D

HA

IN

ADRES

AAN HUNNE EXCELLENTIËN

DEN MINISTERS VAN WATERSTAAT, HANDEL EN NIJVERHEID, VAN JUSTITIE EN VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN

VAN

HET NEDERLANDSCH COMITÉ

TER BEVORDERING EENER

INTERNATIONALE AVARIJ GROSSE REGELING.

AMSTERDAM,

GEDRUKT BIJ C. A. SPIN & ZOON.

1878.

AMSTERDAM, Januarij 1878.

Excellentie!

In de Memorie van beantwoording der Staatsbegrooting van het jaar 1878, Hoofdstuk III, § 7 heeft de Regering verklaard met aandacht de veldwinnende beweging tot het verkrijgen van meer eenvormige bepalingen omtrent het Avarij- en Wisselregt bij de verschillende handeldrijvende volken te volgen, en dat zij niet zou nalaten die beweging, wier streven in beginsel allezins toejuiching schijnt te verdienen, waar het pas geeft naar vermogen te bevorderen.

Die verklaring heeft onze taak gemakkelijk gemaakt.

Het is aan Uwe Excellentiën bekend, hoe de poging om in het Avarijregt meerdere eenstemmigheid te verkrijgen, in 1860 van Liverpool uitgegaan, achtereenvolgens op congressen te Glasgow, te Londen en te York in 1860, 1862 en 1864 besproken, in den afgeloopen herfst op het congres van de *Association pour la réforme et la codification du droit des gens* te Antwerpen gehouden, op nieuw het onderwerp is geweest van uitvoerige beraadslagingen en geleid heeft tot het vaststellen van een Twaalftal Regels, wier bedoeling is de meest uiteenloopende punten van verschil op het gebied der Avarij Grosse te beslissen. Na de vaststelling dier Regels werd besloten dat de leden ter vergadering aanwezig zooveel mogelijk ieder in hun land zouden werkzaam zijn tot

Aan Hunne Excellentiën den MINISTERS VAN WATERSTAAT, HANDEL EN NIJVERHEID, VAN JUSTITIE EN VAN BUITENLANDSCHE ZAKEN.

oprigting van nationale comités, wier roeping het zoude zijn om de Regering van het land op de genomen besluiten opmerkzaam te maken en hare medewerking in te roepen voor het doel, dat men zich voor oogen had gesteld.

Dientengevolge heeft zich onlangs een Nederlandsch Comité geconstitueerd bestaande uit de Heeren:

M. H. Insinger, Voorzitter der Kamer van Koophandel te Amsterdam,

N. Trakranen, Voorzitter der Nederlandsche Handelmaatschappij,

M. M. de Monchy, Voorzitter der Kamer van Koophandel te Rotterdam,

A. A. Bienfait, Voorzitter van de Permanente Commissie uit de Amsterdamsche Reederijen,

A. Plate, Directeur der Nederlandsch-Amerikaansche Stoombootmaatschappij,

Jan ter Meulen, Voorzitter van de Vereeniging der Amsterdamsche Assuradeuren,

G. van Houten, Assuradeur te Rotterdam,

Mr. E. J. Asser, Dispacheur te Amsterdam,

W. S. Burger Wz., Dispacheur te Rotterdam,

Mr. J. Wertheim Jz., Dispacheur te Amsterdam,

Mr. E. N. Rahusen, Dispacheur te Amsterdam,

en Mr. L. C. Driebeek, Dispacheur te Rotterdam.

In de vergadering van dat Comité werd besloten:

1°. aan de Regering mededeeling te doen van de te Antwerpen genomen besluiten;

2°. de wenschelijkheid voor Nederland voortvloeijende uit eene internationale toepassing dier Regels aan de Regering te betogen;

3°. de medewerking der Regering tot het bereiken van het beoogde doel te verzoeken.

Het heeft een punt van beraadslaging uitgemaakt, in

hoeverre het wenschelijk was de Regering uit te noodigen, om reeds nu een wetsvoorstel in te dienen om het Nederlandsche Wetboek van Koophandel in overeenstemming te brengen met de aangenomen Regels. Sommigen onzer wilden die vraag in bevestigenden zin beantwoord zien. De aangenomen regels waren toch alle verbeteringen van het bestaande regt en er kon alzoo nooit eenig gevaar in gelegen zijn, om die verbeteringen, ware het zelfs voor Nederland alléén, in te voeren. Zij meenden dat het beste bewijs, dat de Nederlandsche Regering van hare sympathie in de beweging aan het buitenland kon leveren, gelegen zoude zijn in het feit, dat de Regering het initiatief genomen had om de Nederlandsche wetgeving in overeenstemming met de door haar aangeprezen wetswijziging te brengen. De meerderheid van het Comité evenwel, ofschoon zij in het minst de kracht dier redenering niet wenschte te betwisten, was evenwel van oordeel, dat het beter was voor het oogenblik zoo ver nog niet te gaan. Het was toch ligt mogelijk, ja zelfs waarschijnlijk, dat internationale gedachtenwisseling langs diplomatieken weg er toe leiden zou, dat de aangenomen regels in eenig opzigt werden gewijzigd of uitgebreid, en dan zou het noodzakelijk gevolg daarvan eene nieuwe wijziging der Nederlandsche wetgeving zijn. En dit was niet zonder bedenking. Eene wetgeving toch moet niet te dikwerf en eerst na gebleken noodzakelijkheid worden gewijzigd. Naar het gevoelen der meerderheid bestond die noodzakelijkheid eerst dan, wanneer de ons omringende handeldrijvende volken, vooral Engeland, zich bereid zouden hebben verklaard hunne handelswetgeving op het stuk van het Avarijregt met de aangenomen regelen in overeenstemming te brengen.

