



Specimen juridicum inaugurale de portu in quem navis se periculi causa recipiat

<https://hdl.handle.net/1874/312647>

SPECIMEN JURIDICUM INAUGURALE

DE

**PORTU IN QUEM NAVIS SE PERICULI
CAUSA RECIPIAT,**

QUOD,

ANNUENTE SUMMO NUMINE,

EX AUCTORITATE RECTORIS MAGNIFICI

JACOBI VAN HALL,

ORD. LEON. NEDERL. EQUITIS, ORD. CORON. QUERN. DECURIONIS, JUR. ROM. ET MOD.
DOCT. ET PROF. ORD.,

NEC NON

AMPLISSIMI SENATUS ACADEMICI CONSENSU

ET

NOBILISSIMAE FACULTATIS JURIDICAE DECRETO,

PRO GRADU DOCTORATUS,

SUMMISQUE IN JURE ROMANO ET MODERNO HONORIBUS AC PRIVILEGIIS,

IN ACADEMIA RHENO-TRAJECTINA,

RITE ET LEGITIME CONSEQUENDIS,

PUBLICO AC SOLEMNI EXAMINI SUBMITTIT

GULIELMUS ASUERUS JACOBUS SCHIMMELPENINCK VAN DER OYE,

HESYCHIA-CAROLINIENSIS,

DIE V DECEMBRIS A. MDCCCLV. HORA I.

IN AUDITORIO MAJORI.

AMSTELODAMI,

TYPIS C. A. SPIN ET FILII.

MDCCCLV.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

OVER

DE NOODHAVEN,

DOOR

W. A. J. SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE,

IURIS UTR. CANDID.



UTRECHT,

1855.

ACADEMIECH FROEHSCHRIFT

1870

DE NODDIAVEN

DE NODDIAVEN

1870

1870

I N L E I D I N G.

Van hem die over de Noodhaven schrijven zal, verwacht men in de eerste plaats de aanwijzing, wat hij door het woord verstaat.

Onze Nederlandsche taal intusschen is zoo gelukkig in de zamenstelling harer woorden, dat het gebezigde woord meestal het denkbeeld, daarmede bedoeld, met volkomen juistheid en voldoende volledigheid omschrijft.

Noodhaven, is de *haven*, welke de schipper in nood inloopt. Zij is onderscheiden, zoo wel van de Bestemmingshaven, waar de reis zal geëindigd zijn, als van die havens, welke het schip, gedurende de reize, bestemd en verplicht is aan te doen.

Het inloopen in de noodhaven is dus eene handeling van den schipper, waarbij van het oorspronkelijke plan der reis, op eene meer of minder belangrijke wijze, op meer afdoende, of minder voldoende gronden, wordt afgeweken. Derhalve moeten de volgende vragen belangrijk worden:

1. Wat is het, wat den schipper het regt geeft eene noodhaven op te zoeken?

2. Welke maatregelen moet hij nemen, opdat van de noodzakelijkheid van dezen stap blijke?

3. Welke gevolgen heeft zoowel het te regt, als te onregt inloopen in de noodhaven, op de regtsverhouding tusschen den schipper en de reeders?

4. Welke, ten opzichte van de stuurlieden en het scheepsvolk?

5. Welke gevolgen heeft het ten aanzien der bevrachters en inladers?

6. Welke, met betrekking tot de verzekeraars en de geldschieters op bodemerij?

Met de beknopte beantwoording dezer onderscheidene vragen, vlei ik mij, het voorgestelde onderwerp te zullen hebben afgehandeld. Ik stel mij daarbij niet voor den lezer iets nieuws te leeren, maar het verpligt bewijs te geven van, aan de Hoogeschool met eenigen ijver voltooide studiën.

§ 1. *Over de ongevallen ter zee, welke den schipper het regt geven de noodhaven in te loopen.*

De boekhouder der reederij, of de schipper, verhuurt het schip of neemt stukgoederen aan, met de toezegging, dat schip en lading, naar eene bepaalde bestemming zullen vervoerd worden.

Somtjids wordt daarbij de koers, dien men nemen zal, of de havens, die men zal aandoen, bij de chertepartij nader aangewezen. Waar dit niet geschiedt, is of de koers door gebruik en gewoonte aangewezen of de keuze aan den schipper gelaten, die daarbij de lastgeving volgen zal, welke hij van de reederij ontvangen heeft. Maar in geen geval zal het reeders of schipper vrijstaan, buiten noodzaak, andere of meerdere havens aan te doen, of vaarwaters te kiezen, waaromtrent men, met bevrachters of inladers, noch stilzwijgend noch uitdrukkelijk is overeengekomen.

In dien zin wordt in de c. 3, Cod. *de naut. foen.* 4, 33 van het *non servare locum navigii*, en

in de c. 7, Cod. *de navicul.* 9, 1, van *loca devia sectare* gesproken, als van iets wat den schipper noodzakelijk ongeoorloofd zijn moet. In het Pruissische Landregt II, 8, § 1491 tot 1493, worden deze beginselen zoo duidelijk uitgedrukt, dat ik die bepalingen hier wensch mede te deelen, met de opmerking dat hetzelfde beginsel ook daar geldt, waar het niet zoo stellig is uitgedrukt. Het Pruissische Landregt formuleert op dit punt, wat overal in en buiten Europa in zeezaken regtens is. Zie hier de tekst, in § 1491.

“Der Schiffer darf ohne Noth den ihm vorgeschriebenen Cours nicht ändern, noch in andere als die, ihm bestimmten Häfen einlaufen, widrigenfalls er den Rhedern, und Befrachtern für allen daraus entstehenden Schaden haftet.”

§ 1492. “Ist ihm kein Cours vorgeschrieben: so muss er den nächsten und sichersten Weg zum Orte seiner Bestimmung nehmen.”

§ 1493. “Wird er durch Nothfälle den Cours zu ändern, oder einen andern Hafen zu suchen, veranlasst, so muss er den Rhedern bald möglichst davon Nachricht geben.”

Bij het Nederlandsche Zeeregt, even als bij den *Code de Commerce*, wordt diezelfde verplichting meer als bekend, en als uit den aard der zaak voortvloeiende voorondersteld, dan wel met

zoovele woorden uitgedrukt. Zoo wordt bij voorbeeld, volgens Art. 354 *Wetb. v. Kooph.*, de reis *onverwijld, bij de eerste gunstige gelegenheid ondernomen en volbragt*. De schipper wordt, bij Art. 345, verplicht alle mogelijke *naarstigheid, toezigt en zeemanschap* te gebruiken. Onder de punten, die aanleiding tot het raadplegen van den scheepsraad geven, wordt, bij Art. 367 *Wetb. v. Kooph.*, het inloopen van eene noodhaven genoemd, en, volgens Art. 383 *Wetb. v. Kooph.*, geeft het aanleiding tot het zoogenaamde *zee-protest*.

Alle die bepalingen doen ons ten duidelijkste zien, dat het inloopen in de noodhaven iets buitengewoons, een afwijken van den gewonen regel is, welke van andere buitengewone maatregelen vergezeld of achtervolgd wordt.

De redenen nu die tot het opzoeken van de *noodhaven* aanleiding geven, kunnen zeer verschillend zijn. De Wetgever zelf, heeft er eenige, als in het voorbijgaan, genoemd.

Daartoe behoort, volgens Art. 324, *W. v. K.* de *reparatie*; volgens Art. 364, het inloopen der onzijdige haven, bij het *onvrij worden van de vlag*; en, volgens Art. 370, *W. v. K.*, het inloopen in *eene der naaste havens*, in geval de haven, werwaarts het schip bestemd is, *geblokkeerd* wordt. Men kan deze gevallen als voorbeelden beschouwen, en misschien heeft de Wetgever

wel gedaan geene poging aan te wenden, tot eene volledige opnoeming der onderscheidene gevallen, welke zich kunnen voordoen.

De opzettelijke opnoeming van sommige dier gevallen, bij de onmogelijkheid of moeilijkheid althans om zich alle denkbare zeegevaren, welke tot het inloopen in de noodhaven kunnen aanleiding geven, voor den geest te stellen, is altijd gevaarlijk. Men wordt dan ligtelijk verleid, om den gevaarlijken regel, *qui dicit de uno, negat de altero*, het *inclusio unius est exclusio alterius* in te roepen of toe te passen. Misschien is het echter mogelijk de redenen, welke den schipper tot het bezoeken der noodhaven, bevoegd maken, eenigzins nader te rangschikken. Zij kunnen gelegen zijn:

1. In de *behoefden van het schip*. Kiel of tuig kan onverwijld herstelling vorderen, en zulks zoowel, wanneer zij door stormen of andere zeerampen, geteisterd, of tot redding uit grootere gevaren opzettelijk beschadigd zijn, als wanneer er gebreken aan ontdekt worden, waarvan onmiddellijke verbetering noodzakelijk is. In een gebrek aan levensmiddelen, of andere scheepsbehoefden, kan moeten voorzien worden, al wederom om 't even of die voorwerpen al dan niet oorspronkelijk in voldoende mate aan boord geweest zijn.

2. In de *behoefden van de lading*. De wetgever

geeft hiervan geen voorbeeld, en deze grond zal minder dikwijls voorkomen; maar zij is toch denkbaar. Stel eens, dat eene lading van waren, aan broeijing onderhevig, door welke aanleiding ook, zoodanig begint te broeijen, dat de lading met een algeheel bederf, ja het schip misschien met brand bedreigd wordt. Onder die omstandigheden is het geval zeer denkbaar, dat de schipper kiezen moet tusschen het overboord werpen van de lading, en het inloopen van de haven, waarin hij door het tijdelijk lossen der lading, de broeijing kan voorkomen, of door verkoop der lading nog eenige waarde voor den eigenaar kan redden, terwijl hij het gevaar voor het schip afwendt¹.

3. In *uitwendige omstandigheden*. Hiertoe behooren twee der voorbeelden door onzen wetgever opgenoemd; namelijk het *onvrij worden van de vlag en de blokkade van de bestemmingshaven*, in Art. 364 en 370, *Wetb. v. Kooph.*, welke den schipper verplichten, in het eerste geval, de eerste onzijdige haven, en, in het andere geval, eene der *naaste havens* van dezelfde mogendheid, als noodhaven, binnen te loopen. Niet moeilijk is het ook deze voorbeelden met andere te vermeerderen. Door zeeroovers vervolgd, is het den

¹ Misschien is in Art. 646 bij de woorden "*of in eene noodhaven*," aan een gelijksoortig geval gedacht.

schipper misschien mogelijk, schip en lading door een tijdig binnenvallen in de noodhaven te redden. Buitengemeen slecht weder, waardoor het schip in een gevaarlijk vaarwater bedreigd wordt, zal welligt ook daartoe te brengen zijn, ofschoon op dit punt de groote uitbreiding welke de zeevaartkunde ondervonden heeft, den schipper in een geheel anderen toestand brengt, dan waarin hij verkeerde, toen nog de zeevaart zich tot de kustvaart bepaalde en het gevaarlijk geacht werd, bij nacht, op zee te blijven, als men niet den avond het anker in de haven kon laten vallen.

