

(204. 3.)

## MEMORIE VAN TOELICHTING.

## Algemeene beschouwingen.

Anders dan de arbeid in fabrieken en werkplaatsen is die bij het laden en lossen van schepen slechts onderworpen aan de, op mannelijke personen boven 16 jaar geen betrekking hebbende, bepalingen van de Arbeidswet. Wel werd indertijd een poging gedaan, om ook laatstbedoelden arbeid onder verder gaande wettelijke bescherming te stellen. In het ontwerp van wet, houdende bepalingen ter bescherming van den arbeid (Zitting 1903/4, 133) kwamen o. a. bijzondere voorschriften voor — men zie b.v. de artikelen 228—232, 253, 264 en 421 van dat ontwerp — ter bescherming van personen, werkzaam bij het laden en lossen van bepaalde, nader aan te duiden, categorieën schepen. Het over dat wetsontwerp uitgebracht Voorloopig Verslag (Zitting 1904/5, 30) sprak met ingenomenheid over de opnemings van dergelijke voorschriften, al werden ten aanzien van onderdeelen der ontworpen regeling afwijkende verlangens kenbaar gemaakt. Gelijk bekend, heeft destijds de loep der omstandigheden de verheffing van het ontwerp tot wet verhinderd.

Dwingende bepalingen met betrekking tot den arbeid aan het laden en lossen van schepen zijn ook later bij de wet niet vastgesteld. In de jaren 1905 en 1906 werd wel tot de benoeming van havencommissiën en havencontroleurs in de voornaamste havensteden (n.l. Rotterdam en Amsterdam) overgegaan, wier taak in onderzoek naar en controle op het laad- en loswerk in die steden en de nabij gelegen havenplaatsen zou bestaan, maar bij gebreke van een wettelijken grondslag kon dwingende bevoegdheid tegenover particulieren aan deze ambtenaren en colleges uiteraard niet worden toegekend.

De ervaring, niet het minst juist door den zeer te waardeeren arbeid der havencommissiën en -controleurs verkregen, heeft nu echter naar het oordeel van den ondergeteekende duidelijk doen blijken, dat de bevoegdheid tot dwingend optreden door het publiek gezag bezwaarlijk kan worden gemist. Wordt gaarne de medewerking van meerdere werkgevers erkend bij het streven om den havenarbeid onder behoorlijke voorwaarden te doen geschieden — juist tegenover de minder welgezinden, bij wie in de eerste plaats misbruiken zijn te duchten, staat de havencontrole thans vrijwel machteloos. Dat dit ten nadeele komt van de havenarbeiders behoeft weinig betoog; maar het komt evenzeer ten nadeele van de loyale werkgevers in het bedrijf, voor wie de concurrentie met hunne minder nauwgezette vakgenooten aldus niet onbelangrijk wordt verzward. En het is eindelijk ook een algemeen belang dat, in een bedrijf als dit, het werken onder behoorlijke arbeidsvoorwaarden zoo veel mogelijk wordt bevorderd. Het gevoel toch van steeds onder bijzonder en noodeloos ongunstige voorwaarden te moeten arbeiden, zal licht bij de arbeiders eene stemming kweken, die niet bevorderlijk is voor een geregelde en harmonische ontwikkeling van een voor het geheele land zoo belangrijke bedrijfstak als het havenbedrijf.

Dat in dit bedrijf, aan zich zelf overgelaten, misstanden zijn te duchten, zal wel niet uitvoerig behoeven te worden uiteengezet. Is het laad- en loswerk uit zijn aard reeds zwaar en ongeregeld — bij de behandeling van de zoogen. „wilde” booten (d. w. z. booten welke, in tegenstelling met de lijnbooten, niet regelmatig op eene vaste haven varen) die althans in Rotterdam van overwegende beteekenis is, komt daar nog bij dat het werk voor een niet gering deel wordt verricht door losse, voor een bepaalde boot aangenomen arbeiders. Uiteraard zal hun tijdelijke werkgever voor het welzijn dier arbeiders in den regel minder voelen dan een patroon, in wiens onderneming voortdurend dezelfde personen werkzaam zijn. Bovendien wordt de lading of de lossing van het schip niet zelden aan den stuwadoor opgedragen door een in het buitenland gevestigden belanghebbende, die vóór alles prijsstelt op goedkoop en snelle behandeling van het schip, maar zich met de arbeidsvoorwaarden van de Nederlandsche bootwerkers niet inlaat. Bedenkt men daarbij, dat de arbeiders zelve bij pogingen tot verbetering van hun toestand worden belemmerd door de omstandigheid dat hun vak slechts kloekte handen maar weinig bepaalde kennis eischt, zoodat toevoer van nieuwe krachten in den regel niet op gebrek aan geschooldheid zal behoeven af te stuiten, dan zal het duidelijk zijn, dat bij dit bedrijf een vruchtbaar terrein voor misstanden aanwezig is.

Inderdaad ontbreken deze dan ook niet. Kan voor de beschrijving van den omvang en het karakter daarvan worden verwezen naar een onlangs door de Directie van den Arbeid gepubliceerd geschrift<sup>(1)</sup> — hier ter plaatse moge worden aangeeteekend, dat (afgezien van misbruiken, waartegen minder de wetgever dan de belanghebbenden zelve of hunne verenigingen kunnen waken) de toestand voornamelijk te wenschen overlaat op het punt van overdreven lange werktijden en arbeid op Zondag; op het punt van gebrek aan zorg voor de veiligheid bij den arbeid; en eindelijk in zooverre dat niet steeds het bedongen loon ten volle wordt uitbetaald. Een poging van den wetgever om in dezen verbetering te brengen, zal zich dan ook met name op deze drie punten hebben te richten.

De eerste vraag, die de wetgever zich dan zal hebben te stellen, is deze: hoever zal het terrein der wet worden uitgebreid? Zal de wettelijke regeling zich uitstrekken tot *alle* schepen, waaraan hier te lande laad- of loswerk wordt verricht, en zal zij zich alleen uitstrekken over den eigenlijken arbeid van laden en lossen, dan wel zal zij óók betrekking hebben op arbeid, die niet bestaat in laden of lossen, maar aan het laad- of loswerk onmiddellijk aansluit, b. v. het verwerken der geloste goederen in de pakhuizen? Het hierbij aangeboden wetsontwerp beantwoordt deze vragen in dien zin, dat de wettelijke regeling uitsluitend betrekking zal hebben op zeeschepen (behalve oorlogs- en visschersschepen) en uitsluitend op het laden en lossen dier schepen, zij het dan dat dit begrip door de wet in ruimen zin wordt opgevat. Ingevolge art. 1 zal wel de arbeid tot het overbrengen van goederen uit een zeeschip in een binnenschip of op den wal, of omgekeerd, onder de werking van de wet komen te vallen (immers worden beschouwd als een onderdeel van het lossen of laden van een zeeschip) óók voorzoover die werkzaamheden aan boord van het binnenschip of op den wal worden verricht, maar overigens blijft de arbeid aan boord van binnenschepen of op den wal buiten de wet. Slechts dan zal het terrein van de wet zijn te overzien en te kennen en zal de controle in staat zijn, er voor te zorgen, dat de wet niet een doode letter blijft. Bovendien is eene regeling voor binnenschepen veel minder noodig, althans veel minder urgent, dan die voor zeeschepen. De groote haast bij het werk, als gevolg van den wensch om door een zoo spoedig mogelijk vertrek de door stilliggen van het vaartuig

(1) „Verslag over het in de havens van Rotterdam en Dordrecht, en Amsterdam, Zaandam, Velzen en Westzaan tot 1 Januari 1910 uitgeoefend toezicht op den havenarbeid”, 's Gravenhage, Algemeene Landsdrukkerij, Januari 1910.

veroorzaakte winstderving tot een minimum te beperken, speelt bij de binnenvaartuigen lang niet een zoo overwegende rol als bij de zeeschepen. En juist in deze factor niet het minst wortelen de door den wetgever te bestrijden misstanden.

Herinnerd moge nog worden, dat schepen, die uitsluitend de Zuiderzee bevaren, van zelf buiten het ontwerp komen te vallen. Immers wordt de Zuiderzee in onze wetgeving beschouwd als een binnenwater.

Gelijke gronden pleiten tegen uitbreiding der wettelijke maatregelen buiten het terrein van het laden en lossen, b.v. tot het verwerken der goederen in de pakhuizen. Het bepalen van een vaste grens zou dan, zoo niet onmogelijk, dan toch bij uitstek bezwaarlijk worden, en voldoende controle op de naleving der bepalingen zou dan zeer moeilijk zijn. Ook in dit opzicht geeft de ondergeteekende de voorkeur aan eene minder omvattende maar behoorlijk te handhaven regeling boven eene wet, die breeder terrein beheerscht, maar welker naleving niet voldoende kan worden verzekerd. Anderzijds echter moet er tegen worden gewaakt, dat het begrip van laad- en loswerk niet willekeurig wordt beperkt, b.v. in dier voege dat alleen de behandeling der goederen aan boord van het zeeschip onder arbeid aan het laden en lossen zou worden begrepen, terwijl het, in onmiddellijk verband daarmee, brengen van de goederen buiten boord tot ander, b.v. expeditiewerk zou worden verklaard. Daarom ook wordt, door de in artikel 1 opgenomen definitie, aan het wettelijk begrip „stuwadoorsarbeid” de bovenomschreven ruime beteekenis toegekend.

De wetgever zal in bovenstaanden gedachtengang dus moeten trachten, bij den arbeid aan het laden of het lossen van zeeschepen het bestaan van behoorlijke toestanden te bevorderen. Zal de werking der wet door de feitelijke omstandigheden zich uit den aard der zaak slechts in enkele gemeenten van ons land doen gevoelen — eene opzettelijke beperking in de wet tot bepaalde havens kan, bij de onderlinge concurrentie der havenplaatsen, bezwaarlijk worden opgenomen. Daarvoor bestaat trouwens ook geen noodzaak, wanneer slechts wordt gezorgd, dat de te treffen regeling rekening kan houden met de verschillende toestanden in de verschillende havensteden. Met name door de opneming van artikel 29 in verband met de omstandigheid, dat de wet veelal de vaststelling van bepaalde voorschriften aan het uitvoerend gezag moet overlaten, schijnt daarvoor in ieder opzicht de mogelijkheid te zijn geopend.

