

Bepalingen met betrekking tot de binnenscheepvaart.

voorstel gezien om de bedragen der vergoedingen te doen vaststellen door twee door den Minister te benoemen deskundigen. Eenige leden wenschten de benoeming der schatters door de rechtbank te doen geschieden. Anderen verlangden den belanghebbenden het recht toe te kennen een der beide deskundigen te benoemen of althans nevens de twee door den Minister aangewezen een derde te benoemen. Ook werd het denkbeeld geopperd voor de schatting eene commissie te benoemen als bedoeld in art. 2 der Schepenvorderingswet.

Enkele leden meenden, dat belanghebbenden tegen het hun toegekende bedrag der vergoeding bij den crisisrechter in beroep kunnen komen. Anderen deelden dit gevoelen niet. Volgens art. 1, 1ste lid, onder 2, en art. 2, 4de lid, van de wet betreffende de crisis-rechtspraak kan men wel tegen onrechtmatige vaststelling van schadeloosstelling, maar niet tegen het bedrag in beroep komen. Dit werd door den heer KOOLEN bij de toelichting van het desbetreffende amendement ook uitdrukkelijk gezegd (*Handelingen* 1917—1918, bladz. 2824). Aanvulling van de bepalingen dier wet werd daarom door sommige leden noodig geacht ten einde beroep bij den rechter mogelijk te maken. Nog werd opgemerkt, dat de voorgestelde bepaling niet overeenstemt met art. 76c der Onteigeningswet, volgens hetwelk de vergoeding wordt vastgesteld op het gemiddelde bedrag van de schattingen der deskundigen.

In het eerste lid wenschten eenige leden het woord „gevonden” door „bepaald” vervangen te zien.

Art. 6. Eenige leden drongen op schrapping van het derde lid aan, omdat deze bepaling huns inziens gelijkstaat met het verbod van koopen boven den maximumprijs.

Sommigen verlangden op de bekende gronden strafminima in dit artikel opgenomen te zien.

Art. 7. In het tweede lid is bepaald, dat ieder, die de beschikbaarstelling of het gebruik van een vaartuig overeenkomstig eene vordering opzettelijk belemmert, veroordeeld kan worden tot gevangenisstraf van één jaar of geldboete van f 10 000. Dit gaat wel zeer ver. Wat kan al niet als opzettelijke belemmering worden beschouwd?

In het afkondigingsformulier moet „saluut” met ééne u geschreven worden.

Aldus vastgesteld 30 October, 1918.

VAN ZADELHOFF.
 ZIJLSTRA.
 DE MONTE VER LOREN.
 VAN DIJK.
 VAN DER WAERDEN.

(234. 5.)

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 5 November 1918.)

Met voldoening nam de ondergeteekende ervan kennis dat vrij algemeen de noodzakelijkheid gevoeld werd van eene wettelijke regeling van het vervoer van goederen te water; zoodra hij zelf tot het inzicht dier noodzakelijkheid is gekomen, heeft hij zich gehaast een daartoe strekkend ontwerp voor te bereiden. De spoed waarmede dit heeft moeten geschieden, bracht mede dat hij ervan heeft moeten afzien om daaraan eene meer algemeene toelichting toe te voegen, hoe gaarne hij dat ook anders zoude hebben gedaan, in het bijzonder ten gerieve van de vele leden die tijdens de vroegere besprekingen van dit onderwerp nog geen deel van de Kamer uitmaakten.

De wensch van verscheidene leden „dat de Regeering alsnog overwegen zou of niet op andere wijze dan door de voorgestelde maatregelen een goed vervoer verzekerd kan worden”, is den ondergeteekende niet geheel duidelijk, in het bijzonder niet door het verband dat het Voorloopig Verslag legt tusschen dezen wensch en de daarop volgende opmerking dat liever vrijwillige medewerking moet worden gezocht dan dwang geoefend. De ondergeteekende is het met deze opmerking in allen deele eens en stelt zich ook voor zich dienovereenkomstig te gedragen, doch hij ziet niet in hoe het wetsontwerp tot die opmerking aanleiding kan hebben gegeven.

