

863

DE SCHEPENWET

MET EENE

TOELICHTING

DOOR

Mr. B. DE GAAY FORTMAN,

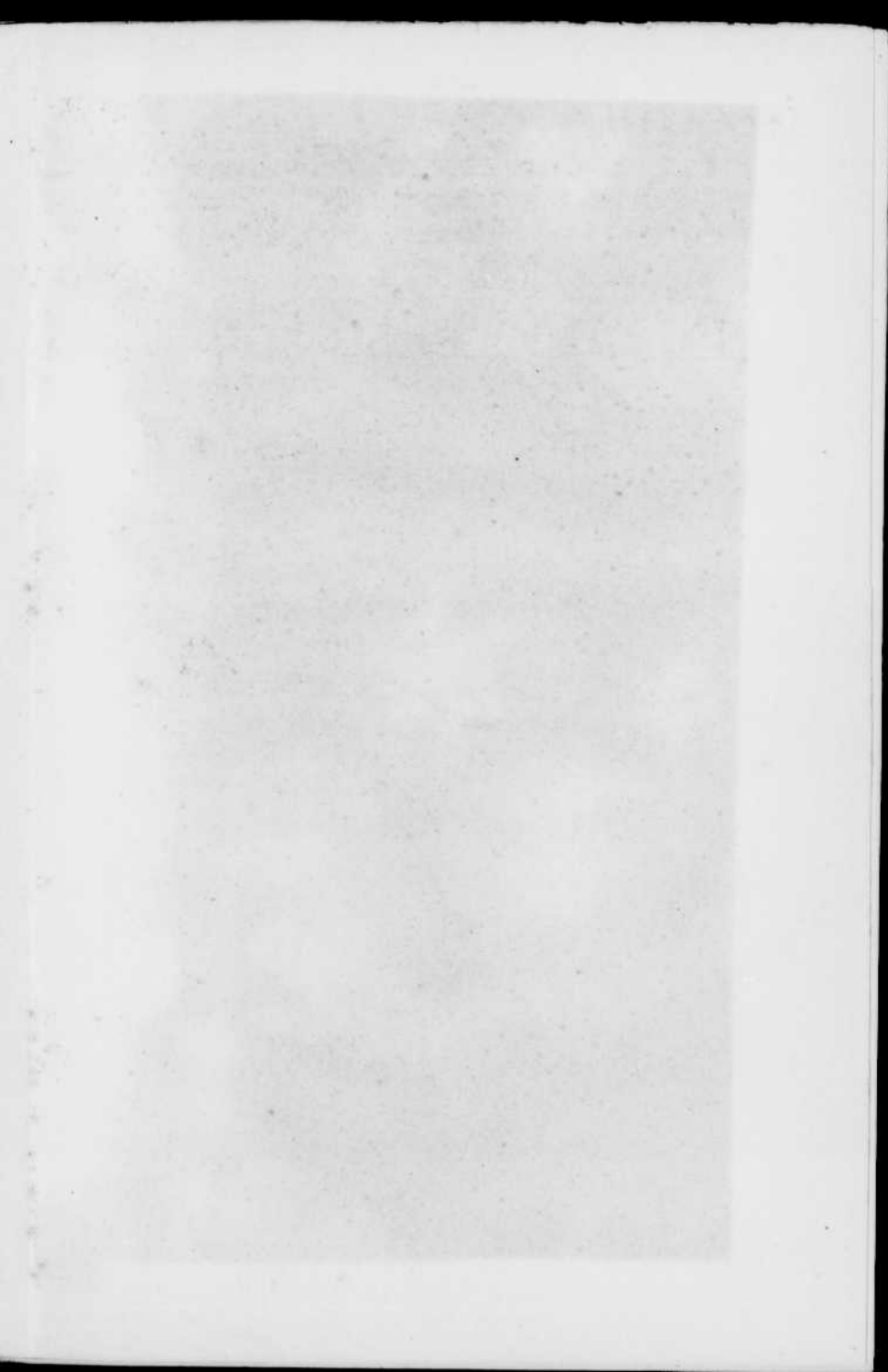
Advocaat en Procureur.

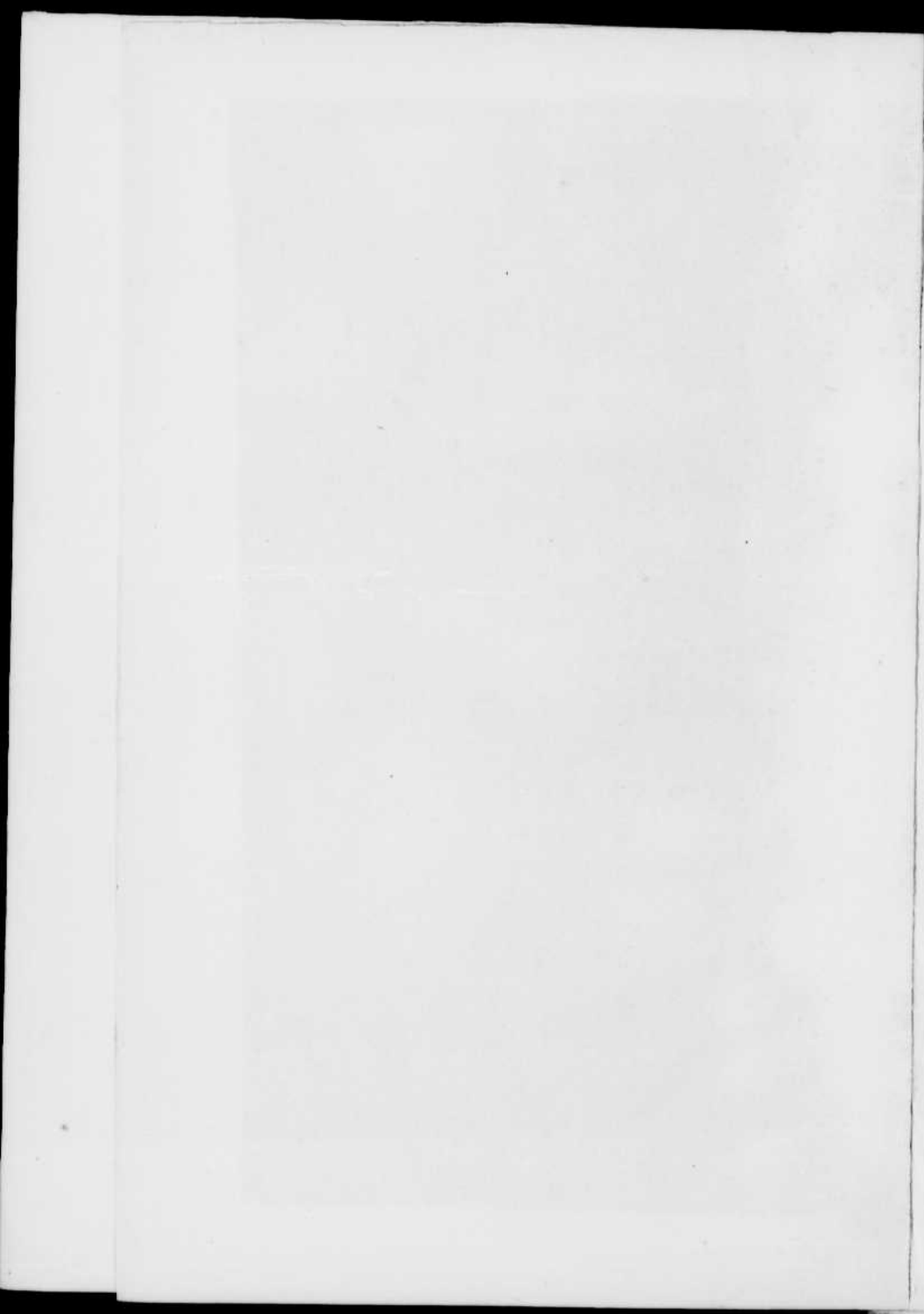
B

24

STEMLER'S BOEKHANDEL, AMSTERDAM.







1909/10
a/2227

863/1324

ov.

DE SCHEPENWET

MET EENE

TOELICHTING

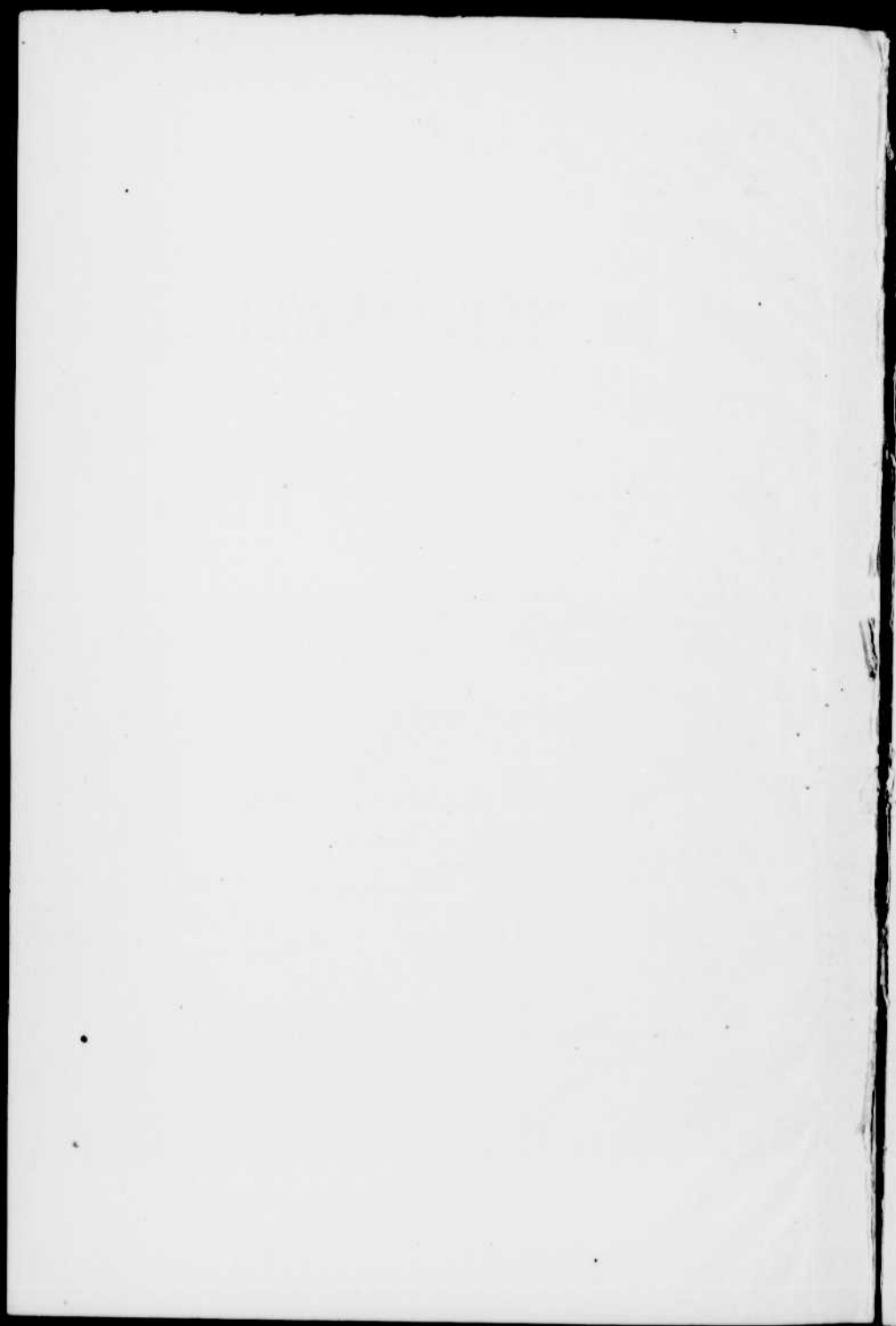
DOOR

Mr. B. DE GAAY FORTMAN,

Advocaat en Procureur.



