Utrecht University Library
Partner in Science
Universiteit Utrecht

Beschouwing over het rechtskarakter van het time-charter

https://hdl.handle.net/1874/273322

1920

Hi 192, 1920

BESCHOUWING OVER HET RECHTSKARAKTER VAN HET TIME-CHARTER

C. SCHOUTEN

A. qu.
192

BESCHOUWING OVER HET RECHTSKARAKTER VAN HET TIME-CHARTER

BESCHOUWING OVER HET RECHTSKARAKTER VAN HET TIME-CHARTER

PROEFSCHRIFT TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN DOCTOR IN DE RECHTSWETENSCHAP AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT, OP GEZAG VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS DR. H. VISSCHER, HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER GODGELEERDHEID, VOLGENS BESLUIT VAN DEN SENAAT DER UNIVERSITEIT TEGEN DE BEDENKINGEN VAN DE FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID TE VERDEDIGEN OP MAANDAG 10 MEI 1920, DES NAMIDDAGS TE 4 UUR, DOOR **CORNELIS SCHOUTEN**, GEBOREN TE GOMBONG (NEDERL.-INDIË)

P. DEN BOER
SENATUS VETERANORUM TYPOGRAPHUS ET LIBRORUM EDITOR
UTRECHT MCMXX

UNIVERSITEITS BIBLIOTHEEK UTRECHT

AAN MIJN OUDERS
EN
AAN MIJN VRIENDEN

Aan het einde van mijn studie is het mijn plicht U, Hooggeleerde STAR BUSMANN, te danken voor het belangwekkende onderwerp, waarvan gij mij de uitwerking hebt toevertrouwd; belangwekkend, omdat het schoone, nog niet ontgonnen terrein een exploratiereis ten volle verdiende.

Deze dankbaarheid keert zich ook tot U, OUDERS; U gedenk ik hier, omdat Gij mij in staat hebt gesteld te studeeren en mijn studie met deze dissertatie af te sluiten.

VRIENDEN, wien ik mede dit proefschrift wijd, U dank ik voor uw vriendschap en trouw. Op den dag van den tienden Mei hoop ik met U de vreugdehaven binnen te stevenen. Reeds vermoed ik in de verte den witten schuimrand van de branding. Ik ga mijn zeilen nu reven, en ik zie U hetzelfde doen. Onze scheepjes zullen binnenvaren, de scheepjes, die wij ieder voor het leven in time-charter kregen. Slechts even zullen wij er toeven. Doch: als we het ruime sop weer kiezen en de driekante zeilen weer hebben geheschen, laten wij ze opnieuw dan doen blinken aan de horizonnen van de levenszee. De zon der vriendschap zal ze blijvend doen lichten, zelfs aan verwijderden einder.

INHOUD.

Blz.

HOOFDSTUK I. INLEIDING 1

HOOFDSTUK II. HET RECHTSKARAKTER.

A. Het vraagstuk 4

B. De charter-party 14

C. Nederland 33

D. Duitschland 48

E. Frankrijk 55

F. Engeland. 55

G. Praktijk in Nederland 63

H. Conclusie ten opzichte van het standaard-time-charter . 67

I. Afwijkingen van het standaard-time-charter 68

J. Eindconclusie 72

HOOFDSTUK III. GEVOLGEN. 74

BIJLAGE.

HOOFDSTUK I.

INLEIDING.

Ruim een halve eeuw geleden vond men in het reederijbedrijf nog slechts de wilde vaart. Het meerendeel der schepen zocht de vracht daar op, waar ze die op dat oogenblik het beste konden vinden.

Eerst sinds de laatste decenniën dateert het ontstaan en de bloei der vaste stoomvaartlijnen. In den beginne zich richtend naar de brandpunten van het verkeer, vertakten zich langzamerhand deze lijnen tot een net, waaraan ook de havens van den tweeden rang zijn aangesloten.

Naast deze staan als geduchte concurrenten die vrachtschepen, welke, door hun eigenaars aan vreemden vercharterd, door deze laatsten als wilde booten (tramps) in de vaart worden gebracht tot deelneming in den wedloop om het vervoer. Deze wilde vaart is in den jongsten tijd van beteekenis geworden in verband met den aanwas van den stroom van allerlei waren. Deze schepen kunnen behalve op de algemeene voordeelen der stoomvaart, zooals vaste data van aankomst en vertrek en zekere vaart, ook bogen op geringere exploitatiekosten door hun goedkooperen bouw, eenvoudiger uitrusting, en door het varen met minder bemanning.

Daardoor zullen ze nimmer verdwijnen van de heerbanen van den zeehandel.

Doch ook in den regelmatigen vaardienst der vaste stoomvaartlijnen worden deze tramps ingelascht. Want de vervrachtingsmarkt is een moeilijk en gevaarlijk terrein voor operaties. De up-and-downs van het ladingaanbod zijn aan vele plotselinge wisselingen onderhevig, teweeggebracht door allerlei economische invloeden, als het mislukken van oogsten of een plotselinge vraag op buitenlandsche markten. Maar ook de wisselingen, die wel te voorzien zijn, en die ontstaan, doordat een zekere categorie van goederen slechts gedurende enkele maanden van het jaar voor vervoer geschikt is, maken dat het aantal scheepsgelegenheden soms onvoldoende is.

In tijden nu, waarin de eigen vloot niet toereikend is om de in massa's zich opstapelende goederen te vervoeren, biedt de cargadoor de gelegenheid, uit de groote reservevloot der tramps te putten en daardoor tijdelijk het maximum tonnenmaat der reederijen te verhoogen.

De vormen van reis- en tijd-charter vinden hier regelmatig toepassing. Beide zijn sinds lang in gebruik; doch toen men nog regelmatig zeilschepen bevrachtte, was het tijd-charter nog niet in de mode, daar afhankelijkheid van weer en wind een te groot risico voor den charterer zou opleveren; sinds het stoomwezen alle zeevaart veroverde, neemt het echter een voorname plaats in; men kiest dezen vorm vooral dan, wanneer aantal en ligging van aan te loopen havens, duur van oponthoud aldaar en bedrag van de daardoor ontstane bedrijfsonkosten onmogelijk vooruit nauwkeurig te berekenen zijn, of ook, indien bij een vaststaande

reisroute en reisduur het time-charter doelmatiger schijnt, b.v. wanneer het opstapelen van de oogst aan de kust bij gedeelten geschiedt en verdeeld wordt over een campagne van meerdere maanden.

Engeland is wel het land bij uitnemendheid van het time-charter, doch ook in andere landen, met name in Noorwegen, is het een dagelijks voorkomende figuur; in het Vereenigd Koninkrijk kent men de Protecting-clubs, die de aangesloten reeders waarschuwen tegen gevaarlijke clausules; een groot deel dezer reeders zijn time-charterers, owners pro tempore. Is in Engeland een reeks van variëteiten te vinden onder de time-charter-parties, hier te lande zal men daarnaar tevergeefs zoeken; hier vindt men bijna uitsluitend het standaard-time-charter van N. W. Europa. Ook elders streeft men naar eenheid; hiervan getuigt het Uniforme Time-Charter 1912 der Baltic and White Sea Conference.

Het time-charter biedt het voordeel van een vasten vrachtprijs gedurende de vastgestelde periode. Bij het sterk wisselen der prijzen in de laatste jaren trok daardoor het time-charter de bijzondere belangstelling van charterers en eigenaren.

Over het time-charter ontbreekt in ons land zoo goed als alle litteratuur; in het buitenland wijdden enkele schrijvers aan dit onderwerp eenige bladzijden. Het geven van een beschouwing over het rechtskarakter van het time-charter won daardoor in aantrekkelijkheid. Een dankbaar gebruik werd bij deze beschouwing gemaakt van de volgende litteratuur:

Ontwerp 1907 tot herziening van het 2de boek van het W. v. K.;

Ontwerp 1901 der K. v. K. te Rotterdam;

Molengraaff, Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche Handelsrecht, 3de druk;

Molengraaff, Etude sur le contrat d' affrètement, in Revue de droit international et de législation comparée 1882;

Schaps, das Deutsche Seerecht;

Boyens-Lewis, das Deutsche Seerecht, deel II;

Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags;

Pappenheim, Handbuch des Seerechts, Band III;

Ripert, Droit maritime, deel II;

Carver, Treatise on the law relating to the carriage of goods by sea;

Abbott, Law of Merchant Ships and Seamen;

Scrutton, On Charterparties and Bills of lading.

HOOFDSTUK II.

HET RECHTSKARAKTER.

A. HET VRAAGSTUK.

Algemeene beschouwingen.

De vervoerovereenkomst staat lijnrecht tegenover de overeenkomst van huur en verhuur van een schip. In haar zuiverste vormen komen deze figuren het duidelijkst uit als een tegenstelling: eenerzijds stukgoederenvervoer; anderzijds het feit, dat een scheepvaartmaatschappij tot aanvulling harer vloot een schip zonder bemanning huurt en onder haar vlag laat varen, de eigenaar bemoeit er zich verder niet mee en laat de exploitatie geheel aan haar over.

De vervoerovereenkomst is na huur en verhuur ontstaan; Pappenheim (Handbuch des Seerechts bl. 103) zegt: Gegenüber der älteren Schiffsmiete hat der Frachtvertrag seine Anerkennung als einer selbständigen Vertragsart nur allmählich zu erringen vermocht. Bij de eerste treffen wij een aanneming van werk aan, de vervoerder neemt op zich bepaald aangewezen goederen ter bestemmingsplaats te brengen tegen betaling der contraprestatie, d. i. de vrachtprijs; hij neemt hierbij de gansche verantwoordelijkheid voor het vervoer op zich, al zal hij zich in den regel tegen onbeperkte verantwoordelijkheid wapenen door connossementsclausules.

Bij verhuur daarentegen staat de eigenaar zijn schip af voor bepaalden of onbepaalden tijd, het schip zonder meer, en de huurder zal het met bemanning en alle benoodigdheden uitrusten en tot eigen winstgevende exploitatie gebruiken.

Nu ontstonden er vormen, waarbij de eigenaar niet zijn schip zonder meer ten gebruike afstaat, doch waarbij hij het bovendien uitrust met kapitein en bemanning, en ook volledig voorziet van kolen en levensbehoeften, in één woord geheel gereed voor de vaart aan de tegenpartij aflevert. Juist deze overeenkomst heeft er toe geleid om scherper te gaan onderscheiden vervoerovereenkomst tegenover huur en verhuur, welke onderscheiding eerst langzamerhand gekomen is en oorspronkelijk de aandacht niet zoo zeer heeft getrokken. In Frankrijk heeft dit onderzoek geleid tot de onderscheiding in affrètement-louage en affrètement-transport; in Engeland gelden hiervoor de termen charters which are contracts of carriage en charters which are not contracts of carriage.

De praktijk veroorlooft zich op dit gebied de grootste vrijheid. Beide vormen, huur en verhuur zoowel als vervoerovereenkomst, leiden tot hetzelfde economische doel, n.l. verplaatsen van goederen, en waarom zou de praktijk hier dan niet, evenzeer als overal elders, zich bedienen van de meest doelmatige vormen en clausules om het vooropgezette doel te bereiken op een voor beide partijen zoo bevredigend mogelijke wijze. Niet meer dan natuurlijk is het daarom, dat partijen de overeenkomsten samenvoegden en daarbij instituten van het eene begrip met die van het andere vereenigden. Het gevolg is echter, dat een objectieve beschouwing van

het eindresultaat het scherpe onderscheid, dat de theorie zoo gemakkelijk weet te trekken, tevergeefs zal zoeken, en een noodlottige vervaging der grenzen zal vinden. Partijen maken haar afspraken, zooals zij willen, en stellen de overeenkomst op, zooals haar goeddunkt, voordeelen invoegende en nadeelen uitschakelende, zich niet bekommerende om de wet, zoo deze al regels mocht geven. Juist echter ten gevolge van den twijfel, die aldus is ontstaan, is het een eerste plicht van de theorie om van dezen tusschenvorm het rechtskarakter vast te stellen, **aangezien de consequenties** van iedere beschouwing **de meest uiteenloopende zijn**; deze consequenties zijn het geweest, welke de vraag deden ontstaan, welk het rechtskarakter is van zulk een in de praktijk ontstanen, door de wet niet voorzienen vorm; ter wille van de gevolgen is het noodzakelijk te weten, wat wij voor ons hebben: een huur- of een vervoerovereenkomst. Het praktisch belang der twistvraag is dus de regeling der gevolgen, b.v. het antwoord op de vraag, wie reeder is; nemen wij de aanwezigheid eener vervoerovereenkomst aan, dan is de eigenaar de reeder, doch de charterer is reeder, zoodra wij het contract een huurovereenkomst noemen; hieruit kan men dan weer verdere conclusies trekken ten aanzien van de vraag der aansprakelijkheid tegenover derden, een vraagstuk dat feitelijk buiten ons terrein valt en hier dan ook niet behandeld wordt (Molengraaff, Leidraad 3e dr., bl. 495); immers, indien wij het contract vervoerovereenkomst noemen, is de eigenaar als vervoerder aansprakelijk, doch in het tegenovergestelde geval is het betwist of de eigenaar kan aangesproken worden, dan wel de huurder, dien

wij dan als reeder-niet-eigenaar kunnen betitelen; wij kunnen hierbij verwijzen naar de polemiek, die Loder en Molengraaff voerden in W. 9129 en 9133 naar aanleiding van de bespreking van den Leidraad; het time-charter wordt hier slechts zijdelings genoemd (zie bl. 47 van dit proefschrift). De verschillende opvattingen omtrent het rechtskarakter voeren voorts tot uiteenloopende gevolgen b.v. bij avarij-grosse, betaling van het zegelrecht, enz. Een opsomming dezer gevolgen vindt men in hoofdstuk III.

Het time-charter vooral, dat sinds de laatste decenniën in gebruik is gekomen, heeft veel stof opgeworpen ten aanzien van de vraag: welke overeenkomst zien wij voor ons? Deze figuur uit het zeerecht ontwikkelde zich zonder dat men tot nog toe een wettelijke regeling harer toepassing kon aantreffen. Om den inhoud van deze overeenkomst te leeren kennen, kunnen wij dus geen beteren weg inslaan dan door de verschillende formulieren na te lezen, die langzamerhand een vasten vorm aangenomen hebben en telkens wederkeerende clausules gebruiken, zoodat de inhoud in hoofdzaak dezelfde is. Wij zien dan, dat de eigenaar zijn schip volledig uitgerust en bemand aan de tegenpartij afstaat ten haren behoeve voor reizen (die soms binnen beperkte grenzen moeten liggen), en wel voor een vastgestelden tijd, terwijl de contraprestatie zal bestaan in zoo en zooveel per maand, waaraan steeds is te zien bij eersten oogopslag, dat wij een time-charter voor ons hebben; kapitein en bemanning worden aangesteld door den eigenaar, maar varen ten dienste van

den charterer en moeten krachtens de overeenkomst diens bevelen opvolgen; in verband hiermede kan de charterer over het personeel klachten indienen, deze worden onderzocht, desnoods worden de personen in kwestie ontslagen en vervangen. Vele andere bepalingen komen dan nog, met name ten aanzien van verdeeling van onkosten en aanvulling van het verbruiksmateriaal; over het gebruik van de ruimten en onderdeelen van het schip, en over de beëindiging, opzegging en dergelijke kwesties; na afloop van den termijn moet de charterer het schip wederom in ongeschonden staat aan den eigenaar teruggeven.

Het time-charter moet voldoen aan het doel, dat er mede beoogd wordt: een reederij heeft tijdelijk gebrek aan scheepsruimte en tracht aldus haar vloot uit te breiden, om in dat gebrek te voorzien. De praktische beteekenis hiervan groeit, naarmate de groote lijnen de vrachtenmarkt beheerschen en de verscherpte concurrentie hen dwingt zich voortdurend aan te passen aan de wisselende vraag naar vrachtruimte door scheepsruimte snel tot zich te trekken en even snel van zich af te stooten. Nu staan der reederij hiertoe twee wegen open: het huren van een schip, dat zij zelf voorziet van al het noodige; en daarnevens de meer gebruikelijke weg, waarbij de eigenaar niet geheel en al zijn schip afstaat, zooals bij gewone huur en verhuur het geval is, maar nog eenigszins de controle over zijn eigendom behoudt door middel van den door hem aangestelden, betaalden en in dienst staanden kapitein. Tengevolge hiervan vinden wij in het time-charter elementen van beide overeenkomsten dooreen.

Het vraagstuk is dus geen ander dan: is er een vervoerovereenkomst of is er een overeenkomst van huur en verhuur? Boven (zie bl. 7) verwezen wij reeds naar de verstrekkende gevolgen van de beantwoording der vraag.

Dat de kapitein in dienst is van den eigenaar en dat door hem de eigenaar het schip feitelijk in eigen macht blijft behouden, **is geen argument om aan het time-charter het karakter van huur en verhuur te ontzeggen.** Dit werd vroeger algemeen, en nu nog vaak aangevoerd tegen de opvatting van huur en verhuur; het lijkt zeer zeker een argument, doch het is zeer spoedig te weerleggen.

