

(258. 4.)

## MEMORIE VAN TOELICHTING.

De beide tractaten, welke goedkeuring bij de hierbij ingediende wetsontwerpen van de Staten-Generaal wordt gevraagd, en welke in de Internationale Zeerechtconferentiën te Brussel van 1905, 1909 en 1910 werden behandeld en in laatstgenoemd jaar door de gevolmachtigden der 25 verdragsluitende Staten zijn ondertekend, danken hun oorsprong aan de handelingen van het Comité Maritime International.

Deze vereeniging, gedreven door den wensch om de totstandkoming te bevorderen van internationale regeling van daartoe in aanmerking komende onderwerpen van zeerecht, trachtte in de eerste plaats overeenstemming te verkrijgen ten aanzien van *aanvaring* en *hulp* en *berging*.

De keuze dezer onderwerpen was alleszins gerechtvaardigd door de overweging, dat juist bij deze rechtsstof, in welke bindende overeenkomst slechts ten deele, en dan nog op zeer ondergeschikte wijze, eene rol speelt en die tevens feiten betreft, door welke schepen van de meest verschillende nationaliteit telkens met elkander in rechtsverhouding komen, de grootste behoefte bestaat aan eenvormige regeling. En zulks nog te meer, waar de geldelijke bedragen, om welke het bij aanvaring of hulp en berging gaat, vaak van overwegend belang zijn. De vóór-ontwerpen der genoemde vereeniging hebben den grondslag uitgemaakt van de beraadslagingen der op voorstel van de Belgische Regeering te Brussel gehouden internationale conferentiën.

Zooals bij de behandeling der afzonderlijke artikelen van deze verdragen blijken zal, sluiten zich deze grootendeels aan bij hetgeen tot dusverre ten onzent rechtens is. Wat, voor zoover de tractaten toepasselijk zijn, uit onze wet zal komen te vervallen, zijn voorschriften, welke sedert lang als verouderd werden beschouwd, als bijv. art. 540 Wetboek van Koophandel, of de onderscheiding tusschen hulp en berging, terwijl geen beginsel, waarop hier te lande werd prijs gesteld, ter wille van overeenstemming behoefde te worden prijs gegeven. Ten deele ook zal voortaan uitdrukkelijk als recht zijn vastgesteld wat ten onzent door de rechtspraak reeds lang als zoodanig was erkend, als bijv. de aansprakelijkheid van het schip ook voor fouten, welke naar aanleiding van het advies van eenen loods mochten zijn begaan.

Het opschrift der verdragen spreekt van „Certaines règles en matière d'abordage”, en „Certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes”, zulks ter aanduiding, dat daarmede niet is bedoeld het geven van eene geheel volledige en afgeslotene regeling der betrekkelijke rechtsstof. Trouwens, men heeft slechts omtrent de hoofdbeginselen overeenstemming verlangd, maar daarnevens de nationale wetgevers vrijgelaten aan te vullen voor zooverre hun zal

goeddunken, onder voorwaarde alleen, dat onaangetast worde gelaten wat in de verdragen als recht is vastgelegd. Omtrent den inhoud daàrvan moest mogelijkheid van twijfel uitgesloten zijn. Daaruit vloeide voort, dat die inhoud moest worden neergelegd in verdragen, welke artikelen zelf bij ieder der verdragsluitende partijen zouden moeten hebben kracht van wet, geschreven in ééne taal, de Fransche, die voor de beoordeeling van haar inhoud ook de eenige maatgevende zoude zijn.

Het aanvaringsverdrag is bij toepassing bestemd te vervangen de artt. 534 tot en met 538, 540 tot en met 543 en 756 Wetboek van Koophandel. Artt. 539 en 544 behandelen gevallen, welke in het tractaat niet zijn voorzien, terwijl zij evenmin strijden tegen de bepalingen die er in voorkomen. Voor wat hulp en berging betreft, vervangt het verdrag bij toepassing de artt. 560, 561, 562, 563 en 568. De overige artikelen van den Zevenden Titel worden door het tractaat niet getroffen, als betreffende het in het verdrag niet behandelde strandrecht, of inhoudende bepalingen, hetzij staande buiten de verdragen, hetzij nevens deze de regeling van het onderwerp aanvullende, zonder met de verdragen in strijd te zijn.