Artikel 1 van het ontwerp toch beoogt niet anders dan eene wettelijke basis te geven aan de regeling van het vervoer; in welken zin de bestaande regeling wijziging behoeft, staat thans bij hem nog niet vast; hij stelt zich voor ter zake in belanghebbende kringen voorlichting te zoeken en gaf reeds opdracht tot samenstelling eener commissie, welke met volledige kennis van alle daarbij in aanmerking komen factoren de materie in studie zal kunnen nemen; de ondergeteekende vertrouwt van haar een advies te zullen ontvangen, waarop in geest van samenwerking de regeling zoo noodig kan worden herzien.

Wordt dit vertrouwen niet beschaamd dan bestaat er niet zulk eene tegenstelling tusschen het wetsontwerp en een vrijwillige medewerking en samenwerking, als waarop naar de ondergeteekende meent te begrijpen, het Voorloopig Verslag doelt.

Onder verwijzing naar het bovenstaande ontkent de ondergeteekende dat de strekking van artikel 1 zoude zijn den bestaanden toestand te consolideeren: artikel 1 loopt op de toekomstige regeling in geen ander opzicht vooruit dan dat zij, van welken inhoud dan ook, eene wettelijke basis zal hebben. Het ontwerp kiest in geen enkel opzicht partij doch beperkt zich strikt tot wat het algemeen belang onvoorwaardelijk eischt: dat de Regeering te allen tijde het vereischte vervoer van goederen te water zal kunnen doen plaats vinden. Dat in de toekomst de Regeering hare bemoeiingen zal blijven uitstrekken tot de bevrachtingen in het vrije verkeer, staat al evenmin vast: indien het algemeen belang tot die bemoeiingen niet dwingt, zal zulks niet geschieden; de ondergeteekende is niet voornemens de Regeeringstusschenkomst verder te doen gaan dan strikt noodzakelijk is.

Het is den ondergeteekende niet duidelijk welk voordeel men meent te bereiken door in de wet eene bepaling op te nemen

volgens welke een schipper tot een vervoer kan worden „aangewezen”; in beginsel komt zulk een aanwijzing geheel overeen met de vordering van artikel 2 en volgende van het ontwerp; de zeer eenvoudige procedure der vordering maakt deze feitelijk tot niet veel meer dan eene „aanwijzing”. De kennismaking van de ontwikkeling van dit denkbeeld in de *Nieuwe Rotterdamse Courant* van 29 October jl. heeft den ondergeteekende in dezen niet meer licht gebracht. Of overigens „in der minne varen” zeer zoude worden bevorderd door eene „aanwijzing” aan welke moet worden voldaan op straffe van verbeurte van 25 pct. der vracht, komt den ondergeteekende aanvankelijk eenigszins twijfelachtig voor.

Uit het vorenstaande moge zijn gebleken dat de ondergeteekende er ernstig naar zal streven aan de van verschillende zijden geopperde bezwaren zooveel mogelijk tegemoet te komen; hij vertrouwt dat de uitdrukkelijke verklaring omtrent het bestaan van deze gezindheid voldoende zal zijn om eenige leden ervan te doen afzien op dit oogenblik bindende toezeggingen te blijven vragen. Gelijk ook reeds in de Memorie van Toelichting werd te kennen gegeven is het onmogelijk eene definitieve regeling te maken zonder dat er een uitvoerig onderzoek heeft plaats gehad.

Het aanvoeren van het argument der verminderde capaciteit der spoorwegen is door den ondergeteekende niet als „afdoende” bedoeld; naast andere factoren — b.v. sterk vermeerderd vervoer als gevolg van mobilisatie en distributie — moet echter het gevolg van eene vermindering, van welke andere vervoer-capaciteit dan ook, niet te licht geteld worden.