Ten eerste: het is voor een huurovereenkomst voldoende, dat den huurder afstand wordt gedaan van het genot der verhuurde zaak [1]); onbeperkte afstand van het bezit zelve is niet vereischt; de beantwoording van ons vraagstuk is dus de beantwoording der vraag: wie heeft het genot van het schip? Indien de charterer dat heeft, dan zien wij een huurovereenkomst voor ons,

---

1) De formuleering van 1584 B. W. duidt dit voldoende aan; vergelijk de arresten van den Hoogen Raad: van 28 Dec. 1917, Nederlandsche Jurisprudentie 1918 bl. 159, betreffende een overeenkomst tot het mogen plaatsen van karren op een terrein, waarin dit beperkte genot reeds als een huurovereenkomst wordt aangemerkt; in W. 9317, waarin afstand van het genot van land als huur en verhuur is beschouwd niettegenstaande het beding, dat niet terstond geleverd zal worden bij het sluiten der huurovereenkomst; en in W. 6105 een vonnis, waarin het kantongerecht te Amsterdam afstand van een muuroppervlak tot beschildering met reclames een huurovereenkomst noemt; vergelijk ook Land, deel 5, 2e dr., bl. 143: verhuren is het verschaffen van de feitelijke mogelijkheid tot gebruik.

doch in het tegengestelde geval een vervoerovereenkomst. Dezelfde vraag kunnen wij in andere bewoordingen ook aldus stellen: voor wien der beide contractanten oefent de kapitein praktisch de heerschappij uit over het schip? Men is het er natuurlijk over eens, dat de heerschappij bij den charterer berust, als de kapitein op grond eener onmiddellijke verbintenis hem dienstplichtig geworden is en slechts onder zijn bevelen staat, hetzij de charterer zelf den kapitein aangesteld heeft of getreden is in de plaats van den eigenaar in de door dien eigenaar geschapen dienstbetrekking. Het staat aan den anderen kant vast, dat de heerschappij bij den eigenaar blijft, wanneer kapitein en bemanning in zijn dienst staan en slechts in enkele opzichten de bevelen van den charterer hebben na te komen. Het behoeft verder geen betoog, dat het voldoende is, dat de charterer slechts voor zoover het betreft de aanspraak van den eigenaar op den arbeid van den kapitein in diens plaats treedt, en niet tevens voor zoover het betreft de verplichting tot uitbetalen van loon. Dit zou dus zooveel als een cessie inhouden van de aanspraak op arbeid, zonder meer. Mogelijk en praktisch veel belangrijker is echter het geval, dat de reeder tegelijk met verhuur van het schip ook de diensten van kapitein en bemanning verder verhuurt. In sommige wetgevingen komt zelfs de uitdrukkelijke bepaling voor, dat kapiteins zich een wisselen van reeder moeten laten welgevallen (Seemannsordnung § 74 lid 2), en de kapitein heeft regelmatig overeenkomstig den inhoud van zijn arbeidscontract (hetzij uitdrukkelijk gestipuleerd, hetzij overeenkomstig de praktijk) een vreemden charterer te gehoorzamen.

Hierdoor nu verkrijgt de charterer evenzeer de werkelijke, feitelijke heerschappij over het schip, als wanneer hij kapitein en bemanning zelf in dienst genomen had. Kapitein en bemanning, hoewel aangesteld en betaald door den eigenaar, zijn toch ondergeschikt aan den charterer, afhankelijk als ze zijn van zijn bevelen. Op verlangen van den eigenaar varen zij met het schip voor den charterer, en voor zoo lang als de eigenaar dat bevel niet herroept; en zoo de eigenaar dat bevel ongegrond mocht herroepen, maakt hij zich schuldig aan schending van het contract. Geheel in overeenstemming hiermede is de clausule: captain shall be under the orders and direction of the charterers as regards employment, agency or other arrangements.

Ten tweede: het komt ons voor, dat bovendien om louter praktische redenen de eigenaar zijn schip verchartert met bemanning en al. Wat is immers het geval? Indien een reederij scheepsruimte behoeft voor korten tijd, is het voor haar niet anders dan praktisch om een schip te charteren, dat geheel voor het gebruik gereed is, het spaart haar tijd en kosten uit; het strookt geheel niet met haar belangen om een schip zonder meer te huren en dit eerst te moeten gaan voorzien van al het noodige. Omgekeerd: de eigenaar zal zijn schip, als het van de eene reederij terugkomt, direkt weer aan een andere afstaan, en het gemakkelijkst zal hij een charterer vinden, indien hij zijn schip aanbiedt gereed tot vertrek; op die wijze kan hij het ook zonder oponthoud weer tot eigen gebruik aanwenden. Het brengt toch veel meer ongemak mee, indien een reederij kapitein en équipage zou moeten huren en ontslaan

(terwijl de volgende charterer precies hetzelfde zou moeten doen), dan wanneer het schip zijn vasten kapitein heeft, die steeds meegaat en zijn schip uit den aard der zaak met meer toewijding zal beheeren als in dienst zijnde (de jure) steeds van den eigenaar alleen. Door hem zelf aan te stellen heeft de eigenaar een waarborg voor goede behandeling van zijn eigendom. Ontmoeten wij de clausule: „captain and crew to be appointed, paid and victualled by the charterer", dan hebben wij zonder twijfel een zuivere huur- en verhuurovereenkomst voor ons; doch dergelijke gevallen behooren tot de uitzonderingen; zij onttrekken het schip voor den duur van de verchartering aan iedere controle door den eigenaar en dwingen hem er toe zijn eigen kapitein en equipage te ontslaan of voor dien tusschentijd op non-actief te stellen. Dergelijke overeenkomsten zijn voor hem te onvoordeelig, dan dat hij er zich vaak toe zou leenen. Kapitein en het niet-vlottende deel der bemanning plegen bij tijdcharters daarom door den charterer te worden overgenomen. Dit geschiedt dus om zuiver praktische redenen.

Derhalve is het feit, dat de kapitein in dienst van den eigenaar staat, nog geen reden om aan het time-charter het karakter van huur en verhuur te ontzeggen. De grens, die het van de vervoerovereenkomst scheidt, mogen wij eerst dan overschrijden, wanneer kapitein en bemanning niet in het gezamentlijke van hun arbeid onderworpen zijn aan de bevelen van den charterer, maar slechts in enkele onderdeelen zich hebben te storen aan zijn wil; bij de bespreking der employment-clausule (zie bl. 20) zullen wij zien, dat de kapitein veel eerder

de ondergeschikte van den charterer dan van den eigenaar kan genoemd worden; wij zeiden reeds (bl. 10), dat voor een huurovereenkomst slechts afstand van het genot noodig is; ook deze afstand ligt in die employment-clausule ten volle opgesloten.

B. DE CHARTER-PARTY.

Bij verder onderzoek zullen wij ons moeten wenden tot de charter-parties zelve, om een juist antwoord op onze vraag te kunnen geven. Des te meer nadruk zullen wij op de bewoordingen der artikelen in deze charter-parties moeten leggen, aangezien zij een geschiedenis achter zich hebben en vrucht zijn van overweging van ervaren practici. Dan zien wij spoedig, dat het steeds veel meer de bedoeling van partijen is om een geheel schip ten gebruike af te staan, dan om alleen de mogelijkheid van een goederenvervoer te bewerkstelligen. Daarnevens kunnen wij een scherp onderscheid waarnemen, indien wij

het time-charter tegenover het trip-charter

stellen; dit trip- of reis-charter is ook neergelegd in een oorkonde, charter-party genaamd; dit vertoont veel meer overeenkomst met stukgoederenvervoer, met dien verstande evenwel, dat de te vervoeren goederen niet slechts eenige kubieke meters inhouden, doch een geheel schip of evenredig deel, d. w. z. een ruim. Een trip-charter-party is terstond te herkennen aan den aanhef „the good ship called the..., now being at..., shall proceed to..."; hier is dus de reis een bepaald

aangewezene, en de prijs wordt naar den afstand berekend; van de overige bepalingen hebben de meeste betrekking op lading en lossing. Het zij hier gereleveerd, dat de meeningen over het karakter van het trip-charter niet uiteenloopen; algemeen wordt hier een vervoerovereenkomst aangenomen (Molengraaff, Leidraad bl. 549 sub IIb).

Wij missen in het time-charter steeds verschillende clausules, die wij in het trip-charter geregeld zullen aantreffen; b. v.:

„To give a full and complete cargo".

Deze voorwaarde wijst er op, dat de bevrachter bij het trip-charter den vervrachter een volle lading goederen in zijn hoede wil toevertrouwen; met huur en verhuur is dat onvereenigbaar. De feitelijke heerschappij over het schip berust — wat indirekt uit deze clausule blijkt — bij den eigenaar van het schip; het trip-charter vormt hier een tegenstelling met het time-charter.

„Charterers having the privilege of ordering the vessel to . . . .".

Deze clausule, volgens welke de bestemmingshaven tot lossing eerst aan het schip aangekondigd zal worden in een aan te loopen orderhaven, spreekt er voor, dat de charterer intusschen door verkoop over de lading zal denken te beschikken, en hieruit is wederom af te leiden, dat hij handelt als exporteerend koopman, die bevrachten wilde en niet huren.

„Charterer's liability under this charter to cease on cargo being shipped".

Ook bij het normale stukgoederenvervoer begint de verantwoordelijkheid van den vervrachter, zoodra de goederen binnen boord zijn gebracht; de connossementen zeggen: „de lading wordt in ontvangst genomen hetzij aan boord, hetzij in de door de maatschappij aan te wijzen lichters, loodsen, magazijnen of andere opslagplaatsen, maar de opslag aldaar is wel voor rekening der maatschappij, doch niet voor haar risico".

„The cargo to be properly stowed and the owners to be responsible for bad stowage".

Bij het stukgoederenvervoer valt de stuwageplicht binnen de praestaties en verantwoordelijkheid van den vervrachter (art. 346 W. v. K.), immers vinden wij in de connossementen: „onverminderd de aansprakelijkheid van den gezagvoerder voor goede stuwage en behandeling van de lading aan boord van het stoomschip, zijn zij niet aansprakelijk voor . . . ". Bij huur en verhuur daarentegen pleegt de stuwage tot de plichten van den huurder te behooren. Het kan wel eens voorkomen bij het trip-charter, dat den charterer de plicht ten deel valt te stuwen en voor het onderbrengen der lading te zorgen, daar hij in zijn bedrijf de noodige arbeidskrachten en hulpwerktuigen voortdurend tot zijn beschikking heeft: „charterers are to stow the cargo at their own expense, under the direction of the master"; dat dit ons betoog niet in den weg staat, blijkt hieruit, dat het overdragen van deze stuwageplicht ook weleens bij connossementen voorkomt, en bovendien uit de direkt erop volgende woorden: „but they shall not be responsible for improper stowage".

„Charterers not answerable for any negligence, default or error in judgment of trimmers or stevedores employed in loading or discharging the cargo".

Ook deze clausule is alleen denkbaar in een vervoerovereenkomst en valt geheel buiten het bestek van een overeenkomst van huur en verhuur; daarentegen is volgens de time-charter-party alle schade ontstaan uit „negligence, default or error in judgment of the pilot, master or crew in the management or navigation of the steamer" ten laste van den charterer. Nog andere bepalingen wijzen op de aanwezigheid van een vervoerovereenkomst. Zoo zegt ten aanzien der lossing de time-charter-party hoogstens, dat deze moet geschieden „where the steamer can always lie afloat", de trip-charter-party voegt hier geregeld bepalingen aan toe, b.v. „the cargo to be taken from alongside by consignees at port of discharge"; evenzoo missen wij in het time-charter clausules betreffende demurrage en despatchmoney, welke in den regel deel uitmaken van de bepalingen der trip-charter-party, b.v. „steamer to pay charterers before sailing £ 10 despatchmoney per day for all time saved in loading", of „if detained longer charterers shall pay demurrage".

Ook de aanhef van de trip-charter-party treft ons als een groote tegenstelling met dien der time-charter-party; ginds heet het immers „that the said ship, being in every way fitted for the intended voyage, being now at... shall proceed to..."; hier „that the said charterers agree to hire the said steamship for the term of... calendar months". Wij merken bij vergelijking

op, dat de karakters van trip- en time-charter sterk uiteenloopende trekken hebben.

Den tekst van het time-charter

zelve zullen wij thans aan een nauwkeurige beschouwing onderwerpen. In verhouding tot de onbeperkte vrijheid in het opstellen van haar charter-party hebben partijen van deze vrijheid slechts een matig gebruik gemaakt; ten gevolge hiervan treffen wij steeds weer dezelfde clausules aan, en kunnen wij gerust spreken van een standaardtype.

Naar dit standaard-time-charter worden kapitein en bemanning steeds aangesteld, onderhouden en ontslagen door den eigenaar:

> „And with full complement of officers, seamen, engineers, fiiremen and crew;"
>
> „that the owner shall provide and pay for all the provisions and wages of the captain, officers, engineers, firemen and crew;"
>
> „that if the charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the captain, officers or engineers, the owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and if necessary, make a change in the appointments".

Volgens deze bepalingen wordt de charterer niet gesubstitueerd in de dienstbetrekking van de bemanning, ook ten aanzien van den arbeid zelf is de charterer niet de cessionaris van den eigenaar. Om te zien, of kapitein en bemanning staan onder de bevelen van den charterer, moeten wij ons wenden tot de clausule:

„that the captain, although appointed bij the owners, shall be under the orders and direction of the charterers as regards employment, agency or other arrangements".

Het Ontwerp 1907 tot herziening van het 2de boek van het W. v. K. zegt in art. 518 c lid 1: de kapitein heeft, binnen de grenzen door de charterparty gesteld, in alles wat het aannemen, vervoeren en afleveren der lading betreft, de orders van den bevrachter te volgen. In de M. v. T. lezen wij over dit artikel: in de meeste tijdcharters wordt dit denkbeeld uitgedrukt door de bekende clausule: the captain (although appointed by the owners) shall be etc. Ons lijkt eerder, dat art. 518 c een letterlijke vertaling is van het beding: the captain to follow the instructions of the charterers as regards loading, discharging and departure. Zooals wij beneden (bl. 71) zullen zien, geeft dit beding echter veel engere bevoegdheden aan den charterer dan de employment-clausule en komt het hier te lande niet of hoogst zelden voor.

Laten wij nu de employment-clausule langs taalkundigen weg interpreteeren. „Employment" beteekent niets anders dan „gebruik" in den zin, waarin wij het ook aantreffen in de uitdrukking „employer of the master;" aldus noemt het Engelsche zeerecht den reeder-eigenaar en den reeder-niet-eigenaar; door het woord „employment" worden alle verplichtingen van den kapitein samengevat, en het veronderstelt een geheel stellen van den kapitein onder de bevelen van den charterer. Ook indien men „employment" laat slaan op het gebruik van het schip, waartoe aanleiding zouden

kunnen geven mitdrukkingen als „to be employed on such lawful trades," „monthly employment," blijven de gevolgen dezer interpretatie dezelfde. „Agency" doelt op een verwijzing van den kapitein naar de bevelen van de agenten des charterers betreffende consignatie van schip en goederen; vandaar vinden wij in elk time-charter uitdrukkingen als; „charterer's agents at the following ports are . . ."; de reizen zullen zijn „as charterers or their agents shall direct"; het journaal moet getoond worden „to charterers or their agents"; de kapitein teekent connossementen „at any rate of freight the charterers or their agents may choose"; „disbursements to be advanced bij charterers or their agents". „Arrangement" is iedere beschikking van den charterer in den ruimsten zin des woords.

Deze clausule maakt derhalve den kapitein met betrekking tot de exploitatie van het schip, de consignatie er van aan vertegenwoordigers van den charterer, alsmede andere beschikkingen van den laatste — of, algemeener — met betrekking tot alle eventualiteiten welke een gevolg zijn van de exploitatie van het schip, afhankelijk van den wil des charterers. Daardoor echter wordt de charterer houder van het gezag en veel meer dan bevrachter van het schip.

Ook in de praktijk wordt de employment-clausule in dezen zin opgevat, en in verband met deze opvatting onmisbaar geacht; een cargadoor uitte tegenover ons als zijn meening, dat een time-charter-party niet volmaakt was, indien daarin de employment-clausule ontbrak, daar dan weleens de kapitein zou kunnen weigeren zijn ondergeschiktheid aan de bevelen van den charterer te erkennen.

Tegen deze ruime uitlegging der employment-clausule

zou men kunnen aanvoeren de aanwezigheid van het volgende beding:

> „to keep a full and correct log, which shall be exhibited to the charterers or their agents when required".