§ 2. *Welke maatregelen moet de schipper nemen, opdat van de noodzakelijkheid van het inloopen in de noodhaven blijke.*

Onder de *voorvallen van aanbelang*, welke tot het raadplegen van den scheepsraad aanleiding geven, wordt in Art. 367, *Wetb. v. Kooph.*, het *inloopen in de noodhaven* uitdrukkelijk genoemd. De wet zelve wijst daarbij aan, dat, voor zoo ver zij tegenwoordig zijn, in dien raad de reeders en inladers of derzelve gemagtigden geroepen worden; de *supercarga* zal onder deze laatste uitdrukking inzonderheid begrepen zijn. Van meer belang echter is de raadpleging van de scheeps-

officiëren en de voornaamste schepelingen, die, als deskundigen, mogen geacht worden tot het uitbrengen van een welgegrond advies allezins bevoegd te zijn. De Fransche wetgeving spreekt, in Art. 400, *Cod. de Comm.*, van het “prendre l’avis des intéressés au chargement et des principaux de l’équipage” en de Nederlandsche verlangt, in Art. 367, *W. v. K.*, de raadpleging dezer laatsten *in allen gevalle*. Beide verschillen van andere wetsbepalingen, waarbij het raadplegen van schepelingen alleen te pas kwam bij de niet tegenwoordigheid van belanghebbenden¹. Het verdient daarom opmerking dat de wetgever desniettemin den schipper niet wil verplicht hebben, de meening van den scheepsraad te volgen, wanneer hij zich daarmede niet mogt kunnen vereenigen. In het middeleeuwsche zee-recht laat zich die stelling nauwelijks denken. Ingerigt op het voorbeeld der Italiaansche Republieken, erkent de kleine Republiek, welke binnen de scheepswanden besloten is, den schipper als haar hoofd, maar ziet zij diens gezag, door den hem toegevoegden raad, zeer wezenlijk getemperd. In den *Code de Commerce*, Art. 410, wordt, even als in de ordonnantie van 1681, het verschil van meening niet van den schipper en den

¹ Verg. de plaatsen, aangehaald bij Mr. J. VAN HALL, *de Magistro navis*, II, bl. 79.

scheepsraad, maar van den schipper en de voorname schepelingen aan de eene, en de belanghebbers bij de lading aan de andere zijde, tegen elkanderen overgesteld en voor dat geval de voorkeur zeer natuurlijk aan het gevoelen van de eerstgenoemden gegeven. Eerst bij ons *Wetboek van Koophandel*, Art. 367, wordt den schipper een overwegend gezag, ook tegen de, zelfs eenparige, meening van den scheepsraad, toegekend. Als men intusschen in aanmerking neemt, dat hij alleen reeds van ouds als *le dominateur du navire* begroet werd en dat alle bevelen alleen van hem uitgaan, dan is misschien dit verschil niet zoo wezenlijk als het schijnt, en zou, ook bij de oude zeeregten, behoudens rekenschap en verantwoordelijkheid, ook zijn gezag wel boven dat van alle anderen gegolden hebben. Hoe het zij, volgens Art. 358, N^o. 7, *W. v. K.*, overeenkomende met het oude regt, moeten alle de besluiten, welke in den scheepsraad genomen worden, "in het dagregister of journaal ingeschreven worden." Eene vergelijking dezer bepaling met die van Art. 368, *W. v. K.*, schijnt tot het besluit te leiden, dat hier niet, zoo als bij de werping geschiedt, de *beraadslaging* deswege gehouden, in geschrift moet worden gebragt, zoodat het opnemen in het journaal van het besluit reeds eene toereikende waarborg is. Men mag misschien vragen, of welligt bij de werping, in Art. 368, *W. v. K.*, slechts

wat meer omstandig omschreven is, wat ook bij andere voorvallen, welke tot besluiten aanleiding geven, even zoo plaats heeft. Men kan namelijk meenen, dat het vermelden van het besluit de vermelding van de gronden waarop het berust van zelve medebrengt. Doch er schijnt inderdaad eenig verschil tusschen de twee bepalingen te bestaan en daarvoor kunnen redenen worden aangevoerd. Zouden zij niet hierin gelegen zijn, dat bij het inloopen in eene noodhaven niet zoo onmiddellijk over eens anders goed beschikt wordt, dan wel bij de werping geschiedt? Buitendien zijn de oorzaken van het inloopen, doorgaans ook door andere middelen te bewijzen; bijv. wanneer hij de noodhaven wegens noodige reparatiën heeft opgezocht, is het voorschrift van Art. 372, *W. v. K.*, toereikende, waarbij bepaald wordt, dat de noodzakelijkheid der vertimmering bewezen moet worden, door eene, door de voornaamsten van het scheepsvolk onderteekende verklaring, zonder welke de Nederlandsche Consul of, bij gebrek van dezen, de plaatselijke Overheid, tot die vertimmering geen verlof geeft. De meeste gevallen, die het inloopen in eene noodhaven wenschelijk maken, zijn in genoemd Art. 372, *W. v. K.*, vermeld. “Wanneer er gedurende de reis noodzakelijkheid bestaat om te vertimmeren, zeilen, touwen, of ander scheeps toebehooren of levensmiddelen aan te koopen,

“of in andere dringende behoeften te voorzien,” maar er zijn gevallen denkbaar, waarbij die verklaring van Art. 372, *W. v. K.*, niet geveerd wordt en dus de aantekening op het scheeps-journaal op zich zelf staand zoude schijnen.

Is dan hier den schipper te veel magt afgestaan? Vooral wanneer wij bedenken dat inderdaad, gelijk wij gezien hebben¹, door de woorden in Art. 367, *W. v. K.* “Bij verschil van gevoelen, wordt dat van den schipper gevolgd,” te kennen wordt gegeven, dat de schipper slechts den raad zijner schepelingen behoeft te hooren, maar dien niet behoeft te volgen, al verschillen zij eenparig van gevoelen met hem? Zouden bij voorbeeld, indien de schipper goedgevonden had, eene haven aan te doen, ten einde zich van levensmiddelen te voorzien, terwijl de afstand hem belette hieromtrent de reeders te raadplegen, deze aan zijne willekeur zijn overgelaten?

Het ontkennend antwoord vinden wij in de bepalingen omtrent de scheepsverklaring of het zoogenaamde zeeprotest. Te Rome was het, ook door middel van de pijnbank, *quaestio*, instellen van een onderzoek bij twee of drie schepelingen, naar hetgeen op zee merkwaardigs was voorgevallen, blijkens de l. 3, *Cod. de naufr.*

¹ Verg. BOSCH VAN DRAKESTEIN, *de consilio nautico*, p. 47, Amst. 1847.

XI, 5, niet zonder voorbeeld; maar later ontstond het gebruik, dat de schipper in de eerste haven met eenige schepelingen eene beëdigde verklaring aflegde omtrent hetgeen op reis was voorgevallen. Art. 379 en volg van ons *W. v. K.*, heeft op het voorbeeld van Art. 242 en volg. *Cod. de Comm.*, dat ontwerp nader geregeld.

Volgens die bepalingen der wet gaat de scheepsverklaring gepaard met het overleggen en doen viseeren van het scheepsjournaal. Zij bevat, behalve de aanwijzing van de plaats en den tijd van zijn vertrek en van den koers, welke hij genomen heeft, de gevaren welke hij geloopt heeft, de ongeregeldheden welke aan boord hebben plaats gehad, en de andere merkwaardige omstandigheden van zijne reis. Het besluit tot het inloopen in de noodhaven en de aanleiding daartoe, is daaronder noodzakelijk begrepen. Zij geschiedt voorts buiten 'slands in handen van den Nederlandschen Consul of de plaatselijke overheid, binnen 'slands in die van den kantonregter, en eindelijk in de koloniën, in die van het daartoe bevoegd gezag. Wordt nu deze verklaring in gewone gevallen gedaan binnen driemaal vierentwintig uren, bij het inloopen in eene noodhaven, wordt zij, even als bij schipbreuk en avarij, volgens Art. 383 *W. v. K.* gedaan binnen vierentwintig uren, en wel door den schipper met alle tegenwoordig zijnde offi-

cieren en scheepsgezellen. Deze verklaring nu zal wel niet slechts de daadzaak van het inloopen in den noodhaven betreffen, maar zonder twijfel ook inzonderheid de redenen, waarom de noodhaven aangedaan is, bevatten.

In de Wisbuijsche zeeregten, Art. 53, lezen wij: "Een schip dat ladet op Schoonen of anders "waer; 't is bevragtet naer Vlaenderen of anders- "waer in de markt; dat komt van noodzake t' "Amsterdam: is 't dat de schipper dat sweren "wil met zijnen stierman ende twee zijner schip- "mannen, dat *het nood dede*; waer dat dan zoo, "dat hij dat schip niet konde reede maken buiten "om te seijlen; soo sal de schipper dat goed in "de markt seinden op de schippers vragt ende "op des koopmans tollen." Volgens deze bewoor- ding behoeven dus de omstandigheden, om welke *het nood dede*, niet met eede bevestigd te worden.

In de meeste gevallen, zal eene beëdiging dezer verklaring, volgens Art. 384, *W. v. K.*, onvermijdelijk zijn. Stel eens, dat men wegens het broeijen der lading eene andere dan de bestemingshaven heeft bezocht, is dan niet reeds in dit broeijen zelve een verlies geleden, hetwelk door de afgelegde verklaring bewezen en dus beëdigd moet worden? Een ander geval doet zich voor, wanneer de schipper voorgeeft, dat het drinkwater door onvoorziene lekkaadje, of was weggelopen, of anderzins onbruikbaar gewor-

den was. Nu zoude men kunnen betwijfelen, of dit reeds tot die *verliezen, rampen of schaden* behoort, waarvan Art. 384 melding maakt. Echter schijnt het mij ook in dit geval toe, dat de verklaring met eede zal moeten bevestigd worden.

In de bepaling van noodhaven zeide ik, het is iedere haven, die, tegen het oorspronkelijke plan der reis, wordt aangedaan, dus is volgens deze ruime opvatting ook het geval van Art. 370, *W. v. K.* aan te stippen: “de haven werwaarts het “schip bestemd is, geblokkeerd wordende, moet “de schipper zich naar een der naaste havens “van dezelfde mogendheid begeven, alwaar het “hem veroorloofd mag zijn in te loopen.” Zal nu ook hier over een scheepsraad gehouden worden, om te beslissen in welke der naaste havens men zal inloopen? Hier schijnt de wetgever den schipper meer vrijheid te hebben verleend, of liever hem een bepaald voorschrift te hebben gegeven. Het voorvallen der blokkade is algemeen bekend, en de beëdiging over het inloopen in eene der naaste havens schijnt dus overbodig.