Regeling van competentie valt buiten de verdragen. Wel heeft het Comité Maritime International zich daarmede geruimen tijd bezig gehouden, maar deze in het procesrecht ingrijpende materie bleek voor internationale vaststelling nog niet rijp. Ook de regeling der aansprakelijkheid van den reeder wordt door deze verdragen niet aangetast en moet mitsdien overeenkomstig de nationale wetgevingen beoordeeld worden, zoolang daarover nog geen uniforme wetgeving bestaat. Het belang van het tot stand komen daarvan behoeft zeker geen betoog, en er mag worden verwacht, dat de internationale zeerechtconferentie, die zich thans met dit zeer ingewikkelde onderwerp bezighoudt, eerlang zal slagen in het vinden eener oplossing, die de tot dusverre uiteenloopende systemen tot één geheel zal weten te vereenigen.

Waar derhalve in de verdragen, in aansluiting trouwens aan hetgeen bijkans overal gebruikelijk is en bovendien ook zoowel in onze eigene als in buitenlandsche wetgevingen geschiedt, over *schepen* en hunne *aansprakelijkheid* in persoonlijken zin wordt gesproken als waren zij zelve subjecten van recht, is bij gebreke van tractaat bij de nationale wetgevingen het antwoord te zoeken op de vraag: op welke personen en op welke wijze de aansprakelijkheid drukt en het verhaal kan worden gezocht voor de verbintenissen, welke in de tractaten ten aanzien van „het schip” als zoodanig zijn vastgesteld, gelijk ook omgekeerd uit dezelfde wetgevingen moet blijken, wie het zijn, die vorderen kunnen wanneer „het schip” tot vorderen wordt gerechtigd verklaard.

Geene verandering is door de verdragen gemaakt in het stelsel onzer wet, dat bij de beide onderwerpen voor alle gevallen steeds zoekt naar de meest billijke oplossing en bij hulp en berging zelfs de rechtsgeldigheid der gesloten *overeenkomst* afhankelijk maakt van 's rechtens oordeel omtrent de redelijkheid er van.

## Aanvaringsverdrag.

Art. 1. 1. De Zesde Titel van boek II, Wetboek van Koophandel, handelt over *materiele schade*: „de schade aan het schip en aan de goederen”. Art. 1 van het verdrag echter gaat uit van het beginsel, dat ook toegebrachte *lichamelijke* schade recht geeft vergoeding te vorderen. Nadere regeling of uitwerking van dit gewichtig beginsel, hetwelk nog niet overal is erkend, wordt aan de nationale wetgevingen overgelaten. Ten onzent is deze stof, en wel op breederen grondslag dan die waarop dit artikel rust, reeds geregeld in de artikelen van het Burgerlijk Wetboek, betreffende onrechtmatige daad, 1401—1407, en de artikelen

Goedkeuring van de te Brussel gesloten verdragen tot het vaststellen van regelen betreff. aanvaring en hulp enz.

van het Wetboek van Koophandel, 423—427. Men vergelijkte voorts de artt. 414, 446, 450, 474, Wetboek van Strafrecht, naar welke bij art. 9 van dit verdrag wordt verwezen.

2. De woorden: „*dues à raison des dommages causés aux navires*”, enz., welke die van een vroeger ontwerp vervangen, eenvoudig luidende: „*réparation des dommages causés aux*”, enz., hebben de strekking aan te duiden dat hier niet alleen sprake is van onmiddellijke materiele schade aan lichamelijke voorwerpen, maar van alle schade in den ruimsten omvang, welke ten gevolge van aanvaring geleden wordt, als bijv. schade door oponthoud, verlies van vracht, het vervallen van gesloten contracten, in één woord alles wat uit zoodanigen hoofde civielrechtelijk kan worden gevorderd. Ook hier zal het nationale recht aanvullend werken en zullen bijv. de artt. 1280—1284 Burgerlijk Wetboek toepasselijk zijn.

Voor eene hernieuwing van den ouden bekenden strijd over de draagwijdte van de uitdrukking onzer wet: schade aan het schip en aan de goederen, is geen plaats meer.