Het opnemen van deze bepaling zou onvereenigbaar zijn met een zoo ruime uitlegging van de employment-clausule, en wel omdat hieruit zou blijken, dat de charterer door de employment-clausule nog niet de bevoegdheid had den kapitein de bijhouding van een journaal tot plicht te geven. Tot deze conclusie is men niet alleen niet verplicht, maar zij is bovendien willekeurig. Voor den charterer, die ter wille van een bepaalde gemiddelde snelheid het schip charterde („and an average speed of about .... knots per hour"), en het gebruik er van betalen moet naar tijdsduur, blijft het van het meeste gewicht ten allen tijde nauwkeurig op de hoogte te zijn van den spoed, waarmee het schip zich voortbeweegt. Zoo wordt een uitdrukkelijke, pleonastische verwijzing naar de plicht van den kapitein tot bijhouden van het journaal ook daar verklaarbaar, waar de charterer reeds krachtens een algemeene bevoegdheid het vermogen had bijhouden van het journaal te eischen. Op deze wijze is ook als een onschuldige overbodigheid te beschouwen de clausule, waarbij den kapitein bevolen wordt de lieren dag en nacht te doen arbeiden:

> „Steamer to work night and day if required by charterers, and all steamwinches to be at charterer's disposal during loading and discharging, and steamer

to provide men to work same night and day if required"; of b.v. de bepaling: „the captain to hoist any flag that may be required bij charterers."

Partijen komen overeen „to let and to hire the said steamship", en de charterer moet een vergoeding betalen „for the use and hire"; voortdurend ontmoeten wij uitdrukkingen als „amount of hire" en „payment of the hire". Dat het schip ter beschikking van den charterer gesteld wordt, blijkt uit:

„To be employed in such lawful trades".

Evenzeer wijst op een afstand doen van het schip bij wijze van toestemming tot volledig gebruik het vaak voorkomende: „the captain places his vessel at the disposal of the charterers for such monthly employment"; meer neutraal is de afspraak, dat bij tijdelijke onmogelijkheid van exploitatie ten gevolge van schuld van de zijde des eigenaars

„The hire shall cease untill she be again in an officient state to resume her service",

afgezien dan van het woord „hire"; op een overeenkomst van huur en verhuur echter wijst zij, indien wij haar beschouwen in verband met het beding:

„Hire to contime until the hour of the day of re-delivery to owners";

d.w.z. de overeenkomst loopt door voor het geval dat het schip niet weer opgeleverd kan worden precies na

afloop van den bedongen termijn, en de prijs wordt naar evenredigheid berekend; dit is in geen geval vereenigbaar met een bevrachtingsovereenkomst, waarbij volledige schadevergoeding den eigenaar ten deel zou behooren te vallen. Het chartergeld blijkt meer te zijn een vergoeding wegens een overlaten van het gebruik van het schip dan wel een contraprestatie voor een vervoer. In hetzelfde licht treedt de charterprijs, waar hij op dezelfde wijze beschouwd wordt in het beding:

> „That should the vessel be lost, or not heard of, the hire is to cease and determine on the day of her loss or when last seen, and any hire paid in advance and not earned shall be refunded to the charterers."

De bevoegdheid van den charterer om een supercargo mee te laten varen:

> „That the charterers are at liberty to send a supercargo on board, who is to be lodged and boarded in the cabin at ship's expense"

op kosten van het schip, dat is dus van den eigenaar, schijnt den eerste te kenmerken als koopman-bevrachter; maar men kan dit privilege ook aldus opvatten, dat de supercargo van een derde, inlader, meereist, met wien de charterer dat overeengekomen is; de time-charterer oefent immers zelf de vrachtvaart uit; dit blijkt uit de charter-party zelve ook nog, waar gezegd wordt:

> „That the owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights".

Opvallend is, dat de supercargo door het schip onderhouden wordt in stede van door den charterer; praktische overwegingen maken dit begrijpelijk, want het is doelmatiger: de verzorging van den supercargo neemt hij op zich, wien ook de plicht opgedragen is tot onderhoud der bemanning, en dat is de eigenaar; dikwijls echter eindigt genoemde clausule met de woorden „but at charterer's expense", in plaats van „at ship's expense".

Neutraal zijn vele andere clausules. Wij hebben gezien, dat aanstellen, onderhoud en ontslag van kapitein en équipage door den eigenaar in het geheel geen argument geeft om aan het time-charter het karakter eener huurovereenkomst te ontzeggen; aan den anderen kant is evenmin een argument voor die opvatting het feit, dat in den regel op den charterer de plicht rust van het dragen van de kosten van exploitatie, b.v. van loods- en havengelden:

> „Harbourdues, clearance-charges, pilotage, towage, etc. at the places to which the vessel will be ordered as well as ballast-expenses during the time-charter are, as a matter of course, for charterer's account".

Immers: wel vormt deze clausule een zuivere tegenstelling met de in het trip-charter voorkomende woorden: „the vessel to pay all port-charges", en stemt zij overeen met wat geregeld in het time-charter wordt bepaald: „that the charterers shall provide and pay for all port-charges" — iets, waaruit wij weer een volkomen tegenstelling zien tusschen het trip- en het time-charter en het wederom blijkt, dat beide figuren, wel verre van een

:n wezen zelfde contract in andere uiterlijke gedaante te zijn, veeleer elkaars tegenvoeters blijken —; wel kan zij een gevolg zijn van de economische betrekkingen van partijen, want de charterer is ondernemer der vrachtvaart, en als zoodanig vallen aan zijn zijde de gewone exploitatiekosten; dit feit zou er op wijzen, dat hem de rol van exploitant wordt toegedeeld, die zich door middel van huur van een schip voorziet; doch deze clausule zou ook te reduceeren zijn tot een gevolg van zuiver praktische overwegingen, welke leidden tot een verschuiving van plichten van den eigenaar op den charterer, en waarom de charterer b.v. ook belast wordt met de verschaffing van kolen; immers: aantal en duur der reizen zijn onbekend, onbekend is ook, in welke havens het schip zal terechtkomen, en de eigenaar zou een belangrijk verliesrisico te dragen krijgen, indien deze ongewisse exploitatiekosten aan zijn zijde zouden vallen; nog meer reden tot deze plichtenverschuiving is er, indien de onkosten voor den charterer goedkooper zijn dan voor den eigenaar, vooral wanneer de charterer in verschillende havenplaatsen eigen factorijen en inrichtingen bekostigt; soms draagt zelfs om deze redenen in het trip-charter de charterer deze onkosten (z.g. „net charter").

Evenzeer zijn van weinig beteekenis de bedingen:

> „Stiffening, if required, to be given by the charterers;" „the charterers to provide the vessel with the necessary heavy goods for keeping her in proper sailing trim".

Van veel meer belang is het, dat de stuwage tot de

plichten van den charterer behoort, de kosten hiervan vallen n. l. onder:

„That the charterers shall provide and pay for... and all other charges and expenses whatsoever".

Of regelrecht is die plicht opgenomen:

„The stevedore shall be employed and paid bij the charterers".

Er blijkt uit, dat de charterer toch niet optreedt als bevrachter; bij het trip-charter daarentegen hebben wij ontmoet het beding volgens hetwelk daar de eigenaars moeten zorgen voor behoorlijke stuwage en aansprakelijk zijn, zoo dit niet geschiedt; waaruit wij de conclusie mogen trekken, dat bij het trip-charter de charterer wel bevrachter is. In dit verband kunnen wij de aanwezigheid releveeren in het time-charter van het beding:

„That the charterers shall supply and pay for all dunnage required,"

dat mede den charterer niet in het licht van een bevrachter stelt, en dat wij ten eenenmale missen in het trip-charter.

Hebben wij tot dusver alle elementen der overeenkomst kunnen vereenigen met de aanwezigheid van huur en verhuur, evenmin staat aan die opvatting de „lien"-clausule in den weg. Beschouwt men het time-charter als een vervoerovereenkomst, dan heeft er blijkbaar een cessie plaats van een contractueel retentierecht (Leidraad bl. 569) van den charterer op de vervoerde goederen vanwege zijn vordering van vracht en andere

kosten; de eigenaar van het schip zou dan treden in de plaats van den charterer, daar dit de eenige weg is om hem een voorrecht te geven voor hetgeen de charterer hem verschuldigd is. Maar indien men aanneemt, dat in het time-charter een huur en verhuur is neergelegd, dan kan men dezelfde redeneering met evenveel vrucht op die beschouwing toepassen.

Hetzelfde is het geval ten aanzien van de bepalingen betreffende hulp- en bergloon. Het trip-charter is op dit gebied bijzonder kort en vermeldt slechts dat

> „The steamer has liberty to tow and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property".

Uit deze vermelding zonder meer volgt de conclusie, dat het hulp- en bergloon voor den vervrachter zijn; in wezen verschilt het trip-charter immers niet van het connossement; ook daar vinden wij: „met vrijheid om andere schepen op sleeptouw te nemen of op andere wijze behulpzaam te zijn om menschenlevens of eigendommen te redden". In het time-charter zijn de bepalingen betreffende dit onderwerp minder schaarsch en geven het belangrijke beginsel:

> „That all salvage be for owner's and charterer's equal benefit after deducting master's and crew's proportion, all legal and other expenses".

Hier blijkt de opbrengst van hulp- en bergloon gelijk tusschen beide partijen verdeeld te worden, en wel de netto-opbrengst; het is in de opvatting van partijen niet meer dan billijk en praktisch, want de eigenaar

heeft aan de redding zijn schip gewaagd, de charterer echter zijn tijd en zijn kolen; deze kosten behooren dan ook vóór de verdeeling vergoed te worden, en vallen onder „other expenses", soms zijn ze ipsis verbis uitgedrukt: „including loss of time and coal". Uit deze in principe verschillende regeling bij time- en trip-charter blijkt wederom een niet te miskennen verschil in wezen dier beide charter-soorten.

Wijzen wij nog op het feit, dat naast de erkenning in het time-charter van het economisch doel, dat de charterer er mee nastreeft: vervrachting, en met het oog waarop de woorden „freight" en „sub-freight" gebruikt worden, den charterer daarnevens de vrijheid wordt gegeven het schip weer verder te vercharteren, hetgeen wordt uitgedrukt door het woord „sub-let" in het beding:

> „The charterers to have liberty of sub-letting the steamer without prejudice to this charter",

dan hebben wij de meest voorkomende clausules in het standaard-time-charter de revue laten passeeren en daarmee de uiterlijke teekenen, welke wijzen kunnen op de aanwezigheid van de eene of de andere overeenkomst en aanleiding kunnen geven tot een beslissing in dat opzicht, uitputtend behandeld.

Opvallend is het, dat wij **overblijfselen van termen, die op een vervoerovereenkomst wezen, zien verdwijnen** en plaats maken voor andere; duidelijk blijkt hieruit, hoezeer mannen van de praktijk in het time-charter veel eerder een huurovereenkomst zien. Zoo lezen wij daar,

waar bepaald wordt, dat bij vergaan van het schip er restitutie plaats zal hebben van vooruitbetaalde huur: „any hire paid in advance". De eigenaars hebben een retentierecht „for freights or hire"; in oudere time-charters luidt de term „for freights or charter-money"; the Baltic and White Sea Conference zegt in haar Uniforme time-charter 1912 eenvoudig „for hire". Hetzelfde charter spreekt van „hire", waar den shipbroker commissieloon wordt toegekend tot een bedrag van „X% on the estimated gross amount of hire", terwijl andere charter-parties zich bedienen van de uitdrukking „freight or hire" en de oudere van „freight" alleen.

Angstvallig houdt men aan den anderen kant vast aan het woord „freight", zoodra er gehandeld wordt over het feit, dat de charterer met zijn schip de vrachtvaart uitoefent; zoo b.v. moet de kapitein connossementen uitgeven „at any rate of freight the charterers or their agents may choose": eigenaren hebben een retentierecht op „all cargoes and all sub-freights for hire"; aan agenten der charterers wordt de lading geconsigneerd en daarom luidt een der bepalingen, dat aan hen behoort betaald te worden „an address commission of X% on freight earned". Het „freight" van de vervrachting door den charterer schijnt derhalve bedoeld te zijn als tegenstelling met het „hire" van de oorspronkelijke overeenkomst tusschen eigenaar en charterer.

Een Nederlandsche time-charter-party van zeer recenten datum (15 Dec. 1918) vraagt thans onze aandacht; in hoofdzaak is zij een navolging van het Engelsche standaardtype; bij uitzondering komt zij voor

en voorzoover wij konden nagaan is er in het verkeer geen type aanwezig als een algemeene formuleering van in Nederland gebruikelijke bedingen; ook in ons land voert het standaard-time-charter van N. W. Europa een vrijwel onbeperkte heerschappij. Het time-charter, dat wij zullen bespreken, is dan ook een speciaal voor dat doel opgemaakt, waarbij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij te Amsterdam het Nederlandsch tankstoomschip Tarakan aan de Dordtsche Petroleummaatschappij verchartert. Dit time-charter draagt het opschrift: „Huur-overeenkomst" en begint met de verklaring, dat de K. P. M. in huur afstaat aan de Dordtsche, gelijk deze in huur aanneemt, het Nederlandsche tankstoomschip Tarakan en zulks onder de navolgende voorwaarden... Bij de bestudeering dezer voorwaarden treft ons het voortdurend en onafgewisseld gebruik van de woorden huur, verhuren, huurovereenkomst en andere samenstellingen.

De employment-clausule is hier aldus weergegeven:

> „de gezagvoerder, ofschoon aangesteld door de K. P. M., zal staan onder de bevelen van de Dordtsche wat betreft gebruik van of toezicht op het schip, zoomede in zooverre zijn werkzaamheden aangaat, terwijl hij eveneens bij het zich wenden tot agenten zich te houden heeft aan de instructies van de Dordtsche";

blijkbaar wordt het woord „employment" hier geacht beide beteekenissen (n.l. respectievelijk die in „monthly employment" en „employer of the master"; zie boven, bl. 19) te omvatten en is het weergeven door: „wat betreft gebruik van of toezicht op het schip, zoomede

in zooverre zijn werkzaamheden aangaat"; agency vinden wij terug in de uitdrukking: „bij het zich wenden tot de agenten"; „arrangements" is niet afzonderlijk weergegeven, maar in het geheel der ruime vertaling opgenomen, voornamelijk in „het zich houden aan de instructies van de Dordtsche". Het lijdt geen twijfel, of de contracteerende partijen bij dit time-charter hebben zich hier van een ruime interpretatie der employment-clausule bediend, zooals wij die boven (bl. 20) meenden te moeten huldigen op taalkundige gronden.

Van treffend belang voor ons onderzoek is de bepaling:

> „de Dordtsche heeft het recht het schip op te leggen in plaats van het te exploiteeren, in welk geval de huur, verschuldigd volgens deze overeenkomst, zal verminderd met zoodanig bedrag als de K. P. M. kan besparen op de voor haar rekening komende exploitatiekosten".

Hoe nu? Hinc lacrimae! De charterer mag het schip dus ook niet exploiteeren, als hem dat goeddunkt! Derhalve is het time-charter niet eens noodwendig gebonden aan het vooropgezette idee, dat de charterer met het schip de vrachtvaart moet uitoefenen, dat hij het gecharterd heeft om er een goederenvervoer mee te bewerkstellingen. Los moeten wij staan van de overtuiging, dat het schip de zee doorklieven moet, het kan ook gedoemd tot werkeloosheid, zoodra de charterer dat maar wil. Dit is ten eenenmale onmogelijk bij het trip-charter, dat afgesloten wordt om het schip een bepaald aangewezen reis te doen afleggen. Men kan wel zeggen: dit is een uitzonderingsgeval. Doch

dan wijst „exploiteeren" toch op een huurovereenkomst; van een trip-charterer zal men niet kunnen zeggen, dat hij exploiteert. Verder en verder wijkt de mogelijkheid, dat de besprekingen van een eigenaar en time-charterer het aanzijn geven aan een vervoerovereenkomst...

De uiterlijke vorm van het time-charter

is hiermede behandeld; hij doet ons in sterke mate overhellen tot de conclusie, dat hier geen vervoerovereenkomst aanwezig is; immers, het feit dat kapitein en equipage aangesteld worden door den eigenaar, is voor de oplossing onzer vraag van geen belang; en zouden wij zonder vooroordeel afgaan op hetgeen de bewoordingen van de standaard-charter-party geven, dan blijkt, dat partijen meer wilden dan alleen de mogelijkheid van een transport bewerkstelligen, en dat het veeleer de bedoeling was den charterer in staat te stellen de vrachtvaart uit te oefenen, in ieder geval een veel ruimer gebruik van het schip te geven dan het geval is bij het vervoercontract, zooals bij het trip-charter.

Wij hebben echter kunnen opmerken, dat, al zijn de clausules, waaruit het karakter van een huur- en verhuurovereenkomst zou zijn af te leiden, groot in aantal, het niettemin mogelijk is aan de beteekenis van sommige er van ernstige afbreuk te doen, zoodat ze lang niet alle als onaantastbare argumenten voor de toekenning van dit karakter zijn te beschouwen.