In allen gevalle is op te merken, dat het verzuim van aanteekening van eenen gehouden scheepsraad in het dagboek en het verzuim van zeeprotest, den schipper geen ander nadeel berokkent; dan een moeilijker bewijs van zijne onschuld. Zijn al de formaliteiten in acht genomen, dan is de tegenpartij tot tegenbewijs ver-

pligt. Heeft de schipper echter het voorschrift van Art. 384, *W. v. K.* verzuimd, dan zal hij in het geding de waarheid van zijn beweren moeten bewijzen, en zijn dan de matrozen reeds verspreid, dan heeft hij het zich zelf te wijten, voor de *probatio in aeternam rei memoriam*, niet gezorgd te hebben.

Hoewel eigenlijk een getuigenverhoor, voor dat de zaak bij den regter gebragt is en van den schipper, die *testis* zijn zou in *re sua*, tegen de algemeene leer van het regt strijdt, zoo vindt men dit reeds lang aangenomen, en zelfs in het R. R. hebben wij hier een voorbeeld van in de l. 40, *D. ad l. Aquiliam*. Duidelijk is het uitgesproken in het Decret. Gregor., Lib. II., *ut lite non contestata* (Tit. 6) Cap. 5.

Quoniam frequenter in dubium revocatur a multis, an lite non contestata testes recipi valeant, auctoritate praesentium duximus declarandum, regulariter verum esse quod lite non contestata, non est ad receptionem testium procedendum, nisi forte de morte testium timeatur, vel absentia diuturna. In quibus casibus cum civiliter est agendum (ne veritas occultetur et probationis copia fortuitis casibus subtrahatur) senes et valetudinarii et *alii testes*, de quibus ex aliqua rationabili causa temetur, etiam lite non contestata, sunt procul dubio admittendi.

En wel is hier, gelijk in de ons nader aan-

gaande 1. 2, Cod. *de naufragiis* 11, 5, een jaar voor gevolgeving aan dit getuigenverhoor vergund. In Frankrijk moest de regter door *lettres du prince* tot zoodanige *enquête en futur* gemagtigd worden¹. Bij ons is het regtsmiddel, vroeger onder den naam van enquest valetudinaire bekend, in ons Wetboek van Burgerlijke Regtsvordering, onder den naam van *voorloopig getuigenverhoor*, in Art. 870 en volg, bepaaldelijk geregeld. Opmerking verdient het voorts, dat in Engeland de verklaring, of veel meer het rapport van den schipper nooit als bewijs geldt van een zeeramp, zoo lang hij leeft, noch het rapport als getuigenis voor of tegen hem. BE-NECKE, II, 825.

§ 3. *Welke gevolgen heeft het terecht of te onrecht inloopen in de noodhaven, op de regtsverhouding tusschen den schipper en de reeders?*

De schipper is gehouden aan den eigenaar of de reeders te vergoeden alle kosten, schaden en interes-
sen in de uitvoering van zijn beroep, door ontrouw of schuld veroorzaakt, Art. 345, *W. v. K.* Daar

Vergel. WARNKÖNIG, *Staats- und Rechtsgeschichte*, III, bl. 550
volg. GOTHOFRED, ad l. 40 cit.

hij nu omtrent het al of niet inloopen in de noodhaven beslist en het dus, welk ook het oordeel van den scheepsraad moge geweest zijn, zijne schuld is, als hij dit zonder voldoende redenen gedaan heeft, kan ook dat inloopen in de noodhaven, als het buiten noodzaak geschied is, aanleiding geven tot vergoeding van kosten, schaden en interessen, door den schipper aan de reederij. De kosten zelve van dat binnenloopen in de haven zullen daartoe in de eerste plaats behooren, maar ook de schade door dat oponthoud aan de reederij veroorzaakt, hetzij door vermeerdering van loon aan het scheepsvolk, hetzij door in grootere mate verbruikte victualie, hetzij door buitengewone kosten, gemaakt voor — of vergoedingen verschuldigd aan den eigenaar der lading. Volgens Art. 360, *W. v. K.*, is de schipper voorts verplicht, gedurende de reis, zoo dikwijls zich de gelegenheid voordoet, kennis aan den eigenaar of boekhouder te geven van den toestand waarin het schip zich bevindt. Indien derhalve de schipper uit de noodhaven kennis geven kan, mag hij zulks niet verzuimen; zelfs moet hij in de gevallen van Art. 364 en 370, *W. v. K.*, ook aan de inladers, of geconsigneerden berigten, in welke haven hij ingeloopt is. Het eerste is geen eenvoudig zedelijk voorschrift, maar kan in regten gevolgen hebben; de schipper zoude bij onachtzaamheid, uit de dienst ontslagen worden, wegens pligtverzaking; want het contract

van den schipper, hetzij men er een *mandatum* of eene *conductio operarum* in wil zien, draagt de ontbindende voorwaarde van Art. 1302, *B. W.*, “in geval “eene der partyen aan hare verpligting niet voldoet,” in zich. In ons regt nu is de vraag, of de schipper *lasthebber* of *huurling* is, zeker niet zoo belangrijk als in het *R. R.*, waar de veroordeeling van eerstgenoemde, de *infamia* na zich sleept; geheel onverschillig is zij echter niet. Is het een huurovereenkomst, dan kan hij voorschotten slechts als *negotiorum gestor* gemaakt hebben, en dan is het twijfelachtig of den schipper van regtswege renten verschuldigd zijn, volgens Art. 1347, *B. W.*; want Art. 1390, *B. W.*.. onderwerpt wel den *negotiorum gestor* aan alle de verpligtingen des lasthebbers, maar Art. 1393, *B. W.*, geeft hem niet al deszelfs regten. Het regt van afstand, den reeder in Art. 321, *W. v. K.*, toegekend, is begrijpelijker, wanneer wij aan eene *huur*, dan als wij aan eene *lastgeving* denken: de reederij moet niet rijker worden met eens anders geld, daarom is zij voor de daden van den gehuurden schipper aansprakelijk; doet zij afstand, dan wordt zij niet rijker. Maar beschouwt men het als lastgeving, dan zijn deze overeenkomsten van den schipper, als een gevolg van dat *mandaat* aangegaan en deze afstand wordt dan eene *anomalie*. Hoe het ook zij, de woorden in Art. 389, *W. v. K.*, “bedongen huur of gagiën,” en Art. 391, *W. v. K.*, de woorden “voor zijne

huur," zijn stellig niet gelijkstaande met loon of *honorarium*. Indien ook de schipper in het *Consulaat*, *senior del nav* genoemd wordt, onze contracten zijn afkomstig uit het R. R. en daar was het karakter van huur onafscheidelijk van het betalen van loon, verg. l. 1, § 4, *D. mandati*. Zie echter EMÉRIGON, *des Assurances*, XII, 4 en *Contr. à la grosse*, IV, 12. Hoe het zij, wat wij van de verpligte mededeeling aan de reeders zeiden, geldt ook van verzuimde mededeeling aan de inladers, doch voor de daaruit ontspringende schade zijn de reeders, of is althans het schip met de vrachtpenningen gehouden, Art. 349, *W. v. K.* Des schippers onachtzaamheid daaromtrent zou hun dus schade toebrengen, waarvan zij regt hebben vergoeding te vragen.

Art. 377, *W. v. K.*, bevat eene kleine afwijking van Art. 235, *Code de Comm.* "Le capitaine avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises, pour revenir en France," dus werd hier van de noodhaven niet gesproken, wanneer het niet was *pour revenir en France*; daarom werd in genoemd Art. 235, *C. C.*, geene melding gemaakt "van het beloop der gedane vertimmering," die de schipper voor het vertrek uit eene noodhaven in eene door hem onderteekende rekening, aan de reeders moet opzenden. Het is intusschen voor scheepseigenaren van belang, te weten, wat zij te betalen hebben; hoe spoediger zij dus hiervan

berigt ontvangen, des te beter zullen zij hunne voorzorgen kunnen nemen. In de *Nouveau Valin*, par SANFOURCE LA PORTE (Paris 1809), wordt op Art. 235 *C. d. C.*, aangeteekend dat deze maatregel, die zich ook in Art. 30 van de *Ord. maritime* van 1681 bevindt, reeds in Art. 6 van de Wisbuijsche zeeregten voorgeschreven is; juister is de aanhaling bij BOULAY PATY, bl. 79; Art. 6, van de *Hanzeatische Zeeregten* (te weten van het reces van 1572, 1591; en reces van 1614. Tit. 5, Art. 3, PARDESSUS, *Collect. de loix maritimes*, II, pag. 500 en volg.). Art. 6, reces 1572, luidt bij PARDESSUS aldus: “Thom sosten, so ein schipper “hir edder andswor wat kopen worde, tho des Schepes Behoeff, soll he allen Flith vorwenden den “besten Koep tho kopen, den he bekamen kann und “strax *truwelichen anschriuen*, van weme und wor “he solchs gekoffet met Namen und Thonamen, “darmit de Schipper onverdacht bliffet. Und so “de Frunde den Schipper, edder den Schriuenijen “darinne untruwe befindenn wurden, solches “schall alls Deffte gerekent un gestraffet werden.” Maar of het woord *anschriuen* hier beteekent, een brief verzenden, en niet veeleer, in het scheepsjournaal opteekenen, is zeer twijfelachtig. Een tweede voordeel van dit terstond toezenden der rekening zoude misschien ook nog daar in te vinden zijn, dat nu den schipper de gelegenheid ontnomen wordt, haar naderhand te vergroo-

ten of te vervalschen, zoo hij hiertoe mogt verleid worden, om alzoo eenige latere schuld te dekken, waarvoor hij anders zelf gehouden zoude zijn.

Moet hij van de overige uitgaven, in de noodhaven gedaan, geene rekening opzenden? De vijf advokaten zeggen in hunne aantekeningen: “De “schipper zoude ongetwijfeld voorzigtig handelen, “door ook opgave te doen van den gedanen inkoop “van scheepsbehoefden of levensmiddelen, of van “de voorziening in andere *dringende behoeften*, “in een woord van alle uitgaven in Art. 372, *W. v. K.* bedoeld, met welk Art. de tegenwoordige “bepaling voornamelijk in verband staat.” In geval de schipper, om in deze dringende behoeften te voorzien, geld moet opnemen, dan moet hij zonder twijfel, volgens Art. 360 en 377, *W. v. K.* mede opgeven, waaraan hij het opgenomen geld heeft besteed.