De arbeid aan het laden of lossen van zeeschepen zou, indien de wet geen beperkingen heeft gesteld, kunnen geschieden door personen, behoorende tot de eigen bemanning van het schip; door arbeiders, in eene ter plaatse gevestigde onderneming werkzaam; of eindelijk door lieden, door den kapitein van het schip, buiten eenigen werkgever ter plaatse om, in de gemeente van lading of lossing aangenomen. Tegenover ieder van die drie categorieën arbeiders nu neemt het ontwerp een verschillend standpunt in. Wat de bemanning van het zeeschip zelf betreft, bedoelt het ontwerp niet, haar bij den arbeid van het laden en lossen bepaaldelijk te beschermen. De bescherming van de bemanning van het meerendeel der schepen, die onze zeehavens aandoen, nl. de vreemde schepen, kan gevoelig worden overgelaten aan de Regeering, onder wier vlag zij varen, terwijl beschermende bepalingen voor het scheepsvolk onzer eigen schepen in deze wet minder op hare plaats zou zijn, waar reeds het Wetboek van Koophandel bepalingen in dien zin bevat en waar de noodige aanvulling of wijziging dier bepalingen kan worden overwogen bij de herziening van dat wetboek of bij den opzet van de Schepelingenwet, die beiden, naar bekend is, in staat van voorbereiding verkeerden. Bovendien zou voor naleving der beschermende bepalingen, door de Nederlandsche wet gesteld, de gezagvoerder of zijn plaatsvervanger aansprakelijk moeten worden verklaard, wat, met het oog op den korten duur van hun verblijf hier te lande, practisch niet zelden zonder effect zou blijven. Zijn op die gronden de beschermende bepalingen principieel niet tot de bemanning van het schip uitgebreid — anderzijds moet er

tegen worden gewaakt, dat de onthouding van regeling voor de bemanning niet een kunstmatig bevorderen ten gevolge heeft van den arbeid aan het laden en lossen van het schip door de bemanning zelve, ten nadeele van de bootwerkers, tot wier eigenlijke taak die laad- en losarbeid behoort. Daarom moest het verbod van Zondagsarbeid (artikel 10) met de sanctie en de middelen tot ingrijpen bij overtreding van dat verbod (artikelen 20 en 21) ook op de scheepsbemanning toepasselijk worden gemaakt. Op dit punt toch zou, meer dan op andere, waarschijnlijkheid bestaan, dat in vele gevallen tengevolge van de wet de taak der bootwerkers door de bemanning zou worden overgenomen, indien ook niet voor laatstgenoemde eene wettelijke beperking werd gesteld.

Intusschen — lading of lossing van een vaartuig door de bemanning zelve komt, althans bij grootere schepen, zoo goed als niet voor. Bijna zonder uitzondering worden met de lading of de lossing werklieden van den wal belast, die hetzij in dienst staan van den cargadoor of den reeder, hetzij werkzaam zijn bij een werkgever, die zich uitsluitend met laden en lossen bezighoudt: den stuwadoor. En evenzoo is het eene hooge uitzondering, dat de arbeid aan het schip, wanneer dit van eenigen omvang is, geschiedt door werklieden, die voor dat werk rechtstreeks door den gezagvoerder zijn aangenomen. Volgens het wetsontwerp zal het lossen of laden door aldus aangenomen arbeiders uitdrukkelijk verboden zijn. Het stelsel van het ontwerp toch is dit, dat arbeid door bepaalde personen of arbeid zonder inachtneming van bepaalde voorwaarden zal zijn verboden, en dat voor overtreding van dit verbod in het algemeen de werkgever zal worden aansprakelijk gesteld. Liet men nu echter toe, dat de arbeid ook buiten eenige ter plaatse gevestigde onderneming mocht worden verricht door personen, door den gezagvoerder aangenomen, dan zou als de voor wets-overtreding aansprakelijke persoon bezwaarlijk een ander dan de gezagvoerder, die veelal een vreemdeling is, kunnen worden aangewezen, op wien, practisch gesproken, in vele gevallen geen verhaal zou mogelijk zijn. De eisch moet dus worden gesteld dat, behalve door de bemanning, alleen mag worden gearbeid door personen, in eene eigenlijke stuwadoorsonderneming werkzaam. Wil die eisch echter niet tot practische moeilijkheden leiden bij de beoordeeling, of in een gegeven geval al dan niet eene zoodanige onderneming bestaat, dan schijnt het aanbevelenswaardig een stap verder te gaan, en te bepalen dat stuwadoorsarbeid, die niet door de eigen bemanning wordt verricht, slechts mag geschieden in eene onderneming, welke door eene uitdrukkelijke toelating bij het publiek gezag bekend is. Zoodanige regeling zal in het algemeen geen bezwaar kunnen ontmoeten. Immers — het vloeit aanstonds uit het boven ontwikkelde stelsel voort — zal de toelating niet slechts worden verleend aan ondernemingen, welke aan bepaalde voorwaarden voldoen, maar zullen integendeel in het algemeen alle ondernemingen op haar verzoek worden toegelaten, behalve wanneer zij hoofden of bestuurders hebben, die door den rechter ontzet zijn of hun geldelijke verplichting tegenover den Staat niet nakwamen: die feitelijk tuschenpersonen voor anderen zijn, of eindelijk die, doordat zij hier te lande niet gevestigd zijn, wegens wetsovertreding niet zouden kunnen worden achterhaald (artikel 3).

In één opzicht echter zou het voorschrift, dat slechts mag worden geladen en gelost door de eigen bemanning van het zeeschip en door arbeiders, in een toegelaten stuwadoorsonderneming werkzaam, te ver gaan. Het komt toch voor, dat zeer kleine zeeschepen door de eigen bemanning met behulp van zeer enkele arbeiders, al of niet in dienst van den destinataris der lading, worden gelost. Gold nu het boven uiteengezette stelsel onbeperkt, dan zou of menig destinataris zich van een stuwadoorstoeilating moeten voorzien, of zou de hulp van een afzonderlijken stuwadoor moeten worden ingeroepen. Het eerste echter schijnt omslachtig, het tweede voor de betrokkenen financieel bezwaarlijk. Daarom is bepaald dat bij de lading of lossing van zeeschepen waaraan, buiten de bemanning, op geen oogenblik door meer dan drie personen wordt gewerkt, het voorschrift niet

Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

van toepassing zal zijn, dat slechts arbeiders, in een toegelaten onderneming werkzaam, aan het werk mogen deelnemen. Maar voor deze schepen is nog verder gegaan, door ook de meeste andere bepalingen der wet buiten toepassing te verklaren (artikel 27). Deze verder gaande uitzondering scheen wenschelijk. Immers geschiedt de arbeid hier onder geheel andere omstandigheden dan de arbeid aan de grootere zeeschepen en in verband daarmee zijn de redenen voor wettelijk ingrijpen veel minder dringend. Alleen moet de bepaling omtrent den Zondagsarbeid ook op deze kleine schepen wél van toepassing worden verklaard, waar zij immers ook voor den arbeid der scheepsbemanning zelve zal gelden.

Zal dan behoudens de besproken uitzondering in den vervolge slechts laad- en losarbeid aan zeeschepen behalve door de bemanning niet mogen worden verricht dan door personen, werkzaam in eene toegelaten stuwadoornederneming, dan zal voorts — en dit is het eigenlijke hoofdonderwerp van de wet — de wettelijke regeling bepalingen moeten inhouden ter bescherming van laatstbedoelde personen bij hun arbeid. Vooraf worde echter opgemerkt, dat alleen mannelijke personen van 18 jaar of ouder aan den arbeid zullen mogen deelnemen. Het havenwerk, voor een deel zeer zware, voor een ander deel zeer verantwoordelijke arbeid, leent zich voor jeugdige personen niet. En ook voor vrouwen wordt het laad- en loswerk niet geschikt geacht. Trouwens, vrouwen worden in ons land bij den laad- en losarbeid aan zeeschepen in het geheel niet gebruikt en jeugdige personen niet dan bij uitzondering. Een wettelijk voorschrift zal in dit opzicht dus niet veel anders doen dan vastleggen hetgeen door de betrokkenen zelf reeds als wenschelijk is gevoeld.

De voorschriften, bij den arbeid in acht te nemen, zullen dus gelden voor de mannelijke arbeiders van 18 jaar of ouder. Die voorschriften nu hebben betrekking — het werd boven reeds opgemerkt — op arbeidsduur, incl. rusttijden en Zondagsarbeid, op de betaling van het overeengekomen loon en op de veiligheid bij den arbeid.

Wat de *arbeids- en rusttijden* aangaat, wordt de nadere regeling door artikel 9 van het ontwerp overgelaten aan een algemeenen maatregel van bestuur. De wet zelve kan hier niet reeds aanstonds regelen stellen. Immers zal de mogelijkheid van eene spoedige wijziging moeten openblijven, waar het hier een geheel nieuw terrein geldt. Waar het bovendien een arbeid betreft, die uit zijn aard geheel van wisselende omstandigheden afhankelijk is, zal ook de algemeene maatregel niet aanstonds den dagelijkschen arbeidsduur binnen enge grenzen kunnen beperken, maar zal die maatregel, althans aanvankelijk, nog wel eenige lange arbeidstijden moeten toestaan, zij het dan, dat na een langen arbeidsdag een rusttijd van ten minste een bepaalden duur kan worden voorgeschreven. Bij den, uit zijn aard min geregelden, stuwadoorsarbeid toch zou, in den aanvang althans, een zéér beperkende regeling op onoverkomelijke moeilijkheden stuiten en allicht ook niet in het belang der arbeiders zelve zijn. Met name in kleine havenplaatsen waar, b.v. door een vaste stoomvaartlijn, slechts op enkele dagen der week een, dan ook groote, drukte heerscht, zouden de beschikbare krachten voor een ploegenstelsel op die dagen ontbreken, terwijl, wanneer zich aldaar in eenigszins grooten getale bootwerkers van elders vestigden, zoodat een ploegenwisseling wél mogelijk werd, ieders verdienste te klein zou worden om een behoorlijk weekloon op te leveren. Trouwens, doordat bepaalde dagen van stoeren arbeid in dergelijke plaatsen steeds worden gevolgd door dagen van geheele of vrijwel geheele rust, heeft een lange arbeidsdag alsdan ook niet zulke overwegende bezwaren, al zal stellig naar het beteugelen van overmatig lange arbeidstijden moeten worden gestreefd. Een en ander schijnt echter wel voldoende aan te toonen, dat van een zeer beperkende regeling en van een regeling bij de wet, voorloopig althans, geen heil kan worden verwacht. Is na eenige jaren met de regeling van den algemeenen maatregel van bestuur voldoende ervaring opgedaan, dan zal het oogenblik zijn aangebroken om zich de vraag voor te leggen, of het voorschrift van het eerste lid

van artikel 9 door een ander, meer uitvoerig, kan worden vervangen. Om in die richting nog eenigen prikkel uit te oefenen, is het tweede lid aan artikel 9 toegevoegd.