Zoo zou men kunnen aanvoeren voor de afwezigheid in het time-charter van de bedingen „to give a full and complete cargo" en „charterers having the privilege of ordering the vessel to...", dat bij het time-charter

de eigenaar de betaling krijgt naar den tijd, en dat het hem dus onverschillig is, of het schip een volle lading zou ontvangen, dan wel in ballast zou varen, en wat het laatste beding betreft, dat de charterer zelf kan bepalen, waarheen, hij wil, dat het schip den steven zal wenden, en dat in het time-charter een dergelijke bepaling geheel overbodig zou zijn. De clausule, waarin den charterer de bevoegdheid wordt gegeven een supercargo mee te laten varen, behoeft, zooals boven reeds gezegd is, op zich zelf nog geen volstrekte aanwijzing te zijn voor de aanwezigheid van een huurovereenkomst. Verder behoeven wij aan de gebezigde terminologie niet veel waarde te hechten; overigens blijft het hierbij opvallend, dat deze zich gewijzigd heeft — vooral in The Uniform Time-Charter — hetgeen dan toch onmisbaar zou wijzen op het feit, dat de betrokken reeders althans **dit** time-charter als een huur- en verhuurovereenkomst beschouwen, een meening, die men trouwens bij hen algemeen aantreft, getuige het Rotterdamsch Ontwerp (zie bl. 64).

C. NEDERLAND.

Wij hebben gemeend wel al het mogelijke te mogen aanvoeren, wat als argument zou kunnen dienen voor de opvatting van huur en verhuur, deels om daarmede recht te doen wedervaren aan uitingen van partijen en daarmede haar bedingen de revue te laten passeeren; deels omdat het dan te meer onvermijdelijk zal blijken de wapenen te kruisen met een tegenstander als Molengraaff,

wiens arsenaal hoofdzakelijk evenzeer uit eenige clausules bestaat.

Molengraaff op bl. 143 en 144 der M. v. T. behoorende bij het ontwerp 1907 van het tweede boek van het W. v. K. zegt het volgende:

> Nauwgezette overweging heeft tot de slotsom geleid, dat de zoogenaamde time-charters voor goederenvervoer niet als een huurovereenkomst mogen worden opgevat en buiten de vervoerovereenkomsten gesloten. Het verschil tusschen het time-charter en het reis-charter is, goed beschouwd, hierin gelegen, dat in het reis-charter in den regel het door het schip te bewerkstelligen vervoer nauwkeurig wordt bepaald, zoo wat het traject als de te vervoeren goederen betreft, terwijl in het time-charter het door het schip te volbrengen vervoer onbepaald wordt gelaten, of liever de nadere bepaling daarvan aan den charterer wordt overgelaten; in beide gevallen is echter vervoer, door den reeder met zijn schip te volbrengen, inhoud van de overeenkomst, in beide gevallen verbindt de reeder zich, zijn schip ten behoeve van den charterer tot het vervoer van goederen dienst te laten doen. Eerst dan kan dit niet meer worden gezegd en is er reden van huur en verhuur te spreken, als het schip uit de macht van den eigenaar overgaat in de macht van den charterer. Dit nu is alleen dan het geval, als de kapitein en de bemanning krachtens de bepalingen van het charter overgaan in dienst van den charterer. Dit punt kwam reeds hierboven ter sprake, bl. 118 vlg., naar aanleiding van art. 321, en toen werd er op gewezen, dat als dienstheer te beschouwen is degene, die den kapitein kan ontslaan en door een ander vervangen. Wanneer de eigenaar van het schip den kapitein en de bemanning benoemt en ontslaat, en dus in zijn dienst heeft, heeft hij ook altijd door hen het schip in zijn macht en laat hij door hen het schip de diensten verrichten, waartoe hij zich heeft verbonden.

De schrijver van deze regelen ziet blijkbaar het verschil tusschen time- en trip-charter slechts in het feit,

dat het vervoer volledig omschreven is bij de laatste soort, onbepaald daarentegen bij de eerste, m. a. w. in het wezen is er geen verschil volgens Molengraaff. Wij hebben boven verschillende clausules opgesomd, welke steeds in het trip-charter voorkomen en steeds in het time-charter ontbreken; opmerkelijk is het, dat deze clausules in het algemeen niet verschillen van de in de connossementen voorkomende en derhalve volkomen overeenstemmen met de bedoeling van een vervoer, welke bedoeling ten duidelijkste aan connossement en trip-charter-party gemeen is. Het komt ons voor als onbillijk en bovendien is het een niet onaantastbare redeneering om trip- en time-charter op één lijn te stellen op grond van de bewering, dat het verschil slechts ligt in de nadere omschrijving der prestatie van den eigenaar. Met evenveel recht zou men daar tegenover kunnen stellen, dat het terstond treft, hoezeer in het trip-charter de lading een element vormt van de overeenkomst, terwijl in het time-charter daarover slechts zijdelings wordt gesproken; dit verschil is te belangrijk, dan dat wij dat op zijde zouden kunnen schuiven met de eenvoudige opmerking, dat in het eerste geval reis en lading omschreven zijn en in het tweede niet; neen, in het eerste maakt de lading deel uit van de overeenkomst en is de prijsbepaling daarvan afhankelijk, het gaat juist om de lading, om het verschaffen van „a full and complete cargo," en om het transport van die bepaalde lading van een aangewezen haven naar een andere; in het laatste geval daarentegen is er iets anders dan alleen een niet-bepalen van lading en traject; de niet-bepaalde lading heeft hier niets met de over-

eenkomst te maken, m. a. w. de niet-bepaalde lading is hier in het geheel geen element, ginds wel. Men ziet, dat beide redeneeringen vol te houden zijn en elkaar dus opheffen. Molengraaff zegt verder, dat bij beide soorten charters de reeder zich verbindt zijn schip ten behoeve van den charterer dienst te laten doen tot het vervoer van goederen. Dit is niet zoo; in het time-charter verbindt de reeder zich in het geheel niet tot vervoer van goederen; hij verbindt er zich toe het schip ter beschikking te stellen, en op het feit, dat de charterer het tot de vrachtvaart zal gebruiken, wordt in de charter-party slechts gezinspeeld, n.l. door de woorden: „to be employed in lawful trades".

Maar er is nog een ander verschil tusschen time- en trip-charter, en dat is het verschil, n.l. dat in het standaard-time-charter de employment-clausule nooit ontbreekt, en dat door dat veelbesproken beding de heerschappij over het schip overgaat van den eigenaar op den charterer. Hiermede komen wij echter tot hetgeen

Molengraaff op bl. 118 en 119 der M. v. T.

bij bovengenoemd Ontwerp betoogt, waar wij het volgende vinden:

De vraag, in wiens dienst de kapitein staat, is echter niet steeds zoo gemakkelijk te beantwoorden. De tijd-charters zijn op dit punt niet altijd even duidelijk. Indien de kapitein door den charterer wordt aangesteld, bestaat er geen moeilijkheid; hij staat alsdan in dienst van den charterer. Maar dit is zelden het geval. In den regel betreft het charter een uitgerust en bemand schip, is dus de kapitein aangesteld door den eigenaar, en staat hij bij het afsluiten van het charter in diens dienst. Nu is tweeërlei mogelijk. Krachtens de bepalingen van het charter kan hij in

dienst van den charterer overgaan, of wel in dienst van den eigenaar blijven. Hier kan ruimte tot twijfel zijn. Immers in de tijdcharters pleegt te worden opgenomen de clausule: the captain (although appointed by the onners) shall be under the orders and direction of the charterers, as regards employment, agency or other arrangements. Daarnaast echter staat in den regel deze andere clausule: if the charterer shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the captain, officers or engineers, the owner shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and if necessary, make a change in the appointments. Uit deze laatste bepaling volgt, dat de kapitein, de scheepsofficieren en de machinisten alléén door den eigenaar kunnen worden ontslagen en door anderen vervangen. Mitsdien staan zij in dienst van den eigenaar en hebben zij in de hoedanigheid van zijne ondergeschikten de orders van den charterer op te volgen. Deze orders kunnen ook, uit den aard der overeenkomst, alleen betrekking hebben op het goederenvervoer; de eigenaar verbindt zich den kapitein op te dragen, ten aanzien van het met het schip te bewerkstelligen vervoer en wat daarmede in verband staat, de aanwijzingen van den charterer te volgen. Eerst wanneer in het charter aan den charterer de bevoegdheid wordt gegeven den kapitein enz. te ontslaan en een anderen aan te stellen, zoodat de kapitein in alles onder de orders van den charterer komt te staan en in alles diens bevelen heeft te volgen, bestaat er aanleiding den charterer als reeder te beschouwen. Dit is b.v. het geval, als in het charter is bepaald: captain and crew to be appointed, paid and victualled by the charterer. De Engelsche rechtspraak, welke vraagt, wie the whole possession and control of the ship heeft, komt tot overeenstemmende uitkomsten.

Voor onze tegenwerpingen tegen het bovenstaande kunnen wij in hoofdzaak terugwijzen naar wat wij boven opmerkten (bl. 12). Uit zuiver practische overwegingen, — en dus gaat het niet aan, om daarom aan het time-charter het karakter van huur en verhuur te ontzeggen — zullen de meeste schepen vertimecharterd worden

uitgerust en wel in alle opzichten; daartoe is het noodig, dat de eigenaar zijn kapitein aanwijst; deze praktische overwegingen zijn, zooals gezegd is, gebaseerd op het streven naar voordeel voor beide contractanten: het spaart tijd en kosten uit, en de eigenaar heeft een garantie voor de goede behandeling van zijn schip.

Neen, het komt er veeleer op aan na te gaan of de kapitein in werkelijkheid het schip voert ten dienste van den eigenaar of van den charterer. Want ook juridisch lijkt het ons onjuist, dat het noodzakelijk zou zijn om uit de aanstelling door den eigenaar af te leiden, dat de kapitein onder zijn bevelen staat. Wij hebben gezien, hoezeer blijkt uit de employment-clausule, dat inderdaad deze clausule zonder eenigen twijfel den time-charterer de heerschappij over het schip verschaft. Terecht zegt Molengraaff, dat zij pleegt te worden opgenomen, immers in het standaard-time-charter missen wij haar niet, en partijen bedienen zich bijna immer van dat time-charter. Uit het feit nu dat, als het gedrag van den kapitein te wenschen overlaat, de eigenaar de klacht zal onderzoeken en den kapitein ontslaan, meent Molengraaff alle beteekenis aan de employment-clausule te moeten ontzeggen. Dit nu is ten eenenmale ongegrond. Wij zouden ons niet kunnen voorstellen, dat de eigenaar wel zijn eigen kapitein zou hebben, maar dat het den charterer zou vrijstaan hem te ontslaan; dat zou naar onze meening niet met elkaar te vereenigen zijn en bovendien het praktisch doel, waarom de kapitein door den eigenaar aangesteld wordt, voorbijstreven. Het is vrijwel ondenkbaar, dat er een clausule van dien inhoud zou opgenomen worden, en

wij hebben een dergelijk beding dan ook nergens kunnen aantreffen. Molengraaff zegt zelf, dat het zelden het geval is, dat de kapitein door den charterer wordt aangesteld; in den regel — d. w. z. volgens het standaard-type — zal de kapitein dus door den eigenaar worden aangesteld; het zou wel heel vreemd zijn, als in al die gevallen de time-charterer zich dan niet zou behoeven te wenden tot den eigenaar ter zake van het ontslag, maar zulks zou kunnen doen buiten den eigenaar om. Zeker, uit de onderhavige clausule volgt, dat de kapitein alleen kan ontslagen worden door den eigenaar. Maar hier komt niets anders voor den dag, dan dat de kapitein rechtens in dienst staat van dien eigenaar. Hieruit volgt intusschen volstrekt niet, dat hij de bevelen van den eigenaar moet opvolgen — dit zien wij uit de employment-clausule. De employment-clausule en het beding „if the charterer shall have reason enz." heffen elkaar dus in het geheel niet op en vormen in geen geval een tegenstelling, zooals Molengraaff wil. Integendeel, het laatste is juist een verwijzing naar het although appointed by the owners en is dus zelfs in dat opzicht met de employment-clausule in overeenstemming.

Verder lezen wij in Molengraaff's betoog: deze orders kunnen ook, uit den aard der overeenkomst, alleen betrekking hebben op het goederenvervoer. — Het ligt echter veel meer in den aard der zaak opgesloten, dat de orders betrekking hebben op een veel uitgestrekter terrein dan alleen het transport zelve, en dat zij een samenvatting kunnen behelzen van bijna de geheele exploitatie; de charterer zal toch zeker wel te

kennen geven, waarheen de kapitein varen moet, tot wien hij zich wenden moet in de bestemmingshaven, hoe lang hij daar zal moeten blijven liggen, desnoods — zooals wij in het boven (bl. 30) besproken Nederlandsche time-charter zagen — kan hij hem bevelen het schip te laten opleggen en een onderkomen aan den wal te zoeken. Ons dunkt, dat dit alles heel wat verder gaat dan alleen het goederenvervoer.

Molengraaff's tekst op den voet volgende, kunnen wij tegen het slot nog dit aanvoeren, wat reeds voldoende door ons is betoogd, dat niet eerst door het feit, dat de charterer den kapitein zou mogen ontslaan en een anderen aanstellen, de kapitein in alles onderworpen zou zijn aan de bevelen van den charterer.

In het begin van den aangehaalden tekst van bl. 118 van het Ontwerp lezen wij: Indien de kapitein door den charterer wordt aangesteld, bestaat er geen moeilijkheid; hij staat alsdan in dienst van den reeder. Maar dit is zelden het geval . . . dan bestaat er aanleiding om den charterer als reeder te beschouwen. — Moeten wij nu maar dat geval, omdat het tot de uitzonderingen behoort, verwaarloozen? Dat doet Molengraaff toch, waar hij alle time-charters buiten de huurovereenkomsten sluit.

Ten slotte doet de hooggeleerde schrijver een beroep op de Engelsche rechtspraak, welke het time-charter ook als vervoerovereenkomst zou beschouwen en welke vraagt, wie "the whole possession and control of the ship" heeft. Hij haalt daarbij in een noot aan: T. E. Scrutton, The contract of affreightment, bl. 3 v. Welnu, op deze aldus geciteerde plaats lezen wij o. a.: a charter

may operate as a demise or lease of the ship itself, to which the services of the master and crew may or may not be superadded. — Volgens dezen schrijver is het dus juist mogelijk, dat het charter een huurovereenkomst zou zijn, terwijl de kapitein zou worden „superadded", m. a. w. dat deze door den charterer zou worden aangesteld. Er volgt dan nog: the charterer here becomes for the thime the owner ot the vessel; the master and crew become to all intents his servants, and through them the possession of the ship is in him. — Volgens Scrutton kan dit dus blijkbaar het geval zijn bij time-charters, waarbij captain and crew may or may not be superadded; volgens hem sluit dus een aanstelling door den eigenaar volstrekt niet in een heerschappij over het schip, uitgeoefend door den eigenaar.

In den Engelschen tekst vinden wij nog; each case must turn on the particular terms of the charter .... Lord Esher suggests that the true distinction between the two classes of charter is whether the owner has for the time parted with the whole possession and control of the ship. Volgen eenige voorbeelden van cases in which a charter has been held not to be a demise en van cases in which it was held that the charter amounted to a demise. Uit deze onderscheiding blijkt, dat de Engelsche jurisprudentie het time-charter niet steeds beschouwt als een vervoerovereenkomst en dat ze dus in het geheel niet tot dezelfde uitkomsten geraakt als Molengraaff. Zij is verdeeld, en uit die rechtspraak in haar geheel mag Molengraaff dus in geen geval een argument voor zijn leer putten. Trouwens, niemand minder dan Molengraaff zelf zegt in zijn Etude sur le

contract d'affrètement, gepubliceerd in Revue de droit international et de législation comparée 1882 bl. 59: la jurisprudence anglaise doit être employée avec prudence, car souvent les jugements semblent contradictoires et l'on ne saurait en tirer une règle générale. — Hij geeft ons daar met zijn eigen woorden een wapen in handen.

In zijn Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche Handelsrecht (bl. 495) schaart de hooggeleerde schrijver de huurders onder de reeders, doch zegt, in sympathie met zijn betoog in de M. v. T., dat de time-charterer daaronder niet begrepen is, omdat de bemanning niet in zijn dienst staat; op bl. 549 noemt hij het time-charter om dezelfde reden onder de vervoerovereenkomsten.

Doch Molengraaff in Revue de droit international et de législation comparée 1882 bl. 47 vgl., — d. i. daar waar hij ons vertelt over het begrip huur en verhuur van schepen in tegenstelling met de vervoerovereenkomst, een onderzoek instelt naar het karakter der bevrachtingsovereenkomst en een lans breekt voor de leer, dat deze laatste geen huurcontract is, maar aanneming van werk —, geeft ons een geheel andere beschouwing.