Deze vraag komt dus alleen te pas bij voorschotten van den schipper.

Art. 378, *W. v. K.*, geeft den schipper het regt zich te laten verzekeren, ten beloope der vordering wegens uitschotten, die hij voor rekening van het schip gedaan heeft, mits hij daarvan bij het verzenden van de rekening kennis geve. Wanneer hij nu scheepsbehoefden of levensmiddelen met zijne eigene penningen aangekocht heeft, mag hij dezelve, volgens de uitdrukkelijke woorden van genoemd Art. laten verzekeren; het kan

gebeuren, dat het schip vergaat en de reederij gefailleerd is, daarom mag hij zekerheid in de assurantie zoeken, de premie moet hem vergoed worden, het is *utiliter gestum*.

Maar hoe, wanneer hij deze scheepsbehoefden of levensmiddelen op naam der reederij gekocht heeft, is hij dan ook bevoegd zich te laten verzekeren?

Art. 377, *W.v. K.*, noemt "ingeladene koopmanschappen;" ons Art. 378 spreekt van *geladene goederen*; victualie, behoort niet tot koopmanschappen, daar deze, bestemd zijn om verkocht te worden, wat men van mondbehoefden niet zeggen kan. Is in ons Art. juist het ruimere woord *goederen* gebruikt, om hier den schipper ook voor dit geval de bevoegdheid, van te laten verzekeren, toe te kennen, of moeten wij zeggen, dat de wetgever slechts verschillende uitdrukkingen voor dezelfde zaak heeft gebezigd? Nemen wij het laatste gevoelen aan, dan ligt welligt de reden van verschil hierin: de aankoop van koopmanschappen stelt in den regel eene beduidende schuld daar, zoodat de reederij zonder twijfel eene assurantie derzelve wenschelijk zal achten; de aankoop van scheeps- en mondbehoefden is niet van dat gewigt, zoodat de reeders misschien hunne eigene verzekeraars zouden verkiezen te zijn. Men zoude welligt kunnen vragen, welk nut de reederij er eigenlijk bij had, om zich te laten

verzekeren, daar toch Art. 321, *W. v. K.*, hem bijkans geheel voor de exercitoria vrijwaart. Echter is het zelden het geval, dat het schip zoo weinig waarde bij de aankomst heeft, dat het de reederij niet voordeeliger zoude zijn het schip te behouden.

Welken invloed het liggen in de noodhaven op het loon van den schipper heeft, behandelen wij in de volgende §, naardien op dit punt de schipper met de overige schepelingen gelijk staat.

§ 4. *Welke gevolgen heeft het inloopen in de noodhaven, ten opzichte der stuurlieden en van het scheepsvolk.*

Indien de reis door het liggen in eene noodhaven verlengd wordt, moet de huur der officieren en van het scheepsvolk, die voor de reis zijn aangenomen, volgens Art. 415, *W. v. K.*, vermeerderd worden naar evenredigheid van de verlenging van de reis; hetzelfde is volgens Art. 386, *W. v. K.*, ook op den schipper van toepassing.

De Heeren LIPMAN en TYDEMAN beschouwen Art. 415 *W. v. K.* als overeenstemmende met Art. 255 *C. d. C.* "*Si le voyage est prolongé le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté à proportion de la prolongation.*" De in ons Art. 415, *W. v. K.*, vermelde, "*vederregtelijke opbrenging*

“of aanhouding,” is echter zonder twijfel in Art. 254 *C. d. C.* begrepen; en daar heet het, “dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le tems de l'arrêt. Le loyer des matelots engagés au voyage est payé aux termes de leur engagement.”

Maar volgens de eenstemmige verklaring der Fransche schrijvers¹, is de verlenging der reis in Art. 255 *C. d. C.* eene vrijwillige. Is zij een gevolg van overmagt, b. v., omdat de bestemmingshaven geblokkeerd was, en wanneer men den vijand tracht te ontwijken, dan zal Art. 254 *C. d. C.* van toepassing zijn. Dus is in Art. 254 *C. d. C.*, het woord *arrêt* niet slechts van onthoud door aanhouding te verstaan, maar ook van het liggen in de noodhaven.

Dat in Art. 254 *C. d. C.*, wanneer het scheepsvolk bij de reis gehuurd is, geene vermeerdering van loon wordt toegestaan, is een gevolg van het kanscontract, maar waarom geldt hetzelfde niet bij maandgelden?

Eigenlijk moesten hier de schepelingen de volle gagie hebben, maar wegens een misschien wat onbestemd gevoel van billijkheid, wilde hier de wetgever de reederij te gemoet komen, en het als eene *communis calamitas* beschouwd hebben. De schipper mag, volgens het Fransche regt, de

¹ DELVINCOURT, *Institut. du droit. Com.* II, p. 212. BOULAY PATY, *Cours du droit Commercial*, II, p. 213.

schepelingen buitenslands niet ontslaan, en daarom wordt slechts halve maandhuur betaald.

Bij ons is er geen verschil gemaakt; is het maandhuur, dan loopt zij ongekort door, omdat de schipper hen vrijwillig aanhoudt, en, de bij de wet bepaalde schadevergoeding betalende, hen ontslaan kan; maar in het belang van het schip, heeft hij hen aangehouden, daar het anders moeilijk zoude zijn, om spoedig genoeg andere zee-lieden te krijgen, en hij geenszins gerechtigd is de reis voor geëindigd, en het bevrachtingscontract voor ontbonden te houden. Art. 478 *W. v. K.*

Wanneer de minderheid der reeders, om zich aan de kosten der vertimmering in de noodhaven te onttrekken, hare aandeelen aan de meerderheid heeft afgestaan, volgens Art. 324 *W. v. K.*, dan zijn de leden dezer minderheid ook verder niet aansprakelijk voor het loon van schipper en scheepsvolk. Wanneer het schip, nadat het de bestemmingshaven bereikt heeft vergaat, eer het matrozenloon voldaan is, en de meerderheid, die het schip heeft aangehouden toevallig insolvent is, dan hebben de schipper en schepelingen hunne regtsvordering tegen de, van het regt van overdragt gebruik gemaakt hebbende minderheid, wegens het loon, verschuldigd tijdens het afstand doen, in verhouding van hun aandeel in de reederij. Zoo zullen zij ook aansprakelijk zijn voor de schadevergoeding van Art. 412, *W. v. K.*, want

moet niet ten hunnen opzichte de reis als gestaakt beschouwd worden, al heeft de meerderheid ook vervolgens het schip de reis doen voortzetten? Immers waren zij persoonlijk aan schipper en scheepsvolk gehouden, en zullen zij dus de schadevergoeding moeten voldoen.

Wanneer een schip door tegenwinden in de haven wordt terug gehouden, of door windstijlte de reis vertraagd wordt, krijgen de bij de reis aangenomene zeelieden geene vermeerdering van loon; dat zelfde moeten wij zeggen, wanneer het schip in de noodhaven door tegenwind opgehouden wordt; de verhooging van het loon heeft slechts plaats wegens het liggen in de noodhaven, als *noodhaven*, maar zoodra de reparatiën aldaar volbragt, de levensmiddelen aangekocht, de manschappen aangevuld of de zieken genezen zijn en het schip gereed is te vertrekken, dan houdt de buitengewone omstandigheid op, en de gewone regelen van het kanscontract moeten weder in werking treden. Wanneer het schip na wederregtelijke aanhouding of ophouding is vrijgegeven, kan men toch niet zeggen, dat gedurende de dagen, dat het schip op wind moet wachten, eene verlenging der reis door wederregtelijke opbrenging plaats had! Of moet het *damnum indirectum*, wegens de onmiddellijke zamenhang, er bij gerekend worden, en moet men het met matrozenloon zoo naauw niet nemen?

Wanneer officieren en scheepsgezellen op aandeel in de winst, of in de vracht aangenomen zijn, kan het liggen in de noodhaven hun geen regt tot vergoeding geven, volgens Art. 416, *W. v. K.* Er is eene vennootschap, eene *societas lucri et damni* voorhanden, en zij kunnen niet voor grooter aandeel in de winst deelen dan er gemaakt is en natuurlijk zal deze winst niet grooter worden door het liggen in de noodhaven. Volgens Art. 699, N°. 9, *W. v. K.*, zijn de gagien en het onderhoud van het scheepsvolk, gedurende den tijd van het liggen in eene noodhaven, als *avarijgros* te beschouwen; de inladers moeten hierin dragen, en zij kunnen er zich niet op beroepen, dat de schepelingen op aandeel in winst of vracht zijn aangenomen; dat is eene *res inter alios acta*; het gedeelte dus, van deze kosten door inladers aan den vervrachter betaald, valt natuurlijk in de vrachtpenningen, die de matrozen met de reederij deelen.

Wij spreken van het geval, dat de noodhaven zonder schuld der reederij of des schippers aangedaan wordt. Is het echter door schuld van den schipper, dan hebben de officieren en scheepsgezellen, alhoewel op aandeel in de winst of vracht aangenomen, volgens Art. 416, *W. v. K.*, *in fine*, toch regt op eene schadevergoeding, buiten hun winstaandeel, hetwelk met de gewone regelen der maatschap overeenstemt.

§ 5. *Welke gevolgen heeft het inloopen in de noodhaven ten aanzien der bevrachters en inladers.*

De kosten van het inloopen in de noodhaven en het verblijf aldaar, worden doorgaans als avarië grosse gedragen, slechts in die gevallen, in welke de avariëleer het tegendeel bepaalt, zijn zij alleen voor den reeder.

In Art. 478 en 479, *W. v. K.*, vinden wij de hoofdbepaling, wanneer het schip, tijdens het ondernemen der reize in goeden staat was, *de zee kon bouwen*, en niettemin de schipper genoodzaakt is, het schip gedurende de reis te laten vertimmeren, dan kan de bevrachter, de cognossementen teruggevende en de volle vracht betalende, met de verschuldigde avariëgrosse, zijne goederen terugnemen, wanneer hij de vertimmering niet wil afwachten. In het Art. 3 van het placaat van Koning PHILIPS, van 1563, in den titel van schipbrekinghe, leest men:

“Waert ’t dat een schip onderwegen geraakte
 “te breken of verderven, zal de schipper gehou-
 “den zijn de goederen te bergen, zoo hij meest en
 “best kan, ende ook ’t schip met alder diligentie
 “doen hermaken, indien ’t bij advijze van den
 “meestendeele van de schiplieden, bevonden wordt,
 “binnen korten tijd hermakelijk te zijn, ende ’t

“zelfde hermaakt wezende, die geberchde goederen te brengen ter besprokene plaetzen; *waar nu* die koopman schuldig zal wezen te beijden.”