STEMLER'S BOEKHANDEL, AMSTERDAM.



Wet van den 1sten Juli 1909, houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten. (Schepenwet.)

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz, enz, enz.

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

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is bepalingen vast te stellen ter voorkoming van scheepsrampen en tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten;

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:

HOOFDSTUK 1.

Inleidende bepalingen.

Artikel 1.

1. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:
het ondernemen van eene reis; het anders dan tot het doen van eene proeftocht buitengaats brengen van een schip;

Onze Minister; Onze Minister met de uitvoering van deze wet belast;

scheepelingen; allen, die zich als scheepsofficieren of scheepsgezellen aan boord bevinden of zich als zoodanig hebben verbonden;

schipper; elk gezagvoerder van een schip of die dezen vervangt.

2. Voor de toepassing van deze wet wordt onder „schip” begrepen een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander dergelijk drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijne bestemming wordt gesleept.

3. Voor de toepassing van deze wet, ook wat de strafbepalingen betreft, wordt onder „eigenaar” verstaan de persoon, die het beheer over het schip heeft, hetzij hij eigenaar, reeder of boekhouder van de rederij van het schip is, hetzij hem het schip in gebruik is gegeven.

Artikel 2.

1. De bepalingen van de hoofdstukken II tot en met VI van deze wet zijn van toepassing op:

a. een zeeschip in den zin van de wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* no.96) betreffende de afgifte van zeebrieven en vergunningen tot het voeren van de Nederlandsche vlag, hetwelk voldoet aan de eischen, gesteld in artikel 2 dier wet;

b. een in Nederland thuis behoorend vaartuig tot schelpvisscherij of tot het vervoeren van visch of schelpen gebezigd wordende;

c. een in Nederland thuis behoorend dok of ander dergelijk drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijne bestemming wordt gesleept;

d. een in Nederland thuis behoorend zeevisschersvaartuig tenzij het eene onoverdekte of gedeeltelijk overdekte boot is, welke zich in den regel niet buiten het gezicht der Nederlandsche kust begeeft;

e. een in Nederland thuis behoorend pleiziervaartuig; voor zoover het bestemd is dan wel gebezigd wordt om, anders dan tot het doen van eene proeftocht, buitengaats te varen.

2. Voor de toepassing van het bepaalde in het eerste lid onder b, c, d en e wordt een schip geacht in Nederland thuis te behooren:

1. indien het kantoor, waarvoor het vaart, in Nederland is gevestigd;

II. indien het in Nederland wordt uitgerust en zijne bemanning voor ten minste de helft uit ingezetenen van Nederland bestaat.

HOOFDSTUK II.

VOORKOMING VAN SCHEEPSRAMPEN

§ 1. *Van de veiligheidsvoorschriften.*

Artikel 3.

1. Er wordt geene reis ondernomen, tenzij voor het schip overeenkomstig deze wet een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, hetwelk nog geldig is op het oogenblik van vertrek.

2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat geldt gedurende den daarin uitgedrukten tijd.

Artikel 4.

De schipper is verplicht, alvorens met zijn schip eene reis te ondernemen te zorgen dat:

a. aan boord de noodige reddings- en veiligheidsmiddelen, alsmede heel- en verbandmiddelen aanwezig zijn, in verband met den dienst, waarin het schip wordt gebruikt, den aard en den duur der voorgenomen reis en het aantal opvarenden en de noodige aanwijzingen betreffende een doelmatig gebruik van de reddingsmiddelen zijn aangebracht;

b. aan boord de noodige zeekaarten, zeilaanwijzingen en instrumenten aanwezig zijn en deze behoorlijk zijn bijgehouden of op tijd zijn nagezien en gesteld;

c. alle hulpmiddelen, voorgeschreven in de bepalingen tot voorkoming van aanvaringen op zee, aan boord zijn en in deugdelijken staat verkeerren, en de lantaarns in overeenstemming met deze bepalingen kunnen worden geplaatst;

d. de lensinrichting in orde en van voldoende capaciteit is;

e. de eventueel in het schip aanwezige electrische inrichingen de noodige waarborgen voor de veiligheid aanbieden;

f. het zóódanig is geladen, dat het geen grooteren diepgang heeft dan blijkens een van Onzentwege, door eene door Ons te benoemen commissie tot vaststelling van de minimum-uitwatering, af te geven certificaat van uitwatering geoorloofd is;

g. de belading, de stuwage, het ballasten en in het algemeen de uitrusting van het schip aan de eischen van zeewaardigheid en veiligheid voldoen;

h. het schip behoorlijk bemand is en het personeel lichame-lijk geschikt is om het schip veilig over zee te brengen;

i. aan boord eene voldoende hoeveelheid brandstof aanwezig is;

k. —indien het schip een passagiersschip is— niet meer passagiers zijn ingescheept dan blijkens aantekening op het certificaat van deugdelijkheid geoorloofd is.

Artikel 5.

1. Bij algemeenen maatregel van bestuur wordt bepaald:

a. welke opgaven de aanvragen tot het verkrijgen van certificaten van deugdelijkheid moeten bevatten en welke stukken daarbij moeten worden overgelegd;

b. aan welke eischen ter voldoening aan het bepaalde in artikel 4 moet worden voldaan;

c. de regeling voor de vaststelling van den grootsten geoorloofden diepgang, het aanbrengen van de laadlijnmerken en de afgifte van de certificaten van uitwatering;

d. de wijze van onderzoek en wat bij het onderzoek zoo door de belanghebbenden als door de ambtenaren moet worden in acht genomen.

2. De algemeene maatregel van bestuur vermeldt de voorwaarden, welke bij de uitreiking van certificaten van deugdelijkheid kunnen gesteld worden.

3. De algemeene maatregel van bestuur kan bepalen, dat door Ons of in Onzen naam geheel, gedeeltelijk of voorwaardelijk van de daarin vervatte voorschriften vrijstelling kan worden gegeven.

4. De algemeene maatregel van bestuur kan bepalen, dat de ter plaatse bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie in elk bijzonder geval voorschriften kan geven ter bevordering van de richtige naleving van in dien algemeenen maatregel van bestuur vervatte voorschriften.

Artikel 6.

1. Certificaten van deugdelijkheid worden van Onzentwege door het hoofd van de scheepvaartinspectie in twee exemplaren uitgereikt.

2. Wordt de afgifte van een certificaat van deugdelijkheid geweigerd, dan wordt die weigering met opgaaf van redenen aan den aanvrager schriftelijk medegedeeld.

3. De kosten, veroorzaakt door het onderzoek van schepen, niet geclasseerd bij een der door Ons erkende particuliere onderzoeksbureaux, worden berekend naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief, en bij de uitreiking van het certificaat voldaan.

4. Eveneens worden de kosten, veroorzaakt door het onderzoek van schepen en verdere werkzaamheden, noodig voor de uitreiking van certificaten van uitwatering, voor zoover deze werkzaamheden niet door een der door Ons erkende particuliere onderzoeksbureaux zijn verricht, berekend naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief, en bij de uitreiking van het certificaat voldaan.

Artikel 7.

1. Certificaten van deugdelijkheid vervallen:

- a. door verloop van den termijn, waarvoor zij gelden;
- b. wanneer, in het geval van een schip, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a, de eigendom van het schip ophoudt te voldoen aan de voorwaarden, gesteld in artikel 2 van de wet van 28 Mei 1869 (Staatsblad no.96);
- c. wanneer het schip wordt verbouwd.

2. Certificaten van deugdelijkheid kunnen door den bevoegden ambtenaar van de scheepvaartinspectie worden ingetrokken, wanneer het schip schade heeft beleopen of eene herstelling niet naar behooren is geschied. Van de intrekking wordt den eigenaar bij geadviseerden dienstbrief bericht gezonden.

Artikel 8.

1. De beide exemplaren van een vervallen of ingetrokken certificaat van deugdelijkheid moeten door den eigenaar zoo spoedig mogelijk aan het hoofd van de scheepvaartinspectie worden ingezonden, hetzij rechtstreeks, hetzij door tusschenkomst van ambtenaren der scheepvaartinspectie, waterschouten, ambtenaren met de in- of uitklaring belast, of van Nederlandsche diplomatieke, consulaire of koloniale ambtenaren.

2. Voor een ingezonden certificaat wordt desverlangd een bewijs van ontvangst uitgereikt of toegezonden.

Artikel 9.

1. De schipper is verplicht om:

- a. gedurende de reis alles wat tot de uitrusting van het schip behoort in deugdelijken staat en voor onmiddellijk gebruik gereed te houden, en ook overigens aan alle uit artikel 4 voortvloeiende eischen te voldoen, een en ander met inachtneming van

de dienaangaande bij en krachtens den in artikel 5 bedoelden algemeenen maatregel van bestuur gegeven voorschriften;

b. indien gedurende de reis aan het schip, de machineriën of de uitrusting gebreken blijken of ontstaan, te trachten deze gebreken te herstellen;

c. den diepgang van het schip telkens na het innemen van lading en van brandstoffen op te nemen;

d. — onverminderd het bepaalde bij artikel 359 van het Wetboek van Koophandel — in het scheepsjournaal gedagteekende en onderteekende verklaringen te stellen en door een der scheeps-officiëren — eerste stuurman of eerste machinist naar gelang van de zaak, welke het betreft — te doen mede-onderteekenen betreffende datgene, wat ter voldoening aan de onder a, b en c opgelegde verplichtingen is geschied;

e. afschriften van de certificaten van deugdelijkheid en van uitwatering en van de voorwaarden, krachtens artikel 5, tweede lid, gesteld, op eene zichtbare wijze aan te brengen op eene voor alle schepelingen toegankelijke plaats, zoodat dezen van den inhoud daarvan behoorlijk kunnen kennis nemen.

2. De inrichting van het journaal, waarvoor het model van Staatswege kosteloos wordt verkrijgbaar gesteld, en de verplichting om na volbrachte reis of na het verlaten van het schip daarvan inzage te geven en afschrift te laten nemen, worden bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

3. In het geval, bedoeld in het eerste lid onder b, is de schipper voorts verplicht om bij het aandoen van de eerste haven in het ontbrekende te voorzien, voor zoover dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip en van de opvarenden te verzekeren.

§ 2. Toezicht

Artikel 10.

1. Alle schepen blijven aan een voortdurend toezicht van Regeeringswege onderworpen.

2. Onder de bevelen van Onzen Minister wordt dit toezicht opgedragen aan door Ons te benoemen ambtenaren, van welke een door Ons, met den titel van hoofdinspecteur, als hoofd van de scheepvaartinspectie wordt aangewezen.

3. De werkkring en de bevoegdheden van de in het vorige lid bedoelde ambtenaren worden bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

Artikel 11.

1. De hoofdinspecteur zendt jaarlijks aan Onzen Minister een beredeneerd verslag over de werkkring en toepassing van de wettelijke voorschriften en den gang van den dienst gedurende het afgeloopen jaar.

2. Dit verslag wordt, hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk, aan de Staten-Generaal overgelegd.

Artikel 12.

De in artikel 10 bedoelde ambtenaren hebben te allen tijde

toegang tot de schepen, waarop deze wet van toepassing is en tot de plaatsen, waar zoodanige schepen worden gebouwd of hersteld.

Artikel 13.

De eigenaars, de schippers en de leden der bemanning van schepen, waarop deze wet van toepassing is, zijn verplicht aan de in artikel 10 bedoelde ambtenaren desverlangd de voor hun toezicht noodige inlichtingen te geven.

Artikel 14.

1. Zoowel de werklieden als de hulpmiddelen, welke voor het onderzoek van een schip noodig zijn, moeten op eene desbetreffende vordering van den bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie door den eigenaar of door den schipper ter beschikking van dezen ambtenaar worden gesteld.