3. De slotwoorden toonen aan, dat het voor toepassing van het tractaat onverschillig is waar de aanvaring plaats had, in open zee dan wel in binnenwateren.

Blijkens art. 756 Wetboek van Koophandel, is dat reeds thans ten onzent evenzoo.

Art. 2. Dit artikel brengt bij aanvaring, veroorzaakt door toeval, door overmacht of door twijfelachtige oorzaak, de schade ten laste van hem die ze leed. Het is dus in overeenstemming met onze artt. 536 en 537 en stelt tevens de ongewenschte artt. 538 en 540 ter zijde.

Art. 3. Deze bepaling huldigt het ook bij ons in art. 534 nedergelegde hoofdbeginsel, dat het schadeherstel drukt op het schip door welks schuld de aanvaring plaats had.

Art. 4. Bij aanvaring door schuld van wederzijde laat ons art. 535 ieder zijne eigene schade dragen. Het ligt voor de hand, dat dit tot groote onbillijkheid aanleiding kan geven, daar de graad van schuld bij de schepen zeer verschillend kan en zelfs meestal zal zijn, en dikwijls het schip, dat absoluut of relatief de minste schuld heeft, de grootste schade heeft belopen.

Het beginsel door het tractaatsartikel aangenomen, de verdeling der aansprakelijkheid van elk der schepen naar verhouding der respectievelijk begane verzuimen geheel ter vrije beoordeeling van den rechter, is in overeenstemming met de billijkheid. Wanneer dan ook zulke verhouding niet is vast te stellen of de wederzijdsche schuld even groot schijnt te zijn, wordt de schade, die tot ieders last komt, in gelijke deelen verdeeld.

Het feit, dat dit stelsel reeds geruimen tijd in België (en ook elders) had gegolden, heeft de conferentie er toe geleid, verschillende rechterlijke en andere autoriteiten in enquête te hooren omtrent de gebleken werking er van. Daaruit is gebleken, dat het tot moeilijkheden niet had geleid en in zijne resultaten steeds en algemeen had voldaan.

Het tweede lid van het artikel stelt vast, dat ten aanzien van materiele schade de aansprakelijkheid der schuldige schepen niet is eene hoofdelijke. Dit is reeds op zich zelf in overeenstemming met de algemeene rechtsbeginselen, daar het hier niet betreft opzettelijk toegebrachte schade; maar bovendien zou de werking der algemeen op de cognosementen voorkomende *négligence-clause* tot groote onbillijkheid leiden, wanneer hoofdelijke aansprakelijkheid werd aangenomen. Dan toch zoude de beschadigde ladingeigenaar vol verhaal kunnen erlangen van een slechts ten deele aansprakelijk schip, dat dan dus te veel zou betalen. Gaf voor zulk geval het tractaat verhaal voor het te veel op het andere schip, dan werd de onbillijkheid alleen verplaatst,

Jewijl dan langs eenen omweg die beschadigde ladingeigenaar van het tweede schip (dat, hetwelk zijne lading vervoerde) eene vergoeding krijgen zou, van welke dat schip zich door de „*négligence-clause*” juist had bevrijd en mocht bevrijden.

Anders is het, waar het betreft schade aan *derden* veroorzaakt, door dood of lichamelijk letsel. Daar staan contractuele bepalingen niet in den weg voor het verlenen der grootst mogelijke zekerheid tot het verkrijgen der vergoeding, terwijl aan hen die door de werking der hoofdelijkheid, meer dan hun evenredig deel moesten betalen, verhaal wordt gegeven op diegenen, die niet of minder dan hunne proportie hebben betaald.

Ten aanzien van personen, die zich aan boord bevinden, wordt de aansprakelijkheid van het hen voerend schip door de nationale wet geregeerd.