De meerderheid ging evenwel in zooverre met de minderheid mede, dat zij het wenschelijk achtte, dat de

Nederlandsche Regering, wilde zij van andere Regeringen wetswijziging in den bedoelden zin verkrijgen, beginnen moest zelve zich daartoe bereid te verklaren. In dien zin werden dan ook door haar opgevat de woorden in de Memorie van Beantwoording ter aangehaalde plaatse verder voorkomende: "Het nemen van een "initiatief hiertoe van de zijde van Nederland zal te "zijner tijd een punt van overweging kunnen uitmaken; "voor den oogenblik schijnt daartoe nog geene voldoende "aanleiding te bestaan". Het oogenblik om wetswijziging in Nederland voor te stellen, schijnt gekomen zoodra Engeland geneigdheid betoont om tot de continentale begrippen op het gebied van Avarij-grosregt over te gaan. Maar reeds nu schijnt het oogenblik daar om het initiatief van internationale bespreking te nemen, tenzij — en hiertoe schijnt geene enkele reden te bestaan — de Nederlandsche Regering mogt willen afwachten tot zij tot zoodanige bespreking werd uitgenoodigd. Nederland heeft op het gebied van het Avarijregt een te glorierijk verleden, ook in den vreemde erkend, dan dat ééne Regering haar werkdadig optreden op dit terrein misplaatst zou kunnen achten.

A.

Bij de mededeeling der XII Regels zullen wij ons telkens eene korte aanwijzing veroorlooven, in hoeverre elke regel overeenstemt of afwijkt van de Nederlandsche wet. Wij voegen aan het slot een authentiek exemplaar in de Engelsche taal der aangenomen Twaalf Regels waarbij wij tevens eene Nederduitsche vertaling voegen.

Ofschoon het congres in België werd gehouden, had de omstandigheid, dat de Voorzitter een Engelschman was en in die taal de vergadering opende, ten gevolge dat de discussiën in den regel in het Engelsch gevoerd

werden. Trouwens vermits de oorspronkelijke redactie in 1864 te York was vastgesteld geworden, was het niet vreemd, dat ook nu bij de redactie de Engelsche taal werd behouden.

Wij zouden te uitvoerig worden indien wij bij elk artikel de geschiedenis wilden vermelden. Wij achten dit voor het tegenwoordig oogmerk ook niet noodig en nemen de vrijheid, wat dit punt aangaat, te verwijzen naar het Verslag van de Vergaderingen voor de Internationale Avarij Grosse-regeling gehouden te Antwerpen op 30 Augustus en volgende dagen, ingediend aan de Directie der Nederlandsche Handelmaatschappij en de Permanente Commissie uit de Amsterdamsche Reederijen, waarvan een exemplaar bij dit adres wordt gevoegd.

I.

Werping van Deklast.

Het onderwerp is bij ons geregeld in Art. 733 W. v. K. luidende aldus:

"De goederen op den overloop van het schip geladen, "dragen mede in de schade, indien zij behouden zijn "gebleven."

"Indien de schipper de goederen buiten kennis of "toestemming van den inlader op den overloop heeft ge-"plaatst en dezelve zijn geworpen of door de werping "beschadigd, is de inlader tot den eisch van den omslag "geregtigd, behoudens het verhaal van alle belangheb-"benden op het schip en den schipper."

De redactie van het artikel is zeker verre van gelukkig. De bedoeling van den wetgever met de eerste

alinea is vermoedelijk, dat hij heeft willen zeggen, dat de goederen op het dek geplaatst ingeval van werping niet vergoed worden, doch dat zij wel moeten mededragen in de Avarij Grosse, indien andere goederen zijn geworpen. Het ware niet onwenschelijk geweest dat de wetgever zijne bedoeling dan had uitgedrukt, want eigenlijk staat die thans niet in het artikel te lezen, en hetgeen in het artikel staat, spreekt zóó van zelf, dat de wetgever dat niet behoefde te zeggen. Het licht breekt eerst aan, wanneer wij het Art. 421 Code de Commerce, waaruit het is geput, naast ons Artikel leggen.

> "Les effets chargés sur le tillac du navire contri-
> "buent, s'ils sont sauvés.
>
> "S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution: il ne peut exercer son recours que contre le "capitaine."