2. De eigenaar en de schipper, alsmede een of meer door elk hunner aan te wijzen personen, zijn bevoegd bij het onderzoek tegenwoordig te zijn.

Artikel 15.

2. Meent de met het onderzoek van een schip belaste ambtenaar, dat niet is of zal worden voldaan aan het bepaalde in artikel 4 of aan de voorschriften krachtens artikel 5 gesteld of gegeven, dan bericht hij dit zoo spoedig mogelijk aan den eigenaar en aan den schipper van dat schip en gelijktijdig aan den hoogsten in rang der ter plaatse bevoegde ambtenaren der scheepvaartinspectie, onder mededeeling aan ieder hunner van hetgeen naar zijne meening ontbreekt.

2. Op verlangen van den eigenaar of van den schipper bericht hij dezen op welke wijze naar zijne meening in het ontbrekende kan worden voorzien.

3. Blijkt hem ten slotte, dat niet in voldoende mate aan zijne aanwijzingen gevolg is gegeven, dan geeft hij van zijn gevoelen onder vermelding van redenen aan den eigenaar en aan den schipper en aan den in het eerste lid bedoelden ambtenaar der scheepvaartinspectie kennis.

Artikel 16.

1. Indien den ter plaatse bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie blijkt, dat een schip niet voorzien is van een geldig certificaat van deugdelijkheid, is hij gerechtigd het schip aan te houden.

2. Indien de ter plaatse bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie gegronde redenen heeft voor twijfel of een schip, niet tegenstaande daarvoor een certificaat van deugdelijkheid, als bedoeld in artikel 3 is afgegeven, voldoende zeewaardig is, dan wel of aan het bepaalde in artikel 4 of aan de voorschriften krachtens artikel 5 gesteld of gegeven, is of zal worden voldaan, en evenzeer wanneer niet voldaan wordt aan de bepalingen van de artikelen 12, 13 en 14, eerste lid, is hij gerechtigd het schip voor onderzoek aan te houden. Hij geeft van de aanhouding onmiddellijk kennis aan den hoofdinspecteur, die zoo spoedig mogelijk beslist of een onderzoek zal plaats hebben.

3. Indien schepelingen ten opzichte van hun schip redenen meenen te hebben voor twijfel over de zeewaardigheid of de voldoende uitrusting van het schip, zijn zij gerechtigd zich te wenden tot den ter plaatse bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie.

Artikel 17.

1. Van elke aanhouding en van de opheffing daarvan geeft de bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie zoo spoedig mogelijk bij ondertekend en gedagteekend schrijven kennis aan den eigenaar en aan den schipper van het schip en aan de betrokken ambtenaren met de in- en uitklaring belast of—wanneer het een visschersvaartuig geldt—aan den betrokken waterschout. Aan deze laatsten geeft hij zoo noodig telegrafisch kennis.

2. Na ontvangst van een bericht van aanhouding, als in het eerste lid bedoeld, verleen en de daar genoemde belastingambtenaren geene expeditie en laten de daar bedoelde waterschouten de aangehouden visschersvaartuigen niet vertrekken, alvorens hun zal zijn bericht, dat de aanhouding is opgeheven.

3. De in het eerste lid bedoelde belastingambtenaren verleen geene expeditie voor een schip, waarvoor geen geldig certificaat van deugdelijkheid kan worden vertoond.

4. Het is den schipper verboden met zijn schip eene reis te ondernemen, wanneer en zoolang het op grond van het bepaalde in het eerste of tweede lid van het vorige artikel door den bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie voor onderzoek is aangehouden, of zoolang als door de ambtenaren, met de in- en uitklaring belast, geene expeditie is verleend.

5. Wanneer bij het op de aanhouding gevolgde onderzoek van den bevoegden ambtenaar of —indien tegen de aanhouding beroep is ingesteld—bij het in beroep ingestelde onderzoek blijkt, dat het schip in strijd met de aanvankelijke meening van den ambtenaar op het oogenblik der aanhouding in zeewaardigen toestand verkeerde, dan wel dat op dat oogenblik aan de voorschriften werd voldaan, worden de directe kosten van het onderzoek door het Rijk gedragen, en worden de eventueel door het onderzoek aan den eigenaar van het schip veroorzaakte indirecte kosten, geheel of gedeeltelijk, berekend naar een bij algemeenen maatregel van bestuur vast te stellen tarief, door het Rijk aan den eigenaar vergoed, voor zoover deze de bedoelde kosten niet heeft kunnen voorkomen.

6. De toeschatting der in het vorige lid bedoelde vergoeding geschiedt, ook wanneer geen beroep is ingesteld, door den Raad voor de scheepvaart.

7. Geene vergoeding wordt uitgekeerd ingeval de aanhouding heeft plaats gehad op grond, dat geen geldig certificaat van deugdelijkheid kon worden vertoond.

§ 3. Beroep.

Artikel 18.

1. Beroep van beslissingen en voorschriften van de in artikel 10 bedoelde ambtenaren en van beslissingen van de in ar-

tikel 4 onder f, bedoelde commissie betreffende de afgifte van certificaten van uitwatering, kan door den betrokken eigenaar of schipper worden ingesteld bij den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart.

2. De voorzitter is verplicht vóór het geven van zijne beslissing de ter zake meest bevoegde leden van den Raad te raadplegen en zijne uitspraak met redenen te omkleeden.

Artikel 19.

1. Eene uitspraak in beroep gegeven, waarbij wordt afgeveken van de beslissing of het voorschrift, waarvan beroep is ingesteld, treedt in de plaats daarvan.

2. Indien de uitspraak strekt tot vernietiging van eene beslissing, houdende weigering van afgifte van een certificaat van deugdelijkheid wordt alsnog zoo spoedig mogelijk van Onzentwege door het hoofd van de scheepvaartsinspectie een certificaat van deugdelijkheid in twee exemplaren uitgereikt.

3. Strekt de uitspraak tot wijziging van eene beslissing van de in artikel 4, onder f, bedoelde commissie betreffende de afgifte van een certificaat van uitwatering, dan wordt zoo spoedig mogelijk van Onzentwege door deze commissie een nieuw certificaat van uitwatering afgegeven.

4. Van elke in beroep gedane uitspraak wordt onverwijld een gedagteekend afschrift gezonden aan hem, die het beroep heeft ingesteld.

Artikel 20.

Behalve waar het eene beslissing betreft door den bevoegden ambtenaar van de scheepvaartsinspectie krachtens artikel 16 genomen, vloeit uit eene beslissing of een voorschrift geenerlei verplichting voort, zoolang omtrent een daarvan ingesteld beroep niet is beslist.

Artikel 21.

1. Hij, die een beroep van eene beslissing of een voorschrift instelt, zet in zijn beroepschrift zijne bezwaren tegen die beslissing of dat voorschrift uiteen en zendt gelijktijdig een afschrift van het beroepschrift aan den ambtenaar of de commissie, van wiens of wier beslissing of voorschrift hij beroep instelt en aan den hoofdinspecteur, indien deze niet is de ambtenaar van wiens beslissing of voorschrift beroep wordt ingesteld.

2. Alvorens uitspraak te doen is de voorzitter van den Raad voor de scheepvaart steeds bevoegd en op aanvraag van den appellant, van den ambtenaar van wiens, of van den voorzitter der commissie, van wier beslissing of voorschrift beroep is ingesteld of van den hoofdinspecteur, verplicht aan ieder hunner gelegenheid te geven hunne bezwaren mondeling in persoon of bij gemachtigde toe te lichten.

Artikel 22.

De verdere regelen, bij de behandeling van beroepen in acht te nemen, worden door Ons vastgesteld.

HOOFDSTUK III.

VAN DEN RAAD VOOR DE SCHEEPVAART.

Artikel 23.

1. De Raad voor de scheepvaart is gevestigd te Amsterdam, maar is bevoegd bij uitzondering in andere gemeenten hier te lande te vergaderen.

2. De Raad bestaat uit een voorzitter, die moet zijn doctor in de rechtswetenschap, en vier vaste leden, van wie twee zee-officier of oud zee-officier en twee schipper of oud-schipper ter koopvaardij.

3. Verder worden benoemd twaalf buitengewone leden, van wie drie reeders of oud-reeders en drie schippers of oud-schippers, onderscheidenlijk van de groote vaart, de kleine vaart en de zeevisscherij, een werktuigkundige, een electrotechnicus, drie scheepsbouwkundigen, onderscheidenlijk bekend met den bouw van schepen voor de groote vaart, de kleine vaart en de zeevisscherij en een machinist of oud-machinist. De reeders en schippers van de groote vaart, de kleine vaart en de zeevisscherij nemen onderscheidenlijk zitting naar gelang het te behandelen geval behoort tot de groote vaart, de kleine vaart of de zeevisscherij. De werktuigkundige, de electrotechnicus, de scheepsbouwkundigen en de machinist of oud-machinist nemen zitting wanneer de voorzitter of de Raad van oordeel is, dat hunne tegenwoordigheid door den aard van het te behandelen geval wenschelijk wordt gemaakt. Ook de zitting nemende buitengewone leden nemen aan de stemmingen deel.

4. Voorts worden benoemd een plaatsvervangend voorzitter, die moet zijn doctor in de rechtswetenschap en de noodige plaatsvervangende leden, die invallen bij ontstentenis van vaste of buitengewone leden.

5. Aan den Raad wordt als secretaris verbonden een doctor in de rechts- of staatswetenschap en kan voorts een plaatsvervangend secretaris, die eveneens doctor in de rechts- of staatswetenschap moet zijn, worden verbonden.

6. De in het tweede, derde, vierde en vijfde lid bedoelde personen worden door Ons benoemd, telkens voor den tijd van ten hoogste vier jaren.

7. Voor de toepassing van dit artikel wordt een directeur of oud-directeur van eene scheepvaartmaatschappij als reeder of oud-reeder aangemerkt.

8. Door Ons worden de werkkring en de bevoegdheden van den voorzitter, van de vaste en buitengewone leden, van den secretaris en van hunne plaatsvervangers vastgesteld en worden de geldelijke schadeloosstellingen van de vaste en buitengewone leden en van hunne plaatsvervangers geregeld, benevens de bezoldigingen van den voorzitter en van den secretaris en de geldelijke schadeloosstellingen van hunne plaatsvervangers.

9. Eveneens worden door Ons de werkkring en de bevoegd-

heden geregeld van den hoofdinspecteur en van andere ambtenaren van de scheepvaartsinspectie, in verband met hunnen arbeid bij den Raad voor de scheepvaart.

Artikel 24.

Het bij de artikelen 12 en 13 ten aanzien van de ambtenaren bepaalde is ook van toepassing ten aanzien van den voorzitter, den plaatsvervangenden voorzitter, den secretaris, den plaatsvervangenden secretaris, de vaste en de buitengewone leden en de plaatsvervangende leden van den Raad voor de scheepvaart.

Artikel 25.

De voorzitter, de plaatsvervangende voorzitter, de vaste en de buitengewone leden en de plaatsvervangende leden van den Raad onthouden zich van deelneming aan de behandeling van zaken, welke hen of hunne bloed- of aanverwanten tot en met den vierden graad, persoonlijk aangaan, of waarin zij als gemachtigden zijn betrokken.

Artikel 26.

1. De zittingen van den Raad worden in het openbaar gehouden tenzij de Raad, om in de uitspraak te vermijden redenen, mocht besluiten de behandeling van eene zaak geheel of gedeeltelijk met gesloten deuren te doen plaats hebben.

2. De voorzitter, de plaatsvervangende voorzitter, de vaste en de buitengewone leden en de plaatsvervangende leden, de secretaris en de plaatsvervangende secretaris zijn verplicht het geheim der raadkamer te bewaren.