Wanneer een maximum-arbidsduur en bepalingen omtrent rusttijden worden vastgesteld, zal uitteraard een controle-middel op de naleving dier bepalingen onvermijdelijk zijn. Waar in dezen, anders dan bij fabrieken en werkplaatsen, in vele gevallen geen sprake is van vaste werklieden, die bij een zelfden werkgever dagelijks op eene bepaalde plaats gedurende eenzelfde tijd arbeiden, welke tijd dan b.v. op arbeidslijsten kan staan vermeld, moet voor den havenarbeid naar een ander controle-middel worden gezocht. Het meest doelmatig schijnt, als zoodanig het verplicht bezit van een arbeidsboekje aan te nemen, waarin door de zorg van den werkgever de feitelijke arbeids- en rusttijden zullen moeten worden aangeteekend (artikelen 7 en 8). Groote bezwaren kan dit niet opleveren, als de boekjes practisch worden ingericht en administratieve omslag dus wordt vermeden. Intusschen zullen er zeker enkele ondernemingen zijn, met name die, waarin overwegend vast personeel werkzaam is, voor welke het invullen van den dagelijkschen werktijd overbodig is, daar, in verband met de geregelde indeeling van den arbeid, op andere even doelmatige doch meer eenvoudige wijze de dagelijksche werk- en rusttijden kunnen blijken. Daarom wordt (art. 7, 5de lid) de mogelijkheid gelaten, in zoodanige gevallen de invulling van het boekje niet verplicht te stellen. Alsdan kunnen aan de vrijstelling der verplichting tot invulling van het boekje voorwaarden worden verbonden, b.v. deze, dat een lijst van de arbeids- en rusttijden van de werklieden zal moeten worden gehouden. Maar ook in die gevallen wordt met den eisch, dat een boekje voor den arbeider aanwezig zij, niet gebroken. Immers is, behalve als controle-middel, het boekje wenschelijk om een voortdurend overzicht te hebben van hen, die havenarbeid verrichten. Eén van de bezwaren tegen den tegenwoordigen toestand, met name in Rotterdam, is dit, dat, door den voortdurenden toevoer van nieuwe krachten van buiten, in verband met het feit, dat de vaste arbeiders slechts een minderheid uitmaken, de werklieden, die min of meer geregeld aan den havenarbeid deelnemen, een arbeidersgroep vormen waarin iedere ordening ontbreekt. Daarin zal wellicht een begin van verbetering kunnen worden gebracht door de invoering van verplichte boekjes, waardoor althans een zekere registratie van de arbeiders in dit bedrijf zal worden verkregen. Vermoedelijk zullen belanghebbende patroons en arbeiders en ook hunne vereenigingen in die registratie steun vinden bij pogingen om tot meer geregelde toestanden in het bedrijf te komen. Het publiek gezag kan tot dit laatste wellicht ook nog daardoor bijdragen, dat het aan personen, die nieuw in het bedrijf komen en aan personen, die reeds eenigen tijd in het vak werkzaam waren, boekjes van verschillende vorm of kleur uitreikt, iets waartoe het eerste lid van artikel 7 de bevoegdheid geeft. Verder gaan, door b.v. te bepalen, dat binnen zekere grenzen de meer geroutineerden een zekere voorkeur bij de aanneming van arbeiders zullen moeten genieten, ligt niet op den weg des wetgevers. Wel zullen misschien de belanghebbenden zelve aanleiding vinden om te trachten in dezen, b.v. door een collectief contract, iets te bereiken.

Waar het arbeidsboekje niet is bedoeld als een bewijs van geschiktheid, is voor het stellen van eischen aan hen, wien zulk een boekje kan worden uitgereikt, geen plaats. Ieder arbeider boven 18 jaar, die het vraagt, zal het kunnen krijgen, mits hij niet door den rechter bij onherroepelijk vonnis zij ontzet van het recht om in eene stuwadoornederneming werkzaam te zijn. Op dit laatste wordt bij artikel 20 nader teruggekomen.

Naast eene regeling van arbeids- en rusttijden behooren bepalingen omtrent den arbeid op Zondag in de wet te worden opgenomen. Dit onderwerp wordt thans beheerscht door de Zondagswet (wet van 1 Maart 1815, *Staatsblad* n<sup>o</sup>. 21), die in artikel 1 bepaalt, dat „openbare arbeid niet zal mogen

„plaats hebben dan ingeval van noodzakelijkheid, als wanneer „de plaatselijke regeering daartoe schriftelijke toestemming „zal geven.” Dit wettelijk voorschrift vindt inderdaad ook toepassing, in zooverre Zondagsarbeid in de meeste havenplaatsen niet zonder vergunning van het plaatselijk gezag pleegt te geschieden. Maar toch heeft de naleving van de wet op dit punt veelal slechts weinig te beduiden, daar in sommige der bedoelde gemeenten, en daaronder zeer belangrijke havensteden, de practijk deze is, dat in het enkele feit van aanvraag der vergunning een bewijs van de noodzakelijkheid van den arbeid wordt gezien. Erkend moet trouwens worden, dat het voor het plaatselijk gezag dikwijls zeer moeilijk zal zijn, de al of niet noodzakelijkheid van den arbeid te beoordeelen, terwijl ook, met het oog op de onderlinge concurrentie der Nederlandsche havenplaatsen, mag worden gevraagd of eene *gemeentelijke* autoriteit wel het meest geschikte orgaan is voor het al dan niet toestaan van Zondagsarbeid. Met het oog op een en ander wil het ontwerp wel het stelsel van vergunning voor den arbeid op Zondag behouden, maar legt het de beschikking op aanvragen om vergunning in handen van Rijksambtenaren, speciaal in het belang van de naleving van deze wet aan te stellen. Daardoor zal eene gelijkmatige toepassing van de wetsbepaling betreffende Zondagsarbeid in de Nederlandsche zeehavens zooveel mogelijk zijn verzekerd en zal anderzijds de beoordeeling van de noodzakelijkheid van Zondagsarbeid in handen zijn gelegd van ambtenaren, die in het bijzonder van haventoestanden en wat daarmede samenhangt op de hoogte zijn. Dat die noodzakelijkheid kan bestaan, zal duidelijk zijn, als men denkt aan ladingen, geheel of ten deele samengesteld uit levende have of licht bederfbare goederen, terwijl ook in verband met het getij in sommige havens Zondagsarbeid nu en dan kan noodig zijn. Voorts zal eenige Zondagsarbeid moeten worden toegelaten aan lijnbooten, zooals die, welke, al of niet mede voor passagiersvervoer ingericht, op Engelsche havens varen en iederen dag der week, ook Zondags, binnenkomen en weer vertrekken. In laatstbedoelde gevallen zullen termen bestaan voor eene doorlopende vergunning, die ingevolge artikel 10 dan door den Minister kan worden verleend. Eindelijk zal Zondagsarbeid van tijd tot tijd ook moeten worden toegestaan voor lijnbooten, die onderweg, b.v. door zwaar weer, oponthoud hadden, daardoor de Nederlandsche haven later dan verwacht was, binnenloopen, en waarvoor alsdan het verbod van Zondagsarbeid, in verband met haar verder reisplan, buitengewoon zware geldelijke offers zoude eischen.

Te dezer plaatse moge nog worden herinnerd aan hetgeen boven werd gezegd aangaande de toepasselijkheid van de bepaling in zake Zondagsarbeid mede op het werk van de eigen bemanning van het zeeschip en op den arbeid aan kleine schepen, waarop overigens de bepalingen der wet niet van toepassing zijn.

De vergunning, om 's Zondags stuwadoorsarbeid te doen verrichten, pleegt voor de belanghebbenden bij schip en lading een groot geldelijk voordeel op te leveren, voorkomt immers een dikwijls niet onbelangrijk verlies als gevolg van stilliggen van het schip en vertraging in het vervoer van de lading. Anderzijds komt de Zondagsarbeid voor den werkman op verlies van den gewonen wekelijkschen rustdag te staan, een verlies, dat zeer zeker ook dan niet vergoed wordt, als hij, door gebrek aan werk, één of meer dagen in de week vrij heeft. Met het oog op dit een en ander komt het billijk voor, eene extra-vergoeding voor speciaal toegelaten Zondagsarbeid verplicht te stellen. Dit zal niet bezwaarlijk zijn, daar door usance of overeenkomsten de billijkheid van extra-Zondagsloon veelal reeds is erkend. Toch kan de wetgever niet, eenvoudig op de practijk vertrouwend, de zaak ongeregeld laten. Steeds zijn er, bij de scherpe concurrentie in het vak, werkgevers, die zich aan hetgeen vrij algemeen als billijk wordt erkend, niet houden en juist die concurrentie is oorzaak, dat zij het dan veelal ook aan de beter gezinden onmogelijk of althans hoogst moeilijk maken om te betrachten datgene, waarvan deze laatsten

zelden de billijkheid onvoorwaardelijk erkennen. De wettelijke bepaling zal echter eenigszins elastisch moeten zijn. Uitteraard toch kunnen zich gevallen voordoen, dat een extra-Zondagsloon wellicht niet billijk zoude zijn, b. v. als regelmatig een enkel uur op Zondag moet worden gewerkt door een enkelen vasten arbeider, wiens gewone loon juist met het oog op dien Zondagsarbeid hooger is vastgesteld dan anders het geval zou zijn. En ook zal het bedrag van het extra-loon in de gevallen, waarin het wel wordt toegekend, niet slechts in de verschillende havenplaatsen moeten verschillen in verband met den plaatselijken loonstandaard, maar zal het allicht óók verschillend moeten worden gesteld voor den arbeid aan „wilde” booten, die een groot deel van den Zondag zal in beslag nemen, en voor dien aan lijnbooten, die b. v. slechts gedurende enkele uren van den Zondag zal geschieden door vast personeel, waarvoor die arbeid in den regel een vast, hun te voren bekend, gedeelte van de van hen gevorderde arbeidsprestatie zal uitmaken. Ook hiernede zal het uitvoerend gezag hebben rekening te houden, terwijl het ook de plaatselijke gebruiken niet uit het oog zal moeten verliezen. Artikel 10, 4de lid, geeft aan het voorgaande uitdrukking.