Deze bepaling betreft zonder twijfel ook het geval, dat in de noodhaven moet gerepareerd worden, zonder dat juist zoodanige schipbreuk plaats had, dat men van *bergen* der goederen kan spreken, het woord *verderven*, hetwelk het *vitium fecerit* in l. 10, § 2, *ad leg. Rhodiam*, herinnert, is niet zoo technisch als het woord *breken*. Wacht de bevrachter de vertimmering af, dan betaalt hij gedurende den tijd der vertimmering geene vracht, al is het schip bij de maand verhuurd. Dat de vracht niet verhoogd wordt, wanneer het bij de reis verhuurd is, stemt met de natuur van een kanscontract overeen, de bevrachte betaalt altijd de zelfde som, hetzij het schip lang of kort te zijnen dienste is. Maar is het bij de maand verhuurd, dan zoude men het tegendeel verwachten; ieder maand oponthoud, doet de reis zooveel langer duren en zoude de vrachtpenningen in evenredigheid doen rijzen.

Het inloopen in de noodhaven, veroorzaakt door storm en diens gevolgen, behoort mede tot de reis, en dus ook het verblijfin eene noodhaven.

De reden der bepaling van Art. 11 der *Ordonnance de la marine*, van 1681, en van Art. 296 *Cod. de Comm.*, met welke ons Art. overeenstemt is misschien deze: *munere vehendi functus non*

est., l. 15, § 6, *D. locati* (19, 2). De huur zal voor zoovele maanden betaald worden, als de inlader het schip gebruikt; gedurende de vertimmering gebruikt hij het schip niet, dus behoeft hij hier niet voor te betalen. Ons Art. heeft veel overeenkomst met de Artt. 1631 en 1632 *B. W.* “De huurder heeft zich door een “uitdrukkelijk beding, aansprakelijk gesteld voor “de *onvoorziene toevallen*,” en nu bevat dit beding niet de *buitengewone* onvoorziene toevallen. Zoo ook hier bij de maandhuur. Het oponthoud door tegenwind, wanneer het schip eens uit de haven, waar de inlading begon, vertrokken is, heeft de bevrachter op zich genomen, zoo ook de afwijking van de koers om eenen kaper te ontgaan; maar niet het *buitengewone*, het liggen in de noodhaven.

Men moet onderscheiden, zegt PÖHLS, of het ongeval het schip treft, dan kan de schipper en reeder geene vracht vorderen; of de reis, dan moet wel de maandvracht verhoogd worden; in ons geval is het de schipper dien voornamelijk de calamiteit treft.

De bepaling van Art. 505, *W. v. K.*, dat “wanneer *buiten* schuld van den *schipper*, eigenaar of “reeder, het schip, *door overmagt*, na het vertrek, “tijdelijk belet wordt, de reis te vervorderen, de “bevrachter voor den tijd, dat het schip daardoor “wordt opgehouden, geene vracht verschuldigd is,

“indien hetzelfde bij de maand is verhuurd, noch “vermeerdering van vracht vorderen kan, wanneer “het bij de reis heeft plaats gehad,” betreft de meeste overige gevallen, van het aandoen van eene noodhaven. De gevolgen van eene ziekte der manschap, of gebrek aan water en mondbehoefte vallen onder het begrip van overmagt. MENO PÖHLS meent, dat hier de maandhuur moet doorloopen (p. 594):

“Nach meiner Ueberzeugung muss die Fracht “auch während der Zeit des Aufenthaltes, fort-
“laufen, denn der Befrachter hat während dessel-
“ben, das Schiff in seinem Dienste, und muss “den Lohn für die ganze Zeit bezahlen, l. 61, “D. *locati* (19, 2),” zoodra het toeval niet den schipper met zijn schip, maar de reis betreft. De aanhaling van l. 61, *locati*, komt mij zeer ongepast voor, want in die lex is het niet slechts een toeval dat den bevrachter treft, maar diens eigen schuld, *et onus impositum commisso tolleretur*; wegens overtreding der fiscale voorschriften, (verzuim van betaling der belasting ¹) is het schip aangehouden, en zijn de ingeladene goederen verbeurd verklaard. Wat kan men hieruit opmaken, voor de vraag, “welken invloed heeft “het toeval of de overmagt, die den huurder

¹ Zie l. 14, D. *de public.* (39, 4) l. 1, *Cod. de Vectigalib. et commissis* (4, 61).

“treft, op de aan den verhuurder te betalen “vracht?” Om deze *lex* hier bruikbaar te maken, moet men stellen, dat hier eene onwettige aanhouding had plaats gehad. De eenige grond voor dit gevoelen zoude zijn, dat hier van geene verdere schadevergoeding, en slechts van huur gesproken wordt. Wanneer het maandvracht was, dan zoude er geene verdere vergoeding verschuldigd zijn, en aan deze valt toch eerder te denken, dan aan eene onwettige verbeurdverklaring.

Wanneer de passagier, de in ons Art. 478, *W. v. K.*, bedoelde vertimmering wil afwachten, staat hij gelijk met den inlander. Hij betaalt, gedurende den tijd, dat men in de noodhaven blijft, geene meerdere vracht volgens Art. 526, *W. v. K.*, Mr. VAN NES VAN MEERKERK, schijnt ¹ aan te nemen, dat de maandvracht doorloopt; de woorden “geene “vermeerdering van vervoergeld” schijnen ook slechts eene bepaalde som te betreffen, daar men zoo zelden passage bij de maand betaalt. In het geval dat het zuivere *locatio et conductio operarum* is, wanneer namelijk het onderhoud er niet bij bedongen is, zou ik van meening zijn, dat de maandpassage, uit analogie met Art. 478, *W. v. K.*, geschorst wierd; er laat zich geene redenen denken, waarom bij stukvracht, wanneer die bij de maand bedongen is, een andere regel zoude gel-

¹ In zijne Diss. *de vectoribus*. Utrecht, 1855, pag. 34.

den, dan bij passagiers; ten tweede kan men uit Art. 526, *W. v. K.* geen argumentum à contrario opmaken, daar de wetgever slechts van het gewone sprekende, niet kan geacht worden, eene volledige regeling van dit onderwerp bedoeld te hebben, vooral daar niet op de gevallen van Art. 505, *W. v. K.* gewezen is. Wanneer nu ook het niet doorloopen der maandhuur eene anomalie is, dan is het toch waarschijnlijk, dat de wetgever hier eene doorgrijpende uitzondering wilde daarstellen. Uit denzelfden regel ben ik van meening,¹ dat wanneer de passagiers de vertimmering, approviandering, enz. niet willen afwachten, zij de volle vracht betalen moeten, gelijk in Art. 478, *W. v. K.* volgens algemeene beginselen bepaald is. Het liggen in de noodhaven behoort tot de reis, wil dus de bevrachter de goederen, de passagier zich zelven terugnemen, dan verbreken zij het contract en moeten ten volle betalen. Art. 525, *W. v. K.* handelt van staking, en niet van verlenging der reis, gevallen die men streng onderscheiden moet. De schipper *moet* vertimmeren, want hij heeft de overbrenging van goederen of passagiers op zich genomen, en hij zoude aan den passagier die geene andere passage vinden kan tot schadevergoeding gehouden zijn, en het zoude vreemd zijn, dat,

¹ Zie hiertegen VAN NES V. MEERKERK, *Dissertatio de vectoribus*, Utrecht 1855, p. 35.

wanneer de noodzakelijkheid der vertimmering eene staking te weeg bragt, waardoor zij van zelve ontslagen waren van de verbindtenis, het aan de willekeur van den passagier zoude vrijstaan de overeenkomst te doen herleven. In Art. 628, *W. v. K.* is het *in eene noodhaven liggen* duidelijk van het *staken der reis* onderscheiden. Wanneer het schip niet mogt worden vertimmerd, dan moet de schipper een ander schip huren, zonder verhooging van vracht te mogen eischen. Deze bepaling vloeit niet uit den aard van de overeenkomst voort; want hier is een bepaald schip bedoeld, en het geval staat niet gelijk met het breken van een *wiel*, daar de voerman geene bepaalde individuele kar ten vervoere beloofd heeft. Het Rom. regt bepaalt het tegendeel l. 10, § 1, D. *ad L. Rhodiam de jactu* (14, 2) in de woorden, "*idem dicemus, si navis ejus vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius;*" namelijk ook in dit geval is de overlading zonder noodzaak geschied; dus is de schipper niet verplicht een ander schip te nemen; ¹ heeft hij een ander schip genomen, hetwelk even goed is, dan is hij van het *periculum* bevrijd, en ook wanneer hij een slechter schip genomen heeft, en dit vergaan is.

¹ Zie VINNIUS AD PECKIUM, p. 294—295: "*ita ut cum illa ipsa navis in qua merces deportari convenerat, vitium fecerat sine culpa nau-
tae, non cogatur aliam quaerere, quae eundem usum praebat et
in locum alterius, de qua convenerat substituat.*" PÖHLS, p. 504.

In Art. 4 der *Oleronsche*, en in Art. 16 van het *Wisbuysche Zeeregt* vindt men deze uitdrukkelijke bepaling: “maar wil de schipper, zoo mag hij dat schip wel weder laten maken (bij zoodanigen bescheide, dat men dat in korten tijd weder maken kan) ende den koopman zijn goed brengen, daar hij hem dat gelovet heeft; is het alzo, dat men dat schip in korten tijd niet weder maken en kan, *zoo mag hij wel een ander schip huren, ende den koopman zijn goed brengen, ende de schipper zal zijn volle vracht hebben, van alle dat goed dat daar gebergd is.*” Volgens Art. 37, *Wisb. Zeeregt*, is de volle vracht verschuldigd, al is niet vertimmerd en geen ander schip genomen. Heeft de schipper dus een minder goed schip genomen, indien hij maar geen slecht neemt, is hij niet meer aansprakelijk.

In Art. 3, Placaat van Koning PHILIPS II in den titel van *schipbrekinge*, heet het: “Ende indien ’t voorz. schip binnen corten tijd niet hermakelijk is, ende de koopman ende de schipper niet veraccorderen; zal alsdan voorz. schipper, *mogen ende gehouden zijn so geringe als ’t mogelijk is, een ander schip of schepen te huren, en de voorz. geberchde goederen ter besprokene plaatse te brengen; t’welk gedaen zijnde ’t zij mette voorz. hermaekte of gehuurde schepen, zal die voorschreven schipper hebben zijne volle*

“vracht van den voorschreven geberchden ende
“aangebrachten goede.”