3. Voor het nemen van beslissingen moet de Raad ten minste uit vijf leden, den voorzitter of plaatsvervangenden voorzitter inbegrepen, bestaan. Ingeval van staking van stemmen, wordt, wanneer het geldt eene beslissing, als in de artikelen 36 en 48 bedoeld, geacht ten voordeele van den betrokken schipper, stuurman of machinist te zijn beslist; in alle andere gevallen is in geval van staking van stemmen de stem van den voorzitter beslissend.

HOOFDSTUK VI.

ONDERZOEK VAN SCHEEPSRAMPEN.

§ 1. *Van het onderzoek.*

Artikel 27.

1. Van Staatswege wordt onderzoek gedaan naar de oorzaken van plaats gehad hebbende scheepsrampen.

2. Het onderzoek bestaat uit een voorloopig onderzoek door de scheepvaartsinspectie, zoo noodig gevolgd door een onderzoek door den Raad voor de scheepvaart.

3. Het voorloopig onderzoek wordt ingesteld wanneer een schip door eene ramp is getroffen.

Artikel 28.

1. De commissarissen der loodsen zenden onverwijld aan den hoofdinspecteur afschriften van de door hen over scheepsrampen opgemaakte processen-verbaal, die mede door de door hen gehoorde personen, ieder voor zooveel zijne eigene verklaring betreft, worden onderteekend.

2. De autoriteiten, ten wier overstaan scheepsverklaringen, als bedoeld in artikel 383 van het Wetboek van Koophandel zijn afgelegd, zenden onverwijld afschriften van deze stukken aan den hoofdinspecteur.

3. De Nederlandsche consulaire ambtenaren en de Nederlandsche koloniale ambtenaren, die daartoe door de koloniale overheid worden aangewezen, maken van elke in hun ambtsgebied aan een schip, als bedoeld in artikel 2, overkomen ramp een proces-verbaal op en zenden dit, nadat het ook door de door hen gehoorde personen onderteekend is en wel door ieder voor zooveel zijne eigene verklaring betreft, onverwijld aan den hoofdinspecteur.

4. De personen, die ingevolge het bepaalde bij het eerste en derde lid van dit artikel worden uitgenoodigd tot het geven van inlichtingen en tot het onderteekenen van het proces-verbaal, zijn verplicht aan die uitnoodiging gevolg te geven.

5. Indien de in het vorige lid bedoelde personen óf weigeren, óf nalaten, óf niet bij machte zijn het proces-verbaal te onderteekenen, wordt daarvan, onder vermelding der reden, in het proces-verbaal melding gemaakt.

Artikel 29.

1. De hoofdinspecteur stelt nopens elke te zijner kennis gekomen scheepsramp een onderzoek in of doet dit instellen door een of meer der in artikel 10 bedoelde ambtenaren en deelt de uitkomsten van dit onderzoek zoo spoedig mogelijk onder overlegging van stukken aan den voorzitter van den Raad mede, vergezeld van zijn voorstel om met het oog op aard en omvang van de ramp al dan niet een onderzoek daarnaar door den Raad te doen instellen.

2. Over het voorstel van den hoofdinspecteur om al dan niet een onderzoek in te stellen wordt beslist door eene commissie uit den Raad, bestaande uit den voorzitter en twee door dezen opgeroepen leden. Wijst deze commissie het voorstel af, dan heeft de hoofdinspecteur het recht te vorderen, dat de Raad de beslissing herziet, waarna de voorzitter zoo spoedig mogelijk den Raad bijeenroept, die — na den hoofdinspecteur te hebben gehoord — ter zake eene eindbeslissing neemt.

3. Wanneer beslist is, dat een onderzoek zal worden ingesteld, stelt de voorzitter de plaats, den dag en het uur daarvoor vast en worden door den hoofdinspecteur in overleg met den voorzitter van den Raad de noodige getuigen en deskundigen tegen die zitting van den Raad opgeroepen.

4. De commissie en de Raad zijn bevoegd zoo noodig den hoofdinspecteur op te dragen middelerwijl nog nopens bepaalde onderwerpen nadere gegevens te verzamelen.

Artikel 30.

1. De artikelen 7, tweede en derde lid, 8—11, 13—17, 19, 23, eerste lid, en 25 der wet van 5 Augustus 1850 (*Staatsblad* n°. 45), gewijzigd bij de wet van 31 December 1887 (*Staatsblad* n°. 265) zijn, voor zoover zij niet afwijken van de voorgaande bepalingen dezer wet, van toepassing op het onderzoek, in te stellen door den hoofdinspecteur of de door hem krachtens artikel 29, eerste lid, met het onderzoek belaste ambtenaren en door den Raad

2. Dezen komen dezelfde bevoegdheden toe als bij die artikelen aan de commissie van onderzoek zijn toegekend.

3. Nochtans zal in het geval, geregeld bij artikel 13 der in het eerste lid genoemde wet, het bevel van medebrenging mede door den voorzitter van den Raad kunnen worden verleend.

Artikel 31.

Aan getuigen en deskundigen wordt, zoo zij dit verlangen, eene schadeloosstelling toegelegd naar den maatstaf der tarieven van justitiekosten en salarissen in burgerlijke zaken.

Artikel 32.

1. De hoofdinspecteur, de voorzitter van den Raad en de Raad kunnen overlegging vorderen binnen een bepaalden termijn van scheepsjournalen, machinekamerjournalen, scheepsverklaringen, monsterrollen, strafregisters en van alle andere voor het onderzoek vereischte bescheiden, zoowel van de schippers der schepen, bij de scheepsramp betrokken geweest, als van ieder ander, die de stukken onder zijne berusting heeft.

2. Bij verzuim van overlegging binnen den gestelden termijn wordt daarvan proces-verbaal opgemaakt, waarmede gehandeld wordt als bepaald bij artikel 16 der wet van 5 Augustus 1850 (*Staatsblad* n°. 45), gewijzigd bij de wet van 31 December 1887 (*Staatsblad* n°. 265) en dat de bewijskracht bezit in artikel 11 dier wet omschreven.

Artikel 33.

1. De schipper, de stuurlieden en de machinisten van een schip, hetwelk door eene ramp is getroffen of eene ramp heeft veroorzaakt, en voorts ieder, die zich bij een onderzoek naar zoodanige ramp betrokken acht, kunnen verzoeken, zoowel dat zij zelven gehoord worden, als ook bepaaldelijk door hen aangewezen personen.

2. Van zoodanige verzoeken wordt, indien daaraan door den leider van het onderzoek geen gehoor wordt gegeven, in het proces-verbaal van het onderzoek aanteekening gehouden.

3. De verzoekers mogen tot de verschenen getuigen vragen doen richten, met dien verstande, dat aan den leider van het onderzoek de beslissing blijft, of eene vraag al dan niet zal worden gesteld.

§ 2. *Ongeschiktheid van schippers, stuurlieden of machinisten.*
Artikel 34.

1. Indien tijdens het onderzoek, gehouden door of op last van den hoofdinspecteur, omstandigheden aan het licht komen, welke bij hem de vraag doen rijzen of de ramp is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper of van een of meer stuurlieden of machinisten, verbindt hij aan zijn voorstel om een onderzoek naar de scheepsramp te doen instellen de voordracht om dien schipper, stuurman of machinist te hooren.

2. Beslist de commissie uit den Raad of de Raad, dat de schipper, stuurman of machinist ter zake zal worden gehoord, dan wordt den betrokkene op last van den hoofdinspecteur een afschrift der beslissing beteekend, met oproeping om ter zitting van den Raad, bedoeld in artikel 29, derde lid, te verschijnen, op welke zitting alsdan tevens naar de gerezen vraag een onderzoek wordt ingesteld.

3. Indien echter eerst tijdens het onderzoek, door den Raad gehouden, omstandigheden aan het licht komen, welke bij den hoofdinspecteur of bij den Raad de vraag doen rijzen, of de ramp is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper of van een of meer stuurlieden of machinisten, dan kan de Raad op voorstel van den hoofdinspecteur of uit eigen beweging besluiten, dat ook over deze vraag het onderzoek zal loopen.

4. Is de betrokkene ter zitting aanwezig, dan deelt de voorzitter hem de beslissing van den Raad mede. Aan den betrokkene kan op zijn verzoek een uitstel voor de verdere behandeling van de zaak worden verleend.

5. Is de betrokkene niet ter zitting aanwezig, dan wordt de verdere behandeling der zaak geschorst tot een nader door den voorzitter te bepalen dag en uur en wordt de betrokkene op last van den hoofdinspecteur onder beteekening van 's Raads beslissing tegen die zitting opgeroepen.

6. De betrokkene heeft het recht zich bij de behandeling zijner zaak door een raadsman te doen bijstaan of zich te doen vertegenwoordigen door een bijzonder voor dit doel gemachtigde, behoudens de verplichting van den betrokkene om in persoon te verschijnen, wanneer de Raad dit vordert.

7. De Raad kan in de gevallen, bedoeld in het tweede en derde lid, bij eene met redenen omkleede beslissing den betrokkene tevens onbevoegd verklaren om gedurende, het onderzoek als schipper, stuurman of machinist op een schip, als bedoeld in artikel 2, dienst te doen.

Artikel 35.

1. De betrokkene kan verzoeken, dat reeds gehoorde getuigen of nader door hem bepaald aangewezen personen alsnog zullen worden gehoord. Bij afwijzing van dit verzoek wordt daarvan aanteekening gehouden in het proces-verbaal der zitting.

2. Van het afleggen van verklaringen als getuige of deskundige kunnen zich verschoonen des betrokkenen echtgenoot en zijne bloed- en aanverwanten tot den vierden graad ingesloten.

Artikel 36.

1. Acht de Raad de ramp veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper of van een of meer stuurlieden of machinisten dan kan hij, hetzij op vordering van den hoofdinspecteur, hetzij dien hoofdamtenaar gehoord, bij eene met redenen omkleede beslissing den betrokkene onbevoegd verklaren om als schipper, stuurman of machinist op een schip, als bedoeld in artikel 2, dienst te doen.

2. De onbevoegdverklaring gaat in op den dag van de beteekening van de uitspraak.

Artikel 37.

1. Is de betrokkene niet persoonlijk of bij vertegenwoordiger op de gedane oproeping verschenen, dan wordt verstek tegen hem verleend en het onderzoek buiten zijne tegenwoordigheid voortgezet en te zijnen aanzien beslist.

2. Heeft de behandeling der zaak plaats gehad buiten tegenwoordigheid van den onbevoegdverklaarde of diens gemachtigde, dan kan hij binnen veertien dagen na de beteekening der uitspraak daartegen verzet doen bij eene schriftelijke memorie, in te dienen bij den hoofdinspecteur, die daarvan desverlangd een bewijs van ontvangst afgeeft.

3. Het verzet schorst de tenuitvoerlegging van de uitspraak niet.

4. Was de onbevoegdverklaarde tijdens de beteekening der uitspraak niet hier te lande, dan begint de termijn van veertien dagen eerst te loopen op den dag der aankomst hier te lande van het schip, waarop de onbevoegdverklaarde dienst deed, of op den dag van aankomst hier te lande van den onbevoegdverklaarde, indien deze niet op dat schip terugkeert.

Artikel 38.

1. De hoofdinspecteur geeft van de indiening van de memorie onmiddellijk kennis aan den voorzitter van den Raad, die onverwijld dag en uur bepaald voor de behandeling van het verzet.

2. De hoofdinspecteur roept den onbevoegdverklaarde tegen het tijdstip, voor de zitting bepaald, op.

3. De Raad is bevoegd het onderzoek te heropenen of, na den onbevoegdverklaarde in de gelegenheid te hebben gesteld zijne memorie mondeling toe te lichten, dadelijk einduitspraak te doen.