Op het loon, met name op de uitbetaling daarvan, hebben betrekking de artikelen 12 en 13. Het eerstgenoemde bedoelt om te bevorderen, dat in de gevallen, waarin het loon per hoeveelheid wordt berekend en het den arbeider dientengevolge niet wel mogelijk is na te gaan, wat hem toekomt, het loon, waarop hij aanspraak heeft, ook inderdaad wordt uitbetaald. Ten einde misbruiken in deze te keeren, schrijft het ontwerp voor dat, indien volgens de arbeidsovereenkomst het loon wordt berekend naar de, in eenig geschrift, met name het cognossement, uitgedrukte hoeveelheid lading, dat geschrift op verlangen aan de haveninspectie moet worden ter inzage gegeven (derde lid), en bepaalt het voorts, dat, indien het loon geheel of ten deele is vastgesteld naar de feitelijke hoeveelheid lading van het schip, moet worden toegelaten, dat de haveninspectie die hoeveelheid harerzijds opneemt (eerste en tweede lid). Deze laatste bepaling kan met name van nut zijn voor het, b.v. bij ertslossingen, veelvuldig voorkomende geval, dat het loon der arbeiders is bepaald naar de grootte der werkelijk verwerkte hoeveelheid goederen, ofschoon de weging of meting der uit het zeeschip gekomen lading niet bij de overlading, maar eerst op de plaats der definitieve bestemming geschiedt. Toch bestaan dan wel middelen, om de verwerkte hoeveelheid goederen te bepalen. Zoo b.v. kan, ingeval de goederen uit het zeeschip in lichters zijn gebracht, de hoeveelheid dier goederen vrij nauwkeurig worden afgeleid uit het inzinken van laatstbedoelde schepen, welke inzinking door opneming van den ijk van het schip kan worden vastgesteld. Wanneer dan ook tegenwoordig de arbeiders in bepaalde gevallen den indruk hebben, dat de feitelijk verwerkte hoeveelheid lading door den werkgever te klein wordt opgegeven en hun dus in het loon wordt te kort gedaan, vragen zij niet zelden aan de havencontroleurs, den ijk der lichters op te nemen; zooveel mogelijk wordt hieraan dan voldaan en inderdaad bleek nu en dan wel van een verschil, ten nadeele van de arbeiders, tusschen de door den stuwadoer opgegeven en de feitelijk verwerkte hoeveelheid lading. Waar dus gebleken is, dat eene controle als hierbedoeld niet overbodig is, schijnt het wenschelijk, in de wet de verplichting op te leggen om die controle te dulden en aan hare uitoefening geen hinderpalen in den weg te leggen. De wet bepaalt zich tot het geven der middelen om den grondslag voor de loonbetaling te kunnen kennen. De zekerheid, dat het bedongen loon op dien grondslag inderdaad zal worden uitbetaald, moet, als de patroon onwillig blijft, ten slotte van een beroep op den rechter worden verkregen.

Artikel 13 bedoelt enkele misbruiken bij de loonbetaling tegen te gaan. Artikel 44 van de Drankwet waakt reeds, dat geen arbeidsloozen zullen worden uitbetaald in voor het publiek toegankelijke localiteiten, waarvoor vergunning tot drankverkoop is verleend. Maar dit is niet geheel voldoende. Immers moet

## Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

ook worden gezorgd, dat niet eene practijk ontsta, als in sommige buitenlandsche havens veelvuldig wordt toegepast: de arbeider wordt uitbetaald, tegen eenige verplichte vertering, door een herbergier; deze krijgt van hem een bewijs, waarop hij aan het kantoor van den werkgever of op eene andere plaats het loon des arbeiders kan gaan in ontvangst nemen. Deze methode zal vooral dan toepassing vinden, wanneer de uitbetalingsplaatsen ongunstig zijn gelegen, zoodat het uitbetaald krijgen van het loon met veel tijdopoffering zou moeten gepaard gaan. Daarom wordt in het tweede lid van artikel 13 bepaald, dat de Minister, in het algemeen of voor bepaalde gemeenten, eischen kan stellen met betrekking tot de ligging der uitbetalingsplaatsen, terwijl het eerste lid de loonbetaling verbiedt aan drankverkoopers of personen, die redelijkerwijs als tusschenpersoon van een drankverkoop zijn te beschouwen.

Ten slotte zullen — en dit is niet het minst belangrijke deel van het ontwerp — voorschriften kunnen worden gegeven ter bevordering van de veiligheid der havenarbeiders. In artikel 11, dat hierop betrekking heeft, is geheel hetzelfde stelsel gehuldigd als in artikel 7 der Veiligheidswet, welk stelsel daar goed heeft voldaan: de wet bepaalt de onderwerpen, welke bij algemeenen maatregel van bestuur zullen worden geregeld, terwijl het ter plaatse bevoegde hoofd der inspectie tot uitvoering van de regelen van dien algemeenen maatregel nadere voorschriften kan geven, waarvan dan beroep op den Minister is opengesteld. Zullen de onderdeelen van genoemd artikel 11 nader bij het artikel zelf worden toegelicht — hier ter plaatse worde er nog op gewezen, dat niet slechts door de bepalingen van dat artikel de veiligheid der arbeiders zal worden gebaat, maar ook door de bepaling, ingevolge artikel 9, van een maximum-werktijd en van behoorlijke rustpauzen. Niet zelden toch zijn ongevallen te wijten aan een overmatig langen arbeidsduur, vooral wanneer de arbeider zich door drankgebruik tegen de vermoeidheid als gevolg van het lang achtereen werken tracht te verweren. Daarbij moet niet uit het oog worden verloren, dat onoordeelkundig of onvoorzichtig werken niet slechts den arbeider zelf in gevaar brengt die er zich aan schuldig maakt, maar mede een bron van gevaar oplevert voor de personen, die met hem arbeiden.

In het voorgaande werd de eigenlijke materiele inhoud van de wet aangeduid. Thans worde nog een enkel woord gewijd aan de regeling der aansprakelijkheid voor wetsovertreding en aan die der contrôle op de naleving van de wet. Wat in de eerste plaats de regeling der aansprakelijkheid aangaat, worde opgemerkt, dat in het algemeen niet de arbeider zelf strafrechtelijk verantwoordelijk is gesteld. Dit toch scheen als regel niet noodig waar, door den werkgever of in enkele gevallen den gezagvoerder aansprakelijk te stellen, een voldoende naleving van de wet kan worden verzekerd geacht, terwijl de bevoegdheid, welke bij art. 21 aan bepaalde ambtenaren wordt gegeven om het stuwadoorswerk bij sommige overtredingen te doen staken, mede een krachtig middel zal zijn om de wet te doen eerbiedigen. In enkele gevallen, omschreven in het tweede tot vierde en ten deele ook in het eerste lid van artikel 20, is echter ook de arbeider zelf aansprakelijk gesteld. Spreekt dit van zelf, voor zooveel betreft de weigering om een onder den houder zelven berustend arbeidsboekje te vertoonen en voorzoo veel aangaat vervalschingen en opzettelijk onrechtmatig gebruik van eens anders arbeidsboekje, het schijnt op praktische gronden wenschelijk, behalve den patroon ook den arbeider zelf strafbaar te stellen, als hij in strijd met de wet zonder geldig boekje werkt of wel werkt in strijd met het bij algemeenen maatregel van bestuur omtrent arbeids- en rusttijden bepaalde (artikel 20, tweede lid). Hem voor dit laatste mede aansprakelijk te stellen, schijnt met name daarom van belang, wijl, met het oog op de mogelijkheid om in korten tijd een betrekkelijk hoog loon te verdienen, bij bootwerkers niet zelden eene neiging bestaat om een zeer langen arbeidsdag te aangaan. De moeilijkheid van de contrôle op de bepalingen

omtrent arbeids- en rusttijden in het havenbedrijf noopt bovendien er toe langs dezen weg meerdere zekerheid te verkrijgen voor behoorlijke naleving der wet.

Ook de gezagvoerder wordt — er werd boven reeds op gewezen — zoo weinig mogelijk als de verantwoordelijke persoon aangewezen. Toch moet ook voor hem in enkele gevallen op dien regel een uitzondering worden gemaakt (artikel 14, eerste lid). Wanneer geladen of gelost wordt door de bemanning van het schip, schijnt voor overtreding van de enkele bepalingen der wet, die ook op haren arbeid toepasselijk zijn, moeilijk iemand anders dan de gezagvoerder of zijn plaatsvervanger aansprakelijk te kunnen worden gesteld. En ook zal het te zijner verantwoording moeten zijn, als aan boord van het schip stuwadoorsarbeid wordt verricht door personen, niet werkzaam in eene toegelaten stuwadooronderneming en niet behoorende tot de bemanning van het schip, een geval dat zich practisch bijna uitsluitend zal voordoen ingeval die personen door den gezagvoerder of zijn plaatsvervanger zelf, buiten eenige stuwadooronderneming om, zijn aangenomen. Is het anders, en zijn die personen inderdaad werkzaam in eene ter plaatse gevestigde niet toegelaten onderneming, dan zullen ingevolge het tweede lid van artikel 14 ook de hoofden of bestuurders dier ondernemingen strafrechtelijk aansprakelijk zijn.

Overigens wordt in het algemeen de verantwoordelijkheid voor naleving der wettelijke bepalingen gelegd op de hoofden of bestuurders der ondernemingen, waarin havenarbeid wordt verricht. Dit schijnt zoodanige naleving het best te kunnen verzekeren en kan ook geenszins onbillijk worden geacht. Zij toch zullen het in bijna ieder opzicht volkomen in de hand hebben, om de maatregelen te nemen of te doen nemen, die noodig zijn om te voorkomen, dat de arbeid in strijd met de wettelijke bepalingen geschiedt. En ook, indien die hoofden of bestuurders in enkele opzichten — met name waar het schip zelf of bepaalde installaties, tot het schip behoorende, de oorzaak zijn dat niet zonder strijd met de wet zou kunnen worden gewerkt — niet rechtstreeks kunnen zorgen, dat de positieve eischen, die de wet stelt, worden in acht genomen, kunnen zij zonder bezwaar aansprakelijk worden gesteld, indien zij niet zorg dragen dat door hunne arbeiders alsdan niet wordt gewerkt. Door desnoods in verband hiermede eene clause in de door hen af te sluiten contracten op te nemen kunnen zij zich dan voor contractbreuk hoeden.

Behalve de werkgever zal ook zijn opzichthoudend personeel c. q. aansprakelijk zijn (artikel 15, eerste lid), terwijl de verantwoordelijke personen aan hunne verplichting worden geacht te hebben voldaan, wanneer de voorwaarden zijn vervuld, in het tweede lid van artikel 15 omschreven.