Het verschil van ons Art. is aanmerkelijk. Bij ons doet de korte of lange duur der reparatie niets ter zake. Misschien heeft men deze beperking weggelaten, daar het, bij repareren moeijelijk valt, de grens te bepalen van dien *korten tijd*. Zij is overigens niet zonder gewigt, vooral bij waren die ligt aan bederf onderhevig zijn. Of zal men bij deze een *tacita conditio* mogen aannemen, dat voor deze slechts de vracht zal betaald worden, tot de plaats waar zij gebragt zijn? Stel, er zijn kisten met citroenen, druiven of vijgen, de inhoud is in het cognossement vermeld, moet de inlader nu volle vracht betalen, of zijne goederen laten bederven? Waar de practijk zoodanige *tacita conditio* niet ingevoerd heeft, mag men ze niet willekeurig aannemen, en het is dus voorzigtiger voor dit geval een bijzonder beding te maken.

Is de passagier ook gehouden, met het, door den schipper gehuurde schip de reis te vervolgen, of heeft nu de staking der reis plaats, in welk geval hij van Art. 525, *W. v. K.*, gebruik kan maken? Hier is het eene abnormale bepaling, die niet uit de huur-overeenkomst voortvloeit, en kunnen wij dus de bepaling van Art. 478, *W. v. K.*, niet op hem uitbreiden. Indien de schipper geen ander schip of schepen kan bekomen, is hem de vracht

niet verder verschuldigd, dan in evenredigheid der reeds afgelegde reis, Art. 478, *W. v. K.* In het aangehaalde Art. 3 van het Placaat van PHILIPS, wordt dit geval niet duidelijk genoemd. De woorden, "*waerna die coopman schuldig zal wezen te beyden; ten ware hij die voorz. geberghde goeden tot hem weert wilde nemen, 't welk hij zal mogen mits metten schipper overeenkomende van zijnen vrachtloon,*" geven eene gelijksoortige bepaling te kennen. Want de verpligting van te moeten wachten, en de *bevoegdheid* van terug te nemen is niet zeer overeenstemmende, en ik zoude veronderstellen, dat de woorden: "*ten ware dat hij enz.*" het geval betreffen, dat de vertimmering niet in korten tijd geschieden kan, in welk geval hij de keuze heeft te wachten, of te transigeren. Er is in dit punt een aanmerkelijke vooruitgang te bespeuren, wanneer men dat *Plac. v. PHILIPS* met de *Ord. v. 1681* vergelijkt.

Eene belangrijke wijziging, de bepaling betreffende dat gedurende het verblijf in de noodhaven, de vrachtpenningen niet aangroeijen, ontstaat door het voorschrift in Art. 699, N°. 9, *W. v. K.* "De gagien en het onderhoud van het scheepsvolk, gedurende den tijd dat het schip verpligt is geweest zich in de noodhaven op te houden." De inlander draagt dus geene vracht, maar deelt in de avarij-grosse, hetwelk practisch niet zeer veel verschil zal maken. De redenen weshalve men de

noodhaven heeft opgezocht, is in zoo ver onverschillig, dat ook eene bijzondere avarij aan het schip overkomen, b. v. door aanzeilen, er de gelegenheid toe kan geven, wanneer het maar niet onder de termen van Art. 700, *W. v. K.* valt, dat, namelijk het aan de schuld of nalatigheid van den schipper of het scheepsvolk te wijten is, dat deze uitgaven ten nutte van het schip of de lading moesten gemaakt worden.

Deze kosten komen in Engeland niet in de Avarij-grosse, wanneer bijzondere schade, zoo als een lek in het schip, ten gevolge van aanzeilen of stoten, de oorzaak zijn van dit verblijf in de noodhaven.

Maar wanneer de schade wegens welke men de noodhaven heeft opgezocht, zelve in de *avarij-grosse*-berekening opgenomen wordt, dan meent Lord TENDERDEN, ¹ moeten het maandgeld en kostgeld, als *accessorium* in de avarij berekend, en dus *pro rata* door de bevrachters gedragen worden. Doch dit gevoelen schijnt niet algemeen aangenomen te zijn, en de reeder kan eerst dan de belooning aan de matrozen toegekend, na den tijd dat zij wettig konden ontslagen worden, den bevrachters in rekening brengen. ²

¹ *Treatise of the Law of shipping*, chp. X, pag. 493, 496. Edit.

8 bij W. SHEE.

² BAYLE, *on average*, p. 16.

Eene zonderlinge bepaling behelst Art. 400 *Code de Comm.* (genomen uit Art. 7 van de ordonnantie van 1681) dat als *avarijgrosse* aangemerkt wordt: “les loyers et nourritures des matelots pendant les reparations des dommages volontairement souffert pour le salut commun, si le navire est affrété au mois;” dus, was het schip voor de reis bevracht, dan werden deze kosten niet door de bevrachters medege dragen. VALIN zegt, dat hij geene reden van verschil kan vinden. Opmerkelijk is het echter, dat het heet *pendant les reparations*; zoodra dus deze geëindigd zijn, worden deze kosten voor den tijd, voor dat het schip in de noodhaven ligt, niet in de avarijgrosse gebragt. MENO PÖHLS daarentegen op pag. 666 zegt, dat de redenen klaarblijkelijk zijn: Is namelijk een schip bevracht bij de reis, dan moet de schipper de diensten, door zijne scheepelingen voor de geheele reis doen praesteren. Bij de bevrachting voor de maand echter is hij slechts tot die dienstvoldoening door zijne scheepelingen, gedurende dien tijd gehouden, dat hij vracht ontvangt, hetwelk gedurende het oponthoud geen plaats heeft. VERVER¹ onderscheidt twee gevallen: “Een schip met zijne lading, wezende “geweldelijk opgebracht, en daarom in gevare “van den eigenaars ontvreemt te raken; zoo zijn

¹ *Nederlands Zecregten*, bl. 115. (Amsterd. 1730.)

“niet alleen havarijgrosse, de onkosten van de
 “vrij bewerking, maer ook de kost- en de maand-
 “gelden van het scheepsvolk gedurende zulk ge-
 “weldelijk aanhouden. De reden is om dat hier
 “t’samenkomen alle die drie vereischte dingen (na-
 “melijk: nood, aangewend redmiddel en behoud)
 “men blijft het volk aan boord houden, staande
 “de vrijbewerkinge om het bezit te bewaren en
 “daardoor ook den eigendom.”

“Kost ende maandgelden staende een verbodt
 “der Oppermacht van niet te vertrekken en sijn
 “geene havarijgrosse. Hier gebreekt het eerste
 (“nood of vrees, schip ende goed te zullen ver-
 “liesen.) t’ Volk blijft hier niet aan boord om t’
 “bezit te blijven dekken tegen ontvreemders. En
 “waerom sullen meer Haverijgrosse wesen dese
 “kost- en waardgelden, doende kosten der ladin-
 “gen?” MENO PÖHLS meent dat VERVER hetzelfde
 stelt, gedurende de reparatiën, daar ook in dit
 geval geene bewaking van het goed door de
 schepelingen noodig is.

Voor onze bepaling kan men zeggen, dat, al-
 hoewel, zoodra de reparatiën ten einde zijn ge-
 bragt, het doel van het inloopen in de noodha-
 ven opgehouden is, het schip toch onmogelijk
 weêr dadelijk kan uitloopen; het moet goeden
 tijd en wind afwachten; dit tijdverlies staat in
 een onmiddelijk verband met het inloopen in de
 noodhaven; maar heeft de schipper het schip her-

steld, de proviand ingenomen, en de matrozen genezen zijnde, verzuimd bij de eerste goede gelegenheid, de noodhaven te verlaten, dan heeft de inlander niet in deze onnoodige verblijfkosten bij te dragen.

De kosten van het inloopen in de noodhaven brengt Art. 699, N°. 10, *W. v. K.* in de woorden: “de loodsgelden en verdere havenkosten, die bij “het in- en uitzeilen naar en van eene noodhaven “moeten betaald worden,” tot de avariëgrosse. In het geval, dat de reis in de noodhaven gestaakt wordt, zal men deze kosten van het inloopen, wel slechts voor zoo ver tot de avariëgrosse kunnen brengen, als deze de kosten van het inloopen in de bestemmingshaven zouden te boven gaan, want slechts dit bedrag is de buitengewone opoffering. Het is niet alleen, wanneer men, om den storm te ontkomen de noodhaven heeft aangedaan, dat deze kosten in de avarië vallen, maar ook wanneer men door den storm mast en roer verloren heeft, en zoo de noodhaven ingesleept wordt; want ook deze uitgaaf is vrijwillig uit nood gedaan, *qui potest mori non potest cogi*; niemand kan den schipper beletten met zijn schip te vergaan, dus is het avariëbeginsel hier wel degelijk inachtgenomen. De kosten van het lossen der goederen in de noodhaven wanneer de reparatie van het schip dezelve noodig maken, worden in het *Pruiss. Landregt*, II, 8, § 1825 en 1826 uitdrukkelijk als

avarij-grosse genoemd: “Muss ein Schiff wegen
 “erhaltenen Lecks, oder anderer Gefahr in einen
 “Nothhafen einlaufen, so gehören alle Kosten
 “des Ein- und Ausladens, ingleichen der Un-
 “terhalt des Schiffsvolks, während des Aufent-
 “haltes im Nothhafen, so wie die Heuer des-
 “selben, in sofern ihr Betrag durch eine solche
 “Verlängerung der Reise vermehrt wird, zur
 “grossen *Havarie*. Ein gleiches gilt von den
 “Aus- so wie von den Einladungskosten, wenn
 “zum Behuf der Ausbesserung des Schiffes, oder
 “aus sonst erheblichen Gründen die Ladung im
 “Nothhafen gelöscht wird.” BOULAY PATY ¹
 zegt, wanneer het lossen voor de reparatie van
 het schip noodig is, dan komen deze kosten op
 rekening van den bevrachter; dit is een gevolg
 van het toeval, hetwelk de vertimmering noodig
 maakte, en waarvoor hij dus geene tegemoetko-
 ming van den schipper of eigenaar vorderen kan;
 deze heeft immers ook reeds groote verliezen te
 dragen: te weten, de kosten van vertimmering
 en het onderhoud en loon der matrozen.

Art. 55 van het Wisbuysche Zeeregt brengt
 deze kosten onder de gemeene avariij. De *Code
 de Commerce*, in navolging van de *maritime or-
 donantie*, heeft dezen regel niet aangenomen. Het
 aangehaalde Art. 55 handelt echter over het in

¹ l. l. pag. 401.