4. Wordt bij de einduitspraak na gedaan verzet het ontnemen der bevoegdheid niet gehandhaafd, dan wordt de bevoegdheid geacht niet te zijn ontnomen.

Artikel 39.

1. De onbevoegdverklaarde, die in het bezit is van in Nederland geldige diploma's, is verplicht de diploma's zijner vroegere bevoegdheid onmiddellijk na de beteekening der uitspraak af te geven aan den hoofdinspecteur, die de stukken aan Onzen Minister opzendt.

2. Van de onbevoegdverklaring wordt door Onzen Minister kennis gegeven aan de waterschouten.

3. Wordt iemand onbevoegd verklaard om als schipper maar niet tevens om als stuurman op te treden, dan zal hem, zoo hij in het bezit is van een diploma, waaraan hij zijne bevoegdheid ontleende, desverlangd door Onzen Minister een diploma als stuurman worden uitgereikt, op welk diploma wordt aangeeteekend, dat hij onbevoegd is om als schipper op te treden.

Artikel 40.

Wanneer, nadat door den Raad voor de scheepvaart krachtens artikel 36 eene bevoegdheid is ontnomen, nieuwe feiten aan het licht komen, welke tijdens het eerste onderzoek nog niet bekend waren en welke op de beslissing invloed zouden kunnen hebben gehad, wordt door den Raad opnieuw een onderzoek ingesteld en wordt de zaak voor zooveel noodig opnieuw behandeld.

Artikel 41.

1. Door den Raad voor de scheepvaart kan de ontnomen bevoegdheid aan den belanghebbende worden teruggegeven, wanneer mag worden aangenomen, dat hij geschikt is zijne beroepspligten te vervullen.

2. Van het teruggeven van de ontnomen bevoegdheid wordt door Onzen Minister kennis gegeven aan de waterschouten.

§ 3. *Algemeene bepalingen.*

Artikel 42.

1. Wanneer de behandeling van eene zaak voor den Raad is afgelopen, wordt nopens de ramp door den voorzitter van den Raad in het openbaar uitspraak gedaan.

2. Deze uitspraak moet een overzicht bevatten van den gang van het gehouden onderzoek.

3. Is door den Raad krachtens het bepaalde in artikel 36 eene bevoegdheid ontnomen, of heeft de Raad tot het ontnemen van eene bevoegdheid niet besloten, hoewel de hoofdinspecteur daartoe heeft geraden, dan worden aan dit deel van het onderzoek in de uitspraak afzonderlijke overwegingen gewijd.

4. Een gewaarmerkt afschrift van de uitspraak wordt zoo spoedig mogelijk aan Onzen Minister medegedeeld.

5. De uitspraken worden op door Ons te bepalen wijze openbaar gemaakt.

Artikel 43.

1. De termijn van oproeping van getuigen, deskundigen en van betrokkenen is, voor het geval zij in het Rijk in Europa woonachtig zijn of verblijf houden, van twee vrije dagen. Is hunne woonplaats elders of onbekend, dan stelt de voorzitter van den Raad voor de scheepvaart dien termijn vast.

2. De beteekening van oproepingen, van beslissingen en uitspraken van den Raad voor de scheepvaart geschiedt op last van den hoofdinspecteur door den deурwaarder van eenig rechterlijk college met achterlating van een afschrift aan den persoon of aan zijne woon- of verblijfplaats hier te lande.

3. In geval de beambte met de beteekening belast noch den persoon van den opgeroepene of beteekende noch iemand van diens huisgenooten aan diens woon- of verblijfplaats aantreft, zal hij het afschrift terstond ter hand stellen aan het hoofd van het plaatselijk bestuur, of aan dengene die hem vervangt, die het oorspronkelijke met gezien zal teekenen en het afschrift zoo mogelijk aan den betrokkene zal moeten doen toekomen, zonder dat van dit laatste echter zal behoeven te blijken.

4. Indien de opgeroepene of beteekende hier te lande geene bekende woon- of verblijfplaats heeft, geschiedt de beteekening door middel van aanplakking van een afschrift aan het gebouw, waarin de Raad voor de scheepvaart zitting houdt en van een ander afschrift aan het gebouw, waarin de havenmeester te Amsterdam kantoor houdt.

Artikel 44.

1. De Raad is bij de behandeling van zaken, als in dit hoofdstuk bedoeld, aan geene andere vormen gebonden, dan bij deze wet zijn bepaald.

2. De hoofdinspecteur is bevoegd de zittingen van den Raad, ook die, welke met gesloten deuren worden gehouden, bij te wonen. Hij kan zich echter bij alle werkzaamheden in dit hoofdstuk bedoeld door een inspecteur doen vervangen.

Artikel 45.

De kosten van het onderzoek volgens de bepalingen van dit hoofdstuk worden gedragen door het Rijk.

Artikel 46.

Aan belanghebbenden wordt kosteloos inzage en voor hunne kosten uittreksel of afschrift van de uitspraken van den Raad door den secretaris verstrekt, berekend volgens het tarief voor uittreksels of afschriften van vonnissen in strafzaken.

Artikel 47.

Blijkt bij het onderzoek, dat door iemand een strafbaar feit is gepleegd, dan wordt de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie daarmede door den leider van het onderzoek in kennis gesteld.

HOOFDSTUK V.

MAATREGELEN VAN TUCHT.

Artikel 48.

1 De schipper, die zich ten opzichte van zijne reederij, de bevrachters, de schepelingen of de passagiers op eenigerlei wijze heeft misdragen, kan, onafhankelijk van de burgerlijke en de strafvordering, door den Raad voor de scheepvaart, na ingesteld onderzoek, disciplinair worden gestraft door het uitspreken van eene berisping of door ontneming van de bevoegdheid om gedurende eenen bepaalden tijd, twee jaren niet te boven gaande, als schipper op een schip, als bedoeld in artikel 2, te varen.

2. Desgelijks kan de schipper, stuurman of machinist door den Raad voor de scheepvaart disciplinair worden gestraft door het uitspreken van eene berisping of door ontneming van de bevoegdheid om gedurende eenen bepaalden tijd, twee jaren niet te boven gaande, in eene of meer dezer betrekkingen op een schip, als bedoeld in art. 2, te varen, een en ander wanneer de Raad bij het in hoofdstuk IV bedoelde onderzoek tot de overtuiging komt, dat door zijne daad of nalatigheid eene scheeps-ramp is veroorzaakt.

3. De Raad kan bij eene met redenen omkleede beslissing den betrokkene onbevoegd verklaren om gedurende het onderzoek als schipper, stuurman of machinist op een schip, als bedoeld in art. 2, dienst te doen.

Artikel 49.

1. Het onderzoek ter zake van de in artikel 48, eerste lid, bedoelde misdragingen heeft, zoo daartoe naar het oordeel van den Raad voor de scheepvaart termen bestaan, plaats indien eene aanklacht is ingediend door of op last van den hoofd-inspecteur, door den boekhouder of door een of meer van de reeders, van de assuradeuren, van de bevrachters, van het scheepsvolk of van de passagiers.

2. De aanklacht moet om ontvankelijk te zijn bij den hoofd-inspecteur of bij den Raad voor de scheepvaart zijn ingekomen binnen drie maanden na den dag, waarop de tot klacht gerechtigde kennis heeft bekomen van het gepleegde feit, met uitbreiding van dien termijn tot drie weken na den dag van aankomst van het schip ter plaatse van bestemming hier te lande of van aankomst hier te lande van den aangeklaagde, indien deze zonder het schip terugkeert.

3. Indien een der tot het indienen van eene aanklacht gerechtigde personen, die zich in het buitenland of in de koloniën of bezittingen van het Rijk in andere werelddeelen bevindt, grond heeft om te vermoeden verhinderd te zullen zijn, om binnen den bepaalden termijn zijne aanklacht bij den hoofd-inspecteur of bij den Raad in te dienen, kan hij zich binnen drie weken na den eersten dag, waarop hij daartoe in de gelegenheid kwam, onder opgave van de redenen van verhinderd, tot het indienen van eene aanklacht wenden tot den bevoegden consulair ambtenaar of tot het plaatselijk gezag, door wiens tusschenkomst de aanklacht wordt ingezonden aan den Raad voor de scheepvaart.

4. Het recht van onderzoek vervalt wegens verjaring, door verloop van één jaar nadat de aanklacht bij den Raad voor de scheepvaart is ingekomen, behoudens, dat elke daad van onderzoek de verjaring stuit, mits blijke, dat die daad ter kennis van den aangeklaagde gebracht is.

Artikel 50.

Ten aanzien van de aankachten, van het onderzoek en van de uitspraken van den Raad voor de scheepvaart, gelden de bepalingen van hoofdstuk IV, voor zoover deze voor toepassing vatbaar zijn.

Artikel 51.

Door Ons kan, den Raad voor de scheepvaart gehoord, de ontnomen bevoegdheid aan den belanghebbende worden teruggegeven, of de duur der onbevoegdheid worden bekort.

HOOFDSTUK VI. STRAFBEPALINGEN.

§ 1. *Straffen in verband met het bepaalde in Hoofdstuk II*

Artikel 52.

Met hechtenis van ten hoogste een jaar wordt gestraft de schipper van een schip, die het verbod, vervat in het vierde lid van artikel 17, overtreedt.

Artikel 53.

Met gevangenisstraf van ten hoogste tien jaren wordt gestraft de eigenaar van een schip, die den schipper van dat schip, door een der in artikel 47, n°. 2 van het Wetboek van Strafrecht vermelde middelen, opzettelijk beweegt ten aanzien van dat schip het verbod, vervat in het vierde lid van artikel 17, te overtreden.

Artikel 54.

Met hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden wordt gestraft:

- a. de schipper, wiens schip gedurende de reis dieper is geladen dan blijkens het certificaat van uitwatering geoorloofd is;
- b. de schipper, die in het geval, bedoeld in artikel 9, derde lid, nalaat in het ontbrekende te voorzien.

Artikel 55.

Met gevangenisstraf van ten hoogste vijf jaren wordt gestraft de eigenaar van een schip, die den schipper van dat schip, door een der in artikel 47, n°. 2 van het Wetboek van Strafrecht vermelde middelen, opzettelijk beweegt om zijn schip gedurende de reis dieper te laden dan blijkens het certificaat van uitwatering geoorloofd is, of om het voorschrift van artikel 9, derde lid, te overtreden.

Artikel 56.

Met hechtenis van ten hoogste een maand of geldboete van ten hoogste honderd gulden wordt gestraft overtreding van een der artikelen 8, eerste lid en 9, eerste lid.

§ 2. *Straffen in verband met het bepaalde in de Hoofdstukken IV en V.*

Artikel 57.

Met geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden wordt gestraft hij, die in strijd met het bepaalde bij artikel 28 nalaat inlichtingen te geven of het proces-verbaal mede te ondertekenen.

Artikel 58.

Met geldboete van ten hoogste zestig gulden wordt gestraft hij, die nadat hij ingevolge artikel 29, artikel 33 of artikel 34 behoorlijk is opgeroepen, niet verschijnt, of verschenen zijnde, op de gestelde vragen niet antwoordt.

Artikel 59.

Met geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de schipper, die in strijd met het bepaalde bij artikel 32 de opgevorderde bescheiden niet overlegt.

Artikel 60.

Met geldboete van ten hoogste vijfduizend gulden wordt gestraft de derde, onder wiens berusting de in artikel 32 bedoelde bescheiden zich bevinden en die de ingevolge dat artikel opgevorderde bescheiden niet overlegt.

Artikel 61.

Met geldboete van ten hoogste zes honderd gulden wordt gestraft de onbevoegdverklaarde, die in strijd met het bepaalde in artikel 39 de diploma's zijner vroegere bevoegdheid niet inlevert.