Hij zegt daar, dat er huur bestaat, wanneer tegen vastgestelden prijs aan de tegenpartij het genot van het schip is overgelaten, in dien zin, dat dat genot, zoo niet het eenige, dan toch tenminste het voornaamste doel zij, hetwelk partijen zich in haar overeenkomst

voorstellen. Het vervoer van goederen is geen element van het contract; het kan niettemin wel plaats hebben, maar zonder een verplichting te vormen van een der contracteerende partijen; het genot van het schip is het alles beheerschende punt, het is de eenige prestatie, welke de verhuurder heeft te verrichten. Het goederenvervoer is misschien wel het verwijderde doel, dat de huurder zich voorstelt, maar niet als prestatie zijner wederpartij, doch integendeel als gebruik, dat de huurder zelf zal maken van het schip overeenkomstig zijn bestemming. Een dergelijke overeenkomst, d. w. z. zonder dat het vervoer motief is, zal uit den aard der zaak niet vaak voorkomen; als voorbeeld noemt Molengraaff, dat men in noodhaven genoodzaakt zal zijn te lossen om het schip de reparatiën te doen ondergaan, en dat men dan een ander schip zal huren om daarin de lading op te slaan gedurende die reparatie, en wel om op die wijze te vermijden kosten van laden en lossen op de kade en de pakhuishuur. Evenzeer zal er huur zijn in de gevallen, waarin men het gebruik van een schip zal overnemen tegen een per jaar of per maand vastgestelde prijs en de huurder vrij zal zijn van het schip zoodanig gebruik te maken als hem zal goeddunken. In het algemeen zal dat contract slechts een onbemand schip betreffen; de aanstelling van den kapitein en de betaling van zijn gage en van die der équipage zal evenzeer als de verdere noodwendige uitrusting ten laste van den huurder komen. Dit is huur en verhuur van een schip in haar zuiversten en oorspronkelijken vorm.

Maar nu vervolgt Molengraaff woordelijk:

Fréquemment cependant, on déroge à celà par des clauses expresses. C'est ainsi que le propriétaire se réserve le droit de nommer le capitaine, on bien prend à sa charge l'équipement entier du navire. En aucun de ces cas, néanmoins, il n'est question de transport de marchandises par le bailleur, et ce transport, s'il y a lieu, ne constitue pas une protestation stipulée. Même lorsque le voyage à faire est déterminé et inséré dans le contrat, il peut y avoir louage.

Blijkbaar is Molengraaff hier — al zegt hij dit niet met zooveel woorden — de meening toegedaan, die wij verkondigden op bl. 12, n.l. dat het huren van een schip zonder meer een in de praktijk zelden voorkomende èn vrijwel onbruikbare figuur is, omdat een schip niet te exploiteeren is zonder bemanning, en het derhalve om louter praktische redenen gecharterd wordt met bemanning en al.

In de M. v. T. op het Ontwerp 1907 zagen wij (bl. 28) hoe daar gezegd wordt, dat er eerst dan reden is van huur te spreken, als het schip uit de macht van den eigenaar overgaat in de macht van den charterer, en dat dit eerst dan het geval is, als de kapitein en de bemanning krachtens de bepalingen van het charter overgaan in dienst van den charterer. Echter, in het hierboven gaande wordt als het kenmerk van huur en verhuur gegeven, dat het genot van het schip aan den huurder wordt overgelaten, maar dat hieraan in geen geval afbreuk wordt gedaan door het feit, dat de eigenaar zich het recht voorbehoudt tot aanstellen van den kapitein of zelfs van de geheele équipage; dit feit vermindert dus het genot in geenendeele, en het schip blijft er niets meer door in de macht van den eigenaar en komt er niets minder door in de macht van den

charterer dan wanneer het schip verhuurd was zonder kapitein en bemanning; terwijl het evenmin noodig is, dat de kapitein en de bemanning krachtens de bepalingen van het charter overgaan in dienst van den charterer, m.a.w. dat de charterer rechtens werkgever zou worden; en dat het dus voldoende is dat — in overeenstemming met de voorwaarde, dat de charterer, wil men aan het time-charter het onbedriegelijk kenmerk van een huur-overeenkomst kunnen toekennen, het volledig genot van het schip verkrijge — de kapitein en de équipage slechts feitelijk in dienst staan van den charterer, hetgeen ons door de employment-clausule volkomen bewezen wordt.

Nog in een ander opzicht wijkt Molengraaff hier sterk af van hetgeen hij zegt in de M. v. T.; ginds zegt hij immmers, dat het verschil tusschen het time-charter en het reis-charter, goed beschouwd, hierin is gelegen, dat in het reis-charter in den regel het door het schip te bewerkstelligen vervoer nauwkeurig wordt bepaald en in het time-charter de nadere bepaling daarvan aan den charterer wordt overgelaten; doch dat in beide gevallen de reeder zich verbindt zijn schip ten behoeve van den charterer tot het vervoer van goederen dienst te laten doen; hier evenwel wordt het aldus voorgesteld, dat het vervoer niet behoort tot de prestaties van den eigenaar, maar dat het te beschouwen is als het gebruik, dat de huurder zelf zal maken van het schip overeenkomstig zijn bestemming,

Voortdurend hebben wij gewezen op de vèrstrekkende beteekenis, welke de employment-clausule voor ons onderzoek heeft, en hier is Molengraaff een steun voor deze meening, waar hij het genot van het schip noemt

als het kenmerk voor een huurovereenkomst. Ook hetgeen hij verder betoogt is de vermelding overwaard en een kostbaar wapen in dienst van de kritiek, die wij meenden te moeten oefenen op hetgeen wij aanhaalden uit de meergemelde M. v. T.: het allerbeste zou de hooggeleerde schrijver het vinden om te spreken van „bail", huur of pacht, om deze overeenkomst te onderscheiden van de vervoerovereenkomst, welke ook neergelegd wordt in een chertepartij, dus van het tripcharter, om dat deze eenheid in naam reeds oorzaak is geweest tot groote verwarring en dwaaltheoriëen. In de gevallen, waarin het schip zonder meer in huur is gegeven en de équipage door den huurder aangesteld wordt, is er zonder twijfel locatio rei. Is daarentegen een geheel uitgerust en bemand schip in huur gegeven, dan spreekt men gewoonlijk van locatio rei et operarum. Hij zou dan echter ook dat geval liever beschouwen als een locatio rei; want het genot van het schip blijft steeds hoofdzaak; de clausule, die betrekking heeft op de diensten der bemanning is slechts een accessoire, bestemd om het genot van het schip te verzekeren zooals de inhoud van het contract dat met zich medebrengt; het is slechts een pactum adjectum, dat het karakter der hoofdovereenkomst niet kan wijzigen. Hetzelfde zien wij gebeuren, als men een rijtuig huurt; niemand zal dat noemen huur van een rijtuig en van de diensten van een koetsier en van paarden, eenvoudig omdat het rijtuig hoofdzaak is, terwijl de bijkomstige arbeid van den koetsier stilzwijgend is begrepen in de overeenkomst. Molengraaff zou aan onze overeenkomst den naam willen geven van „huur van een bemand

schip". Dit is in overeenstemming met het hoofd van het Nederlandsche time-charter, afgesloten tusschen de K. P. M. en de Dordtsche (bl. 30). Over de vervoerovereenkomst sprekende memoreert Molengraaff dan nog, dat daarbij de prestatie van den reeder alleen bestaat in het vervoer van goederen, en niet, zooals in het hierboven behandelde contract, in afstand van het schip, dus niet in overgave van het genot van het schip; ginds ging het feitelijk bezit van het schip over in handen van den huurder, hier blijft dat bij den eigenaar. De bevrachting per geheel schip of evenredig deel verschilt in wezen niets van die van stukgoederen en is geen huur —, doch een vervoerovereenkomst; doch het feit dat een connossement steeds wijst op een vervoercontract, en een chertepartij evenwel ook kan wijzen op een huurcontract, deed het onderscheid tusschen time- en trip-charter vervagen.

Vervolgens wijdt Molengraaff nog een paragraaf aan twijfelachtige gevallen, en komt daar tot de conclusie, dat er steeds huur is, zoodra het schip komt in de macht van den charterer, hetgeen in ieder geval van de omstandigheden zal afhangen. Zulke gevallen zijn dus, praktisch gesproken, aanwezig, wanneer partijen zich niet bedienen van het standaard-time-charter met de employment-clausule.

Mr. B. C. J. Loder in W 9129 en 9133

laat zijdelings blijken bij zijn bespreking van den Leidraad, dat hij het time-charter als huurovereenkomst beschouwt; hij spreekt over: de man, die het schip van mij huurt, mijn time-charterer —, en bezigt voortdurend het woord

huurder (W 9129). In W 9133 zegt hij rechtstreeks: ik deel die meening (n.l. van Molengraaff, als zou het time-charter een vervoerovereenkomst zijn) niet; uit het contract blijkt, dat de charterer zelfstandig exploiteert.

Andere uitingen over het rechtskarakter konden wij bij Nederlandsche schrijvers niet aantreffen, behalve dat Mr. A. Nicol Speyer in zijn proefschrift [1]) terloops zegt, dat het time-charter een huurovereenkomst is, omdat in de charter-party elke aanwijzing omtrent een te vervoeren lading ontbreekt.

Gaan wij nu eens na, welke opvattingen omtrent het rechtskarakter gehuldigd worden in

D. DUITSCHLAND.

Schaps, das Deutsche Seerecht, bl. 293, verkondigt dezelfde, nu vrijwel overal gangbare meening, dat het vervoercontract is een locatio conductio operis, een aanneming van werk, daar de eigenaar het volbrengen van een resultaat op zich neemt, hetgeen evenzeer het geval is, indien hij den bevrachter een geheel schip, een evenredig deel of een bepaald ruim voor het onderbrengen der lading ter beschikking stelt. — Doch nu vervolgt hij:

> Es ist ferner der Fall, gleichviel ob die Charterung eines Schiffes für eine bestimmte Reise oder für bestimmte Zeit (time-charter) erfolgt ist: in letzteren Falle sind eben die einzelnen Transporte, die während der Dauer der Charterung ausgeführt werden sollen, die vom Verfrachter zu prästirenden Erfolge.

---

1) Verschuldigdheid van vracht bij vervoer ter zee, bl. 23 vgl.

Deze zinsnede komt in beteekenis ongeveer overeen met hetgeen wij aanhaalden uit de M. v. T. (bl. 34), waar deze zegt, dat bij het time-charter de nadere bepaling van het te volbrengen vervoer aan den charterer wordt overgelaten, maar dat vervoer, door den reeder te volbrengen, inhoud van de overeenkomst is. Maar wij zagen reeds dat — altijd wel te verstaan in het standaard-time-charter met de employment-clausule — de reeder niet presteert een reeks van transporten, maar een afstand van het uitgeruste en bemande schip, en behoeven dus hierop niet verder in te gaan.

Schaps gaat dan voort met de bewering, dat deze transporten worden verricht niet door den charterer met het scheepsmateriaal van den vervrachter, maar door den vervrachter zelf: want — en dat is voor hem het kriterium — in zijn dienst en onder zijn bevelen blijft de kapitein en de overige bemanning, ook al kan het overeengekomen zijn, dat zij in enkele opzichten de bevelen van den charterer hebben na te komen.

Op bl. 10 vgl. hebben wij aangetoond, dat het feit, dat de kapitein en équipage betaald worden door den reeder, geen kriterium mag zijn; dat dit voor Schaps wel het kriterium is, komt doordat volgens hem bij een aanstelling door den reeder de kapitein hoogstens slechts in enkele opzichten de bevelen van den charterer heeft na te komen; dit blijkt ten duidelijkste, waar hij op bl. 137 van zijn werk verklaart, dat bij het time-charter de charterer geen reeder is, omdat hij niet die Führung eines Schiffes einem Schiffer anvertraut, want zegt hij, de employment-clausule beduidt slechts dasz der Kapitän, insoweit es sich um die Ertheilung

von Aufträgen, Bestellung von Agenten und Abschlusz von Vertragen durch ihn handelt, unter den Befehlen des Befrachters stehen soll. — Een nadere argumentatie ontbreekt echter. Nadat het Handelsgericht te Hamburg eens in 1873 de enge interpretatie der employment-clausule gehuldigd had, werd, naar Wüstendörfer mededeelt, door de schrijvers deze interpretatie veelal voetstoots aangenomen, aan welke fout ook Schaps zich blijkbaar schuldig heeft gemaakt. Op bl. 466 van zijn werk noemt Schaps het time-charter nog even naar aanleiding van de bespreking der in § 622 van het H. G. B. neergelegde tijdvervrachting, en noemt daar in overeenstemming met zijn voorafgaande argumentatie het time-charter als toepassing van die Zeitfracht een eigentlicher Zeitfrachtvertrag in tegenstelling met het uneigentlicher Zeitfrachtvertrag, waarbij een of meer bepaalde reizen moeten gemaakt en de prijsbetaling daarvan geschiedt naar den duur. Een principiëel verschil kent Schaps niet tusschen deze beide soorten, waar hij bij het time-charter niet erkent een heerschappij over het schip door den charterer gevoerd, ten gevolge van zijn enge uitlegging der employment-clausule.

Boyens-Lewis, das Deutsche Seerecht, deel II bl. 78, neemt ook aan als kenmerk van een huurovereenkomst:

> Recht des Mieters auf Besitz des Schiffsraums und thatsächlichen Besitz während der Dauer des Vertrages. Dem Frachtvertrag ist dagegen wesentlich, dasz der Reeder im Besitz des Schiffes bleibt und dasz ihm fremde Güter zur Beförderung anvertraut werden, dasz er also die Obhut derselben während der Dauer der Reise und deren Ablieferung am Bestimmungsort übernimmt... Diese (d.w.z. deze laatste) grundsätzliche Voraussetzung liegt auch vor bei dem time-charter.

Consequent noemt hij — evenzeer als Schaps — het time-charter dan ook als voorbeeld van de Zeitfracht bij zijn bespreking van § 622 H. G. B. Ook naar aanleiding van het in § 510 H. G. B. gedefinieerde begrip van het woord reeder (Reeder of Ausrüster) komt het time-charter ter sprake. Aurüster is die reeder, welke een hem niet toebehoorend schip exploiteert. Voor de begrenzing van dit begrip is noodig een onderzoek of de time-charterer er onder valt of niet, welke vraag slechts bevestigend dient beantwoord te worden, zoodra het time-charter onder de huurovereenkomst valt. Boyens wil die vraag echter ontkennend beantwoorden, met één uitzondering, waartoe echter wordt vereischt, dat een rechtstreeksch arbeidscontract gesloten wordt tusschen charterer en kapitein (waartoe de eigenaar den charterer verplicht) en wel met den kapitein die reeds op het schip voer, omdat de eigenaar door hem een waarborg wil hebben voor een zorgvuldige behandeling van het schip; in dit geval mag dus de Ausrüster den schipper niet ontslaan zonder verlof van den eigenaar; de schipper moet er dus in toestemmen, dat in de plaats van den eigenaar in zijn overeenkomst met hem de Ausrüster treedt, zoodat hij slechts voor den charterer het schip voert en slechts diens bevelen te gehoorzamen heeft, maar die des eigenaars niet behoeft op te volgen. In dit geval nu neemt Boyens een huurcontract aan, maar in alle andere gevallen is volgens hem het time-charter steeds een vervoerovereenkomst; wat zelfs het geval is, als de employment-clausule is opgenomen, waarbij Boyens weer de beslissing van het Hamburgsche Handelsgericht aanhaalt. Hij interpreteert de employement-

clausule derhalve eng, maar dit doet in het geheel niets ter zake in zijn leer, daar hij eischt, dat de kapitein niet slechts feitelijk, maar òok rechtens in dienst zal staan van den charterer, hetgeen vaak als kriterium wordt aangenomen, doch, naar wij uiteenzetten op bl. 10 vgl., geheel ten onrechte.

Wüstendörfer in zijn Studien zur modernen Entwicklung des Seefachtsvertrags (bl. 101 vgl.) zegt o.a.:

> Die Entscheidung, ob ein Chartervertrag als Werkvertrag oder als Sachmiete aufzufassen sei, fällt also meist mit der Beantwortung der Frage zusammen, für welchen der beiden Kontrahenten der Kapitän die tatsächliche Schiffsgewalt ausübt. Durch solche locatio conductio navis et operarum magistri erlangt nun nach gemeinem und nach Bürgerlichem Recht der Charterer geradeso die tatsächliche Herrschaft über das Schiff, wie er sie gewinnt, wenn er die Schiffsbesatzung oder auch den Schiffseigner selbst in Dienst und Lohn nimmt. Bestimmt somit ein Chartervertrag, dasz Kapitän und Besatzung vom Schiffseigner anzustellen und zu unterhalten sind, so ist daraus noch nicht ohne weiteres das Vorliegen eines Raumfrachtvertrags zu folgern, es kann sich vielmehr auch um eine Schiffsmiete handeln; bestimmt der Vertrag dagegen die Anstellung durch den Charterer, so deutet dies regelmäszig auf Schiffsmiete hin.