De Fransche wet is volkomen duidelijk en het is wel jammer dat de Nederlandsche wetgever haar heeft willen verbeteren, want daardoor is de Nederlandsche wet onduidelijk geworden, terwijl de wijziging geen regt van bestaan heeft. Indien toch de kapitein, niettegenstaande hij niet heeft de geschreven vergunning om de goederen op het dek te laden, zulks toch doet, is hij volgens de zeer juiste bepaling van Art. 348 W. v. K. voor de gevolgen daarvan verantwoordelijk. Maar er valt niets voor te zeggen om den inlader de keus te laten tusschen twee acties, te weten eene directe tegen den schipper, en eene tegen alle belanghebbenden bij schip en lading tot den omslag in Avarij Grosse, behoudens het verhaal van alle dezen voor hetgeen zij mogten betalen op het schip en den schipper. Zoodanige bepaling schijnt een redelijken regtsgrond te missen. Wel bestaat er een gemeen-

schappelijke band tusschen alle personen bij de inlading betrokken, wanneer er een *gemeenschappelijk gevaar* dreigt, maar zoodanige band bestaat volstrekt niet tegen schuld of kwade trouw van schipper of scheepsvolk.

Het schijnt, dat men op volkomen denzelfden grond zou kunnen beweren, dat de eigenaar van een fust rum, dat door de bemanning is ledig gedronken, eene actie heeft tot omslag in Avarij Grosse voor de waarde van dat fust, behoudens het verhaal van belanghebbenden op schip en schipper. Daarbij komt nog, dat zoodanige actie waardeloos wordt juist dan, wanneer de verongelijkte eigenaar daar eenig nut van zou hebben. Zoodanig oogenblik zou bestaan, indien hij door het vergaan van het schip de gelegenheid miste om zijn regt op schip en reederij te doen gelden; doch op datzelfde oogenblik is de Avarij-grosactie verloren. (Art. 734 W. v. K). Hoe dit alles zij, oneindig juister schijnt de zuivere terugkeer tot het Fransche regt, dat in beginsel hetzelfde is als het Nederlandsche regt. In Engeland en in Noorwegen heeft men nog langen tijd excepties willen toelaten ten behoeve van sommige bepaalde soorten van vervoer, vooral ten behoeve van het houtvervoer, doch de overtuiging heeft eindelijk gezegevierd dat deklasten in beginsel en onder alle omstandigheden zijn af te keuren, als een rijke bron van totale verliezen van schip en lading, van zware avarijen en van verminkingen zoo niet van geweldadigen dood van opvarenden. Het te Antwerpen vastgestelde beginsel, dat *geene* werping van deklast meer in Avarij Grosse vergoed zal worden, verdient de sympathiën van assuradeur en koopman en van elken gemoedelijken reeder.

De tweede alinea bedoelt slechts het weren van misbruiken. Men heeft in Engeland reeds getracht om deklasten quasi onder dek te brengen door er eene losse

beschutting over te timmeren, om zoodoende aan de beperkende bepalingen der Engelsche wetgeving te ontsnappen.

II.

Indirecte schade aan de lading door werping toegebragt.

Het beginsel is op zeer voldoende wijze geregeld bij Art. 699, 5⁰ W. v. K.

> "de schade aan de in het schip gebleven goederen door "het over boord werpen veroorzaakt."

De beide deelen van het tweede artikel der XII Regels liggen daarin begrepen en zij zijn dus slechts de toepassing van het regt, dat hier te lande reeds bestaat. Even zoo het Fransche regt, Art. 400, 5⁰ Code de Commerce

> "les dommages occasionnés par le jet aux marchandises "restées dans le navire."

Wat de overige landen betreft, er heerscht overeenstemming omtrent het eerste geval in het artikel vermeld, te weten, dat de schade veroorzaakt door water dat bij de werping naar binnen dringt, als Avarij Grosse beschouwd moet worden. Wat het tweede punt betreft, is er afwijking ten opzigte van Engeland. Terwijl toch de breekschade als gevolg eener werping in Nederland, België, Frankrijk, Duitschland en de Vereenigde Staten als Avarij Grosse wordt beschouwd, wordt zij in Engeland als Avarij Partikulier ten laste der lading gelaten. Zeer ten onregte. Want indien de werping niet kan geschieden zonder de stuwage te verstoren, en die verstoring onvermijdelijk brekage ten gevolge heeft, kan er geen

redelijken grond bestaan, om onderscheid te maken tusschen de werpschade zelf en haar onvermijdelijk gevolg. In beginsel kan dit zelfs in Engeland moeijelijk worden ontkend, maar men is dan gewoon de Engelsche usantie op gronden van utiliteit te verdedigen, omdat het vaak zoo moeijelijk zijn kan het bedrag der breekschade als gevolg van werping te scheiden van die breekschade, die altijd en onder alle omstandigheden bij breekbare waren voorkomt.

Hoe dit zij, de tweede Antwerpsche regel is volkomen gegrond op de beginselen van het Nederlandsche regt.

III.

Blusschade.

Ook hier heeft het Antwerpsche congres slechts als juist erkend, hetgeen reeds bij ons geldt. Ofschoon niet met zoovele woorden in Art. 699 W. v. K. opgenoemd, valt deze soort van schade geheel onder het begrip van Avarij Grosse en moet zij derhalve krachtens de slotalinea (23) van het Artikel ook als zoodanig worden beschouwd.

In de verschillende landen heerscht evenwel dienaangaande eene groote verscheidenheid van meening. In de Vereenigde Staten van America en in België geldt hetzelfde beginsel als bij ons. In Engeland en Frankrijk daarentegen wordt zoodanige schade, althans voor zooverre zij de lading betreft, niet als Avarij Grosse beschouwd, terwijl Duitschland, ofschoon in beginsel erkennende dat deze schade Avarij Grosse is, toch bij de toepassing eenigzins schijnt te weifelen.