§ 3. Algemeene bepalingen.**Artikel 62.**

Indien de eigendom van een schip behoort aan eene naamlooze vennootschap, eene coöperatieve of andere rechtspersoonlijkheid bezittende vereeniging of eene stichting, worden voor de toepassing van de artikelen 53 en 55 als eigenaren aangemerkt alle leden van het bestuur, die het strafbare feit hebben gepleegd.

Artikel 63.

Met het opsporen van de overtredingen van deze wet, zijn, behalve de bij artikel 8 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen personen, belast de marechaussee, alle ambtenaren van Rijks- en gemeentepolitie, alsmede de in artikel 10 bedoelde ambtenaren.

Artikel 64.

1. De in artikel 10 bedoelde ambtenaren zijn, uitgezonderd tegenover de boven hen gestelde ambtenaren, verplicht tot geheimhouding van hetgeen hun in plaatsen, waar zij krachtens artikel 12 binnentreden, omtrent het daar uitgeoefend wordend bedrijf is bekend geworden, voor zoover het niet in strijd is met de bepalingen van deze of van eene andere wet. Gelijke verplichting rust op den voorzitter, den plaatsvervangenden voorzitter, den secretaris, den plaatsvervangenden secretaris, de vaste en buitengewone leden en de plaatsvervangende leden van den Raad voor de scheepvaart.

2. Hij, die opzettelijk de in het vorige lid opgelegde geheimhouding schendt, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden, met of zonder ontzetting van het recht om ambten of bepaalde ambten te bekleeden.

3. Hij, aan wiens schuld schending van die geheimhouding te wijten is, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden.

4. Geene vervolging heeft plaats dan op klachte van den eigenaar van het schip of van den schipper of van den bestuurder van het bedrijf, dat ter plaatse wordt uitgeoefend.

Artikel 65.

De bij deze wet strafbaar gestelde feiten worden beschouwd als overtredingen, behalve de feiten, strafbaar gesteld bij artikel 53, artikel 55 en bij het tweede en derde lid van artikel 64, welke als misdrijven worden beschouwd.

Artikel 66.

Op overtreding van voorschriften der krachtens deze wet uit gevaardigde algemeene maatregelen van bestuur kan daarbij straf worden gesteld, doch geene andere of hoogere dan hetzij hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden, hetzij geldboete van ten hoogste drie honderd gulden.

HOOFDSTUK VII.**SLOTBEPALINGEN.****Artikel 67.**

1. De bij of krachtens deze wet uitgevaardigde bepalingen betreffende den diepgang en in verband daarmee de desbetreffende bepalingen, vervat in artikel 16, tweede lid, en artikel 17, eerste, tweede en vierde lid, benevens alle andere bij of krachtens deze wet uitgevaardigde bepalingen, welke door Ons bij algemeenen maatregel van bestuur hiervoor zullen worden aangewezen, alsmede de desbetreffende strafbepalingen, zijn mede van toepassing op een schip van vreemde nationaliteit, niet vallende onder artikel 2, waarmee uit eene Nederlandsche haven eene reis zal worden ondernomen, wanneer:

a. in het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort, betreffende dit punt geene bepalingen van kracht zijn, welke door Ons worden geoordeeld in voldoende mate eene overeenkomstige strekking en draagwijdte te hebben als de hier te lande geldende wettelijke bepalingen;

b. in het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort, wel bepalingen als onder a. bedoeld, van kracht zijn en deze bepalingen aldaar ook op Nederlandsche schepen worden toegepast.

2. De in het vorige lid bedoelde bepalingen zijn echter niet van toepassing op een schip van vreemde nationaliteit, niet vallende onder artikel 2, waarmee uit eene Nederlandsche haven eene reis zal worden ondernomen, wanneer in het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort, wel voorschriften als in dat lid onder a. bedoeld, van kracht zijn, doch in de wetgeving van dat land eene bepaling voorkomt, krachtens welke Nederlandsche schepen, ten aanzien van welke de Nederlandsche bepalingen worden nageleefd, niet aan de aldaar geldende voorschriften zijn onderworpen, mits blijk, dat ten aanzien van het vreemde schip wordt voldaan aan de voorschriften, welke in het eigen land van kracht zijn.

3. Een algemeene maatregel van bestuur, als bedoeld in het eerste lid, vervalt, indien de daarbij bepaalde aanvulling niet binnen een jaar na de afkondiging van dien maatregel be-

krachtigd is door de wet. Wanneer een voorstel van zoodanige wet binnen het jaar bij de Staten-Generaal is aanhangig gemaakt, kan door Ons deze termijn eenmaal met zes maanden worden verlengd.

Artikel 68.

Wanneer een schip krachtens het bepaalde in het vorige artikel is aangehouden, wordt van de aanhouding en van de opheffing daarvan ook kennis gegeven aan den dichtstbij gevestigden consulaire ambtenaar van het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort.

Artikel 69.

1. Onafhankelijk van het bepaalde in art. 67 is de ter plaatse bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie gerechtigd tot aanhouding van een schip van vreemde nationaliteit, niet vallende onder artikel 2, hetwelk ten gevolge van den ondeugdelijken toestand van den romp, de werktuigen of de uitrusting of ten gevolge van ondoelmatige belading gevaar voor de opvarenden oplevert.

2. De ambtenaar geeft van elke aanhouding zoo spoedig mogelijk, onder opgave van redenen, kennis aan den hoofdinspecteur, aan den eigenaar en aan den schipper van het schip en aan den dichtstbij gevestigden consulaire ambtenaar van het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort.

3. De consulaire ambtenaar is bevoegd iemand aan te wijzen om met den ambtenaar de zaak te onderzoeken.

4. Deelt deze persoon de ongunstige meening van den ambtenaar, dan wordt de aanhouding van het schip niet opgeheven, vóórdat het gebrek is verholpen.

5. Deelt deze persoon de ongunstige meening van den ambtenaar niet, dan kan tegen de aanhouding beroep worden ingesteld, en gelden de bepalingen van hoofdstuk II, § 3, alsmede het bepaalde in art. 17 betreffende de vergoeding van kosten bij ongerechtvaardigde aanhouding.

Artikel 70.

Wanneer op de Nederlandsche kust of in de Nederlandsche zeegaten en riviermonden een niet in artikel 2 bedoeld schip door eene ramp is getroffen, wordt naar de oorzaken daarvan een onderzoek ingesteld met inachtneming van de bepalingen van hoofdstuk IV, voor zoover deze voor toepassing vatbaar zijn.

Artikel 71.

Bij het in werking treden van deze wet zijn ingetrokken de artikelen 25 a tot en met 25 k van de wet van 7 Mei 1856 (*Staatsblad* n°. 32), houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardijochepen, zooals deze gewijzigd is bij de wetten van 13 November 1879 (*Staatsblad* n°. 190) en van 15 April 1886 (*Staatsblad* n°. 64).

Artikel 72.

Alle tengevolge van deze wet opgemaakte of overgelegde stukken, verzoekschriften, beroepschriften en beschikkingen zijn vrij van het recht van zegel en van de formaliteit van registratie en worden kosteloos uitgereikt.

Artikel 73.

Bij algemeenen maatregel van bestuur worden de noodige voorzieningen getroffen ter verzekering van de goede werking dezer wet, voor zoover de koloniën en bezittingen in andere werelddeelen bij de uitvoering daarvan betrokken zijn.

Artikel 74.

Hetgeen nog ter uitvoering van deze wet noodig is, wordt bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

Artikel 75.

Deze wet kan worden aangehaald onder den titel „Schepen-wet”.

Artikel 76.

1. De behandeling van zaken, welke op het oogenblik van in werking treden van deze wet bij den Raad van Tucht voor de koopvaardij aanhangig zijn, wordt door dit College beëindigd met inachtneming van de desbetreffende bepalingen van de wet van 7 Mei 1856 (*Staatsblad* n°. 32), gewijzigd bij de wetten van 13 November 1879 (*Staatsblad* n°. 190) en van 15 April 1886 (*Staatsblad* n°. 64), welke bepalingen, in afwijking van het bepaalde bij art. 71, voor de behandeling van de bedoelde zaken van kracht blijven.

2. De Raad van Tucht voor de koopvaardij blijft tot na de afdoening van de in het eerste lid bedoelde zaken in stand.

Artikel 77.

1. Deze wet treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip, met uitzondering van het bepaalde in de artikelen 3 en 4.

2. Later wordt het tijdstip van in werking treden van de artikelen 3 en 4 eveneens door Ons vastgesteld.

3. De wet wordt met betrekking tot het schip, dat zich op laatstbedoeld tijdstip buitengaats bevindt, eerst van toepassing na verloop van zes maanden of zooveel vroeger, als dit schip eene haven in Nederland binnenloopt.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven ten paleize het Loo, den 1sten Juli 1909.

WILHELMINA.

Uitgegeven den tienden Juli 1909.

De Minister van Justitie,

NELISSEN.

De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.

TOELICHTING.

HOOFDSTUK I. INLEIDING.

Geschiedenis. Bij Koninklijk Besluit van 24 Augustus 1906 (Staatsblad no. 80) werd door de regeering eene staatscommissie benoemd, die zou hebben te onderzoeken, *op welke wijze een van Rijkswege uit te oefenen praeventief toezicht op koopvaardij-schepen en zeevisschersvaartuigen, teneinde scheepsrampen zoo veel doenlijk te voorkomen, ware in te richten.*

Tot lid-voorzitter van deze commissie werd aangewezen Mr. Dr. J. L. A. Salverda de Grave, administrateur, chef van de afdeeling Nijverheid en Handel bij het departement van Landbouw, Nijverheid en Handel,¹⁾ te 's Gravenhage; tot leden: secretaris J. W. G. Coops, commies bij het departement van Landbouw, Nijverheid en Handel,²⁾ te 's Gravenhage; tot leden: A. E. Arkenbout Schokker, inspecteur voor de Scheepvaart, te 's Gravenhage; G. H. Bakker, expert, oud-gezagvoerder in de kleine vaart te Wildervank; G. J. Boon, lid van den Raad van Tucht voor de koopvaardij, te 's Gravenhage; A. Duif, voorzitter van den Bond van Nederlandsche stuurlieden ter koopvaardij³⁾, te Amsterdam; F. R. K. Erfmann, secretaris van de Vereeniging van werktuigkundigen ter koopvaardij, te Rotterdam; L. J. van Gelderen, reeder van visschersvaartuigen te Vlaardingen; H. C. Haacke, expert⁴⁾, te Amsterdam; A. Hoogenraad, lid van het College voor de zeevisscherijen, te Scheveningen; J. Hudig, lid en onder-voorzitter van de Commissie voor de handelspolitiek, te Rotterdam; J. B. A. Jonckheer, directeur van de stoomvaartmaatschappij „Nederland,” te Amsterdam; J. C. P. Krayenhoff van de Leur, secretaris van de Nederlandsche Reedersvereeniging, te Amsterdam; G. Metz, lid van het bestuur van de Vereeniging voor de Zeevaart, te Rotterdam; Ph. van Ommeren Jr., te Rotterdam; C. Planteydt Tzn., reeder van visschersvaartuigen, te IJmuiden; A. B. Schaap, expert, oud-gezagvoerder in de kleine vaart te Groningen; tot adjunct-secretaris Mr. S. Franzie Berenstein, advocaat en procureur, te 's Gravenhage.

Alzoo met den voorzitter en den secretaris mee eene commissie van zeventien leden.

Op 6 September 1906 werd de eerste vergadering gehouden, onmiddellijk nadat de commissie was geïnstalleerd door den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel. Deze had er in zijne rede op gewezen, dat juist voor enkele maanden verrassende feiten, betreffende de onzeewaardigheid van visschersschepen, waren aan het licht gekomen. De voorzitter der staatscommissie vestigde in zijne beantwoording van de woorden des Ministers de aandacht

¹⁾ Sedert Secretaris-Generaal van het departement van Waterstaat.

