangenomen, waren op fust over te brengen, en moet ze nu ook uitleveren. Hoewel de Nederlandsche Wetgeving geen onderscheid maakt tusschen vervoer bij cherte-partij en stukvracht, is het niet twijfelachtig, dat dit abandonnement uitsluitend bij stukvracht kan worden gedaan, 1^o. omdat er niet gedeeltelijk kan worden geabandonneerd (2); 2^o. omdat het uiterst onwaarschijnlijk is, dat eene lading geheel zal uitgelekt zijn. Tevens bestaat eene lading bij cherte-partij niet uit afzonderlijke voorwerpen; maar vormt een ondeelbaar geheel. De vervoerster neemt aan voor eene som in ééns, met de helft van zijn schip b. v., olie op vaten te vervoeren, niet 100 vaten olie, elk voor zóóveel vracht, want dit juist is het kenmerkend onderscheid tusschen cherte-partij en varen op stukvracht.

(1) *Wetboek van Koophandel*, art. 497, lid 2.

(2) *Wetboek van Koophandel*, art. 677, lid 1, welk artikel, hoewel voorkomende onder den titel over verzekering, niet te min ook hier van toepassing is, omdat de aard van het abandonnement geene deeling toelaat, zoodat hier volkomen moet opgaan: *ubi eadem ratio idem jus*.

The first part of the book is devoted to a general history of the world, from the beginning of time to the present day. The author discusses the various civilizations that have flourished on the earth, and the progress of human knowledge and art. He also touches upon the different religions and philosophies that have shaped the human mind.

The second part of the book is a detailed account of the history of the British Empire, from its early beginnings in the sixteenth century to its present extent. The author describes the various colonies that were acquired, and the policies that were pursued towards them. He also discusses the different wars that the empire has fought, and the role that it has played in the world.

The third part of the book is a history of the British monarchy, from the reign of King Henry II to the present day. The author discusses the different kings and queens, and the events that have shaped the monarchy. He also touches upon the different constitutions that have been adopted, and the role of the monarch in the government.

The fourth part of the book is a history of the British constitution, from its early beginnings to the present day. The author discusses the different forms of government that have been adopted, and the role of the different branches of the government. He also touches upon the different laws that have been enacted, and the principles that have guided the government.

The fifth part of the book is a history of the British people, from their early beginnings to the present day. The author discusses the different customs and traditions that have shaped the British character, and the progress of the British people. He also touches upon the different reforms that have been enacted, and the principles that have guided the British people.

T H E S E S.

THESES.

I.

Ex Scto D. MARCI pignus tacitum non habet is, qui pecuniam dedit ad *reficiendas*, sed quidem ad *restaurandas* aedes.

II.

Qui priorem creditorem iudicio superavit in ejus locum non succedit.

III.

Potior creditor habet jus offerendi ei, qui secundus est.

IV.

Jure Justiniano dies interpellat pro homine.

V.

Quod poena committitur aut lex commissoria, id non est morae effectus.

VI.

L. 69, D. *pro socio*, 17, 2, immerito damnata est.

VII.

Art. 840, al. 2, C. C. N. non significat dominum *refectiones majores* facere debere, sed solummodo usumfructuarium ad eas non teneri.

VIII.

Qui ob debilitatem ingenii ipse se curae submit-
tendum curavit, amittit jus testandi.

IX.

Uxor, quae sine auctoritate mariti contraxit, per
 ratihabitionem mariti non obligatur invita.

X.

Merces, quae contra leges in regionem peregrinam
 importabuntur, assecurare non licet.

XI.

Male Legislator Franco-Gallicus in art. 347, *C. M.*,
 nulum assecurari vetuit.

XII.

Art. 380, *C. M. Fr.-Gall.*, cum natura contractus
 assecuratoris pugnat; idcirco Legislator Neerlandus
 laudandus, quod illum non recepit.

XIII.

Polizae assecuratoriae per indossamentum bene
 transferuntur.

XIV

Iudex in impensas ex officio condemnare nequit.

XV.

Lex, quae certas merces exportari vetat, non debet extendi ad eas merces, quae, jam antea venditae, nondum exportatae sunt.

XVI.

Art. 158, *Legis Fundamentalis*, cum libera judiciali potestate pugnat.

XVII.

Eadem delicta eadem poena, nulla personarum ratione habita, punire neque cum poenarum fine neque cum humanitate congruit.

XVIII.

Vana est opinio eorum, qui censent juris criminalis theoriam quaerendam esse.

XIX.

Conatus bigamiae ex *Codice Poenali* puniri non potest.

XX.

Art. 339 *Codici Poenali* cum bonis moribus pugnat.

XXI.

Improbandus RAUTER (*Traité théor. et pratiq. du droit criminel*), statuens socios puniendos esse eadem poena, qua parricidam.

XXII.

De eenige billijke belasting is die, welker grondslag naar de inkomsten wordt genomen.

XXIII.

Het heffen van in- en uitgaande regten is ten hoogste af te keuren, omdat het de voornaamste bron

is van de onzedelijkheid der grensbewoners, en de
inning derzelve veelal onmogelijk is.

XXIV.

Het gemis aan feestdagen leidt, even als het te
groote aantal van dezelve, tot achteruitgang van een
volk.