Art. 5. Dit artikel brengt eenvormigheid ten aanzien van een rechtspunt omtrent hetwelk de wetgeving in verschillende landen zeer uiteenloopt. Zoowel volgens de Engelsche als volgens de Duitsche wet houdt de aansprakelijkheid van den gezagvoerder en daarmede die van den reeder op, wanneer en zoolang als het schip wordt gevoerd door eenen verplichten loods, wiens aanwijzingen de schipper heeft te volgen. Ten onzent bestaat een eigenlijke verplichte loods (Zwangslotse, Compulsory pilot) niet. Ten einde de diensten van eenen loods niet uit zuinigheid te sparen, is ieder binnenkomend schip verplicht eenen loods te betalen, maar niet hem mede te laten varen, of, zoo hij medevaart, zijn advies te volgen. De vaste jurisprudentie ten onzent beslist dan ook dat, al wordt op loodsaanwijzing gevaren, de schipper (dus reeder) toch aansprakelijk blijft. Datzelfde zal voortaan voor alle toetredende Staten recht zijn, ook al mocht de nationale wet het varen onder loodsaanwijzing verplichtend voorschrijven.

Intusschen is aan dit verdrag toegevoegd een additioneel artikel, bepalende dat art. 5 eerst dan vanzelf en ten volle („de plein droit”) in werking treedt, wanneer tusschen de hooge verdragsluitende partijen eenstemmigheid is verkregen omtrent de reeders-aansprakelijkheid. Ter conferentie werd door Engeland betoogd, dat art. 5 naar goede methode van wetgeving thuis behoorde in een verdrag betreffende de reeders-aansprakelijkheid. Een punt waaromtrent zeker verschillend kan worden gedacht. Ofschoon Engeland volkomen instemde met de in dit artikel opgenomen bepaling, wenschte het, onder anderen op grond van bovengemelde meening, dat het artikel, hoezeer met eenstemmigheid aangenomen, pas in werking zoude komen op het aangegeven tijdstip. Aan toekomstige discussie is het dus niet meer onderworpen. Waar echter het hier voorgeschrevene, zooals in Nederland, reeds uit de nationale wet voortvloeit, komt in den toestand toch geene verandering.

Art. 6. Ook dit artikel is met de Nederlandsche wet in overeenstemming, daar voorafgaande protesten of andere formaliteiten voor het instellen der actie hier niet bestaan. Ook is er ten onzent geenerlei rechtsvermoeden ten aanzien van schuld.

Art. 7. De hier aangenomen verjaringstermijn is één jaar korter dan die van ons art. 742, Wetboek van Koophandel. Een termijn van 2 jaren is inderdaad lang genoeg om te beslissen of men al of niet een proces zal beginnen tot verhaal van geleden schade.

De verjaring in het tweede lid genoemd, uitvloeisel van het bepaalde bij art. 4, 3de lid, kan niet anders loopen dan van den dag der betaling af. Immers de actie tot verhaal wordt pas geboren door de betaling aan den beschadigde. Maar dan is ook één jaar ruim voldoende.

Tot bepaling der gronden van schorsing en stuiting der verjaring geldt weder de nationale wet.

Goedkeuring van de te Brussel gesloten verdragen tot het vaststellen van regelen betreff. aanvaring en hulp enz.

Het laatste lid is het gevolg van een bezwaar van Engelsche zijde, daar zonder het aannemen er van met het oog op Engelsche wetten en gebruiken de toetreding van die Mogendheid bezwaar zou ondervinden. Het artikel geeft nu aan elk der verdragsluitende Mogendheden het recht om desverkiezende eene bepaling van gelijke strekking in hare nationale wet op te nemen. De rechter van eenig land in welks wetgeving die schorsingsgrond *niet* is opgenomen, vermag het hier genoemde feit dan ook niet als zulk een grond te erkennen. Waar Nederland bezig is zijn zeerecht geheel te herzien, is er geene aanleiding bij deze gelegenheid meer te wijzigen dan uit de verdragen zelf voortvloeit.

Art. 8. De eerste twee leden van dit artikel vereischen geene toelichting. Zij zijn ingegeven door gevoelens van redelijkheid en menselijkheid.

Van het laatste lid is de kracht en beteekenis gelegen in de woorden: „de la *seule* contravention”, enz.