Art. 699, N^o. 14, *W. v. K.* (*Code de Comm.* 400, N^o. 7) genoemd geval, en luidt: “Waer ’t dat een “schip met goederen zeilde aan den grond, ende “in sorge stonde om te vergaen, ende most men “licht-schepen hebben om dat goed daaruit te lig- “ten, wat dat kost, sal betalen schip en goed, ge- “lijk werpgeld.” Art. 56 luidt: “Waert ’t dat een “schip in ’t Marsdiep of in’t Vlie quame, en ginge “so diep, dat het hier met voller lading niet op- “komen en konde, ende kreeg men dan lichter- “schepen om dat schip te lossen: wat die kos- “ten, sal dat schip betalen twee deelen ende “dat goed het derde deel: maar komt dat schip “hier niet op soo sal dat schip die lichtsche- “pen alleen betalen en loonen.” Het onder- scheid van beide gevallen ziet men duidelijk uit de woorden van BENECKE¹: Zoodra het doel is, schip en lading in zekerheid te brengen, dan is de omstandigheid, die regt tot gemeene avarij geeft, geëindigd; want wat nog verder geschiedt, is dan geen offer meer ten gemeene nutte, maar het gevolg van een toevallig ongeluk. De kos- ten in het aangehaalde Art. van het Wisbuijsche Zeerecht opgenoemd, behooren tot de eerste Kathegorie, die van welke wij nu handelen tot de twee- de. Ons Art. 699, N^o. 11, *W. v. K.* is echter over- eenstemmende met de aangehaalde bepaling van

¹ *Principles of indemnity*, p. 192 en volg.

het Pruissische regt, en de Engelsche en Noord-Amerikaansche praktijk, want zoo de huren der pakhuizen en bergplaatsen, waarin de goederen, die, in het schip niet kunnende blijven gedurende de reparatie, in de noodhaven moeten opgeslagen worden, tot de avarij behooren, dan moet datzelfde zonder twijfel van de kosten van lossen en weder inladen ook gelden. Worden de goederen in de noodhaven verkocht, dan kunnen deze kosten van het lossen niet ten volle in avarij komen, de bevrachter heeft deze kosten dan niet tweemalen te dragen, en het hieruit voortkomende voordeel strekt aan alle belanghebbenden ten nutte, zoo als de analogie van Art. 739, *W. v. K.*, ten volle aantoonst.

Inde in Art. 505, *W. v. K.*, aangewezenen gevallen van verblijf in de noodhaven, zijn de kosten van uit- en inladen op rekening des bevrachters, want, alhoewel het verblijf in gemeen belang plaats heeft, geschiedt het lossen toch alleen ten voordeele van den inlader om het bederf der goederen te voorkomen, bijv.: de schepelingen zijn ziek, en men moet hunne genezing afwachten; wanneer nu niet tevens eene ventilatie van het schip noodzakelijk is, geschiedt de uitlading niet in gemeen belang.

Art. 364 en 699, N^o. 18, *W. v. K.*, brengen ook ten gemeenen laste, het verblijf in de noodhaven: "zoo het schip na het begin der reis door

“het uitbarsten van eenen oorlog wordt opgehouden.” Zal hetzelfde gelden, in het geval dat de bestemmingshaven geblokkeerd wordt, Art. 370, *W. v. K.* Want de wet schrijft hier den schipper voor, het inloopen in de naaste haven, deze is dus eene noodhaven. Ik meen, dat wij hier wederom dezelfde onderscheiding moeten maken. Wordt hier de reis gestaakt, dan zijn het de gewone uitgaven van de bestemmingshaven, en er valt dan aan geene verdeeling te denken.

Was de oorlog reeds begonnen, toen, voor het schip de reis begon, dan kan het toch gebeuren, dat de kosten van het inloopen in de haven mede op rekening van de inladers komt, wanneer hij namelijk door den vijand vervolgd wordt, zoodat er onmiddellijk gevaar voorhanden is. Zoo lang deze vervolging niet voorhanden is, kan de schipper, die voorzigtigheidshalve eene haven inloopt om op *convooi* te wachten, geacht worden schadevergoeding aan de inladers verschuldigd te zijn.

Het staat dan geheel gelijk, zegt BIJNKERSHOEK,¹ met het geval, dat de schipper den geheelen winter in de haven vertoeft en de lente afwacht, omdat het minder voorzigtig is in den winter te varen. Maar ik moet er bijvoegen, dat het schip, waarvan BIJNKERSHOEK berigt, met

¹ *Question. Jur. Priv.* IV. p. 25.

veertig kanonnen, kaperbrieven, en behoorlijke manschappen voorzien was; de schipper had aangekondigd, *zonder naar gezelschap te wachten*, te zullen vertrekken; het ging onder geleide van een oorlogschip naar *Portsmouth*; wachtte hier een jaar uit vrees voor de Franschen, ging toen met een oorlogschip naar Cadix, waar de schipper weer een jaar op convooi wachte. De Commissarissen voor de zeezaken wezen 20 November 1697 en 26 Nov. 1698 tegen de inladers, en dit werd bij uitsprake der schepenen te Amsterdam op 22 Julij 1700 bevestigd. Het Hof vernietigde deze uitspraken 27 Junij 1710 en ontzeide den schipper het regt om de vergoeding van de ligdagen, van de inladers te vorderen. Maar de hooge Raad bevestigde weer 16 Maart 1716 de uitspraak der *Commissarissen voor de zeezaken en van de schepenen*. Een der raadsheeren meende: “Judices Amsterdammenses peritiores esse iuris nautici, quam est utraque curia, atque se in causis dubiis, illorum sententias praeferre.” BIJNKERSHOEK brengt juist geene hulde aan deze bescheidenheid des raadsheers toe.

De bij BIJNKERSHOEK vermelde practijk schijnt van invloed geweest te zijn op de beslissing in ons wetboek, — daar den schipper, wanneer de vlag onvrij is geworden, zonder eenige onderscheiding, gelast is de noodhaven op te zoeken.

Moet men de noodhaven inloopen om broei-

jende goederen te lossen of te verkoopen, dan spreekt het van zelf dat dit alleen ten laste der inladers komt.

§ 6. *Welke zijn de gevolgen van het inloopen in de noodhaven, met betrekking tot de verzekeraars en de geldschieters op bodemerij?*

De verzekeraar is gehouden al de buitengewone onkosten in de gevallen, bij de voorgaande paragraaph opgeteld te vergoeden; het zijn van buiten aankomende onheilen, die hij voor zijne rekening genomen heeft.

Is de reederij tegen schelmerij van den schipper verzekerd, dan zal de vraag: heeft de schipper uit goeden grond de noodhaven aangedaan, van geen groot gewigt zijn, daar de verzekeraar dan toch vergoeden moet: maar heel onverschillig is de vraag niet, want, of de inladers mede moeten dragen, of dat de kosten voor het geheel de reeders treffen, zal onderzocht moeten worden.

Wanneer de schipper, al is er ook niet voor de schelmerij van den schipper verzekerd, op losse geruchten de bestemmingshaven, voor geblokkeerd houdt, of de vlag voor onvrij en derhalve eene, buiten de koers gelegene, haven is

ingeloopt, is dan de reederij gedekt, wanneer het slechts onvoorzigtigheid van den schipper is? Art. 639, *W. v. K.*

De verandering van koers of van reis bederft de verzekering, wanneer zij willekeurig geschied is, Art. 638, *W. v. K.* In het evengenoemde geval, is het dus geene nadeelige koersverandering, wanneer de schipper wegens vermeende blokkade of onvrijheid der vlag, eene haven buiten de koers gelegen aandoet. Moeijelijkheid schijnen echter de woorden in Art. 639, *buiten erkende noodzakelijkheid of nuttigheid, en zonder voldoende aanleiding* te baren, waardoor het aandoen van eene andere haven, wegens genoemde geruchten, als eene koersverandering aan te merken schijnt. Alleen de blokkade of het onvrijworden der vlag, het vervolgd worden door een verdacht schip, zijn voldoende oorzaken om een noodhaven in te loopen.

Dat de schipper zich in de geloofwaardigheid der hem berigtgevende schippers vergiste, kan hem niet benadeelen; hij is niet in staat zich van derzelve waarheid te overtuigen en de berigten van eenen *Zeetartaar* kunnen even goed geloof verkrijgen, als van een van *Bucharest*.

Indien gebrek aan levensmiddelen of drinkwater het opzoeken van eene noodhaven noodzakelijk gemaakt heeft, zullen, tenzij de reis door onvoorziene toevallen buitengemeen verlengd is,

de kosten door dit inloopen veroorzaakt, niet van den verzekeraar kunnen geveerd worden; hier is geene schelmerij of onvoorzigtigheid van den schipper, maar onachtzaamheid van den boekhouder, die niet voldoende het schip heeft uitgerust, en daar baat Art. 637, *W.v. K.*, niet. Wanneer een niet genoegzaam getal schepelingen aangemonsterd zijn, zal men hetzelfde moeten zeggen, wanneer er overleg met den eigenaar of boekhouder noodig was, volgens Art. 343, *W.v. K.* Bevond de schipper zich niet op hunne woonplaats toen hij de equipage zamenstelde, dan valt die gebrekkige zamenstelling, onder de kathegorie van onvoorzigtigheid, wier gevolgen de verzekeraar dragen moet. Heeft de schipper echter ter woonplaats der reeders, zonder overleg met den boekhouder gehandeld, dan zal dat den reeders niet baten, want zij konden en moesten voor zich waken.

Is er bij de maand verzekerd, dan zal het liggen in de noodhaven het gevaar voor den verzekeraar niet langer doen duren, maar wel wanneer de verzekering bij de reis is aangegaan. Waren goederen verzekerd, dan draagt hij het gevaar ook gedurende den tijd dat deze wegens de noodzakelijke reparatie in pakhuisen opgeslagen waren, volgens Art. 628, *W.v. K.*, hoewel anders de verzekeraar ophoudt gevaar te loopen, zoodra de goederen aan wal zijn gebragt. Wordt de noodhaven om andere redenen ingeloopt, bij

voorbeeld, om het zieke scheepsvolk te laten genezen en is de ontlading dan niet noodig om het schip te doen ventileren, dan zal de verzekeraar evenzeer dat gevaar blijven dragen. Was echter eene broeijing der lading de aanleidende oorzaak, dan zullen deze uitgaven den verzekeraar niet treffen, wanneer men er *een gebrek, uit den aard en de natuur der verzekerde zaak zelve voortspuitende*, in wil zien; hetwelk nog wel te betwijfelen zal zijn, want doorgaans zal het toch wel een gevolg zijn, van het naauw op een liggen in de sloopsholte; en dan kan men niet zeggen dat het onmiddellijk uit den aard of de natuur van het goed voortkomt. Dezelfde veronderstelling vindt men in Art. 646, *W. v. K.* en deze bepaling is toepasselijk op het geval, wanneer de voorwerpen onder weg of in eene noodhaven, uit hoofde van beschadigdheid, of uit vrees dat zij zouden bederven of anderen zouden aansteken, zijn verkocht geworden. Om daarvan het gevaar niet te dragen, moet de verzekeraar zich door het beding, *vrij van beschadigdheid*, vrijwaren; het gevaar van aansteken, is toch doorgaans, in den aard der zaak gelegen, maar niet daaruit onmiddellijk voortvloeiende. In het geval van Art. 699, N^o. 14, *W. v. K.* draagt natuurlijk de verzekeraar het landgevaar den goederen overkomen, zij zijn wel aan wal gebragt, maar ten gevolge van een zeeramp; dat in Art. 628 slechts van reparatie

gesproken wordt, kan hier niet tegengeworpen worden, daar de wetgever geacht kan worden, het niet voorkomende geval genoemd te hebben.