Ten slotte de contrôle op de naleving van de wet. De werkzaamheid van de havencommissiën te Amsterdam en Rotterdam heeft aangetoond, dat in deze met een toezicht van de gewone arbeidsinspectie bezwaarlijk zou kunnen worden volstaan. Niet slechts eischt het haventoezicht, althans in de centra van groot scheepvaartverkeer, den geheelen mensch, maar ook is eene bijzondere deskundigheid op dit speciale gebied onmisbaar, zoomede eene nauwkeurige kennis van de plaatselijke toestanden en verhoudingen, die eerst door eene voortdurende werkzaamheid bij het haventoezicht kan worden verkregen. Met het oog op dit een en ander is het wenschelijk, eene afzonderlijke inspectie voor den havenarbeid in het leven te roepen. Blijkens artikel 16 zullen de havenplaatsen worden ingedeeld in districten; ieder district kan één of meer gemeenten omvatten. Aan het hoofd van een district staat een ambtenaar, die in artikel 16 als districtshoofd wordt aangeduid, terwijl onder hem inspecteerend personeel en, zoo noodig, ook burelambtenaren zullen werkzaam zijn. Het districtshoofd zal belast zijn met de algemeene leiding van het toezicht in zijn district; bij hem zullen ook bevoegdheden berusten, die voor de betrokkenen van meer ingrijpende beteekenis zijn: het geven van vergunningen voor Zondagsarbeid (artikel 10); het geven van nadere voorschriften, ingevolge artikel 11; het bevelen van staking der werkzaam-

heden, krachtens artikel 21, enz. Intusschen kan het zijn dat, ingeval meerdere havens tot één district zijn vereenigd, in die havens, waar het districtshoofd zelf niet woont, onder diens verantwoordelijkheid aan een onder hem gesteld ambtenaar de feitelijke leiding van zaken wordt toevertrouwd. Alsdan zal ook die ambtenaar de bevoegdheden moeten hebben, die overigens aan het districtshoofd toekomen. Vandaar dat, in de artikelen 10, 11, 21 etc., naast „het ter plaatse bevoegde districtshoofd” gesproken wordt van „een anderen door Onzen Minister aangewezen ambtenaar”.

Met het oog op het algemeen verband van den dienst en ter bevordering, voorzoo veel mogelijk en wenschelijk, van uniform optreden in de verschillende havenplaatsen zal voorts, ingevolge artikel 16, een algemeen hoofd van den geheelen dienst worden aangewezen. Als zoodanig is gedacht de directeur-generaal van den arbeid.

Ten slotte zullen (artikel 19) voor ieder district één of meer havencommissiën werkzaam zijn, waarvoor de hoofdlijnen in de wet worden getrokken, terwijl de verdere regeling aan een algemeen maatregel van bestuur wordt overgelaten. De te Amsterdam en Rotterdam opgedane ervaring geeft goeden grond voor de onderstelling, dat het bestaan van zoodanige commissiën, uit de kringen der belanghebbenden zelve samengesteld, kan medewerken tot een krachtige, maar tevens praktische wettoepassing. Ten einde reeds bij de voorbereiding van de maatregelen, ter uitvoering van de wet vereischt, van de kennis en het inzicht dier commissiën te kunnen gebruik maken, ligt het in het voornemen van den ondergeteekenden om te bevorderen dat de commissiën in het leven treden, nog vóór de wet, ingevolge artikel 30, tegenover de burgers gaat werken.

Zal dan van de havencommissiën en de speciale haveninspectie veel goeds voor de naleving van de wet kunnen worden verwacht — daarnaast zullen, naar de ondergeteekende vertrouwt, de vereenigingen, zoowel van patroons als van arbeiders in het stuwadoorsbedrijf, hare medewerking voor de nakoming van de wet verleenen. Juist wanneer in het bedrijf meer geregelde toestanden ontstaan, zullen de positie en de kracht dier vereenigingen allicht in betekenis winnen.

Uitteraard zal het toezicht op het in acht nemen van de wettelijke voorschriften kosten medebrengen. Het schijnt den ondergeteekende billijk, dat daarin door het bedrijf worde bijgedragen. Een intensief toezicht op het naleven van de wet zal immers ook wel degelijk een belang van de werkgevers zijn, daar dan het element van déloyale concurrentie, dat bestaat in het laten werken onder minder behoorlijke arbeidsvoorwaarden, geen rol meer kan spelen. Juist bij een bedrijf als dat der stuwadoors, waar het arbeidsloon zulk eene overwegende betekenis heeft, zal dit gewicht in de schaal leggen. Op grond van deze overwegingen is artikel 5 ingevoegd, hetwelk eene heffing van de toegelaten ondernemingen invoert, tot ten hoogste het bedrag in de wet genoemd. In verband met het wisselend recht, waarvan in het eerste lid van artikel 5 sprake is, wordt in het tweede lid van dat artikel de verplichting opgelegd om van de in de onderneming behandelde schepen boek te houden op de bij algemeen maatregel van bestuur bepaalde wijze, waarbij uit den aard zooveel mogelijk zal worden gestreefd naar aansluiting bij hetgeen in dit opzicht reeds met het oog op de Ongevallenverzekering is voorgeschreven. Door het geringe bedrag van het te heffen recht kan de bepaling van artikel 5, met het oog op de concurrentie met het buitenland, moeilijk een bezwaar worden geacht, terwijl ook niet uit het oog moet worden verloren, dat de meerdere veiligheid voor de arbeiders, die van deze wet het gevolg zal zijn, zich zeer waarschijnlijk o.a. zal uitspreken in eene vermindering der kosten, voor de werkgevers uit de Ongevallenwet voortvloeiende.

Na deze meer algemeene uiteenzetting van het stelsel der wet moge thans nog een en ander over de afzonderlijke artikelen worden opgemerkt. Vooraf worde echter nog aangeteekend, dat ook in het buitenland, met name in België,

Engeland en Hamburg, de wetgever zich met den laad- en losarbeid heeft beziggehouden en in het bijzonder voorschriften heeft uitgevaardigd voor de veiligheid bij den arbeid. Daar de aldaar bestaande regelingen echter in wetten van meer algemeene strekking zijn opgenomen of wel, in uitvoeringsbepalingen neergelegd, minder analogie vertoonen met de thans ontworpen wetsbepalingen dan met de algemeene maatregelen van bestuur, welke ingevolge deze wet zullen moeten worden uitgevaardigd, schijnt het van minder belang de buitenlandsche wettelijke maatregelen in extenso over te leggen, maar moge worden volstaan met de mededeeling van het volgende.

Bij de Hamburgsche wet van 26 November 1897 is de aanstelling van een haveninspecteur bevolen, die tot taak heeft „de zorg voor de bescherming der havenarbeiders tegen „gevaren voor leven of gezondheid, zoowel bij den arbeid zelf „als bij het gaan, in de haven, naar of van de plaats van den „arbeid”. Aan dien inspecteur — in 1901 is een tweede, met gelijke bevoegdheden toegeruste haveninspecteur aangesteld — is de bevoegdheid toegekend om, „als naar zijne meening door „gebrekkige inrichting van het bedrijf een onmiddellijk gevaar „voor leven of gezondheid der arbeiders bestaat, dadelijk de „voor afwering van die gevaren noodige maatregelen te treffen „en desnoods de voortzetting van den arbeid te verbieden tot „de gebrekkige inrichting zal zijn vervangen of verbeterd”. Aan deze, algemeen gehouden, bepalingen wordt in de practijk ook de bevoegdheid ontleend, tegen overmatige arbeidstijden op te treden, welker groote betekenis in verband met de veiligheid der arbeiders is erkend.

In Engeland zijn op grond van artikel 79 der Factories and Workshop Act van 17 Augustus 1901, door den betrokken Minister onder dagteekening van 24 October 1904 regelen vastgesteld, „betreffende het laden, lossen of behandelen van „goederen in resp. op een dok, werf of kade en betreffende „het laden, lossen en van kolen voorzien van een schip in „een dok, haven of gekanaliseerd water”. Door deze regelen worden uitvoerige voorschriften gegeven met betrekking tot de veiligheid bij het werk.

Wat ten slotte België betreft, op grond van de wet van 2 Juli 1899 „betreffende de veiligheid en de gezondheid van de werk- „lieden in industriele en handelsondernemingen”, is naast het voor ondernemingen in het algemeen geldende Koninklijk besluit van 30 Maart 1905, een speciaal besluit onder dagteekening van 20 November 1906 vastgesteld, bijzondere maatregelen voorschrijvende voor „het laden, lossen, herstellen „en onderhouden van schepen”. Dit besluit houdt zeer uitgewerkte regelen in met betrekking tot de veiligheid der havenarbeiders.

Uit het voorgaande blijkt dus wel, dat ook in de naburige landen, die uit een oogpunt van internationale concurrentie voor ons van het meeste belang zijn, de wetgever zich den toestand van de havenarbeiders heeft aangetrokken.

### Artikelen.

*Artikel 1. Bemanning van een zeeschip.* Nu, gelijk hierboven is uiteengezet, principieel alleen voor de havenarbeiders beschermende bepalingen zijn voorgesteld en voor de scheepsbemanning niet, schijnt het gevaar niet denkbeeldig dat een streven zou ontstaan, om, ter ontkoming aan de wet, havenarbeiders voor de leus tot leden der bemanning van het schip te verklaren. Het is daarom wenschelijk te bepalen dat onder „bemanning” slechts zij worden verstaan, die op de monsterrol van het vaartuig zijn gebracht of wel, bij gebreke van een monsterrol, zich blijkens eenig ander, aan boord aanwezig, geschrift, als schepeling hebben verbonden.

*Stuwadoorsarbeid.* Overeenkomstig hetgeen in de algemeene beschouwingen is aangeteekend, is dit begrip zóó ruim gedefinieerd, dat daaronder niet slechts valt het brengen van goederen in of uit het zeeschip en het verwerken der goederen in het schip, maar ook de daarmede één geheel uitmakende arbeid, bestaande in het opstapelen der geloste goederen op

den wal — (zij het in eene loods, op of in een vervoermiddel als een wagen of een spoorwegwaggon, of eenvoudig op de kade) — of in het verwerken van het goed in het binnenschip, waarin het uit het zeeschip is gebracht. Is echter eenmaal de berging van het geladen goed in het zeeschip of van het geloste goed op de plaats, waarheen het uit het zeeschip is gebracht, volledig afgelopen, dan zullen verdere manipulaties met datzelfde goed in het algemeen niet meer onder het wettelijk begrip van „stuwadoorsarbeid” zijn te begrijpen.

Volgens de definitie zal het nemen van monsters steeds buiten de wet vallen. Deze arbeid toch is niet zwaar en is ook geheel verschillend van het los- of laadwerk. Wel daarentegen zal het houden van expertise aan de wettelijke bepalingen zijn onderworpen. Dit is wenschelijk, waar deze werkzaamheden somwijlen het verplaatsen van een niet onbelangrijk deel der lading van het schip noodig maken.