Eene wijziging van artikel 12 door dit te doen luiden op overeenkomstige wijze als b. v. artikel 15 der Huurcommissiewet (*Staatsblad* 1917, n^o. 257) zou de ondergeteekende niet wenschelijk vinden; aan eene voorspelling omtrent den economischen toestand na afloop van de tegenwoordige buitengewone tijdsomstandigheden durft de ondergeteekende zich niet te wagen, doch in verband daarmee evenmin thans de werkingduur der wet afhankelijk maken van feiten, die met de wet zelve feitelijk geen verband houden.

De ondergeteekende hoopt, bijaldien het ontwerp wet mocht worden, de vrijheid welke de schipperij eigen is, zooveel mogelijk onaangetaast te laten. Hij heeft nog wel zooveel vertrouwen in de mogelijkheid, dat in gemeen overleg eene regeling zal kunnen worden getroffen, dat de „vordering” van een schip als eene „aanwijzing” zal worden beschouwd, en dat de schipper zelf het vervoer zal bewerkstelligen. Mocht dit onverhoopt somwijlen niet het geval zijn, dan blijft de ondergeteekende op dit oogenblik de voorkeur geven aan een vervoer ten koste van een weigerachtigen schipper boven een persoonlijken dwang. Dat de consequentie van teeltdwang en scheurdwang ook vervoersdwang zou medebrengen, meent de ondergeteekende te mogen betwijfelen; immers noch teeltdwang noch scheurdwang dwingt een persoon tot een teelt resp. tot scheuren; de last ligt hierbij slechts op het onmisbare object: den grond; in analogie daarmee legt het ontwerp de last op het schip waarmee, c. q. ondanks den eigenaar, en door een ander dan deze, goed vervoerd zal worden.

Tegen opzettelijk bederven van een groot deel der goederen-soorten welke ten vervoer zullen worden opgedragen, bedreigt artikel 15 der Distributiewet 1916 reeds ernstige straffen, terwijl ten deze ook voorzieningen kunnen worden getroffen in de voorschriften, krachtens artikel 1 van het ontwerp te geven.

De ondergeteekende zou door de opneming van bepalingen omtrent de toepasselijkheid der Ongevallenwet op de binnenschipperij, omtrent de rechtspositie van de schippersknechts, omtrent de sterkte der equipage en haar minimumloon, geheel geraken buiten het kader van het ontwerp en deels zelfs ook buiten den kring zijner ambtsbemoeiingen.

De vraag of het aantal schippersbeurzen uitbreiding behoeft, zal de ondergeteekende gaarne in ernstige overweging nemen.

De klacht, dat schippers die varen voor de Steenkolenhandelsvereniging of de vereniging Binnenvaart, dikwijls

nodeloos lang op vracht moeten wachten, is den ondergeteekende geheel vreemd. Wellicht ziet de onderhavige opmerking op het feit dat, vóór den aanvang der tegenwoordige campagne een aantal schepen, welke zich in normale tijden toelegden op de vaart op Ruhrort en Luik, en die thans vrachten hebben gezocht in het bruinkoolverkeer en dat dientengevolge daarbij het aanbod tijdelijk grooter is geweest dan de vraag; is deze veronderstelling juist, dan vertrouwt de ondergeteekende dat het duidelijk zal zijn dat de oorzaak van het stilliggen niet mag worden gezocht in Regeeringsmaatregelen.

Dat ook met de Binnenscheepvaartcommissie overleg zal worden gepleegd omtrent de meest wenschelijke regeling in de toekomst werd reeds hierboven te verstaan gegeven.

Artikel 1. De ondergeteekende is de leden erkentelijk die de in dit artikel gevraagde bevoegdheid met vertrouwen in zijne handen leggen; hij hoopt dat na de terzake hierboven gedane toezeggingen ook de overige leden hem den tijd zullen laten welke met het vestigen van een juist oordeel onvermijdelijk gemoeid is.