²⁾ Sedert Hoofdcommies.

³⁾ Sedert Vereeniging van Nederlandsche Gezagvoerders en Stuurlieden ter koopvaardij.

⁴⁾ Sedert lid van den Raad van Tucht voor de koopvaardij.

op de moeilijke taak der commissie. Eene buitenlandsche wet, die in hoofdzaak zou kunnen worden overgenomen, was er niet, al zouden verschillende bepalingen van de Engelsche Merchant Shipping Act eene handleiding kunnen geven. Voor eene wet op dit stuk is vereischt, zeide de heer Salverda de Grave, dat zij bij „deugdelijke Staatscontrole" de industrie zooveel mogelijk vrijlaat.

Aan de staatscommissie werd ter bestudeering, niet om ook maar eenigzins de richting, waarin haar arbeid zich zou moeten bewegen, aan te geven, overhandigd eene reeds bestaande schets van een ontwerp met Memorie van Toelichting en een overzicht van de buitenlandsche wetgeving.

In hare eerste vergadering benoemde de commissie op voorstel van haren voorzitter de heeren Arkenbout Schokker (voorzitter), Coops, Erfmann, Haacke, Hoogenraad en Van Ommeren in eene sub-commissie voor het technische gedeelte, teneinde voor te bereiden den Algemeene Maatregel van Bestuur, bepalende de verschillende vereischten en formaliteiten voor het uitreiken van de certificaten van deugdelijkheid. Aan deze sub-commissie werd Mr. S. Franzie Berenstein als secretaris toegevoegd.

Alleen het ontwerpen van preventieve maatregelen behoorde tot de taak der commissie. Repressieve maatregelen gaf reeds de wet van 7 Mei 1856 (Staatsblad 32), gewijzigd 13 November 1879 (Staatsblad 190) en 15 April 1886 (Staatsblad 64), houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardij. Dat intusschen deze wet niet allen voldeed, althans niet geacht kon worden, nog in overeenstemming te zijn met de sedert hare inwerkingtreding zooveel veranderde omstandigheden op scheepvaartgebied, blijkt wel uit een schrijven van den 6den October 1884 (no. 127) door Mr. Backer en Mr. Heemskerk, toen voorzitter en secretaris van den Raad van van Tucht voor de koopvaardij, gezonden aan den Minister van Waterstaat en aan dien van Justitie met verzoek „eene regeling te willen ontwerpen (voor dien Raad) in overeenstemming met de behoeften der maatschappij, met den aard der zaak en met eene goede rechtsbedeeling." ¹⁾

En de daarop in 1886 gevolgde wijziging voorzag niet in de leemten, welke zelfs na dien nog toegenomen zijn.

Dat de Regeering, ofschoon de taak der staatscommissie niet verder uitstreckende dan tot preventieve maatregelen, erkende dat de Tuchtwet wijziging behoefde, is duidelijk gebleken. Immers, was de commissie den 8sten Maart 1907, toen zij aan H. M. de Koningin haar verslag en de daarbij behorende stukken aanbood, met de haar opgedragen werkzaamheid gereed, de Koninklijke Boodschap van den 25sten October daaraanvolgende

¹⁾Zie C. Vreede in zijne „Aanteekeningen" op Mr. J. A. van Hamel, De Raad voor de Scheepvaart van het Ontwerp Schepenwet, bekroond antwoord op de prijsvraag van de Vereeniging voor de Zeevaart te Rotterdam.

aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, begeleidende een ontwerp-Schepenwet met toelichtende memorie en bijlagen, bevatte ook eene regeling, waardoor de artikelen 25 a. tot en met 25 k. uit de *Wet, houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardij-schepen*, gewijzigd in het nieuwe ontwerp waren opgenomen.

Het duurde geruimen tijd voor het Voorloopig Verslag op het ingediende ontwerp verscheen. Intusschen opende de regeering bij K. B. van 11 Maart 1908 (Staatsblad 28), aangevuld bij K. B. van 1 October 1908 (Staatsblad 43), de gelegenheid, om Nederlansche *passagiersschepen*¹⁾ te onderwerpen aan een doorlopend toezicht van regeeringswege, wat betreft deugdelijkheid en uitrusting. De bedoeling van deze Koninklijke Besluiten was, Section 363 der Merchant Shipping Act toepasselijk te verkrijgen op de schepen, die zich aan dezen staatskeuringsdienst met goed gevolg onderwerpen zouden, teneinde hen van het onderzoek in Engelsche havens vrijgesteld te krijgen.

Dit doel nu is blijkens de M. v. A. inderdaad bereikt. Deze maatregelen waren echter slechts van voorloopigen aard en een gevolg van den voortgang, dien het buitenland maakte met hare wetgeving op dit gebied. In Frankrijk had men reeds de wet van 17 April 1907 *concernant la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord des navires de commerce* en in Engeland de meer genoemde *Merchant Shipping Act*, 1894 belangrijk gewijzigd in 1906. De toepasselijkheid op vreemde schepen van sommige bepalingen der Fransche wet was bepaald op 27 Maart en van andere op 27 September 1909, terwijl de Engelsche bepalingen betreffende de verplichte laadlijn en de reddingsmiddelen met 1 October 1909 op niet-Engelsche schepen van toepassing zouden worden.

Tusschen de genoemde Koninklijke Besluiten in, den 19en Juni 1908, verscheen het V. V. van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, onderteekend door de Commissie van Rapporteurs, de heeren Dolk, De Vries²⁾, Smeenge, Lely en Hubrecht. Den 30sten Januari 1909 werd dit door de regeering bij memorie, met Nota van Wijzigingen, beantwoord. Nog gaf de Commissie van Rapporteurs den 12den Maart 1909 een verslag, dat blijkbaar ten doel had, den minister te vragen, of op den duur met een facultatief Staattoezicht niet zou kunnen volstaan worden. Vijf dagen later werd dit verslag beantwoord met een nota van den minister, die handhaafde zijne in de M. v. A. te kennen gegeven meening, dat *tegen het volgen van eene zoodanige gedragslijn (eerst facultatief, later, casu quo, verplichtend staatstoezicht) overwegend bezwaar bestaan zou*.

¹⁾ De Kamer van Koophandel te Rotterdam drong bij den Minister aan op een gelijken maatregel voor vrachtschepen.

²⁾ De Heer De Vries nam aan de verdere werkzaamheden der Commissie van Rapporteurs geen deel, daar hij na het V. V. ophield lid der Kamer te zijn.

Den 27sten April 1909 werd de openbare behandeling in de Tweede Kamer aangevangen; den 5den Mei daaraanvolgenden eindigde deze, waarna den 13den Mei het ontwerp werd aangenomen zonder hoofdelijke stemming.

Nog spoediger ging het in de Eerste Kamer. Het V. V. is gedaateerd 21 Juni 1909, het Eindverslag 25 Juni 1909; de openbare beraadslagingen werden 28 en 29 Juni gehouden, waarna het ontwerp zonder hoofdelijke stemming werd aangenomen.

Den 1sten Juli werd de wet geteekend, en uitgegeven den 10den Juli, Staatsblad no. 219.

Tuchtwet en Schepenwet. De uitbreiding, die de regeering aan het ontwerp van de staatscommissie gaf, komt reeds onmiddellijk tot uiting in de ruimere considerans van haar ontwerp, die duidelijk de geheele strekking omschrijft: *Alzoo wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is bepalingen vast te stellen ter voorkoming van scheepsrampen en tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent klachten nopens misdragingen van den schipper,* ¹⁾ Aangaande het repressieve toezicht werden niet overgenomen de bewoordingen, die de tuchtwet in hare considerans had, wat niet zal verwonderen, wanneer men weet, dat deze alleen spreekt van de wenschelijkheid om eenige wettelijke bepalingen vast te stellen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardijsschepen, zoodat daar, na de uitlichting van de genoemde artikelen, de inhoud aan deze bewoordingen meer zal beantwoorden.

De Schepenwet geeft ook wat het repressieve toezicht op scheepsrampen, wat het onderzoek van deze betreft, iets anders en iets meer dan de wet van 7 Mei 1856 (Staatsblad 32). Doel van dit onderzoek is thans te laten uitkomen de leemten in de voorgescreven veiligheidsmaatregelen, en gegevens te verschaffen voor de beste toepassing der voorschriften. Laatstgenoemde wet nu stelde op de voorgrond een disciplinair onderzoek naar de gedragingen van schipper en scheepsofficieren, slechts in te stellen, wanneer vermoed wordt en dienaangaande eene klacht is ingediend, dat aan hunne gedragingen of nalatigheid eene zeer ramp is te wijten. Alsdan kan ook blijken, dat de vermoedelijke oorzaak de onzeewaardigheid van het schip is. De Schepenwet neemt als uitgangspunt niet dit disciplinair maar een administratief en technisch onderzoek van de zeerampen. Blijkt dan de ongeschiktheid van schipper, stuurman of machinist, dan is de ontneming van zijne bevoegdheid een administratieve maatregel „bewijzende, dat een persoon, die aan boord met eenige verantwoordelijke functie is bekleed geweest, niet langer geoordeeld wordt geschikt te zijn tot het vervullen daarvan.” Hiernaast blijft het disciplinair onderzoek van de Tuchtwet bestaan, schoon uit deze in de Schepenwet overgenomen.

¹⁾ Later zijn de zes laatste woorden vervangen door: maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten.

Noodzakelijkheid der regeling. Wat de noodzakelijkheid van een preventief toezicht op scheepvaartgebied ter voorkoming van zeerampen betreft, in de staatscommissie werd zij door één lid betwijfeld. ¹⁾ Verdedigd echter met eene wijziging naar de zoo veel omvattende staatszorg, die eene uitsluiting van het zoo gevaarvolle scheepvaartbedrijf niet wettigde, te meer niet, waar eene verplichte verzekering tegen geldelijke gevolgen van ongevallen in het zeevaartbedrijf in de toekomst te verwachten zou zijn. De meerderheid was dan ook van oordeel, dat de bestaande vrijheid van bedrijf, gevoegd bij de toenemende snelheid van het verkeer, niet voldoende waarborgt de belangen van opvarenden, passagiers en verladers.

In de Tweede Kamer hadden volgens het V. V. *verscheidene* leden met name tegen het preventief toezicht bezwaar, in het bijzonder tegen dat op koopvaardij- en passagiersschepen, die in gansch andere omstandigheden verkeerden dan visschersvaartuigen. De belangen van eigenaar en inlader, de verzekering van schip en lading, meende men, zouden waken voor de onzeewaardigheid van de eerstgenoemde soorten van schepen.

De meening, dat de zorg voor visschersvaartuigen aandrang was geweest tot de bij het Ontwerp-Schepenwet voor de geheele scheepvaart voorgestelde preventieve maatregelen, verwierp de minister onder verwijzing naar de troonrede van 1905, uit welke blijkt, dat, wat in het V. V. als eene uitbreiding van een aanvankelijk plan wordt voorgesteld, van den beginne in de bedoeling van de regeering heeft gelegen. Aanleiding tot de voorgestelde regeling is geweest vooreerst de bevordering van de algemeene veiligheid, waarom ook aan het verlangen van een *facultatief* toezicht niet kon worden voldaan, en verder het verkrijgen van vrijstelling van de drukkende bepalingen der buitenlandsche wetgeving. Deze vrijstelling, vreesde de Minister, zou niet verkregen worden, wanneer men zich beperkte tot het geven van voorschriften omtrent reddingsmaterieel en omtrent aanhouding van schepen ingeval van vermoeden van onzeewaardigheid bij vertrek, op welke beperking in het V. V. was aangedrongen.

Aan de M. v. T. ontleenen wij nog de volgende verdediging van het ontwerp.