Dat de beslissing te Antwerpen in juisten zin is ge-

vallen, schijnt moeijelijk te kunnen worden ontkend, evenmin als de juistheid van de exceptie, dat geen waterschade vergoed wordt, wanneer het beschadigde voorwerp reeds door vuur was aangetast: alsdan toch is het brandende voorwerp zelf oorzaak van het gevaar en kan er alzoo van opoffering geen sprake zijn.

IV.

Kappen van de vleet.

Bij ons Wetboek van Koophandel is het punt niet geregeld. De usantie — zoowel te Amsterdam als te Rotterdam — is gewoon een deel dier schade in Avarij Grosse te vergoeden. Volkomen ten onregte naar het schijnt, want indien de over boord hangende vleet van mast, steng, rondhouten, zeilen en touwwerk of uit welke dezer elementen te zamen gesteld, wordt weggekapt, verwijdert men slechts hetgeen feitelijk reeds verloren was, want het is in den regel onmogelijk op zee zoodanige vleet weer binnen's boords te krijgen. De usantie wordt gewoonlijk verdedigd met het beweren, dat men het den kapitein gemakkelijk moet maken zich te scheiden van een voorwerp, dat schip en lading kan in gevaar brengen.

Dit argument is evenwel zwak. Indien het voorwerp toch voor hem verloren is, bestaat er zeker geene aanleiding om de scheiding te verzoeten. De vraag evenwel is, of eene kapping van een van te voren door den storm weggenomen deel der tuigage het karakter heeft van Avarij Grosse, en die vraag schijnt onbetwistbaar ontkennend beantwoord te moeten worden met de Antwerpsche conferentie. In de Nederlandsche wet trouwens

zal bij aanneming van dit beginsel niets gewijzigd behoeven te worden.

V.

Vrijwillige stranding.

Art. 699, 15°. noemt als Avarij Grosse

"de schade aan het schip of aan beiden veroorzaakt, "wanneer het schip om het gevaar der neming of van het "vergaan te voorkomen, opzettelijk is op strand gezet, "gelijk mede indien zulks in eenig ander dringend gevaar "tot behoud van schip en lading heeft plaats gehad".

Het valt moeijelijk de juistheid dezer bepaling te betwisten. Toch is het merkwaardig hoe zelden, niettegenstaande deze bepaling, eene zoogenaamde vrijwillige stranding aanleiding geeft tot een omslag in Avarij Grosse. De reden is niet verre te zoeken. Slechts uiterst zelden is de daad om het schip in den hoogsten nood op strand te zetten, eene werkelijk vrijwillige daad. Gewoonlijk wordt een schip op strand gezet, wanneer het niet langer vrij kan blijven van de kust, of door den stroom naar de klippen wordt gevoerd. Onder zoodanige omstandigheden is eigenlijk alleen de keuze van de plek der stranding eene vrijwillige daad, maar de stranding zelve is dan reeds een onvermijdelijk kwaad geworden. Daarom besloot de Antwerpsche vergadering zeer teregt om de twee meest voorkomende gevallen van zoogenaamde vrijwillige stranding, te weten wanneer het schip in zinkenden staat verkeert en wanneer het naar de kust of de klippen heendrijft, buiten de gevallen van Avarij Grosse

te stellen, zonder daarom te willen beslissen, dat eene werkelijk vrijwillige stranding evenmin aanspraak geeft op vergoeding in Avarij Grosse. Uit een praktisch oogpunt schijnt de meer gepreciseerde bepaling van *Rule* V de voorkeur te verdienen boven de in beginsel juiste maar voor de praktijk te algemeen gestelde bepaling van Art. 699, 15°.

VI.

Prangen met de zeilen.

Onze wet zwijgt over dit punt. Te Antwerpen evenwel heeft men slechts bevestigd, wat in de praktijk hier te lande steeds gegolden heeft. Men heeft de zeilen om ze te gebruiken, en wanneer een gezagvoerder om van lager wal af te blijven of om aan een vijand te ontsnappen, meer zeil voert dan onder gewone omstandigheden raadzaam zou geacht zijn, doet hij slechts datgene waartoe hij direct verpligt is.

VII. VIII.

Kosten der noodhaven.

Deze zijn in volkomen overeenstemming met het Nederlandsche regt geregeld. Engeland, Frankrijk en België zullen hunne wetgevingen op dit punt te wijzigen hebben, Nederland zal niets te wijzigen hebben. Het behoeft niet te worden aangetoond, dat in deze beide Artikelen eigenlijk het zwaartepunt van het te Antwerpen vast-

gestelde is gelegen. De noodhaven toch is het meest voorkomende geval van Avarij en in de regeling der regtsgevolgen van de noodhaven was juist de grootste verscheidenheid gelegen. Dat men dienaangaande tot overeenstemming, en tot overeenstemming in Nederlandschen zin is gekomen, is een belangrijk, ja zeker het belangrijkste resultaat der conferentie.

IX.

Schade aan de lading veroorzaakt door hare ontlossing in de noodhaven.