De mogelijkheid om zoo noodig van wettelijke bepalingen af te wijken ziet op den verouderden toestand waarin ons Wetboek van Koophandel, ook ten aanzien van de regelen der binnenscheepvaart, verkeert. Ofschoon de ondergeteekende tegen vaststelling bij Algemeenen Maatregel van Bestuur geen overwegende bezwaren heeft, meent hij dat aan zulk eene vaststelling niet de voorkeur mag worden gegeven op grond dat in dat geval de bepalingen beter ter algemeene kennis zouden komen; worden bestaande bepalingen gewijzigd dan zal dit hebben te geschieden in voorschriften, te geven krachtens artikel 1 welke eerst van kracht worden door bekendmaking in de *Staatscourant*, derhalve op gelijksoortige wijze als een Algemeene Maatregel van Bestuur.

Het artikel dient echter wel te worden aangevuld met eene bepaling welke voor de verbindbaarheid der voorschriften van plaatsing in de *Nederlandsche Staatscourant* uitdrukkelijk voorschrijft. In het hierbij behoorende gewijzigde ontwerp van wet is tot dat doel een tweede lid bijgevoegd.

Artikel 2. De bedoeling is een schip zoo noodig te vorderen voor ieder vervoer waarvan de Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel, het rechtmatige belang erkent, ook al zoude dat zijn voor een vervoer dat niet strikt genomen is een „Regeeringsvervoer”, welk woord naar het gevoelen van den ondergeteekende overigens geen scherp omlinjende draagwijdte heeft.

Zoodra het schip te „zijn” beschikking is gesteld meent de ondergeteekende aan den eigenaar van het schip geen verantwoording schuldig te zijn omtrent de wijze waarop hij daarvan gebruik zal maken. Ten einde echter iedere onzekerheid daaromtrent weg te nemen is de redactie gewijzigd.

Door de gewijzigde redactie, is tevens iedere twijfel uitgesloten of een schip ook gevorderd kan worden om aanvankelijk ongeladen op te varen.

De laatste alinea betrekking hebbende op sleepbooten, aan te vullen met de woorden: „voor eene bij de vordering te bepalen reis”, zou de ondergeteekende niet juist achten. Immers het zal noodzakelijk kunnen zijn c. q. een sleepboot te vorderen om op bepaalde wateren gedurende drukke tijden geregeld hare dienst aan te bieden.

Artikel 3. Den schipper een recht van verzet te geven, acht de ondergeteekende niet wenschelijk; onwilligen wordt daarmee een wapen in de hand gegeven, dat groote stagnatie kan veroorzaken.

De ondergeteekende vertrouwt, door de noodige instructies aan zijne ambtenaren, te kunnen voorkomen, dat er gevorderd zal worden, wanneer de schipper gegronde redenen heeft te meenen, dat hij daarvoor niet in aanmerking komt.

De eerste volzin is aangevuld gelijk het Voorloopig Verslag aanraadt.

Artikel 4. Het artikel in den aangegeven zin aan te vullen acht de ondergeteekende, mede op grond van het reeds in het Voorloopig Verslag aangevoerde bezwaar, niet raadzaam.

Artikel 5. De verwijzing van artikel 1 beoogt toepasselijk-verklaring van de vrachten, welke als een der essentialia van de in dat artikel bedoelde overeenkomsten, ook krachtens dat artikel zullen worden vastgesteld; m. a. w. voor een gevorderd schip worden de gebruikelijke vrachten vergoed.

Uit den aard der zaak zal de vaststelling van die vrachten billijk en redelijk zijn, met de exploitatierekening van binnenschepen rekening houden en voorts een winst verzekeren. Dit alles nogmaals in dit artikel uit te spreken, acht de ondergeteekende niet wenschelijk, omdat zulks de taxatie zelve in hooge mate ingewikkeld en omslachtig zoude maken en bovendien aanleiding zal geven tot telkens herhaalde kritiek op de van Regeeringswege vastgestelde vrachten, naar persoonlijke inzichten van steeds wisselende taxateurs; verwarring kan dan niet uitblijven.