*Goederen.* Verdient het aanbeveling, dat de, niet zelden zware en omvangrijke arbeid aan de ballast en de steenkolen onder de werking van de wet komt te vallen — anders is dit met dien aan de goederen tot uitrusting van het schip, aan het proviand (behalve de steenkool) en aan de bagage van reizigers en bemanning, een en ander voor zoover die arbeid zonder krachtwerktuig plaats grijpt. Bijzondere beschermende bepalingen voor laatstbedoelden arbeid, die niet overmatig zwaar zal zijn en slechts betrekkelijk korten tijd zal in beslag nemen, schijnen minder noodig. Het zou trouwens ook allicht eenige praktische moeilijkheid opleveren, wanneer ook die arbeid aan de bepalingen der wet werd onderworpen, daar dan bijv. geen levensmiddelen op het schip zouden mogen worden gebracht dan door eene toegelaten stuwadoorsonderneming.

*Artikelen 2—4.* Deze artikelen regelen de toelating als stuwadoorsonderneming. Het verzoek om toelating moet geschieden door de hoofden der onderneming. In overeenstemming met de terminologie, bijv. in de Arbeids- en de Veiligheidswet gebezigd, is ook in het onderhavige wetsontwerp gesproken van „hoofden of bestuurders”, wjl bij naamlooze vennootschappen, coöperatieve vereenigingen en dergel. niet van „hoofden”, doch van „bestuurders” pleegt te worden gesproken, wanneer men de personen wil aanduiden, bij wie de leiding der onderneming berust. De eisch wordt gesteld dat bij het verzoek om toelating alle hoofden of bestuurders der toelating verzoekende onderneming worden genoemd en dat van latere wijzigingen wordt mededeeling gedaan — zulks ten einde te kunnen beoordeelen, of de samenstelling van het leidend orgaan der onderneming geen beletsel vormt voor het verkrijgen of het behoud harer toelating.

Immers juist in de personen harer hoofden of bestuurders zal in sommige gevallen een reden gelegen zijn, om aan de onderneming de toelating te onthouden. Dit zal het geval zijn, wanneer allen of sommigen hunner door den rechter zijn ontzet van het recht om in eene stuwadoorsonderneming werkzaam te zijn of wanneer niet allen hier te lande wonen en zelfstandige werkgevers zijn. Bovendien wordt de toelating geweigerd, als eene onjuiste opgaaf wordt verstrekt aangaande de personen die met de leiding der onderneming zijn belast — zulk een opgaaf toch wekt het gerechtvaardigde vermoeden dat bij juiste opgaaf tegen toelating een wettelijk bezwaar zou bestaan of dat de foutieve mededeeling op andere wijze in fraudem legis geschiedt — en als eene vroegere toelating is ingetrokken, al of niet uitsluitend op grond, dat het ingevolge artikel 5 aan den Staat verschuldigde niet werd voldaan, terwijl dat verschuldigde bedrag ook later niet werd betaald. Uit deze opsomming der gevallen, waarin van weigering der gevraagde toelating sprake kan zijn, blijkt voldoende dat op een verzoek om toelating als stuwadoorsonderneming slechts bij uitzondering ongunstig zal worden beschikt. Ook het vereischte, dat alle hoofden of bestuurders hier te lande moeten wonen, zal geen bezwaar opleveren voor in Nederland gevestigde filialen van buitenlandsche ondernemingen, daar zoodanige

filialen, ingevolge het laatste lid van artikel 3, als afzonderlijke ondernemingen worden aangemerkt.

Is de toelating eenmaal verkregen, dan blijft zij gelden tot zij door den Minister is ingetrokken. Dit laatste geschiedt uit den aard der zaak, wanneer of de intrekking door hare hoofden of bestuurders zelve wordt gevraagd of de onderneming als zoodanig heeft opgehouden te bestaan. Maar bovendien kan de Minister tot intrekking overgaan, als zich één van de gevallen voordoet, in het tweede lid van artikel 4 opgesomd. Het uitvoerend gezag kan dan dus, na beoordeeling van alle omstandigheden van het zich voordoende geval, beslissen of, met het oog op het doel der wet, intrekking der toelating behoort te volgen, dan wel of zoodanige intrekking met het oog op de feiten niet zou zijn gerechtvaardigd.

*Artikel 5.* Werd bij de algemeene beschouwingen reeds medegedeeld, op welken grond eene bijdrage van de toegelaten ondernemingen in de kosten van uitvoering der wet billijk is te achten — thans moge nog een enkel woord aan de onderdeelen der voorgedragen regeling worden gewijd. Waar het toezicht op de naleving van de wet zich over den arbeid in alle toegelaten ondernemingen zal moeten uitstrekken, maar meerdere werkzaamheden van het toezichthoudend gezag zal vorderen naarmate in eene onderneming meerdere schepen worden behandeld, schijnt het meest billijke stelsel om, naast een betrekkelijk klein vast recht per onderneming, een recht te heffen in verband met het aantal per onderneming behandelde zeeschepen, waarop de artikelen van de wet toepassing vinden. Dit laatste recht zal echter weer verschillend moeten kunnen worden gesteld voor lijnbooten en andere booten. Immers zou het eene onevenredige belasting van lijnbooten exploiteerende maatschappijen zijn, wanneer bijv. voor een dagelijks binnenkomend zeeschip iederen dag weer een zelfde recht moest worden geheven als wordt geëischt van booten, die slechts nu en dan in eene Nederlandsche haven komen. Aan een en ander geeft het eerste lid van artikel 5 uitdrukking.

Het derde lid strekt om onbillijkheden in de heffing te voorkomen. Wanneer eene onderneming bijv. in December wordt toegelaten, is het niet wenschelijk te bepalen dat ook dan over het bijna afgelopen jaar het volle bedrag aan vast recht, over een geheel jaar gerekend, moet worden voldaan. En ook schijnt het aanbevelenswaardig, de mogelijkheid open te laten, dat het per schip verschuldigde slechts éénmaal zal behoeven te worden betaald, ook al wordt aan dat schip in meerdere ondernemingen gewerkt. Men denke bijv. aan het geval dat de eigenlijke lading door een stuwadoor aan boord van het schip wordt gebracht, maar dat bovendien eene kleine hoeveelheid steenkolen door een handelaar in dat artikel op het schip wordt bezorgd.

*Artikel 6.* Dit artikel, dat aangeeft, welke categorieën personen aan den laad- en losarbeid zullen mogen deelnemen, schijnt in de algemeene beschouwingen reeds voldoende toegelicht.

*Artikel 7.* Hierboven werd reeds aangeteekend, dat een arbeidsboekje voor de havenarbeiders verplicht wordt gesteld, als middel van controle op de arbeids- en rusttijden, maar ook als middel om een voortdurend overzicht te hebben van hen, die havenarbeid verrichten. Uitteraard zal het boekje ter inzage moeten zijn van den ambtenaar, met het toezicht op de naleving van de wet belast. Het zal moeten aanwezig zijn op de plaats, waar stuwadoorsarbeid wordt verricht, hetzij het alsdan onder den arbeider zelve berust, hetzij — met name ter invulling van de arbeids- en rusttijden — onder den werkgever of zijn opzichthoudend personeel. In elk geval moeten deze laatstbedoelde personen echter zorgen, dat gedurende den arbeid de boekjes der in hunne onderneming werkzame personen ter inzage van de inspecteerende ambtenaar zijn (artikel 14, slot). Die zorg kan echter natuurlijk niet meer op hen rusten, als de arbeid is afgelopen en de arbeiders huns weegs zijn gegaan.

Daarom is bepaald, dat bij het verlaten van de plaats van den arbeid het boekje c.q. moet worden teruggeven aan den arbeider, te wiens name het staat (artikel 7, tweede lid); deze zal dan het boekje bij zich moeten dragen, tot hij de plaats van den arbeid of de boot, waarmede hij van die plaats naar land wordt teruggebracht, heeft verlaten (derde lid) en zelf aansprakelijk zijn voor het ter inzage geven van het boekje (artikel 7, vierde lid, juncto artikel 20, eerste lid). Hij zal dus ook zelf moeten zorgen, dat hij tot zoodanig ter inzage geven in staat is, m. a. w. eventueel zelf om de afgifte, in het tweede lid bedoeld, moeten vragen. En ook bij het betreden van de plaats, waar de arbeid geschiedt, en van de boot, waarmede hij naar die plaats wordt vervoerd, zal hij het boekje bij zich moeten hebben. Op deze wijze kan het controleerend gezag zonder moeite nagaan, of niet zonder het verplichte arbeidsboekje wordt gewerkt.

*Artikel 8.* Ieder, die niet door den rechter is ontzet van de bevoegdheid om in eene stuwadoorsonderneming werkzaam te zijn, zal een arbeidsboekje kunnen krijgen, voorzover hij niet door leeftijd of sekse van iederen stuwadoorsarbeid is uitgesloten. Voor zulk een boekje zal eenige, zij het eene geringe, betaling worden gevraagd, ten einde te bevorderen, dat arbeidsboekjes slechts worden verzocht door personen, die inderdaad van zins zijn, zich min of meer regelmatig aan havenarbeid te wijden. De boekjes zijn geldig voor een daarin vermelden termijn, doch te hoogste voor één jaar. Deze laatste grens is bepaald uitsluitend op praktische gronden. Anders toch zou het boekje voor praktisch gebruik te dik moeten worden, in verband met de ruimte, voor de aantekening der dagelijksche arbeidstijden vereischt, en bovendien zouden dan tal van geldige boekjes blijven loopen, waarvan de houder zich niet meer aan den havenarbeid wijdde of wellicht vertrokken was of gestorven, zoodat een behoorlijk overzicht van het aantal aanwezige havenarbeiders dan toch niet zou worden verkregen.

Het boekje moet worden gevraagd „volgens de bij algemeenen maatregel van bestuur gestelde regelen.” De bedoeling is, die regelen zoodanig te stellen, dat op iederen werkdag gedurende eenige bepaalde uren de boekjes verkrijgbaar zullen zijn. Het tweede lid van artikel 8 laat echter de mogelijkheid om een geringer bedrag te vorderen, wanneer bij de aanvraag een bepaalde regel, b. v. in verband met de aanvangsletter van den naam des aanvragers, wordt in acht genomen.

*Artikel 9.* Dit artikel, dat betrekking heeft op de arbeids- en rusttijden van havenarbeiders, is in de Algemeene Beschouwingen reeds besproken.

*Artikel 10.* Door artikel 10 wordt — het werd boven reeds aangetoekend — stuwadoorsarbeid op Zondag (ook die van de scheepsbemanning) gebonden aan eene voorafgaande vergunning van het Rijksgezag. Voor lijubootten kan door den Minister een doorlopende, telkens te verlengen, vergunning voor ten hoogste een jaar worden verleend; overigens worden de Zondagsvergunningen slechts voor ieder concreet geval toegestaan door het districtshoofd of door den ambtenaar, die ter plaatse de leiding van het haventoezicht heeft. Ofschoon de omstandigheden, welke eenigen Zondagsarbeid kunnen noodig maken, te verschillend zijn dan dat eene uitputtende opsomming in de wet zoude kunnen worden opgenomen, mag uniformiteit van handelen in dit opzicht zoooveel mogelijk, in de verschillende havenplaatsen worden verwacht op grond van de centrale leiding, waaronder het haventoezicht in de onderscheidene gemeenten des lands zal werkzaam zijn.