De schade aan de lading overkomen als gevolg van hare lossing in de noodhaven is bij de wet niet met zoovele woorden genoemd. Alleen de slotwoorden van Art. 699, 14°. noemen als Avarij Grosse

"het verlies of de schade aan goederen overgekomen door "derzelver lossing en inlading, uit nood, in ligters of "booten, en derzelver wederinlading in het schip."

De woorden schijnen meer te wijzen op het geval dat er ligting moet plaats hebben om een gestrand schip vlot te maken dan op eene lossing in de noodhaven. De usantie past deze alinea evenwel ook op het laatste geval toe en niet ten onregte, want ook zij is eene lossing uit nood gedurende de reis. In beide gevallen evenwel is het zeer onoordeelkundig om de vraag, of de schade in Avarij Grosse kan vergoed worden, afhankelijk te stellen van de omstandigheid, of de lossing met ligters of booten heeft plaats gehad. Het kan toch ligt zijn, dat eene lossing met booten (men denke bijv. aan de Amsterdamsche zolderschuiten) vrij wat kalmer geschiedt en veel minder schade veroorzaakt, dan eene

lossing met karren. De wetgever moet hier aan de eene zijde billijk zijn jegens den eigenaar van goederen, die werkelijk beschadigd worden door eene noodlossing hetzij in hetzij buiten de noodhaven. Maar de wetgever moet aan den anderen kant met de meeste gestrengheid afweren alle vorderingen wegens onderwigt of beschadigdheid, die met de noodhaven in geen verband staan, doch die — om het zoo eens uit te drukken — op de noodhaven worden geschoven, ten einde eene schade vergoed te krijgen, die men anders zelf zou te dragen hebben. Eene krachtige wetsbepaling is vooral noodzakelijk om de misbruiken, die in dit opzigt in Neêrlandsch-Indië bestaan, te doen ophouden. Op Java is men gewoon alle schade — zelfs aan breekbare waren, vrij van beschadigdheid verzekerd — die ter bestemmingsplaatse wordt geconstateerd in Avarij Grosse te vergoeden, indien het schip gedurende de reis in eene noodhaven is binnengeloopen en aldaar de lading heeft gelost en herladen. De omstandigheid, dat de dispaches aldaar bij regterlijk vonnis plegen gehomologeerd te worden, maakt dit misbruik nog bedenkelijker. Men heeft te Antwerpen gemeend, dat de te York vastgestelde bepaling aan de twee aangeduide vereischten eener goede wet op dit stuk voldeed. Men meende van de veronderstelling uit te mogen gaan, dat emballage en fustage van dien aard moeten zijn, dat zij bestand zijn tegen eene lossing in eene noodhaven, indien die lossing geschiedt op de wijze en ter plaatse voor schepen niet in nood verkeerende gebruikelijk. Onder die omstandigheden komt er dus geene vergoeding in Avarij Grosse te pas. Die vergoeding is evenwel billijk wanneer de lossing aldaar werkelijk eene noodlossing, dat wil zeggen eene lossing met buitengewone middelen blijkt te zijn geweest en de schade behoorlijk is gecon-

stateerd. De vastgestelde bepaling schijnt in ieder opzigt aanbeveling te verdienen.

X.

Dragende Waarden.

De leer der dragende waarden is in Art. 727 W. v. K. aldus geregeld:

"De gemeene avarijen worden gedragen:

"Door de waarde van het schip in den staat, waarin "hetzelve aangekomen is, met bijvoeging van hetgeen bij "vergoeding van gemeene avarij wordt verstrekt

"Door de vracht onder aftrek van de gagies en het "onderhoud van het scheepsvolk, en

"Door de waarde van de goederen, welke zich ten "tijde van het voorvallen der schade aan boord, of in "de ligters of booten hebben bevonden, of welke vóór de "ramp uit nood zijn geworpen en vergoed zijn geworden; "of wel tot dekking van Avarijkosten hebben moeten "worden verkocht."

Dit artikel vereischt in één opzigt verduidelijking en in twee opzigten verbetering. In één opzigt verduidelijking. Het artikel spreekt van den staat, waarin het schip is *aangekomen*. Waar? Ter bestemmingsplaatse natuurlijk, wanneer het schip nergens binnen is geweest. Maar hoe, wanneer het schip na de avarij eene noodhaven is binnengeloopen. Moet de waarde dan genomen worden in den staat, waarin het *aldaar* is aangekomen? De practijk beantwoordt die vraag toestemmend. Toch schijnt de juistere meening te zijn, dat genomen moet worden de waarde van het schip waarin het ter bestem-

mingsplaatse is aangekomen, onder aftrek van de reparatiekosten aan het schip in de noodhaven besteed. Want dit is het bedrag, dat voor den reeder door de daad, die tot omslag in Avarij Grosse aanleiding gaf, blijkt behouden te zijn. Welligt is dit ook de meening des wetgevers geweest, want de woorden laten zoodanige interpretatie toe, doch dan is het in ieder geval wenschelijk dat de meening des wetgevers verduidelijkt worde door de bijvoeging "ter bestemmingsplaatse aangekomen is." Zeker, indien het schip in de noodhaven wordt afgekeurd en aldaar verkocht, dan treedt het netto-provenu aldaar in de plaats van de waarde ter destinatieplaatse, maar dit is natuurlijk de uitzondering. En die uitzondering valt dan weder onder den algemeenen Regel: Schip, Lading en Vracht dragen in de Avarij Grosse ieder voor het bedrag, dat bij het einde der reis is behouden geworden.