Wij zien hier duidelijk, dat betaling van kapitein en bemanning door den eigenaar geen kriterium mag zijn, doch wel het antwoord op de vraag: wie oefent de heerschappij uit over het schip. Het antwoord ontwikkelt Wüstendörfer op bl. 142 vgl., waaruit wij aanhalen:

> Wenn die Anstellung, Unterhaltung, Entlassung von Kapitän und Mannschaft dem Charterer zusteht, ist die Charternde Reederei nicht nur Mieter sondern auch Ausrüster. Aber solche Fälle ge-

hören zu den Ausnahmen. Sie entziehen das Schiff für die Zeit der Vercharterung jeglicher Kontrolle durch den Eigentümer. Derartige Vertragsfolgen sind für ihn zu unvorteilhaft, als dasz er sich gern und häufig auf sie einliesze. Der Kapitän und der nicht Fluktuierende Teil der sonstigen Besatzung pflegen aus diesem Grunde auch bei reinen Zeitcharters von der charternden Reederei mitübernommen zu werden. Ob Kapitän und Mannschafft vertragsgemäsz gleichwohl allen Befehlen des Charterers tatsächlich unterstehen, darüber gibt die Klausel Aufschlusz: (volgt de employment-clausule, welke ruim geinterpreteerd wordt). Die Abrede macht also den Kapitän, wie das Landgericht Hamburg es ausdrückt, in Bezug auf die Erledigung aller aus der Benützung des Schiffes sich ergebenden Eventualitäten, oder — wie wir präziser sagen dürfen — hinsichtlich der Verwendung des Schiffs, der Adressierung desselben an Vertreter des Charterers sowie hinsichtlich anderer Anordnungen des letzteren von dessen Willen abhängig. Damit aber wird der Charterer zum tatsächlichen Dienstherrn des Kapitäns, zum Inhaber der Schiffsgewallt, zum Mieter des Schiffs.

Vervolgens interpreteert de schrijver nog eenige andere vaak voorkomende bedingen, waarna hij als résumé zijner onderzoekingen het volgende poneert:

Wenn eine Reederei zu vorübergehende Erweiterung ihres Schiffsparkes fremde Schiffe in eigentliche Zeitcharter nimmt und sich dabei der Standard-Charter oder eines in wesentlichen inhaltsgleichen Formulars bedient, so kommt ihr im Zweifel nicht die Rechtsstellung eines Raumbefrachters, sondern diejenige eines Schiffsmieters zu.

Na aangetoond te hebben, dat het postulaat, als zou de betaling door eigenaar of charterer bij het timecharter den doorslag moeten geven bij de bepaling van het karakter, van onwaarde is en vervangen moet worden door een ander, n.l. wie de heerschappij heeft, komt Wüstendörfer tot de conclusie, dat deze, zoo

partijen zich bedienen van het standaard-type, ongetwijfeld bij den charterer berust, en dat derhalve aan het time-charter ontegenzeggelijk de qualificatie van een huurovereenkomst toekomt. [1])

Pappenheim in Handbuch des Seerechts, Band III bl. 91, komt evenzeer tot de gevolgtrekking, dat het time-charter een huurovereenkomst is. In dit verband vertelt hij:

> Dem Schiffsheuervertrage kann die Eigenschaft eines Frachtvertrags nicht lediglich deshalb zugesprochen werden, weil der Verheuerer durch den in seinem Dienste verbleibenden und nur nach seiner Anordnung den Anweisungen des Heuerers Folge leistenden Schiffer den unmittelbaren Besitz am Schiffe fortdauerend behalte. Eine Schiffsmiete ist aber dadurch nicht ausgeschlossen; den die Ueberlassung der vermieteten Sache an den Mieter zum Gebrauche erfolgt zwar regelmäszig, aber nicht notwendig durch Einräumung des Besitzes an ihr. Die Frage lautet somit dahin, ob der im unmittelbaren Besitz des Schiffes gebliebene Verheuerer es vermietet oder verfrachtet hat. Für die Beantwortung dieser Frage kommt zunächst die Fassung der Vertragsabreden in Betracht. Ihre Ausdrucksweise spricht überwiegend dagegen, dasz der Verheuerer eine Güterbeförderung selbst übernehmen und nicht viel mehr nur dem Heuerer ermöglichen will. Die in den Schiffsheuerverträgen getroffenen Einzelabreden nötigen nicht zu der Annahme, dasz die Parteien entgegen der von ihnen gebrauchten Ausdrucksweise in Wahrheit einen Frachtvertrag schlieszen wollten. Unter den obwaltenden Umständen müssen die Konsequenzen, zu denen die sich gegenüberstehenden Meinungen führen, bei der Wahl unter ihnen besonders schwer ins Gewicht fallen.

Een uitvoerige bespreking dezer gevolgen sterkt den schrijver in zijn overhellen tot de meening, dat er in het time-charter een huurovereenkomst ligt opgesloten.

1) Evenzoo: die Handelsgesetze des Erdballs, noot ad § 110, bl. 279.

E. FRANKRIJK.

Ripert, Droit maritime, deel II § 1862 vgl., zegt o. a.:

> Ce qui importe, ce n'est pas la question de choix du capitaine et de l'équipage, c'est la question de dépendance... L'affrètement à temps est un affrètement total du navire qui laisse le bâtiment à la disposition entière de l'affréteur pendant un certain temps. L'affréteur devient l'armateur du navire. Le capitaine et l'équipage, bien qu'étant au service du navire, passent sous sa direction et doivent obéir à ses instructions.

Men zou dit verwachten als inleiding op de verklaring, dat hier een huurovereenkomst is; mede, daar hij niet vraagt, in wiens dienst de kapitein is en den charterer „reeder" noemt; doch inconsequent laat Ripert nu volgen, dat er een vervoerovereenkomst in het timecharter ligt opgesloten, omdat de eigenaar zich verbindt voor den charterer een aantal transporten te volbrengen; dit laatste is echter onmogelijk, waar schrijver juist beweerd heeft, dat kapitein en bemanning onder toezicht komen van den charterer en diens instructies behooren op te volgen.

F. ENGELAND.

Thans zijn wij genaderd tot de Engelsche litteratuur, en zullen wij achtereenvolgens een dankbaar gebruik maken van hetgeen Carver, Abbott en Scrutton schreven. Vooraf zij echter opgemerkt, dat de Engelsche schrijvers zich weinig of niet om theoriëen bekommeren, en dat zij zich tevreden stellen met het geven van voorbeelden van processen, waarin het karakter der betref-

fende charter-party een groote rol speelde en den cardo uitmaakte der beslissing. Deze beslissingen werden vaak lang geleden gegeven, en de meeste zijn van ouden datum, sommige zelfs van de eerste helft der vorige eeuw. Opmerkelijk is bovendien, dat de schrijvers allen met dezelfde voorbeelden voor den dag komen. Waarschijnlijk mede door het ontbreken van algemeen geldende theoriëen, door een grootere verscheidenheid van formulieren, en door de arbitrale rechtspraak, is een algemeen geldend beginsel in deze uitspraken niet dan ter nauwernood te ontdekken.

Carver in zijn Treatise on the law relating to the carriage of goods by sea vertelt iets van het time-charter, en wel in section 112 vgl., d. i. daar waar hij de bevrachting per chertepartij bespreekt en zich nu genoodzaakt ziet eenige gevallen van chertepartijen buiten de vervoerovereenkomst te sluiten.

Carver begint niet met het maken van onderscheid tusschen het time- en trip-charter, maar spreekt over charter-parties in het algemeen, en zegt daar onder meer:

> But all charter-parties are not contracts of carriage. Sometimes the ship itself, and the control over her working and navigation, are transferred for the time being to the persons who use her. In such cases the contract is really one of letting te ship. Most commonly however, charter-parties are made for the purpose of securing to the charterer the use merely of the ship on a particular voyage or series of voyages (dit most commonly slaat vooral op de trip-charters, welke in de praktijk nog oneindig vaker in gebruik zijn dan de time-charters). He does not desire to interfere with the manner in which she is to be navigated. The whole control and management of the ship is therefore left

indisturbed in the hands of the owner. In such a case the shipowner acts as a carrier of goods upon the agreed terms. Contracts in which the possession of the ship is handed over to the charterer are very much less frequent. But they are at times made, and occasionally in such doubtful shapes that it is difficult to tell wether, in fact, the possession does or does not pass to him. But when that does take place, so that the charterer, and not the owner, is in actual control of the ship, it cannot properly be said that the relation between the owner and the charterer is that of carrier and freighter. And that is still true, though the owner may have contracted to make and keep the ship fit for the work, and to provide her necessary stores, and even though he may also have untertaken to supply and pay the crew.

This difference gives rise to important differences with regard to the liabilities of the shipowner and the charterer to persons who are strangers in the contract. For instance as to their respective responsibilities upon contracts made by the master. These depend upon the question, whose agent the master is in making the contracts. And this generally depends upon whether he is, under the charter-party, the servant of the owner or of the charterer. Where a ship is completely transferred to a hirer for a period of time, and the shipowner during that time has nothing whatever to do with the appointment of her officers or crew, or with the working or management of her, the case is clearly one of letting and hiring. But where both owner and charterer take part in working the ship, or where, while the owner actually works her, the charterer has the disposal of her services, ambiguities are apt to occur.

Vervolgens geeft Carver de traditioneele voorbeelden. Bij de bespreking van een van deze geeft hij nog het volgende opmerkenswaardige:

On each charter-party the question is, who, on the whole instrument taken together, was intended to have the possession of and to work the vessel?

Abbott in zijn Law of merchant ships and seamen, bl. 60 vgl. wijdt een ruimer plaats dan Carver aan dit onderwerp en onderscheidt drie klassen:

I locatio navis, a demise of te ship itself, with its furniture and apparel;

II locatio navis et operarum magistri et nauticorum, a demise of the ship in a state fit for mercantile adventure, including a master and crew; and

III locatio operis vehendarum mercium, a contract for the carriage of the merchant's goods in the owner's ship and by his servants.

Geen moeilijkheden rijzen in den regel ten aanzien van de eerste groep, waarbij uitsluitend de charterer aansprakelijk is; voorbeelden hiervan uit de praktijk zijn b.v. een charter-party met de clausule: captain and crew to be appointed, paid and victualled by the charterer; of die waarbij de charterer zelf optreedt als kapitein en alle gages betaalt, terwijl de eigenaar de machinisten aanstelt; of die waarbij de kapitein van het schip aan den eigenaar een bepaald gedeelte van de bruto-winst betaalt, of waarbij de kapitein aangesteld wordt door den charterer, doch desniettemin de eigenaar alleen hem kan ontslaan (wie hem ontslaat doet niets terzake, noch in wiens dienst hij rechtens is, slechts in wiens feitelijken dienst; uit dit laatste voorbeeld, dat Abbott ons geeft, blijkt ten duidelijkste, hoe zeer te verwerpen is het kriterium wie den kapitein aanstelt en ontslaat, hier zou dat zelfs niet toegepast kunnen worden). De eigenaar heeft in zulke gevallen afstand gedaan van het schip, terwijl zijn zorgen voor kapitein en bemanning

absoluut afwezig zijn of tot een minimum gereduceerd.

Evenmin vinden wij moeilijkheden, waar wij een zuiver vervoercontract moeten onderbrengen bij groep III; dit is natuurlijk het geval bij vervoer per connossement en trip-charter; de eigenaar behoudt de volledige controle over zijn schip, kapitein en bemanning arbeiden ten zijnen behoeve, en alleen de eigenaar is aansprakelijk voor al hunne daden.

Maar de groote moeilijkheid is gelegen in de aanwezigheid van die vele charters, waarvan het niet vaststaat, of ze gerekend moeten worden tot groep II dan wel tot groep III. Immers, een schip kan aldus vercharterd zijn, met kapitein en bemanning, dat de charterer de regeling van de gansche exploitatie in handen heeft; maar het charter kan ook slechts dit bedoelen, dat, terwijl de charterer het recht heeft het laden, lossen en vervoeren der lading te regelen, de exploitatie van het schip in zijn geheel, benevens de diensten van kapitein en bemanning, ten voordeele van den eigenaar blijven.

Abbott geeft een reeks van uiteenloopende beslissingen over dergelijke in constructie zoo zeer verschillende charters met zoo zeer varieerend complex van bepalingen. De kwestie gaat bijna immer over het feit of de eigenaar dan wel de charterer aansprakelijk is, hetgeen afhankelijk is van de beantwoording der vraag: is er een (in de indeeling van Abbott) overeenkomst als bedoeld in klasse I en II, dan wel als in klasse III?

Uit de gegeven voorbeelden blijkt, dat er in de oudere beslissingen meer dan in die van jongeren datum een neiging te bespeuren valt om, als er technische woor-

den gebezigd worden als demise, to let and to hire, dit voldoende te achten om te concludeeren tot overdracht van het bezit aan den charterer, en dus tot diens verantwoordelijkheid, maar in de latere beslissingen wordt te kennen gegeven, dat de vraag van al of niet afstand van het bezit van het schip beantwoord behoort te worden naarmate dat geeischt wordt door de bedoeling der partijen, zooals wij die in de charterparty vinden weergeven. Abbott meent als resultaat van die beslissingen :

> From the cases it appears to result that if the charterer by the terms of the contract gets the absolute possession and control of the ship, so that in the performance thereof the master and crew are acting as his servants, and not as the servants of the shipowner, the latter is not liable for their acts; but that if the control of the ship or of the master and crew remain, even partly, in the shipowner, the latter will be liable, at any rate, for anything done by them as his servants, or where they act, so that the person injured has the right to assume that they are so acting.

Uit Scrutton, On Charterparties and Bills of lading, bl. 3 vgl., halen wij slechts het volgende aan :

> A charter may operate as a demise or lease of the ship itself, to which the services of the master and crew may or may not be superadded. The charterer here becomes for the time the owner of the vessel; the master and crew become to all intents his servants, and through them the possession of the ship is in him.
>
> Or it may be that all that the charterer acquires by the charter is the right to have his goods conveyed by a particular vessel, and, as subsidiary thereto, to have the use of the vessel and the services of the owner's master and crew.

Derhalve verwerpen niet alleen Wüstendörfer, Pappenheim en Ripert, doch ook de Engelsche litteratuur, en — wat wellicht het meeste gewicht in de schaal legt — de Engelsche jurisprudentie het door Molengraaff, Schaps en Boyens gestelde postulaat: in wiens dienst staan kapitein en bemanning? als kriterium voor de aanwezigheid eener huur- of vervoerovereenkomst, en vervangen dat eenparig door een ander: wie heeft praktisch de heerschappij over het schip, en ten wiens behoeve verrichten kapitein en bemanning hun diensten? Dit heerschappijkriterium vonden wij ook verdedigd in Revue de droit international door Mol. zelf (bl. 42) en de nadere uiteenzetting er van in dit proefschrift op bl. 10 vgl.

Ten slotte blijkt het dus, dat de Engelsche jurisprudentie, hoe verward zij oogenschijnlijk steeds lijkt, en inderdaad soms ook weleens is, toch nog wel degelijk een algemeen beginsel, n.l. dat van het heerschappijkriterium, huldigt, iets wat Molengraaff in de genoemde Revue (1882 bl. 59) voorzichtigheidshalve ten eenenmale ontkent: cette jurisprudence doit être employée avec prudence, car souvent les jugements semblent contradictoires et l'on ne saurait en tirer une règle générale.

Carver en Scrutton deelen het standaard-time-charter met employement-clausule regelrecht in bij de huurovereenkomst; Abbott echter bij klasse II: locatio navis et operarum magistri. Immers bij klasse I deelt Abbott alleen in b.v. die time-charters, waarbij de charterer zelf den kapitein aanstelt, hetgeen in ons standaard-time-charter niet het geval is, dit schaart hij dus onder klasse II. Nu is het echter onnoodig of zelfs verkeerd

om hiervan een afzonderlijke klasse te maken en de gebruikelijke tweeledige onderscheiding vaarwel te zeggen. Wij zouden hier kunnen aanhalen het voorbeeld, dat Molengraaff geeft (Revue 1882 bl. 49):

> La clause qui a trait aux services de l'équipage n'est qu'une accessoire, destinée à assurer la jouissance du navire tel que le contenu du contrat le comporte. C'est un simple pactum adjectum, qui ne saurait changer la nature de l'obligation principale. La même chose a lieu quand on loue une voiture; personne ne nommera cela louage d'une voiture et des services d'un cocher et de chevaux, par la simple raison encore que c'est l'usage de la voiture qui est le point capital.

Iets dergelijks wordt weergegeven in het proces Trinity House v. Clark (Carver, section 114), waar Lord Ellenborough de aanwezigheid eener huurovereenkomst aldus verdedigt:

> The vessel therefore, is not only hired, but along with it the services also of a certain number of persons paid by the proprietors, and these services are necessary to the use of the vessel. It is the same thing as the hire of a waggon and team for a certain term, the proprietor of the waggon stipulating that the waggon should be driven by his own waggoner, whom he has to feed. In such a case it could hardly be made a question that the waggon and team were in the possession of the hirer during that term.