De zorg, dat zonder de vereichte vergunning en zonder naleving der aan de vergunning verbonden voorwaarden geen stuwadoorsarbeid op Zondag wordt verricht, rust, voor zooveel de scheepsbemanning betreft, op den gezagvoerder van het schip of zijn plaatsvervanger, en overigens op de hoofden of bestuurders der onderneming, waarin wordt gearbeid, (artikel 14) alsmede

op hun opzichthoudend personeel (artikel 15). Wordt die zorg niet nagekomen, dan kan niet slechts, ingevolge artikel 20, straf worden opgelegd, bestaande in hechtenis of geldboete, eventueel met de bijkomende straf van ontzetting van het recht om in eene stuwadoorsonderneming werkzaam te zijn — maar kan ook, op grond van artikel 21, onverwijld staking van den arbeid worden bevolen. Bovendien kan, wanneer de voorwaarden van eene doorlopende vergunning niet worden nageleefd, die vergunning worden ingetrokken, terwijl, wanneer het in de wet omtrent den Zondagsarbeid bepaalde niet wordt nageleefd, door den Minister kan worden bepaald dat gedurende een zekeren, hoogstens een jaar bedragenden, tijd geen vergunning tot Zondagsarbeid aan de onderneming zal worden verleend. Een van de vormen, waarin zich deze niet-naleving kan voordoen is deze, dat het in het vierde lid van artikel 10 bedoelde verhoogde loon niet wordt uitbetaald, in één der gevallen waarin zoodanige uitbetaling verplicht is gesteld. Op deze verplichting is reeds in het algemeene deel dezer Memorie de aandacht gevestigd.

Wel zal het nog eenige toelichting verdienen, dat het einde van den wettelijken „Zondag” is gesteld op Maandagmorgen 6 uur. Dit scheen wenschelijk. Immers, liet men den „Zondag” eindigen des nachts te 12 uur, dan zou te verwachten zijn, dat ook inderdaad op dat tijdstip in vele gevallen de arbeid weer zou worden opgenomen. Dat dit het genot van den Zondag voor vele arbeiders niet onbelangrijk zou beperken, behoeft weinig betoog. Maar ook zou de kans bestaan, dat sommige arbeiders aan het werk zouden gaan onmiddellijk na een eenigszins feestelijk doorgebrachten Zondagavond — hetgeen de veiligheid bij den arbeid voor hen zelve en voor hunne medewerklieden niet zou verhoogen.

*Artikel 11.* Zoowel de veiligheid der arbeiders bij het gaan naar en het betreden van de plaats van den arbeid, als hunne veiligheid bij den arbeid zelve, wordt door artikel 11 geregeld. In beide opzichten toch komen misstanden voor, die slechts met behulp der wetgevers kunnen worden opgeheven.

Op de hoofden of bestuurders der ondernemingen, waarin stuwadoorsarbeid wordt verricht, wordt de plicht gelegd om te zorgen dat in hunne onderneming niet door havenarbeiders wordt gewerkt aan schepen, welker toegang niet voldoet aan de deswege bij algemeenen maatregel van bestuur gestelde eischen. In de meeste gevallen zullen deze hoofden of bestuurders het volkomen in de hand hebben om door van hunnentwege genomen maatregelen dien toegang aan de eischen te laten voldoen. En doet zich een enkelen keer een geval voor, dat de gezaghebbenden over het schip hun die macht niet verleenen en ook zelf niet voor een behoorlijken toegang tot het schip zorgen, dan zullen de stuwadoors aansprakelijk kunnen worden gesteld, als zij desnietteenstaande toch in hunne onderneming aan het schip laad- of loswerk doen verrichten.

Dat het voorts op den weg ligt van den stuwadoer, om er voor te zorgen, dat zijn personeel niet in overladen of wrakke booten naar de plaats van den arbeid wordt vervoerd, behoeft wel weinig betoog. In het eerste lid van artikel 11 wordt deze moreele verplichting — die zonder dwang niet steeds bleek te worden nagekomen — in een wettelijken plicht omgezet.

Bepalingen ter verzekering dat de arbeid zelf onder behoorlijke waarborgen van veiligheid en gezondheid geschiedt, zijn in het tweede lid van genoemd artikel vervat. Zij kunnen op één lijn worden gesteld met hetgeen ten aanzien van arbeiders in fabrieken en werkplaatsen in de Veiligheidswet, met name in artikel 7 dier wet, is voorgeschreven, zij het dat de geheel andere omstandigheden, waaronder de laad- en losarbeid pleegt te geschieden, een belangrijk verschil in de uitwerking noodig maken. Waar deze laatstbedoelde arbeid in de open lucht pleegt te geschieden, zijn b.v. bepalingen tot het bevorderen van een dragelijke temperatuur hier niet wel mogelijk. Op den voorgrond moet hier staan de zorg voor voorkoming van ongevallen bij den arbeid en de zorg, dat voldoende hulpmiddelen aanwezig zijn, wanneer toch een ongeval is voorgekomen



## Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

Bovendien echter zullen bepalingen kunnen noodig zijn ter bescherming van de gezondheid der arbeiders, ook afgezien van ongevallen, b.v. wanneer wordt gewerkt in ladingen, bestaande uit goederen, welke behandeling voor de gezondheid gevaar kan opleveren, indien niet bepaalde voorzorgsmaatregelen worden in acht genomen. Voor het stellen van zoodanige bepalingen geeft letter *b* van het tweede lid voldoende grondslag. En eindelijk zullen, ingevolge de letters *c* en *d*, voorschriften kunnen worden gegeven met betrekking tot de aanwezigheid van drinkwater en privaten, terwijl in het belang der zindelijkheid b.v. zal kunnen worden voorgeschreven, dat in bepaalde omstandigheden bad- of waschgelegenheden moeten aanwezig zijn voor de arbeiders, die in ladingen van vergiftige of min zindelijke stoffen hebben gewerkt.

Waar — ten einde een ongewenschte en toch nimmer volledige casuïstiek in den algemeenen maatregel te vermijden — aldaar in meerdere opzichten met betrekkelijk algemeen gehouden regelen zal moeten worden volstaan, is het onvermijdelijk, den leider van het haventoezicht ter plaatse de bevoegdheid te geven, ter uitwerking van die algemeene regelen nadere voorschriften voor de speciale gevallen uit te vaardigen. Die bevoegdheid, welke ook in de Veiligheidswet is te vinden, is in artikel 11 neergelegd. Van een aldus gegeven nader voorschrift is beroep op den Minister. Uitteraard zal de beroepstermijn hier kort moeten zijn, terwijl ook de Minister zijne beslissing zooveel mogelijk zal bespoedigen. Om den vereischten spoed nog meer te bevorderen, is aan het slot van het vierde lid bepaald, dat de indiening van het beroepschrift zal geschieden, niet rechtstreeks bij den Minister, maar bij een door dien Minister aangewezen persoon. Hierdoor wordt bereikt, dat het beroepschrift zonder omwegen in handen komt van dengeen die is aangewezen, om den Minister omtrent de te nemen beslissing te adviseeren.

Overwogen is nog, of in dezen niet een uitvoerbaarheid van het nader voorschrift bij voorraad moest worden bepaald of althans mogelijk gelaten. De overweging echter, dat zoodanige uitvoerbaarheid het beroep ten deele vrijwel illusoir maakt, en dat, ook buiten de gegeven nadere voorschriften om, artikel 21 al. 1 sub 2<sup>o</sup>, voldoende middelen aan de hand doet om werkelijk onmiddellijk dreigend gevaar te keeren, heeft ten slotte tot aanneming van de schorsende kracht van het beroep doen besluiten (vijfde lid van artikel 11).

*Artikelen 12 en 13.* Ten aanzien van deze artikelen moge worden verwezen naar hetgeen in de algemeene beschouwingen is aangeteekend.

*Artikelen 14 en 15.* Het voor de aansprakelijkheid wegens wetsovertredingen gevolgde stelsel, dat in hoofdzaak in deze artikelen is nedergelegd, werd in het algemeene gedeelte dezer Memorie reeds besproken. Behalve in de enkele gevallen, dat aan andere personen bepaalde verplichtingen zijn opgelegd, voor welke niet-nakoming zij persoonlijk worden verantwoordelijk gesteld (artikelen 7, derde en vierde lid; 12, tweede lid, tweede zinsnede, en 17), zijn in het algemeen de hoofden of bestuurders der onderneming, waarin het stuwadoorswerk geschiedt, aansprakelijk gesteld voor de zorg, dat de wettelijke bepalingen worden nageleefd ten aanzien van de havenarbeiders, in de onderneming werkzaam (artikelen 10, vijfde lid; 11, eerste lid, en 14). Gelijke verplichting rust, ingevolge artikel 15, c. q. op hun opzichthoudend personeel. Door het tweede lid van artikel 15 wordt gewaakt tegen eene aansprakelijkheid in omstandigheden, waarin billijkheidshalve geene strafrechtelijke verantwoordelijkheid meer mag worden aangenomen.

De zorg, dat de enkele bepalingen (artikel 10, eerste lid, en 21), die ook op de scheepsbemanning toepasselijk zijn, te haren aanzien worden nageleefd, wordt, gelijk in de algemeene beschouwingen reeds werd gezegd, op den gezagvoerder gelegd, of wel — daar de gezagvoerder veelal van boord zal zijn, als het schip in de haven ligt — op zijn plaatsvervanger. En ook werd er in het algemeen deel dezer Memorie reeds

op gewezen dat en waarom ook de gezagvoerder of zijn plaatsvervanger voor niet-naleving van artikel 6 aan boord van het schip moet worden verantwoordelijk gesteld.

*Artikel 16.* Voor de toelichting van dit artikel worde verwezen naar de Algemeene Beschouwingen.

*Artikelen 17 en 18.* Deze artikelen komen in hoofdzaak overeen met de artikelen 13 en 14 van de Arbeidswet.

*Artikel 19.* De havencommissiën, bestaande uit een ambtenaar als Voorzitter en een aantal leden en plaatsvervangende leden, waarvan de helft uit de werkgevers in het stuwadoorsbedrijf en de andere helft uit de arbeiders in dat bedrijf is samengesteld, zullen door deze hare samenstelling en door hare locale kennis van goeden invloed op de uitvoering van de wettelijke bepalingen kunnen zijn. Hare taak is eene adviseerende (derde lid). Doordat zij echter niet behoeven te wachten tot eene aanvraag om advies tot haar wordt gericht, maar zij ook uit eigen beweging een advies kunnen uitbrengen, zullen zij metterdaad een grooten invloed op de wijze van wetstoepassing kunnen uitoefenen. Het Voorzitterschap van den ambtenaar, wien de leiding van het haventoezicht ter plaatse is toevertrouwd, waarborgt de zoo wenschelijke samenwerking tusschen Commissie en ambtelijk toezicht.