Wanneer het in aanvaring geweest zijnde schip, dat de hier omschreven verplichting niet naleeft, tevens is *zonder schuld* aan de aanvaring, zoodat voor de schade van het andere schip het eerste niet aansprakelijk is, dan werd het niet wenschelijk geacht den reeder daarvoor toch aansprakelijk te maken voor de *meerdere* schade — naar aard en omvang toch al bezwaarlijk te bewijzen — die misschien het gevolg is geweest van gemis van menscheijheidsgevoel bij den gezagvoerder. Maar wanneer het zich verwijderende schip wél schuld had, dan werd het billijk geacht dat, ter beoordeeling en waardeering van den rechter, de beide fouten te zamen en in haar gevolg op den schipper, dus den reeder zouden drukken.

Art. 9. Blijkens de artt. 414, 474, 446 en 450, Wetboek van Strafrecht, gaat onze wet reeds verder dan in art. 8 van het verdrag wordt gevorderd, en is zij in deze materie de meeste wetgevingen vooruit.

Art. 10. De strekking van het artikel is, vast te stellen, dat dit verdrag alleen van toepassing is, wanneer *aanvaring* de grond is der rechtsverhouding tusschen partijen.

In hoeverre verhaalbaar zal zijn bij beperkte reedersaansprakelijkheid wat uit krachte van dit verdrag verschuldigd wordt, zal uit de nationale wetgevingen moeten blijken, zoolang dienaangaande de beraamde internationale overeenkomst nog niet getroffen is.

Art. 11. Met de woorden: „*exclusivement affectés à un service public*” wordt bedoeld dat onder de uitsluiting bij dit artikel niet begrepen zijn zoodanige den Staat toebehoorende schepen, die behalve tot het voorzien in publieken dienst, nog daarenboven als gewone handelsvaartuigen worden gebezigd.

Art. 12. Tot grondslag der bepaling omtrent de toepasselijkheid van het verdrag ligt de wensch, dat die toepassing eene zoo ruim mogelijke zij. Het doel toch van het verdrag wordt niet bereikt wanneer slechts voor sommige gevallen de tractaatwet geldt. Strikt genomen, zou van toepassing eerst dan sprake kunnen zijn, wanneer *al* de geïnteresseerden behooren tot de verdragsluitende Staten. Men heeft evenwel bepaald dat voor *alle* belanghebbenden, dus ook voor de ladingeigenaren, de tractaatwet toepasselijk zal zijn, wanneer *alle* schepen de nationaliteit hebben van tot het verdrag toegetreden Staten. Datzelfde tegelijkertijd te eischen ook voor de *lading*, met haar wellicht zeer talrijke en steeds, zelfs gedurende de reis, wisselende eigenaren, zoude al te groote bezwaren opleveren. Maar het tweede lid geeft aan elken verdragsstaat het recht om te bepalen dat voor hen, die tot niet-verdragsstaten behooren, het reciprociteitsstelsel zal gelden. De slotwoorden van het eerste lid toonen den wensch,

dat de verdragsluitende Staten de bepalingen van het verdrag ook in hunne eigen wetgeving opnemen.

Art. 13. In art. 1 is het onderwerp waarover het verdrag handelt omschreven als: aanvaring tusschen zeeschepen of tusschen zeeschepen en binnenschepen. In elk geval dus: *feitelijke aanvaring*. Art. 13 treedt buiten die begrenzing, daar het binnen den werkkring van het verdrag trekt de vergoeding van schade, welke een schip aan een ander schip, of aan de zaken of personen aan boord daarvan, berokkent, ook zonder *zelf* in aanvaring te komen, wanneer die schade het gevolg is van het uitvoeren of nalaten eener manoeuvre of het niet-naleven van reglementen. Gevallen dus waarin een schip, zelf buiten aanvaring blijvend, *door schuld* de aanvaring van andere schepen of het aan den grond loopen van een ander schip veroorzaakt. Wat hier thans uitdrukkelijk is bepaald, werd reeds menigmaal als recht aangenomen. De practische zin en de billijkheid er van werden door niemand in twijfel getrokken.

De artt. 14, 15, 16 en 17 schijnen geene afzonderlijke toelichting te behoeven.

### Hulp en berging.

Art. 1. Gelijk hierboven reeds werd opgemerkt, vervalt, zoo de tractaatwet geldt, tusschen hulp en berging als afzonderlijk rechtsinstituut het onderscheid voor hetwelk ook geen afdoende rechtsgrond is aan te wijzen.