De eerste verbetering, die in het artikel aangebragt moet worden, betreft de dragende waarde der vracht. Ten onrechte wordt daarvan het onderhoud van het scheepsvolk afgetrokken. Hetgeen de bemanning toch op reis consumeert, is verloren hetzij het schip aankomt of niet. Door non-arrivement worden de provisies niet uitgespaard, zoo als zulks wèl het geval is met de gagies en de kosten aan het bereiken der bestemmingsplaats verbonden. Buitendien zoowel naar de wet (Art. 602 W. v. K). als naar de polis behoort het onderhoud van het scheepsvolk tot de cascopolis.

De tweede wijziging, die het artikel zou moeten ondergaan, is dat de passagegelden voor zooverre zij niet vooruit betaald worden met het beding dat zij nimmer zullen behoeven te worden gerestitueerd, onder de dragende waarde van de vracht worden opgenomen. Vooral bij groote stoompaketten is het ongerijmd de vracht der goederen *wèl*, de vracht der personen *niet* mede te laten

dragen. In den regel zeker zijn die passagiersgelden niet meer in risico, omdat zij vooruit betaald zijn met beding van non-restitutie. Doch waar dit niet het geval is, moeten zij evenals de vracht mededragen.

Overigens zijn ook hier de Nederlandsche beginselen aangenomen, alzoo de dragende waarden naar ons regt, maar verduidelijkt wat de dragende waarde van het schip, verbeterd wat de dragende waarde van de vracht betreft.

XI.

Vergoeding van Vracht.

Bijna overbodig was het te vermelden, dat waar de opgeofferde lading vergoed wordt, de opgeofferde vracht aan de Reederij moet vergoed worden. Het artikel strekt dan ook alleen om alle misverstand op dit punt weg te nemen.

XII.

Bedrag der Vergoeding wegens opgeofferde lading.

Indien een deel der lading gezond geworpen wordt en het geheel der resterende lading arriveert later in gelijkelijk beschadigden staat, komt dan den eigenaar eene vergoeding toe gelijk staande met de waarde van het geworpen goed in gezonden staat, onder aftrek van vracht, inkomende regten en kosten van ontlossing of eene gelijk staande met de evenredige waarde van het in het schip gebleven deel der lading onder gelijken aftrek?

Deze vraag gaf menigwerf aanleiding tot geschil. Het juiste antwoord is evenwel, dat de eigenaar van het opgeofferde goed door de opoffering nooit in eene betere positie mag komen dan indien zijn goed niet opgeofferd ware. Hij heeft dus slechts regt op eene vergoeding op den basis van de waarde van het gearriveerde goed.

B.

Wij hebben bij de mededeeling der aangenomen Regels aangegeven, in hoeverre zij overeenstemmen en in hoeverre zij afwijken van het bestaande Nederlandsche regt. Schier overal overeenstemming, afwijking slechts in ondergeschikte punten en die afwijking is overal verbetering van het bestaande regt.

Reeds uit dit oogpunt alleen zou de aanneming van dit verbeterde regt voor Nederland zeer wenschelijk zijn. Maar oneindig grooter is het belang van Nederland, dat de overige handeldrijvende volken dezelfde verbeterde wetgeving aannemen. Er is teregt op gewezen, dat de beweging in 1860 uit Liverpool uitgegaan, haar ontstaan te danken heeft aan het levendig bewustzijn, dat die groote verscheidenheid op het gebied van het Avarijregt een groot kwaad is. Een schip toch heeft uit zijnen aard een cosmopolitisch karakter. De Reederij is gevestigd in het eene land, het schip bevracht in een ander land, het wordt beladen in een derde land, het is bestemd naar een vierde land, de noodhaven ligt soms in het vijfde land, de orderhaven eindelijk behoort dikwerf tot een zesde land, ieder met zijne eigenaardige wetgeving. Vooral de meer en meer in zwang komende gewoonte om het schip naar eene orderhaven te dirigeren alvorens het naar zijne bestemming worde gezonden, doet het nadeel aan alle die verscheidenheden in de wetgeving duidelijk uitkomen. Laten wij ons het geval denken dat een

schip van Batavia naar Falmouth voor orders bestemd naar eene haven in het Vereenigd Koningrijk of op het continent tusschen Hâvre en Hamburg beide ingesloten, wegens zeefortuin genoodzaakt wordt Mauritius binnen te loopen om het schip aldaar te repareren, en tot dat einde zijne lading moet lossen en herladen. Dan zal het uitsluitend van den bevrachter afhangen, of de Avarij naar Engelsch, Fransch, Belgisch, Nederlandsch of Duitsch regt zal worden geregeld, naar mate deze eene Engelsche, Fransche, Belgische, Nederlandsche of Duitsche bestemmingsplaats kiest, en de reederij, en assuradeuren op het Casco en assuradeuren op vrachtpenningen en assuradeuren op lading mogen toezien. Met andere woorden, het zal van den bevrachter afhangen, of de pakhuishuren in Avarij Grosse zullen worden gebragt, dan wel of zij uitsluitend op de lading zullen drukken, of de kosten van herlading en de uitgaande kosten der noodhaven in Avarij Grosse zullen worden vergoed, dan wel op de vrachtpenningen zullen drukken, of het maand- en kostgeld eindelijk in Avarij Grosse zal worden gebragt, dan wel of het ten laste der Reederij zal worden gelaten of aan assuradeuren op de vrachtpenningen zal ten laste komen.