Het zal wenschelijk zijn, dat in de vergaderingen der Commissie zooveel mogelijk de door de leden-werkgevers uit te brengen stemmen gelijk in aantal zijn als die der leden-arbeiders. Ter bereiking daarvan wordt echter niet het stelsel aangenomen, door de wet op de kamers van arbeid gehuldigd: dat aan de sterkst aanwezige zijde enkele leden buiten stemming blijven. Aan dat stelsel toch is het nadeel verbonden, dat ingeval van onverschilligheid of opzet van den eenen kant, het inzicht van, wellicht juist zeer deskundige en actieve leden, aan de andere zijde staande, niet tot zijn recht kan komen. Het schijnt daarom wenschelijker, niet eene bepaling op te nemen als de bedoelde uit de wet op de Kamers van arbeid, maar eenvoudig te bepalen, dat nevens ieder lid een plaatsvervanger zal worden aangewezen, dat bij zijne verhindering hem kan vervangen. Die plaatsvervangende leden moeten, gelijk voor de hand ligt, uit dezelfde groepen als de leden zelve worden aangewezen.

De aanwijzing van de personen der leden en hunne plaatsvervangers zal geschieden door de Koningin — echter niet dan nadat de Vereenigingen der betrokkenen zooveel mogelijk zijn gehoord. Het ligt in de bedoeling van den ondergeteekende om te bevorderen dat — wanneer de bedoelde vereenigingen onderling tot overeenstemming kunnen komen over de op te geven candidaten — die aldus opgegeven candidaten, wanneer althans hun aantal niet te groot is, zonder meer aan de Koningin ter benoeming zullen worden aanbevolen. Langs dezen weg schijnt een beter resultaat te kunnen worden verkregen dan door een stelsel van verkiezing, hetzij direct of indirect, waarbij, wat de arbeiders aangaat, uitsluitend eene vertegenwoordiging zou ontstaan van de partij, die op het oogenblik der verkiezing toevallig de meerderheid bezit.

Op praktische gronden zijn in de wet alleen de hoofdlijnen ten aanzien van de regeling der havencommissie neergelegd, terwijl de uitwerking verder aan het uitvoerend gezag is overgelaten.

*Artikel 20.* Als maximum der straf wegens overtreding van eene wettelijke bepaling is in het algemeen een maand hechtenis of honderd gulden boete gesteld, onverminderd de mogelijkheid van verdubbeling in geval van recidive. In enkele gevallen, waarin het gepleegde feit van ernstiger aard of de mate van schuld grooter is, is dat maximum intusschen hooger gesteld of wel is niet de keus tusschen boete en vrijheidsstraf gelaten. Dat op grond van artikel 20 voor enkele feiten ook de

arbeider zelf strafbaar zal zijn, is in de algemeene beschouwingen bereids vermeld en gemotiveerd.

Het schijnt voorts wenschelijk, bovendien mogelijk te maken de bijkomende straf van tijdelijke ontzetting uit het bedrijf. Aan de prudentie van den rechter mag de zorg worden overgelaten, dat deze — inderdaad zeer zware — bijkomende straf niet lichtvaardig zal worden opgelegd. Maar anderzijds moet het mogelijk zijn, haar uit te spreken tegenover den werkgever, die door zijne handelingen of zijn gemis aan zorg de belangen van zijne werklieden in de waagschaal stelt, en tegenover den werkman die, door zijne opzettelijke minachting der beschermende bepalingen, de belangen zijner medearbeiders benadeelt.

Het zevende lid houdt eene bepaling in, analoog aan die van artikel 17, derde lid, der Arbeidswet. De laatste zinsnede waakt intusschen tegen eene onmatige of onbillijke cumulatie van straf, welke zich anders hier zou kunnen voordoen, in verband met de betrekkelijk hooge strafmaxima en het feit, dat éénzelfde wetsovertreding niet zelden op een vrij groot getal personen betrekking zal hebben.

*Artikel 21.* Ofschoon op overtreding der wettelijke bepalingen ingevolge artikel 20 eene gevoelige straf is gesteld, zou het kunnen zijn dat, niettegenstaande een procesverbaal, het verboden werk toch niet werd gestaakt, b.v. omdat men het door den arbeid te verkrijgen geldelijk voordeel hooger schatte dan het van de verwachte geldboete gevreesde nadeel. Het is daarom noodzakelijk, in bepaalde gevallen ook een onmiddellijk stopzetten van den arbeid, geheel of gedeeltelijk, te kunnen bevelen. Het behoeft overigens wel weinig betoog, dat slechts zelden — behoudens wanneer op Zondag zonder vergunning wordt gewerkt — de arbeid aan het schip *volledig* zal moeten worden stilgelegd. In den regel zal, bij toepassing van artikel 21, het geval zich voordoen dat slechts enkele personen bij den arbeid aan het schip niet voldoen aan de bepaling van artikel 6 of dat een enkel, bij de lossing of lading van het schip gebezigd, hulpmiddel onmiddellijk gevaar voor de arbeiders doet geboren worden. Alsdan zal — wanneer die personen of dat hulpmiddel niet vrijwillig worden vervangen — slechts staking van den arbeid behoeven te worden bevolen voor zoover noodig is om een wettelijken toestand te doen intreden.

Waar het bevel tot geheele of gedeeltelijke staking van den arbeid juist gegeven wordt om een onwettigen toestand onverwijld te doen ophouden, zal het duidelijk zijn, dat zoodanig bevel uitvoerbaar moet zijn, niettegenstaande de mogelijkheid van hooger beroep nog bestaat. Dat het inderdaad bij voorraad uitvoerbaar zal zijn, volgt uit de bepaling van het tweede lid van artikel 21. Regelmatigheidshalve zal de arbeid, welks staking is bevolen, niet mogen worden hervat (afgezien van het geval, dat het bevel in beroep wordt vernietigd) dan na een schriftelijk verlov van den ambtenaar, die de staking beval. Dit zou intusschen geen zin hebben, als de staking eenvoudig is bevolen op grond van den Zondag. Zoo gauw dan de Zondag (in den zin van artikel 10, eerste lid) is afgelopen, moet met den arbeid kunnen worden doorgedaan. Aan een en ander geeft het tweede lid van artikel 21 uitdrukking.

*Artikel 22.* Zal het toezicht op de naleving van de wet, en dus ook het opsporen van de overtredingen, in hoofdzaak berusten bij de ambtenaren, in artikel 16 genoemd — ook de ambtenaren van Rijks- en gemeentepolitie, de marechaussée en de waterschouten zullen bij de opsporing van wetsovertredingen goede diensten kunnen bewijzen. En niet minder zullen in sommige gemeenten bepaalde andere ambtenaren — men denke aan Rijkshavenmeesters en aan den gemeentelijken

havendienst — hier met vrucht werkzaam kunnen zijn. Deze laatstbedoelde categorieën worden bedoeld in het tweede lid van artikel 22. Daarentegen scheen er geen aanleiding om alle in artikel 8 van het Wetboek van Strafvordering genoemde personen met het opsporen van overtredingen der wet te belasten.

*Artikel 23.* Dit artikel komt in zijn wezen overeen met artikel 19 der Arbeidswet, zooals dit zal luiden na eventueele aanneming van de wetsvoordracht 1909/10, 257; met artikel 23 van het ontwerp-Steenhouwerswet, enz. Ofschoon het binnentreden in eene woning in verband met het toezicht op de naleving van de Stuwadoorswet slechts zéér zelden noodig zal zijn, scheen een speciale desbetreffende bepaling met het oog op artikel 158 der Grondwet niet te kunnen worden gemist.

*Artikel 26.* Deze bepaling schijnt noodig met het oog op artikel 266 van het Wetboek van Strafvordering, welk artikel den termijn van verzet tegen een verstekvonnis doet aanvangen met den dag, waarop de veroordeelde is aangehouden ter ten uitvoerlegging van de straf. Ingeval bij verstek een boete is opgelegd die tijdig vrijwillig wordt betaald, zoodat van aanhouding ter ten uitvoerlegging van de straf geen sprake is, zou derhalve kunnen worden aangenomen, dat nog steeds verzet mogelijk is, en dat het verstekvonnis dus niet onherroepelijk wordt, alvorens op zoodanig verzet uitspraak zou zijn gedaan. Dit te voorkomen is het doel van artikel 26.

*Artikel 27.* In de Algemeene beschouwingen is uiteengezet, waarom en in hoeverre de wettelijke regeling niet van toepassing behoort te zijn op de lading en lossing van schepen, bij welke, buiten de eigen bemanning, ten hoogste drie arbeiders op éénzelfde oogenblik werkzaam zijn.

*Artikel 29.* Door het eerste lid van artikel 29, onder *a*, wordt de bevoegdheid geboren, om tusschen de afkondiging en de inwerking treding van een, wellicht voor de betrokkenen ingrijpenden, algemeenen maatregel van bestuur een langer tijdvak te laten dan van twintig dagen — eene bevoegdheid, welke bestaan zonder uitdrukkelijke vestiging in de bijzondere wet twijfelachtig kon zijn, in verband met het bepaalde bij de artikelen 1 en 3 van de wet van 26 April 1852 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 92), gewijzigd bij de wet van 23 Juni 1893 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 111).

Het eerste lid van artikel 29 onder *b* en het tweede lid van dat artikel geven de bevoegdheid om de regeling van algemeene maatregelen van bestuur, geheel of gedeeltelijk, te beperken tot bepaalde gemeenten, dan wel voor verschillende gemeentens verschillend te doen zijn. Dat dit noodig kan zijn, wordt duidelijk, als men denkt aan het groote verschil in haventoestanden in eene stad als Rotterdam en in eene gemeente met slechts weinig zeehavenverkeer.

*Artikel 30.* Door artikel 10 wordt de stuwadoorsarbeid op Zondag geregeld. Het is dus noodig dat de bepalingen der Zondagswet op den Zondags verricht wordenden stuwadoorsarbeid niet langer van toepassing zijn. Wel zullen zij toepasselijk blijven op den stuwadoorsarbeid, op feestdagen, geen Zondagen, verricht, voor welken immers door het onderhavige wetsontwerp geen speciale bepalingen worden gegeven.

*De Minister van Landbouw,  
Nijverheid en Handel,*

A. S. TALMA.