Art. 2. Het algemeen en zoo ook in ons bestaand wetboek (art. 561, 1ste lid, W. v. K.) gehuldigd beginsel, dat alleen met goeden uitslag bekroonde hulp wordt beloond, maar dan ook ruim, is opnieuw in dit tractaatsartikel uitgedrukt. Ter Conferentie is de vraag gesteld of den rechter niet de bevoegdheid moet worden gegeven om, ook wanneer al geen gunstig resultaat bereikt wordt, althans de vergoeding te gelasten der werkelijke kosten door helpers gemaakt. Men heeft echter gemeend daarin niet te moeten treden wegens de vele ongerechtvaardigde vorderingen als gevolg van zoogenaamde pogingen tot hulp zonder werkelijke kans van slagen, die vermoedelijk daaruit zouden voortvloeien.

Tot dusverre weten alle helpers — ook zij die als beroep het verleen van hulp uitoefenen — dat daaraan goede en kwade kansen verbonden zijn. Zij weten dat ze *wets* ontvangen, zelfs geene vergoeding van hunne onkosten, wanneer ze niet slagen, maar aan den anderen kant weten ze evenzeer dat bij welslagen hunne belooning veel grooter zal zijn dan ooit betaald zou worden voor dienst of werk, aangenomen bij gewoon contract. Zoo worden schijnpogingen verneden, maar moed en volharding, waar slagenskans aanwezig is, door hoop op ruime belooning aangevuurd.

De vraag is gedaan of in dat alles geene verandering wordt gebracht door de draadloze telegraphie, die, gelijk reeds meermalen is gebleken, ook aan hen die, zonder haar, ongezien en onopgemerkt in zee zouden moeten aankomen, de gelegenheid verschaft op verre afstanden hun lot kenbaar te maken en naar alle richtingen tegelijk om hulp te vragen. Men vroeg of, wanneer aan zulken oproep door meerderen, vaak met groote kosten, wordt voldaan, en de eerstgekome in zijne hulp slaagt, de anderen toch zonder enige vergoeding moeten worden afgewezen. Algemeen werd echter ingezien dat, zoo de draadloze telegraphie het vragen en verleen van hulp vergemakkelijkt, ook daardoor niets wordt veranderd ten aanzien van het oude beginsel.

Het is overigens duidelijk dat vaste contracten betreffende bepaald aangewezen diensten en verrichtingen (*Engaged services*) vallen buiten het onderwerp waarover hier is gehandeld.

Art. 3. Dit artikel huldigt het beginsel van billijkheid dat zij, die hunne hulp opdringen *tegen* den wil der ge-

Goedkeuring van de te Brussel gesloten verdragen tot het vaststellen van regelen betreff. aanvaring en hulp enz.

holpenen, op belooning geene aanspraak kunnen maken. Te recht is er evenwel bijgevoegd het woord „*raisonnable*”. Voor het schip wordt gehandeld door den schipper en het is zeer goed mogelijk dat deze, met verwaarloozing der werkelijke belangen van de aan zijne hoede toevertrouwde personen en zaken, ten onrechte hulp zou weigeren. Wanneer in zulk geval *toch* geholpen wordt, zal het recht op het loon niet vervallen.

*Art. 4.* Bij dit artikel wordt een geval behandeld, dat onze wet uit den aard der zaak niet kent, maar dat, waar het voorkwam, ook ten onzent meermalen in dezen geest is beslist.

*Art. 5.* Dat bij hulp of berging tusschen twee schepen. aan denzelfden eigenaar of reeder toebehoorende, vergoeding moet worden betaald, is zoowel met de billijkheid als met onze bestaande rechtspraak in overeenstemming.

Er is trouwens geen reden waarom de personen der helpers, de schipper en de bemanning, hun loon zouden moeten missen, en evenmin om het te onthouden aan den eigenaar, voor zooverre zijn helpend schip en materieel wordt gewaagd en aan **ondergang**, althans vermindering, wordt blootgesteld.

**Ten slotte** wordt wat te betalen is afgewenteld op assuradeuren, en er is geen reden om dezen in eene betere positie te brengen uithoofde van het ten hunnen aanzien onverschillige feit dat de twee schepen denzelfden eigenaar hebben.