Zeker het behoeft geen uitvoerig betoog, dat zulk een toestand hinderlijk en belemmerend is. Hoe veelvuldiger de middelen van internationaal verkeer worden, des te algemeener wordt de noodzakelijkheid gevoeld van éénheid van beginsel in de wetgeving. Als eerste resultaat van die overtuiging zijn de York and Antwerp Rules te beschouwen. Zij hebben niet de aanmatiging van te zijn een afgerond geheel, een volledig zamenstel van bepalingen, de onmogelijkheid waarvan in het jaar 1862 te Londen is gebleken, doch zij hebben — naar het ons voorkomt — de groote verdienste van de meest voorkomende strijd-

vragen te hebben beslecht, en in groote trekken altans eenheid in het Avarijregt te hebben vastgesteld.

Een groote waarborg voor de practische uitvoerbaarheid dier Regels is gelegen dat zij zijn vastgesteld door een groot deel van hen, die geroepen zijn ze in het vervolg toe te passen. Worden in dat kort zamenstel van Regels leemten ontdekt, zij zullen gemakkelijk kunnen worden aangevuld door ook dienaangaande eene internationale gedachtenwisseling te doen plaats hebben, en zoo zal de wetgeving gelijken tred met de behoeften behouden.

C.

Zal in de overtuiging, dat eene internationale uniformiteit op het stuk van Avarij-grosregt wenschelijk is, ook door andere natiën worden gedeeld? Vrij zeker gelooven wij te mogen aannemen, dat op het vaste land van Europa de sympathie niet zal ontbreken. Het minst gerust zijn wij ten opzigte van Engeland. Twee magtige partijen staan daar tegenover elkander. De vereeniging der particuliere assuradeuren van Londen, het oude, conservatieve Lloyd wil van geene verandering in de wetgeving hooren en wenscht strikte handhaving der oud-Engelsche physical safety theory. Daartegenover staan de Liverpoolsche stoombootreederijen gesteund door de assuradeuren van het jongere Liverpool, die betoogen dat het voor den bloei der reederijen hoogst noodzakelijk is, dat er eenheid van Avarijregt tusschen Engeland en het Continent besta, en dat, daar het onmogelijk is het Continent te overtuigen van de juistheid van Engeland's inzigten, het belang van Engeland medebrengt de inzigten van het Continent tot de zijne te maken. Welke van die twee partijen de magtigste is en bij Regering en Parlement den grootsten invloed zal uitoefenen kunnen wij niet beslissen. Doch wel gelooven wij dat de

vertoogen van bevriende Regeringen van invloed kunnen zijn op den gang van zaken in Engeland. En waarom zou de Regering van Nederland hier niet het initiatief nemen? Zijn op het gebied van het Avarijregt en van het internationale regt beide, zoo roemrijk verleden waarborgt der Regering in Engeland altans een welwillend onthaal. Waar de werken van DE GROOT en BIJNKERSHOEK nog heden ten dage als de hoogste autoriteiten voor de regtbanken geciteerd worden, zal men der Nederlandsche Regering gaarne een bereidvaardig oor leenen. Of moet Nederland ook nu weer blijven stilzitten om zich door Staten, die op dit gebied lang zulke oude en deugdelijke titels niet bezitten, te laten voorbijstreven? Wij willen bij de Regering meer energie en beter inzigt veronderstellen. Waar de zaak zelve voor Nederland wenschelijk is, zal de Regering de belangen van Nederland in den vreemde behartigen. Daaruit kan alleen voordeel nooit nadeel voor ons land ontstaan.

Het is deze overtuiging, die wij met allen eerbied maar met den meesten klem tevens wenschen uit te spreken. De Regering zelve trouwens schijnt hetzelfde gevoelen te zijn toegedaan. Moge de tijd niet meer verre zijn dat het Avarijregt te Londen, Marseille, Bordeaux, Hâvre, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Bremen en Hamburg op dezelfde grondslagen rust. De betrokken natiën zullen er wel bij varen.

Wij hebben de eer te zijn van Uwe Excellenties de gehoorzame dienaren.

HET COMITÉ TER BEVORDERING EENER
INTERNATIONALE AVARIJ GROSSEREGELING.

(w. g.) M. H. INSINGER.
Voorzitter.

E. N. RAHUSEN.
Secretaris.

THE

YORK AND ANTWERP RULES.

RULE I. — No jettison of deck cargo shall be made good as general average. Jettison of deck cargo.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

RULE II. — Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good. Damage by jettison.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average in case the loss by jettison is so made good.

Extinguishing fire on shipboard.

RULE III. — Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be general average; except that no compensation be made for damage done by water to packages which have been on fire.

Cutting away wreck.

RULE IV. — Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Voluntary stranding.

RULE V. — When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo, and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as general average.

Carrying press of sail.

RULE VI. — Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as general average.

Port of refuge expenses.