De huurovereenkomst roept een ondeelbare verbintenis in het leven, en is allerminst de som van twee naast elkaar staande, door bloote optelling samengevoegde contracten. Trouwens, is er wel één overeenkomst, die zoodanig in denkbeeldige deelen kan versneden worden, waarbij elk deel als zelfstandige figuur een eigen bestaan

voert, zonder daardoor op te houden nog langer één en dezelfde overeenkomst te wezen? Waarom ook stilgestaan bij deze eenmalige deeling, en waarom dan niet liever het time-charter voorgesteld als huur van zaken + huur van diensten + bewaargeving + lastgeving + zooveel andere elementen, als men er uit andere overeenkomsten in terug meent te vinden? Een dergelijke methode werkt eer afbrekend dan opbouwend, waar zij een in de economische zijde der samenleving gekristalliseerd geheel, eenmaal aan het licht gebracht, doet oplossen in een reeks zonder verband naast elkander staande contracten.

Een zeer duidelijk beeld van de meening, welke gehuldigd wordt in de Engelsche praktijk, vinden wij in het 31 Dec. 1918 uitgekomen Directors' Report der British Steamship Short Trades Association, d. i. een Protection-club, zooals men die in Engeland kent (zie bl. 3); dit is dus een zeer recent Report; het geeft het volgende bericht aan de leden:

The entry of a steamship by a time-charterer may be accepted, whether the steamship is already entered by the owner or not. Time-charterer includes demisees or other persons in the position of temporary owners.

Wij zien hieruit, hoezeer de time-charterer gelijkgesteld wordt met een eigenaar; dit zou natuurlijk niet het geval kunnen zijn, als hij niet meer dan een bevrachter was.

G. PRAKTIJK IN NEDERLAND.

Na vermeld te hebben, hetgeen Nederlandsche, Duitsche, Fransche en Engelsche schrijvers ons als hun meening

te kennen geven, is het deels volledigheidshalve, deels ter wille eener noodzakelijke onpartijdigheid, dat wij enkele woorden wijden aan de beschouwing van het time-charter van niet-juridisch-theoretische, doch van praktische zijde opgesteld; van zeer groot belang is het, een beschouwing van dien kant eens te overwegen, daar zij, die dagelijks met het time-charter in aanraking komen, ten slotte wel de meest betrouwbare inlichtingen omtrent zijn karakter zullen kunnen geven.

Daar de regeering nog niet tegemoet gekomen was aan vele wenschen, herhaaldelijk in reederskringen geuit, tot herziening van het scheepvaartrecht, rijpte in den boezem der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam de meening, dat men zich niet moest bepalen tot het uiten van wenschen, maar dat in den vorm van ontwerpen zou worden uitgesproken, in welken geest men die wijzigingen zou verlangen. Genoemde Kamer benoemde uit haar midden tot dat doel een commissie (19 Nov. 1898), bestaande uit haar leden; A. Plate, W. Pluygers en Phs. van Ommeren Jr., met haar secretaris Mr. Th. Reepmaker; Mr. Th. A. Fruin nam aan den arbeid dezer commissie deel. Het resultaat van haar arbeid bood zij aan de K. v. K. aan in Oct. 1901. In het aldus tot stand gekomen Ontwerp vormt de zesde titel het belangrijkste deel. Daarin is hetzelfde onderwerp behandeld als in den vijfden titel van het 2de boek W. v. K., en het draagt tot opschrift: Huur en verhuur van schepen, bevrachting en vervrachting, en vervoer van personen, terwijl ieder dezer drie onderwerpen in een afzonderlijk afdeeling behandeld is, dus „huur en verhuur van schepen" in de eerste.

Uit den inhoud der vijf artikelen, aan dit onderwerp gewijd, blijkt dat niet gedacht wordt aan huur en verhuur van een schip zonder meer; dit geval komt praktisch vrijwel nooit voor, en werd daarom zeker verwaarloosd; afgezien daarvan zal een dusdanig geval in de praktijk geen moeilijkheden opleveren, daar dan de huurder in alle opzichten aansprakelijk zal zijn. Maar wel wordt gedacht aan huur en verhuur van een schip — zooals Abbott zou zeggen — in a state fit for mercantile adventure, including a master and crew. In de artikelen vinden wij geen andere uitdrukking dan deze, en uit de bijbehoorende toelichting blijkt, dat hiermee niet anders bedoeld is dan het contract, waarover dit proefschrift handelt; het commentaar zegt immers:

„Aan de huur en verhuur van schepen, de zoogenaamde time-charter, zijn slechts vijf artikelen gewijd. Wettelijke regeling omtrent alle bijzondere bedingen, die bij deze overeenkomst plegen gemaakt te worden, scheen overbodig. Zulke bedingen worden gewoonlijk uitvoerig omschreven in de van het sluiten van zulk een overeenkomst door partijen wel haast zonder uitzondering opgemaakte schriftuur".

Dat dit werkelijk uitvoerig genoeg is, hebben wij kunnen ondervinden bij de bespreking van de verschillende clausules. Op grond van art. 1 op zich zelf zou men nog kunnen meenen, dat alleen die time-charters bedoeld waren, waarbij de charterer zorgt voor kapitein en bemanning, waar art. 1 definieert, dat huur van een schip een overeenkomst is, waarbij de eene partij zich verbindt om een schip ter beschikking van de wederpartij te stellen voor een bepaalden tijd, opdat deze het

gebruike tot vervoer van goederen of tot een ander doel, terwijl de andere partij zich verbindt daarvoor een bepaalden prijs te betalen. Afgezien van het feit, dat deze soort van time-charters een zeer hooge uitzondering vormen, stipuleert art. 2 echter, dat de verhuurder verplicht is om het schip behoorlijk uitgerust en bemand aan den huurder te leveren, het gedurende den huurtijd uitgerust en bemand te houden, en om de bemanning gedurende dien tijd van leeftocht te voorzien.

Dit Rotterdamsch Ontwerp veronderstelt dus geen ander time-charter dan het normale. Nu hebben wij reeds herhaaldelijk betoogd, dat wij aan het time-charter het karakter van huur en verhuur willen toekennen op grond van het heerschappijkriterium, daar uit de employment-clausule blijkt, dat de charterer de heerschappij uitoefent. Daarom zijn er naar onze meening ten aanzien van het Rotterdamsch Ontwerp twee mogelijkheden:

òf het gaat te ver door altijd het time-charter een huurovereenkomst te noemen;

òf — en dat lijkt ons het meest waarschijnlijke — het wil geen ander bespreken dan alleen het standaard-time-charter met de employment-clausule of gelijkwaardig beding, doch in dit laatste geval hadden de samenstellers goed gedaan met dit vereischte in het Ontwerp duidelijker te stellen, d. w. z. de opneming er van in de charter-party te bevelen; zijdelings geven zij echter reeds blijk van hun opvatting, dat het gewone time-charter de heerschappij op den charterer overdraagt, en wel door het gebruik in art. 1 van de uitdrukking: om een schip ter beschikking van de wederpartij te

stellen —, en het is ook het meest rationeele, dat hier dat time-charter besproken wordt, hetgeen bijna immer gebezigd wordt, m. a. w. hetgeen voorzien is van de employment-clausule.

Nu is de opvatting van huur en verhuur niet eene, die men bij toeval aantreft bij die reeders, wier invloed een rol speelde bij het samenstellen van dit Ontwerp.

Neen, in de praktijk zal men geen reeder of cargadoor ontmoeten, die niet het time-charter uitdrukkelijk beschouwt als een huurovereenkomst, en zulks in scherpe tegenstelling met het trip-charter, en wel omdat bij het eerste de charterer de heerschappij verkrijgt, bij het laatste evenwel de reeder de heerschappij behoudt.

H. CONCLUSIE TEN OPZICHTE VAN HET STANDAARD-TIME-CHARTER.

Als resultaat der voorafgaande onderzoekingen, zoowel naar de blijkbare bedoelingen der partijen als naar het wezen van het time-charter, kunnen wij, zonder nog in te gaan op bijzondere soorten, het volgende vaststellen:

Wanneer men een schip in time-charter neemt en deze overeenkomst neerlegt in het gewone type charter-party voorzien van de employment-clausule, dan valt aan deze overeenkomst ongetwijfeld niet ten deel de qualificatie van een bevrachtingsovereenkomst, maar wel die van huur en verhuur van het onderhavige schip.

Wij hebben immers vastgesteld, dat wij het karakter van een huurovereenkomst aan het time-charter kunnen

toekennen, zoodra vaststaat, dat het schip zich feitelijk in de heerschappij van den charterer bevindt, en de eigenaar die verliest, en dat aan deze voorwaarde is voldaan, zoodra de employment-clausule is opgenomen.

I. AFWIJKINGEN VAN HET STANDAARD-TIME-CHARTER.

Waren nu maar inderdaad alle time-charter-parties opgesteld naar het model der Uniforme Time-Charter 1912, gegeven door The Baltic and White Sea Conference, of bevatten zij maar alle de employment-clausule! Wel is het over het algemeen niet te loochenen, dat er hier te lande (maar vooral in Engeland, waar de variëteiten in veel grooter getale aanwezig zijn) een neiging is geweest om aan de verscheidenheid van formulieren een einde te maken, ter wille van duidelijke weergave van bedoelingen der partijen en tevens waarschijnlijk om door kristallisatie van de veelheid van interpretatiën de jurisprudentie en vooral de arbitrage in zekere banen te leiden. Hoe het ook zij, in den regel zullen wij ons tot de oudere formulieren moeten richten, willen wij — wat thans op onzen weg ligt — ons onderzoek aanvangen omtrent de strekking van andere bedingen dan de employment-clausule. Daartoe zullen wij ons wenden tot twee andere clausules, en begeven wij ons eerst tot het beding dat hier te lande vaak gebezigd wordt:

> „that the captain, although appointed by the owners, shall follow the instructions of the charterers, who will furnish him from time to time with the necessary sailing directions".

Al dadelijk blijkt nu hier, hoe moeilijk het is tot een besluit te komen als de employment-clausule ontbreekt, al staat het vast, dat ons kriterium, als steeds, ook hier weer moet zijn: wie heeft de heerschappij?

Nu meent Wüstendörfer, dat deze instructions des charterers slechts zien op laden en lossen en de consignatie van het schip, en dat de kapitein niet in alle opzichten zijn bevelen heeft op te volgen, omdat anders de toevoeging „who will furnish him etc," overbodig zou zijn. Doch dit argument is te weerleggen. Immers, indien de employment-clausule gebezigd wordt, is er toch vaak genoeg een dergelijke aanwijzing aan toegevoegd. Het Uniforme Time-Charter bevat de employment-clausule, doch laat toch volgen:

> „that the charterers shall furnish the captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions in writing and the captain and engineer shall keep full and correct logs of the voyage or voyages, which logs are to be accessible and patent to charterers or their agents".

Men ziet hieruit, dat de conclusie van Wüstendörfer zeer willekeurig is. Voor den charterer blijft het van het meeste gewicht ten allen tijde nauwkeurig op de hoogte te zijn van den spoed, waarmede het schip zich verplaatst, en in verband hiermede zal hij ook zelf zijn beschikkingen maken. Meerdere bevoegdheden des charterers zijn er pleonastisch naast de employment-clausule te vinden, waarvoor wij verwijzen naar bl. 21 vgl.

Op verschillende gronden meenen wij het tegengestelde te kunnen beweren, d. w. z. dat het onder-

havige beding bedoeld is als gelijkwaardig aan de employment-clausule. Het komt n.l. ook voor, zij het hier te lande in mindere mate dan in het Vereenigde Koninkrijk, dat de tusschenvoeging niet luidt „although appointed by the owners", doch dat in stede" daarvan de kapitein door den charterer aangesteld wordt [1]); in dat geval is het natuurlijk buiten twijfel, dat de charterer de heerschappij heeft (Abbott rangschikt dit geval zelfs onder groep I: locatio navis), en niettegenstaande dat blijft toch uitdrukkelijk opgenomen „shall follow the instructions of the charterers, who will furnish him etc". Het allervoornaamste evenwel is dit argument, dat degenen die zich in de praktijk van dit time-charter bedienen, daaraan dezelfde waarde toekennen als aan het time-charter met de employment-clausule, afwisselend beide soorten gebruiken en dus ook in deze clausule neergelegd zien een afstand van het schip aan den charterer. Wellicht dat zij wegens haar meerdere eenvoudigheid opgenomen werd, doch geen burgerrecht verkreeg om haar mindere duidelijkheid. Een derde argument voor onze opvatting zou men nog kunnen putten uit het ontbreken van toevoegingen of nadere omschrijvingen van deze instructions, zooals men die wel vindt bij het zeldzaam voorkomende beding, dat thans aan de beurt eener toelichting is gekomen:

> „the captain to follow the instructions of the charterers as regards loading, discharging and departure."

Hier ziet men duidelijk, dat de bedoeling is den kapitein

1) B.v. in het in 1885 gevoerde proces The Beeswing (Abbott bl. 64).

slechts in enkele opzichten onder de instructions van den charterer te stellen, juist in tegenstelling met de hierboven besproken clausule; deze in de toevoeging gegeven instructions zijn de hoogst noodzakelijke voor de behandeling der goederen; met de instructions uit de vorige clausule zijn blijkbaar alle mogelijke bedoeld, gelijk ook opgesloten ligt in de employment-clausule; de eigenaar blijft de heerschappij over het schip behouden en hier zullen wij derhalve de aanwezigheid eener vervoerovereenkomst moeten aannemen. In geen der in Nederland gebruikelijke time-charters was het ons mogelijk dit beding aan te treffen. In verband met de meening in de praktijk, dat de employment-clausule moet voorkomen, wil het time-charter volmaakt zijn, is in het ontbreken van dit beding in in Nederland gebruikelijke charter-parties een reden te meer gelegen om het standaard-time-charter als een huurovereenkomst te beschouwen. Wij konden deze clausule slechts aantreffen bij Abbott (bl. 67), en wel in het in 1877 gevoerde proces The Omoa Coal and Iron Co. v. Huntley. Ook Wüstendörfer (bl. 144) stelt ze tegenover de employment-clausule: der Satz unterstellt nur in einzelnen Beziehungen den Kapitän der Willensmacht des Charterers.

Thans rest nog te wijzen op een herhaaldelijk voorkomend time-charter, waarin de employment-clausule is opgenomen, en de berekening van de huurprijs geschiedt naar tijdsduur, doch de reis beperkt moet blijven b.v. tusschen zoo- en zooveel graden O. en W. L., N. en Z. B.; of bijkans meer of minder bepaald is, b.v. „for the term of one voyage from a port or ports in the

Dutch East Indies (via Suez Canal) to such port or ports in Europa as charterers shall direct, with final port on the Continent between Havre and Hamburg, (both included) or in the United Kingdom".

Het bestaan van dergelijke charters doet natuurlijk niets af aan onze conclusie, want ook hier is de employment-clausule opgenomen en is er dus even goed als bij niet-beperking der reizen een huurovereenkomst aanwezig.

Somtijds wordt een sleepcontract voor een bepaalden tijd afgesloten; Schaps (bl. 297) zegt, dat een dergelijke overeenkomst zich verhoudt tot die, waarbij de prijs niet berekend wordt naar den tijd, als het time-charter zich verhoudt tot het trip-charter. Dit is de consequentie van zijn leer. Wij zullen van onzen kant evenzeer consequent zijn en, ook hier het heerschappij-kriterium toepassende, zeggen: heeft de eigenaar der sleepboot afstand gedaan van zijn vaartuig, dan zien wij een huurovereenkomst voor ons; is dat daarentegen niet het geval, dan is er een aanneming van werk.

J. EINDCONCLUSIE.

Hiermede besluiten wij ons hoofdstuk over het rechtskarakter. Wij meenen voldoende te hebben aangetoond, dat bijna **steeds in het time-charter een huurovereenkomst aanwezig is**; in Nederland is dat steeds het geval, daar hier te lande in de praktijk slechts gebruikt wordt het standaard-time-charter met de clausule:

> „that the captain, although appointed by the owners, shall be under the orders and direction of the

charterers as regards employment, agency or other arrangements",

of met het gelijkwaardige beding:

„the captain shall follow the instructions of the charterer, who will furnish him from time to time with the necessary sailing directions".

HOOFDSTUK III.

GEVOLGEN.