De bodemerijgever loopt niet hetzelfde gevaar als de verzekeraar; de kosten in de noodhaven gemaakt, treffen hem alleen, wanneer het een *contrat à la grosse*, de *pecunia trajectitia* is; maar is het eigenlijke bodemerij uit *nood* gesloten, dan heeft de geldschiet er niets mede uit te staan, wanneer het niet uitdrukkelijk bedongen is, Art. 589, *W.v.K.* Voor het overige zijn de woorden, *uit noodzakelijkheid*, niet zeer duidelijk. Worden hier alleen de bodemerijen van Art. 313, *W.v.K.* N°. 6, of ook van N°. 9 bedoeld? Ik meen de laatste te moeten uitsluiten; hoe groot ook de geldverlegenheid der reederij zijn moge, noodzakelijkheid is niet voorhanden, de reeders konden immers de geheele reis staken. In het geval van N°. 6 is het anders gelegen, de reis is reeds begonnen en nu is wel de noodzakelijkheid voorhanden om de reis te vervolgen. Neemt de schipper gedurende de reis geld op, dan moet van de noodzakelijkheid blijken, door eene verklaring van den scheepsraad; wordt vóór de reis geld opgenomen, dan blijkt deze niet meer dan bij elke andere verpanding ¹. De reden van het onderscheid der bepaling leidt ook tot deze be-

¹ Vergelijk l. 3, *Cod. de legat.* (6, 36) met l. 34, § 1, D.

slissing; de bodemerij gedurende de reis bevatte oorspronkelijk een pandregt, en wij kunnen dan met BYNKERSHOEK zeggen: “pignoris causa si sit deterior, deteriorem fieri domino, i. e. debitori¹,” en dan kan de schipper gewoonlijk niet meer dan een vierde van het schip verbodemen. *Ordon. van PHILIPS II van 1563, van de verzekeringen of assurantien*, Art. 19, en nu zoude de bodemerijgever kunnen zeggen, mijne vordering zoude later, zonder de avarij toch wel terecht gekomen zijn.

Geheel anders is echter de verhouding van het *contrat à la grosse*, dit werd voor groote sommen, vóór de reis aangegaan en bevat oorspronkelijk geen pandregt; hier is de geldschietter dus wezenlijk door de opgevolgde avarij gebaat en moet dus contribuëren.

Deze onderscheiding betreft echter slechts de *actio in personam* tegen de reeders, of den eigenaar, maar het *jus in re* wordt er merkelyk door op den achtergrond geschoven; de loodsgelden, om de noodhaven in te loopen, de havengelden, de huur van pakhuizen in de nood-

¹ BYNKERSHOEK, l. l. c. XVI, p. 514.

En zoo zegt VERVER, l. l. p. 107. “Ende komt dese onse Costuime (dat BODEMERYE geenē Havarije draagt) ’t eenemaal over een “met de Beschrevene regten, naer welke geen hypothecaire schuldeischer betrokken is, in toelage van lasten en kosten, bij den schuldenaer aan de hypotheken gedoogd.”

haven om het scheepstoebehooren en de gereedschappen te bergen, de verhooging der gagiën van schipper en scheepsvolk, Art. 313, N°. 1—5, *W. v. K.*, zijn avariën, door welke de bodemerij uit nood evenzeer schade lijdt, wanneer de reederij niet betalen kan. Zal de pakhuishuur, van het opslaan der goederen, die in het schip niet kunnen blijven liggen (Art. 699, N°. 14, *W. v. K.*) in den rang van Art. 313, N°. 4, *W. v. K.*, deelen? *Privilegia sunt strictae interpretationes*, en dus zoude bodemerij van Art. 313, N°. 6, *W. v. K.*, voorgaan; maar daartegen valt te zeggen: de pakhuishuur was tot het herstel van het schip noodzakelijk, wegens deze kan in de tweede noodhaven eene bodemerij-schuld aangegaan worden, die als latere voorrang heeft, waarom zal nu de schuld, wegens welke die bodemerij kon aangegaan worden, minder recht genieten dan het daaruit voortvloeiende. Is het niet veroorloofd in N°. 4 bij te mogen voegen “*ofgoederen*,” dan moeten deze kosten achter de gagiën van den schipper, maar voor de vroegere bodemerij uit nood plaats nemen.

De uit noodzakelijkheid geslotene bodemerij gaat, volgens Art. 601, *W. v. K.*, bij abandonnement voor de verzekering. De vijf advokaten zeggen dat hier zelfs de bodemerij van Art. 313, N°. 9, *W. v. K.*, gemeend is; het even aange-toonde historisch verschil doet aan N°. 6 van gezegd Art. denken.

Wegens het bijzondere regt der bodemerij, uit noodzakelijkheid, bepaalt Art. 608, *W. v. K.* dat bij eene verzekering op bodemerij de polis ook bevatten moet, de vermelding of het geld in eene ladingsplaats, of in eene noodhaven, voor noodige reparatiën of andere noodzakelijke onkosten verstrekt is, “en wel op straffe van nietigheid.” Het is den bodemerijverzekeraar, namelijk, bij gedeeltelijke verzekering en verbodeming, niet onverschillig, of hij bij abandonnement, den verzekeraar van het schip voorgaat, of met hem gelijk staat, en welken rang van voorregt hij heeft, in Art. 313, N°. 6, *W. v. K.* met de premie, of in N°. 9 zonder premie.

De bepaling van bodemerij Art. 569, *W. v. K.* “*onder verband van schip en goed,*” doet zeker veronderstellen, dat de geldschieter op bodemerij ook buiten noodzakelijkheid, boven den assuradeur moet gaan, want het pandregt kan niet daardoor lijden, dat de eigendom van het pand aan den verzekeraar is overgedragen, *pignus est totum in toto, et totum in qualibet parte* ¹. En evenzoo bepaalde de Ordonnantie van 1681, Art. 18. “*S’il y a contrat à la grosse et assurance sur un même chargement, le donneur sera préféré aux assureurs, sur les effets sauvés du naufrage,*

¹ Zoo EMERIGON, te vinden bij VALIN, l. l. p. 333. Deze draagt een tegenovergesteld gevoelen voor.

“pour son capital seulement.” Maar de wetgever schijnt, door historische herinneringen geleid, hier eene uitzondering op zijne bepaling vastgesteld te hebben; want de uitdrukkelijke bewoordingen van Art. 601, *W. v. K.*, moet, als het bijzondere, aan het algemeene in Art. 569, *W. v. K.*, derogeren, vooral wanneer wij bedenken, dat in de *Exposé des motifs* bij den *Code de Commerce* de staatsraad CORVETTO voor de afwijking van de Ordonnantie opgaf: “het zoude onmogelijk “zijn, dat één uitgebreide handel zonder assurantie bestond, en even onmogelijk dat hij lang “met het *contrat à la grosse* bestond;” de reden van voorrang der laatstgenoemde moest dus vervallen. De bedoeling van Art. 331, *C. d. C.*, en ons Art. 601, *W. v. K.*, lijdt dus geen twijfel.

Een ander verschil vindt men bij de verzekering der bodemerij. Is deze uit nood op de reis opgenomen (dus doorgaans in eene noodhaven, het kan echter ook in de bestemmingshaven geschied zijn) dan kan de geldschieter zoodanige bodemerij laten verzekeren, al was er vooraf eene verzekering van het verbodemde voorwerp gedaan volgens Art. 609, *W. v. K.*, want in dit geval is de geldschieter gesubrogeerd aan den verzekerden. In het eerste geval is voor de geledene schade vergoeding gegeven aan den eigenaar, die heeft de nieuwe scheepsbestanddeelen door de bodemerij penningen verkregen, en deze zijn dus niet

dubbeld verzekerd; anders is het wanneer het geld zonder noodzakelijkheid, uit speculatie, opgenomen is. Dan zoude de verzekerde eigenaar bij vergaan of vermindering dubbeld voordeel hebben, door de bodemerijpenningen te houden, en de assurantiegelden te genieten. Hier tegen waakt de wetgever, door den geldschieder in de plaats van den verzekerden te stellen, Art. 610. *W. v. K.*

In Art. 718 *W. v. K.* wordt het beginsel, dat de verzekerde niet meer dan de verzekerde som zal verliezen, duidelijk uitgesproken. Al hetgeen de verzekeraar wegens kosten in de noodhaven vergoeden moet, vermindert de verzekerde som, hier heeft geen *negotiorum gestio* door den verzekerde, in belang van den verzekeraar plaats, om dien tegen meerdere verliezen te beveiligen, gelijk in Art. 665 *W. v. K.* het geval is.

T H E S E S.

I.

Contra NEUSTETEL defendo, contractus bonae fidei propter dolum causam dantem, ipso jure non valere.

II.

Nulla antinomia inter L. 2, § 5, D. de donat. et L. 9, § 1, de jure dot.

III.

Periculum casus si nomen in dotem datum est, ad maritum non pertinere cum HASSE statuendum est.

IV.

Communio bonorum, ex Art. 182, C. C., non tollitur, si demum post tres menses inventarium factum est.

V.

Socius usuras impensarum a societate petere potest a die quo eas fecerit.

VI.

Curator prodigi invito eo unice in casu Art. 313, C. C. filio eius status controversiam movere potest.

VII.

Contra ampl. DIEPHUIS (*Opmerkingen en Mededeelingen*, I, 124) defendo, uxorem vel auctoritate mariti vel consensu tribunalis indigere ad litem instituendam, neque sufficere si maritus alicui mandavit ut uxori auctoritatem in litem accommodet.

VIII.

Per testes probatio transactionis in rebus mercatoriis fieri nequit.

IX.

Bene statuit legislator noster, trassatum solutione bona fide cuique praesentanti facta, liberari.

X.

Nauta foenus nauticum contra Art. 677, C. M. solutum, conditione sine causa repetere potest.

XI.

Freta e mari libero in mare liberum, libera quoque esse oportet.

XII.

Furtum a tabellariis sive postarum publicarum officialibus
admissum, lege accuratius definiendum et speciali poena vin-
dicandum est.

XIII.

Non facio cum FEUERBACHIO, statuente, omne delictum esse
juris laesionem.

XIV.

Res incorporales (onstoffelijke goederen) non ad divitias
sunt referendae.