RULE VII. — When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she

shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage-charges on such cargo, shall likewise be so admitted.

Wages and maintenance of crew in port of refuge.

RULE. VIII. — When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII., the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average.

Damage to cargo in discharging.

RULE IX. — Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as general average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Contributory values.

RULE X. — The contribution to a general

average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the ship-owner's freight and passage-money at risk, of such post-charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average.

Loss of freight.

RULE XI. — In every case in which a sacrifice of cargo is made good as general average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

Amount to be made good for cargo.

RULE XII. — The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owner would have received if such goods had not be sacrificed.

REGELEN VAN YORK EN ANTWERPEN.

NEDERDUITSCHE VERTALING.

I.

Werping van deklast zal niet in Avarij Grosse worden vergoed.

Elke constructie geen geheel uitmakende met het geraamte van het schip zal beschouwd worden als een deel van het dek van het schip.

II.

Schade aan de lading veroorzaakt door water, dat bij het openen van de luiken of het maken van eene andere opening om eene werping te doen, zonder dat het te keeren, was naar beneden dringt, zal in Avarij Grosse worden vergoed, indien het verlies door de werping ontstaan in Avarij Grosse wordt vergoed.

Schade (aan de lading veroorzaakt) door breken en beschadigen of op eene andere wijze ten gevolge van het verstoren der stuwage ten gevolge

eener werping, zal in Avarij Grosse worden vergoed, indien het verlies door de werping ontstaan in Avarij Grosse wordt vergoed.

III.

Schade aan schip of lading of aan beide toegebragt door water of op andere wijze bij het blusschen van eenen brand aan boord van het schip, zal Avarij Grosse zijn; met deze uitzondering evenwel, dat geene vergoeding gegeven zal worden voor waterschade aan colli's, die door vuur zijn aangetast geweest.

IV.

Verlies of schade veroorzaakt door het wegkappen van de vleet of overblijfselen van rondhouten of andere zaken, die alvorens zijn weggeslagen door de evenementen der zee, zal niet in Avarij Grosse worden vergoed.

V.

Wanneer een schip opzettelijk is op strand gezet, omdat het in zinkenden staat verkeert of naar het strand of de rotsen heendrijft zal geene schade aan schip, lading en vracht of aan een of meer

van hen veroorzaakt door zoodanig vrijwillig op strand zetten, als Avarij Grosse worden vergoed.

VI.

Schade aan een schip of de lading veroorzaakt door het prangen met de zeilen zal niet in Avarij Grosse worden vergoed.

VII.

Wanneer een schip eene noodhaven zal zijn binnengekomen onder zulke omstandigheden, dat de kosten van het binnenloopen in Avarij Grosse kunnen worden opgenomen, en wanneer het schip vandaar zal vertrokken zijn met zijne oorspronkelijke lading of een deel daarvan, dan zullen de overeenkomende kosten van het verlaten der haven op gelijke wijze in Avarij Grosse worden opgenomen; en wanneer de kosten van ontlossing in zoodanige haven in Avarij Grosse kunnen worden opgenomen, dan zullen de kosten van herlading en herstuwing van zoodanige lading aan boord van het genoemde schip, evenzeer als alle pakhuishuren van zoodanige lading, op gelijke wijze in Avarij Grosse worden opgenomen.

VIII.

Wanneer een schip eene noodhaven zal zijn binnengeloopen onder de omstandigheden omschreven in Regel VII, dan zullen de gagies en de kosten van onderhoud van Kapitein en bemanning van den tijd van het binnenloopen in zoodanige haven totdat het schip gereed gemaakt zal zijn om de reis te hervatten in Avarij Grosse worden vergoed.

IX.

Schade veroorzaakt aan eene lading door hare ontlossing in eene noodhaven, zal niet in Avarij Grosse kunnen vergoed worden, ingeval zoodanige lading ontlost zal zijn ter plaatse en op de wijze in die haven gebruikelijk voor schepen, welke niet in nood verkeeren.

X.

De omslag in Avarij Grosse zal geschieden over de werkelijke waarden van schip, lading en vracht, bij het einde der reis, waarbij gevoegd zal worden het bedrag, dat wegens opoffering (van lading of zaken aan het schip toebehoorende) in Avarij Grosse zal vergoed worden, met dien ver-

stande dat van de vrachtpenningen en passagegelden, die in risico zijn, zoodanige binnenkomende onkosten en gagies der bemanning zullen worden afgetrokken, als niet zouden zijn uitbetaald geworden, indien schip en lading totaal verloren waren gegaan op het oogenblik dat de handeling of opoffering, die tot den omslag in Avarij Grosse aanleiding gaf, plaats had, terwijl van de dragende waarden evenzeer worden afgetrokken, alle onkosten daarop klevende na het ontstaan van de vordering in Avarij Grosse beloopen.

XI.

In ieder geval waarin eene opoffering van lading in Avarij Grosse wordt vergoed en daaruit een verlies op de vracht ontstaat, zal zoodanig verlies op vracht op gelijke wijze in Avarij Grosse worden vergoed.

XII.

De waarde wegens opgeofferde lading in Avarij Grosse te vergoeden, zal zijn de waarde, die de eigenaar zou hebben ontvangen, indien zoodanige goederen niet waren opgeofferd geworden.