In het voorafgaande hoofdstuk kwamen wij tot de conclusie, dat het time-charter een huurovereenkomst is, althans in Nederland. Met name ten aanzien van de gevolgen is deze beslissing belangrijk. Gaan wij deze achtereenvolgens na ten aanzien van:

A. De vraag, wie reeder is.

Reeder is hij, die een schip exploiteert, onverschillig of hij dat doet als eigenaar of niet. Ten gevolge van zijn opvatting over het time-charter schaart Molengraaff in zijn Leidraad (bl. 549) dit contract niet onder groep I (huur en verhuur van een schip), doch onder groep II (vervoerovereenkomsten); en in verband daarmede (bl. 495) onder de reeders-niet-eigenaars slechts den vruchtgebruiker, en den charterer alleen als de bemanning in zijn dienst staat, d. w. z. door hem wordt aangesteld en ontslagen (vergelijk M. v. T. bij Ontwerp 1907 bl. 118).

De mogelijkheid van huur en verhuur van een schip zonder meer komt in de praktijk nagenoeg niet voor, doch wij kunnen het bezwaar, dat men daarom zou

kunnen aanvoeren tegen de aanwezigheid van het op bl. 549 genoemde I huur en verhuur, ondervangen, daar wij het time-charter daartoe brengen, den time-charterer owner pro hoc tempore noemen, daarbij theorie en praktijk met elkaar in overeenstemming bevinden en tevens de theoretische mogelijkheid als een praktische stellen.

Tot de reeders-niet-eigenaars rekenen wij mede den time-charterer, in ieder geval, dus niet alleen indien de bemanning door hem wordt aangesteld en ontslagen (wat hier te lande nooit geschiedt).

B. De vraag, wie aansprakelijk is.

Volgens art. 321 W. v. K. zijn de eigenaar of mede-reeders aansprakelijk voor de handelingen en verbintenissen van den schipper. Met een beroep op dit artikel en zijn geschiedenis stellen sommigen slechts den eigenaar, ook al is hij geen reeder, aansprakelijk; aldus b. v. Mr. Loder in W 9129. Doch Molengraaff (Leidraad bl. 495) laat deze aansprakelijkheid wortelen in de dienstverhouding, en maakt den reeder, eigenaar of niet, aansprakelijk, mede omdat de wetgever in den aanvang der 19e eeuw niet anders kende dan eigenaars-reeders; aldus ook § 510 H. G. B. Hangt men de eerste meening aan, dan is het van geen invloed, of men het time-charter een huur- of een vervoerovereenkomst noemt; doch in de opvatting van Molengraaff is dit wel van belang; bij onze beschouwing over het time-charter is de charterer als reeder aansprakelijk.

Blijkens art. 4 titel 6 van het Rotterdamsch Ontwerp

is daar de eigenaar aansprakelijk met verhaal op den charterer; hier wordt dus een middenweg ingeslagen, en is bovendien de door abandon beperkte aansprakelijkheid des eigenaars ook ten voordeele van den charterer. Hetzelfde vinden wij in art. 518 *d* van het Ontwerp 1907. Dit is een rationeele oplossing; immers derden-inladers komen niet in aanraking met den charterer en leeren uit de connossementen (geteekend in den regel door „agent voor owners") slechts den eigenaar kennen; indirekt is dan toch de charterer verantwoordelijk; en dit is billijk, want den charterer komt ook het nut van den arbeid van kapitein en bemanning ten goede.

C. Bij het laden heeft de time-charterer niet slechts, zooals een bevrachter, zijn goederen in ontvangst te laten nemen aan boord of aan de magazijnen, maar moet bovendien zelf voor de stuwage zorgen.

D. Hulp- en bergloon komt in beginsel alleen toe aan den charterer; in de charter-party vinden wij echter geregeld het beding: „towages and salvages for owners' and charterers' equal benefit"; dit is billijker, want tijd en kolen van den charterer, doch het schip van den eigenaar worden gewaagd.

E. Avary-grosse.

Deze wordt gedragen door schip, vracht en lading. Het chartergeld is geen vracht, doch huursom, en draagt niet bij in de kosten.

F. Zegelrecht.

In afwijking van een vroegere ministerieele resolutie worden sinds Januari 1918 zoowel reis- als tijd-charters onderworpen aan formaatzegel en niet aan evenredig zegelrecht, tenzij de huurder den schipper aanstelt. In onze opvatting echter is steeds voor het time-charter zegelrecht naar evenredigheid der huursom verschuldigd.

g5949

STELLINGEN.

1. Onjuist is de meening van A. Nicol Speyer (Verschuldigdheid van vracht bij vervoer ter zee, blz. 23 vlg.), dat het time-charter geen vervoerovereenkomst zou kunnen zijn, omdat men ter bepaling van het chartergeld alleen den maatstaf van tijd gebruiken moet.

2. De reeders kunnen zich door afstand niet ontslaan van hun verplichting jegens den boekhouder om door dezen gedane voorschotten terug te betalen.

3. Wanneer de statuten eener naamlooze vennootschap geen bepaling behelzen omtrent de wijze, waarop de bij haar ontbinding en likwidatie boven het gestort kapitaal aanwezige baten tusschen de houders van volgestorte en niet-volgestorte aandeelen moeten worden verdeeld, komt aan houders van volgestorte en niet-volgestorte aandeelen een gelijk recht op die baten toe.

4. De bepalingen der artikelen 125*b* en volgende Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zijn niet toepasselijk, indien een der partijen buiten het rijk in Europa woonachtig is.

5. De erflater is bevoegd aan den door hem ingestelden executeur-testamentair tevens op te dragen alle goederen der nalatenschap te verkoopen, die nalatenschap tot effenheid te brengen en het zuiver saldo dier nalatenschap aan den erfgenaam uit te keeren.

6. Zonder wettigen grond worden de kosten der faillissementsaanvrage als bevoorrechte schuld aangemerkt; noch artikel 1195 1° B. W., noch artikel 1185 4° B. W. wettigen de in de praktijk gevolgde gedragslijn aan dergelijke vorderingen preferentie toe te kennen.

7. Een medicus is niet preferent voor zijn vordering wegens verleende geneeskundige hulp, bij iedere ziekte voorafgaande aan de faillietverklaring van den patiënt, maar alleen bij die, waaraan de patiënt overleden is.

8. Voor de strafbaarheid wegens opruiïng is het noodig, dat bepaaldelijk wordt aangetoond, tot welk strafbaar feit werd opgeruid.

9. Het aan de huizen aanbieden van een bedelbrief kan niet als bedelen in het openbaar beschouwd worden.

10. Het voorschrift van artikel 235 Wetboek van Strafvordering ziet uitsluitend op beklaagden, die zich ter zake van het feit, waarvoor zij in hooger beroep moeten terechtstaan, in verzekerde bewaring bevinden, niet op elken beklaagde, die ter zake van eenig ander feit van zijn vrijheid is beroofd.

11. Het woord „opperbestuur" in artikel 61 der Grondwet omvat niet wetgeving.

12. Het grondwettelijk beginsel van de onschendbaarheid der wetten geldt ook voor de Koloniale wetten.

13. De enquête, bedoeld in artikel 95 der Grondwet, kan niet ingesteld worden naar handelingen van een afgetreden minister, die aanleiding zouden kunnen geven tot een strafvervolging.

14. De Nederlandsche Regeering behoort zich van medewerking aan de totstandkoming van een „Rheinwestkanal" te onthouden, daar deze projectie in strijd is met het economisch belang van Nederland.

CHAMBER OF SHIPPING TIME CHARTER, 1902.

LONDON, _____ 192

CODE NAME

"TIMON."

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between Owners of the good Steam Ship, called the classed of tons gross register and tons nett register, nominal horse power, and fitted for about tons of Water Ballast, carrying about tons dead weight on her summer freeboard inclusive of Bunkers, and having about cubic feet capacity, exclusive of permanent Bunkers, which contain about tons (all as per Builder's plan), and capable of steaming about knots an hour on a consumption of about tons best Cardiff coal,

and of Charterers.

1.—That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said Steam Ship for the **term of calendar months** from the day (such day not to be Sunday or a legal holiday) the said Steamer is **delivered** and placed at the disposal of the Charterers and after written notice has been given between the hours of 9 a.m. and 5 p.m. or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at in such dock, or at such wharf, or place immediately available (where she may always safely lie afloat) as Charterers may direct, she being then tight, staunch, strong, and every way fitted **for ordinary Cargo service** (and with her complement of officers, seamen, engineers, and firemen); to be employed in such lawful trades, between good and safe ports or places within the following limits

as Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:

2.—That the Insurance of the said Steamer, if any, and all Provisions, Deck and Engine Room Stores, Water for Boilers and Crew's Wages and Consular Shipping and Discharging fees of Captain, Officers, Engineers, Firemen, and Crew, be for **account of and be paid by the Owners**, by whom the Steamer is to be maintained in a thoroughly efficient state.

3.—That all Fuel, Port Charges, Ballast, Pilotages, Boatmen, Lights, Tug Assistance, Dock, Canal, and other Dues, Agencies, Commissions, Consulages, Winchmen, expenses of loading, unloading, tallying, and delivery of Cargoes, and all other expenses whatsoever, be for **account of and be paid by the Charterers.**

4.—That in consideration of these premises, the said Charterers hereby agree to pay as hire for the said Steam Ship at and after **the rate of per gross Register Ton** per calendar month, commencing from the time the Steamer is placed at the disposal of Charterers as above, and *pro rata* for any fractional part of a month, until her re-delivery to Owners as herein stipulated (in computing hire for part of a month the days shall be taken as fractions of a month of 30 days); the said hire to be paid in **in cash, monthly in advance,** and in default of such payment or payments as herein specified, the Owners shall have the faculty of withdrawing the said Steamer from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they, the Owners, may have on the Charterers in pursuance of this Charter.

5.—That the cargo or cargoes shall be laden (with due regard to seaworthiness) and/or discharged by Charterers' stevedores in any dock, or at any wharf or place the Charterers may direct, where the Steamer can always safely lie afloat. The Owners shall provide gear capable of handling lifts up to tons and maintain the ordinary Cargo gear of the Steamer as fitted, but gear for heavier lifts, or any other special gear, including ropes required by the custom of the port, shall be for Charterers' account.

6.—That the Steamer (unless lost) shall be **re-delivered** at (between the hours of 9 a.m. and 5 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal holiday) on the expiration of this Charter-Party, in the same good order as she is delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted), the Charterers giving the Owners not less than days' written notice of such intention to re-deliver. Should the Steamer be on a voyage at the expiration of the period fixed by this Charter, the Charterers are to have the use of the Steamer at the rate and on the conditions herein stipulated to enable them to complete the voyage, provided always that the said voyage when at first arranged was reasonably calculated to be completed within the time fixed for the termination of the Charter.

7.—**That the whole reach and burthen of the Steamer** (save as hereinafter mentioned) not exceeding what she can reasonably stow and carry shall be at the **Charterers' disposal**, reserving only proper and sufficient space for Steamer's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, and stores. That **animals** and **frozen meat** shall **not be carried** under this Charter, nor shall any cargo be shipped **on deck** without **the written consent of the Owners of the Steamer.** When cargo is shipped on deck it shall be at Charterers' or Shippers' risk, and the Bills of Lading shall clearly state that it is so shipped. That the Charterers have liberty to take not exceeding **Passengers** in the ordinary Cabin accommodation available in the Steamer, the Owners finding provisions only, the Charterers paying at the rate of per day for each such Passenger.

If wood goods be carried on deck as above the provisions of the Merchant Shipping Act, 1894, or of any subsequent Act, or of any Rules or Regulations made thereunder, must be strictly observed.

8.—That the Master shall prosecute his voyages with the utmost dispatch, and shall render all possible assistance with Ship's crew, and although appointed by the Owners he shall be under the orders and direction of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements; and the **Charterers hereby agree to indemnify the Owners** from all consequences or liabilities that may arise from the Master or Officers signing Bills of Lading or other documents or complying with such orders, as well as from any irregularity in the Steamer's papers or for overcarrying goods.

9.—That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, officers, or engineers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary and possible, make a change in the appointments.

10.—That the Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite **instructions and sailing directions** in writing, and the Master and Engineer shall keep full and correct **Logs** of the voyage or voyages which are to be accessible to Charterers or their Agents.

11.—That the Charterers have the **option of continuing** the Charter for a further period of on giving written notice thereot to the Owners previous to expiration of the first-named term.

12.—That **in the event of loss of time** from deficiency of men or stores, breakdown of machinery, or damage preventing the working of the Steamer for more than twenty-four consecutive hours, the hire shall cease until she be again in an efficient state to resume her service; but should the Steamer be driven into port, or to anchorage by stress of weather, or from any accident to the cargo, or in the event of the Steamer trading to the River Plate or tributaries or other shallow Harbours, Rivers, or Ports where there are Bars, detention to the Steamer through grounding shall be for Charterers' account, and such detention or loss of time shall be at the Charterers' risk and expense.

13.—That throughout this Charter losses or damages whether in respect of goods carried or to be carried or in other respects arising or occasioned by the following causes shall be absolutely excepted, viz.: **The Act of God**, perils of the seas, fire on board, in hulk, craft, or on shore, barratry of the Master or Crew, enemies, pirates, robbers, or thieves, arrests and restraints of princes, rulers, and peoples, collisions and strandings, explosions, burstings of boilers, breakage of shafts, or any latent defect, even if existing at the beginning of the voyage, in the hull, boilers, machinery, or appurtenances. Negligence, default, or error of judgment of the Pilot, Master, or Crew, or other servants of the Owners, in the management or navigation of the Steamer. The Steamer has liberty to tow or be towed and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property. General Average shall be settled according to York-Antwerp Rules, 1890.

The Charterers undertake and agree that all Sub-Charters entered into by them, and all Bills of Lading for cargoes shipped whilst the Steamer is under this Charter, shall contain the whole of the foregoing provisions of this clause.

14.—That the Charterers at the port of delivery and the Owners at the port of re-delivery agree to take over and pay for **all bunker coal remaining** in the Steamer (but not exceeding tons) at the current price of the respective ports.

15.—That should the Master require **funds for ordinary disbursements** at any port, Charterers or their Agents are to advance the same if desired subject to per cent. Commission, such advances shall be deducted from the hire.

16.—That the Steamer shall not be ordered nor proceed to any port where **fever or pestilence** is prevalent, nor where **quarantine** is in force (except at **Charterers' risk and expense**), nor to any port blockaded nor where hostilities are being carried on, nor shall any goods contraband of war be shipped.

17.—That should the vessel be missing, the hire shall cease from the date when she was last spoken, or if not spoken, then hire shall cease days from the date when the Steamer left her last port, and any hire paid in advance and not earned shall be returned to the Charterers.

18.—That the Charterers undertake to provide, sufficient cargo and/or **ballast** as in the Master's judgment may be necessary to enable the Steamer to shift from Port to Port, but not exceeding tons above her bunkers and water ballast.

19.—That the Charterers agree to pay all overtime to Officers, Engineers and Crew. Meals supplied to Pilots, Stevedores, Tallymen, Custom House Officials and Labourers to be paid by Charterers.

20.—That the Charterers agree to supply and pay for **all dunnage**, they having the use of any dunnage and shifting boards that may be in the Steamer. If cargoes of Grain in bulk be shipped the Charterers to supply and fit requisite **shifting boards** and ceiling, also to supply **bags and feeders**, and to pay cost of bagging, also any expense that may be incurred in connection with any official regulations or legislative enactments.

21.—That the Owners have a **lien** upon all cargoes, and all sub-freights, for freight or charter money due under this Charter; and Charterers to have a lien on the Steamer for all moneys paid in advance and not earned.

22.—In the event of this Charter continuing in force for a longer period than months, the Charterers may by previous notice in writing and after periods of months from last time of painting bottom, require the Owners to **drydock the Steamer**, to have the bottom cleaned and repainted at the **Owners' expense**, but only at a port at which she may then be or bound to, and provided there is a suitable dry dock available, without delay; the hire ceasing only for the actual time occupied.

23.—That the Charterers have liberty to **remove any stanchions**, ladders, and wooden bulkheads, consistent with the safety and classification of the Steamer, the same to be replaced by them at their own expense before redelivery.

24.—That the Owners agree to allow any **house-flag** that may be required by Charterers to be hoisted, and allow the Charterers to **paint the funnel** as they may require at their expense.

25.—That all **salvage** be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Master's and crew's proportion, all legal and other expenses and repair of damages incurred, including loss of time and coal.

26.—In the event of the Steamer not arriving at the port at which the hire is to commence, and be ready to load on the day of 190 , the Charterers have the option of cancelling this Charter.

27.—Any **dispute arising under this Charter** shall be **referred**, under the provisions of the Arbitration Act, 1889, or any Amendment thereof, to the **arbitration of two persons in London**, one to be nominated by the Owners, and the other by the Charterers, and should such Arbitrators be unable to agree, the decision of an Umpire whom they must elect shall be final and binding upon both parties hereto, and it is further mutually agreed that such Arbitration shall be a condition precedent to the commencement of any action at law.

28.—Penalty for non-performance of this contract, proved damages.

Ship lost or not lost.

A Commission of Five per cent. on the hire paid under this Charter is payable to

29/5/1902.

Printed and Sold by Samuel Straker & Sons, 22, Leadenhall Street, E.C.