De vraag of schade aan een gevorderd schip, dat met vreemde bemanning vaart, zal worden vergoed, zoude de ondergeteekende niet in deze wet beantwoord willen zien; is in eenig voorkomend geval zulk een schade toegebracht, dan zal op een daarvoor in te dienen eisch, door den rechter naar bevind van zaken kunnen worden beslist.

In het eerste lid is „gevonden” vervangen door „bepaald”.

De ondergeteekende stemt in met het gevoelen van hen, die meenen, dat in 't algemeen althans een beroep op den crisisrechter omtrent het bedrag der vastgestelde schadeloosstelling niet mogelijk zal zijn.

Ten einde de al of niet terecht geopperde bezwaren omtrent de taxatie van eenzijdig benoemde deskundigen weg te nemen, heeft de ondergeteekende dit artikel aldus gewijzigd dat de schatting der vergoeding zal geschieden door twee deskundigen, te benoemen door den president der rechtbank van het arrondissement waar de vordering heeft plaats gehad.

Artikel 6. De analogie met het strafbaar stellen van koopen boven den maximumprijs vermag de ondergeteekende niet in te zien; het bezwaar ging daarbij tegen het feit dat men somtijds, terwijl men tot plicht heeft voor anderen te zorgen, voor de keuze wordt gesteld, of niet of boven den maximumprijs te koopen. Een dergelijk dilemma doet zich hier niet voor; het betreft hier de uitlokking tot een wederrechtelijke handeling uit zuiver geldelijk eigenbelang.

Het bepalen van een strafminimum acht de ondergeteekende niet wenschelijk.

Artikel 7. In het ontwerp was in het eerste lid het woord „opzettelijk” uitgevallen.

Wat als „opzettelijk beletten, belemmeren of verijdelen” is te beschouwen zal, naar de ondergeteekende meent, den rechter geen moeilijkheid baren juist omdat hier een opzet wordt vereischt, dat op het beletten, belemmeren of verijdelen gericht moet zijn.

In het afkondigingsformulier is het woord „salut” in zijn, in dit verband gebruikelijke spelling hersteld.

Een gewijzigd ontwerp van wet gaat hierbij.

*De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,*

H. A. VAN IJSSELSTEIJN.

(234. 6.)

GEWIJZIGD ONTWERP VAN WET.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het noodig is eene regeling te treffen in het belang van een geregeld vervoer van goederen te water binnen het Rijk in Europa;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

(1) Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel is bevoegd voorschriften te geven met betrekking tot de voorwaarden voor het aangaan van overeenkomsten ten aanzien van het gebruik of de bevrachting van vaartuigen, geschikt voor de binnenvaart; daarbij kan van wettelijke voorschriften, de binnenscheepvaart betreffende, worden afgeweken.

(2) De voorschriften gegeven ingevolge het voorgaande lid worden van kracht met ingang van den dag, na dien hunner bekendmaking in de *Nederlandsche Staatscourant*, voor zoover daarbij niet een ander tijdstip van inwerking-treding is bepaald.

Artikel 2.

(1) Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel kan van den eigenaar van een vaartuig, geschikt voor de binnenvaart, vorderen, dat het te zijner beschikking worde gesteld, om overeenkomstig zijne aanwijzingen te worden gebruikt, evenals of te dier zake eene overeenkomst tot het gebruik of de bevrachting daarvan was gesloten.

(2) Eene vordering als in het voorgaande lid bedoeld kan omvatten:

hetzij het gebruik van de geheele laadruimte van het vaartuig voor een bij de vordering te bepalen reis;

hetzij het gebruik van zoodanig deel der laadruimte van het vaartuig als benoodigd is voor het vervoer van eene bij de vordering aan te wijzen hoeveelheid goederen voor de reis waartoe het vaartuig bestemd is;

hetzij, indien het gevorderde vaartuig een sleepboot is, het gebruik van dat vaartuig als zoodanig.

Artikel 3.

(1) Eene vordering als in artikel 2 bedoeld geschiedt bij brief, telegram of mondelinge aanzegging door Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel of door den-