*Artt. 6 en 7.* Het stelsel van deze artikelen is ook dat van het bij ons geldend recht. Op te merken valt ten aanzien van art. 6 dat, terwijl onze wet niet aanwijst aan wie het hulp- of bergloon toekomt, inzonderheid of de niet physiek, persoonlijk, helpende scheepseigenaar tot de gerechtigden behoort, thans duidelijk de reeder (scheepseigenaar), kapitein en wie verder in scheepsdienst is, als zoodanig worden aangewezen. En voorts dat, terwijl bij ons gewoonlijk niet, maar elders wél, door den rechter wordt bepaald hoeveel van het totaal aan ieder afzonderlijk toekomt, die taak in art. 6, bij gebreke van regeling door partijen zelf, aan den rechter wordt opgedragen, maar met dien verstande dat de onderlinge verdeling tusschen hen, die tot hetzelfde schip behooren, geschieden zal volgens de regelen der nationale wet van het schip. Heeft deze daaromtrent geene bepaalde voorschriften, dan is dus den rechter de vrije hand voor billijkheid gelaten. Art. 7 bepaald in het eerste lid dat, wanneer den rechter eene overeenkomst wordt voorgelegd, gesloten tijdens en onder den invloed van het gevaar, hij tot wijziging of vernietiging daarvan gerechtigd is, indien het overeengekome hem niet billijk voorkomt. De vrijheid, hem bij zoodanige overeenkomsten gegeven, vindt haar grond in het rechtsvermoeden, dat onder die omstandigheden de toestemming der verbonden partij niet vrij is geweest.

Het tweede lid bepaalt evenwel dat de rechter altijd die vrijheid tot wijziging of vernietiging hebben zal, wanneer

ten processe *bewezen* is dat de toestemming van eene der partijen niet vrij is geweest ten gevolge van bedrog of verzwijging, of ook wanneer de belooning niet in verhouding staat tot den bewezen dienst hetzij naar de eene, hetzij naar de andere zijde, waarmede bedoeld wordt dat de rechter die belooning niet alleen kan verminderen, maar ook vermeerderen.

*Art. 8.* De opnoeming der grondslagen voor de bepaling van het hulploon is veel vollediger en juistere gedacht dan die welke in ons art. 561, Wetboek van Koophandel, wordt aangetroffen. Voortaan behooren dus tot deze grondslagen ook het gevaar dat het *geholpen* schip met passagiers, equipage en lading hebben geloopt, evenals het gevaar dat de helpers en het helpende schip doorstonden, en bovendien hunne kosten en schaden, hunne aansprakelijkheid ten aanzien van derden, de waarde van hun materiaal, de speciale inrichting daarvan voor hulpdoeleinden — de daarvoor gebouwde sleepbooten met hare uitrusting — en eindelijk de waarde van het geredde.

*Art. 9.* Dit artikel rust op het begrip, dat het menschelijk leven niet kan zijn een voorwerp dat op geld waardeerbaar is en winstbejag niet verbonden mag zijn aan het redden van menschenlevens. Voor die uitsluiting van actie is echter geen grond wanneer de hulp is verleend ter gelegenheid van die aan schip en lading.

*Artt. 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19.* Ten aanzien van deze artikelen kan eene verwijzing naar de artt. 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 en 17 van het Aanvaringsverdrag volstaan.

Eene vertaling der beide verdragen en van het op beide betrekking hebbend protokol van onderteekening is als bijlage bij deze Memorie van Toelichting gevoegd.

Voorts zijn de handelingen en stukken der achterevolgende diplomatieke conferenties, waarop de verdragen zijn behandeld, in duplo ter Griffie van de Kamer nedergelegd.

#### Wetsontwerpen.

*Art. 2.* Opneming van art. 2 der wetsontwerpen is gewenscht, omdat een termijn is vastgesteld, waarbinnen de bekrachtiging moet plaats hebben. (Zie het laatste lid van art. 16 van het Aanvaringsverdrag en van art. 18 van het verdrag betreffende hulp en berging).

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,*

R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

*De Minister van Justitie,*

E. R. H. REGOUT.