De bestaande wetten op het gebied van de veiligheid ter zee zijn onvoldoende: de wet van 15 April 1896 (Staatsblad 69), de Stoomwet, is niet van toepassing op zeilschepen, zorgt slechts voor de stoomketels, die de veiligheid maar voor een gedeelte betreffen; ²⁾ de wet van 1 Juli 1861 (Staatsblad 53) en van 15 Juli 1869 (Staatsblad 124), *houdende bepalingen omtrent den*

¹⁾ De voorzitter had er in zijne rede ter beantwoording van die des ministers op gewezen, dat uit het opvolgen hunner benoeming door alle leden der commissie viel af te leiden, dat zij allen van meening waren, dat ingrijpen van staatswege ter voorkoming van scheepsrampen plicht is.

²⁾ De Staatscommissie had hier nog bijgevoegd: „en kan bovendien met weinig kracht worden uitgevoerd.”

doortocht en het vervoer van landverhuizers is geheel verouderd en slechts van toepassing op enkele schepen; de wet van 11 Juli 1882 (Staatsblad 86), *houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee*, bevat eischen, op de naleving van welke in het geheel geen toezicht wordt gehouden.

De *vrijheid* van het bedrijf neemt weg de *zekerheid*, dat aan de eischen van de veiligheid zal worden voldaan; zij laat alles dienaangaande over aan de inzichten van de scheepseigenaars, die zich mogelijk door onwetendheid en sleur en ook door den stand van hunne geldmiddelen zullen laten leiden.

Mag eindelijk de genoemde omstandigheid, dat Nederlandsche schepen, op Engelsche, Amerikaansche en sommige andere havens varende, reeds aan zekere vereischten moeten voldoen, niet afhouden van eene eigen beveiliging der scheepvaart onder onze vlag, de noodzakelijkheid hiervan klemt te meer, waar eene internationale regeling van dit punt, waaraan Nederland zich dan niet zal kunnen en willen onttrekken, in de toekomst tot de waarschijnlijkheden behoort.

Mitsdien wordt bepleit de gewenschtheid van bepalingen betreffende zeewaardigheid, uitrusting en bemanning: „seinmiddelen, stoomfluiten, kompassen, hoekmeetwerktuigen, tijdmeters en alle andere instrumenten, welke voor eene veilige vaart noodig zijn, moeten periodiek aan keuring worden onderworpen, de voor de reis onontbeerlijke zeekaarten moeten zich aan boord bevinden en steeds nauwkeurig worden bijgewerkt, reddings- en veiligheidsmiddelen moeten in goeden staat zijn en daarenvens moet ook de wijze, waarop de schepen zijn beladen, gestuwd, geballast en bemand, aan de te stellen eischen beantwoorden”.

Aan een zestal ontwerpen besteedt de M. v. T. eene afzonderlijke bespreking nl. *erkenning van de particuliere classificatiebureaux, maximum- en minimum laadlijn, toezicht en beroep, strafrechtelijke verantwoordelijkheid, vergoeding van kosten bij aanhouding, toepasselijkheid der wet op vreemde schepen.*

Het daar verhandelde vinde hieronder bij de bespreking der artikelen eene plaats.

HOOFDSTUK II. DE WET.

De wet is verdeeld in zeven hoofdstukken te zamen tellende 77 artikelen

Het eerste hoofdstuk bevat *inleidende bepalingen*, het tweede handelt van de *voorkoming van scheepsrampen*, het derde van den Raad voor de scheepvaart, het vierde van het *onderzoek van scheepsrampen*, het vijfde van *maatregelen van tucht*, terwijl eindelijk het zesde hoofdstuk de *strafbepalingen* inhoudt, en het zevende de *slotbepalingen*.

§ 1. INLEIDENDE BEPALINGEN.

Artikel 1 van de wet is van interpretatieven aard:

Het ondernemen van eene reis is: het anders dan tot het doen van eene proeftocht buitengaats brengen van een schip. Dat het voor het doen van proefvaarten van belang is,

dat, met name aan de bepalingen van uitrusting en bemanning niet behoeft te worden voldaan, behoeft geen betoog. *Buitengaats* is onbepaald: zoo in binnenland als in buitenland.

Schepelingen zijn allen, die zich als scheepsofficieren of scheepsgezellen aan boord bevinden of zich als zoodanig hebben verbonden. Dus ook wanneer deze personen niet aan boord zijn, vallen zij als *schepelingen* onder de bepalingen van de wet.

Schipper is elk gezagvoerder van een schip of die dezen vervangt.¹⁾

Wordt in art. 2 gezegd op welke schepen de wet van toepassing is, hier vinden wij bovendien nog eene algemeene omschrijving van het begrip *schip*, mede in verband met de toepasselijkheid van sommige bepalingen der wet op vreemde schepen, als *een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander dergelijk* (ten einde te groote uitbreiding van het begrip te vermijden) *drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijne bestemming wordt gesleept*.

Het begrip *eigenaar* heeft ruimer beteekenis in deze wet, dan taalkundig het geval is. Daaronder toch wordt hier ook gebracht:

- 1° de reeder, die o. a. ook reeds in de artikelen 387 en 405 W. v. S. met den eigenaar op eene lijn wordt gesteld;
- 2° de boekhouder, ook die niet mede-reeder is;
- 3° hij, die het schip in gebruik heeft ontvangen.

Het is mogelijk, dat deze laatste niet de reeder is. Oorspronkelijk stond hier: *hij, die een schip in huur heeft*, welke uitdrukking aanleiding gaf tot de opmerking in het V. V., dat de bedoeling van de wet meebracht alleen de huurder, die belang bij het vrachtcijfer heeft, met den eigenaar gelijk te stellen.

De minister bestreed dit, meende integendeel, dat de huurder „steeds en onder alle omstandigheden” volgens de ratio legis onder het begrip *eigenaar* zou moeten worden gebracht.

Tegen de hierboven omschreven wijziging, in het V. V. voorgesteld, om de vruchtgebruiker ook onder het begrip te brengen, had de minister geen bezwaar. Volgens de M. v. A. moest de uitdrukking worden verklaard en uitgelegd naar de bepalingen van den vijfden titel van het W. v. K. *Van bevrachting en verhuring van schepen* enz.

Dit nu had aanleiding tot misverstand kunnen geven. Immers in het verhuur-contract in het W. v. K. is *elke* verhuurder en bevrachter bedoeld, terwijl de wet door onder „eigenaar” mede personen te begripen, die dit in het gewone spraakgebruik niet zijn,

¹⁾ Art. 85. W. v. S. definieert de begrippen *schipper* en *schepelingen* bijna gelijk; de uitbreiding van laatstgenoemde categorie tot de niet aan boord zijnde doch reeds als scheepsofficieren en scheepsgezellen zich verbonden hebbende personen wordt daar gemist. De bepaling van *opvarenden* als allen, die zich aan boord bevinden met uitzondering van den *schipper* is in deze wet niet noodig.

alleen heeft willen voorkomen, dat voor naleving dezer wet niet te allen tijde aansprakelijk zullen zijn de inderdaad-verantwoordelijke personen. Onder hem, die het schip in gebruik heeft, moet daarom alleen worden verstaan hij, die over den schipper te bevelen heeft, wat niet met den gewonen inlader, doch slechts met den time-charterer het geval is. Deze verklaring is bij de openbare behandeling in de Tweede Kamer door den minister uitdrukkelijk afgelegd.

De wetgever heeft met de uitdrukking *die het beheer over het schip heeft* willen te kennen geven, dat steeds slechts één persoon als eigenaar zal moeten worden behandeld.

Op welke schepen is de wet nu van toepassing? Art 2 geeft antwoord op deze vraag. De wet gaat verder dan het O. S., dat alleen spreekt van de eigenlijke koopvaardischepen, visschersvaartuigen en pleziervaartuigen, en noemt:

1° zeeschepen volgens de wet van 28 Mei 1869 (Staatsblad 96), *betrekkelijk de afgifte van zeebrieven en vergunningen tot het voeren der Nederlandsche vlag*, voldoende aan de eischen, die art. 2 dier wet stelt ¹⁾

¹⁾ Dit art. 2 bepaalt, dat zeebrieven, vereischt voor elk zeeschip, dat de Nederlandsche vlag voert, alleen afgegeven worden voor zeeschepen, die voor meer dan de helft toebehooren aan:

a. ingezetenen van Nederland;

b. vennootschappen onder eene firma of bij wijze van geldschieting, gevestigd in Nederland, mits minstens de helft der vennooten onder de firma of minstens de helft der hoofdelijk voor het geheel aansprakelijke vennooten der commanditaire vennootschap ingezetenen van Nederland zij;

c. naamlooze vennootschappen van koophandel of vereenigingen, die rechtspersoonlijkheid bezitten, beide gevestigd in Nederland en opgericht volgens de aldaar geldende wettelijke voorschriften, mits minstens de helft der bestuurders ingezetenen van Nederland zij.

Het bestuur, bedoeld bij art. 330 van het Wetboek van Koophandel, moet altijd in Nederland gevoerd worden.

Het begrip „zeeschip” definieert art. 1 aldus:

alle schepen, varende buiten de tonnen in zee, met uitzondering van:

a. oorlogsschepen;

b. vaartuigen van zeilvereenigingen of jachtclubs, als zoodanig door Onzen Minister van Financiën erkend;

c. vaartuigen in dienst bij 's rijks loodswezen, betoning en bebakening, en in het algemeen alle vaartuigen in dienst van het rijk;

d. reddingsvaartuigen;

e. visschersvaartuigen, uitsluitend tot vischvangst of

Deze bepaling is onbeperkt, zoodat onder de wet ook vallen de schepen, die, alleen voor de rivier- en kustvaart geschikt, daartoe buiten Europa gebruikt worden door aldaar gevestigde Nederlanders of door personen, vennootschappen of vereenigingen, als art. 2 noemt; deze schepen kunnen, volgens art. 12 van de wet, eene tijdelijke vergunning tot het voeren van de Nederlandsche vlag krijgen.

2° vaartuigen, gebruikt wordende tot visscherij of tot het vervoer van visch of schelpen.

Deze categorie moet uitdrukkelijk worden vermeld, omdat zij is uitgezonderd van de wet van 28 Mei 1869 (Staatsblad 69.)

Hier en sub. 3, 4 en 5 wordt de toepasselijkheid beperkt tot de genoemde vaartuigen, voorzooer zij in *Nederland thuis behooren*.

Dit is het geval, wanneer het kantoor, waarvoor het schip vaart, in Nederland is gevestigd; of wel, wanneer het schip in Nederland wordt uitgerust en de bemanning voor minstens de helft uit ingezetenen van Nederland bestaat.

3°. dokken of andere dergelijke drijvende voorwerpen, die over zee naar hunne bestemmingen gesleept worden.

Dat ook deze schepen onder de wet zijn gebracht, schoon zij niet de pretentie hebben van zeewaardige voorwerpen te zijn, als in het V. V. werd opgemerkt, vindt zijne oorzaak hierin, dat ook aan deze schepen menschenlevens toevertrouwd worden. Het gevaar, dat zij opleveren, is dan ook niet uitsluitend afhankelijk van de sleepende schepen, daar het niet steeds mogelijk zal zijn bij gevaar op deze over te springen.

Ook deze soort van schepen moest genoemd worden, omdat de onder haar vallende vaartuigen, niet „varen” in den zin van art. 1 der wet van 28 Mei 1869 (Staatsblad 96.) Dit is wel het geval met de hier in het O. R. O. ook genoemde *sleepschepen welke geen eigen voortstuwingsvermogen hebben en voor de voortbeweging afhankelijk zijn van een sleepend schip*, zoodat deze, ook na de uitlating, onder de wet blijven vallen.

4°. zeevisschersvaartuigen, behalve onoverdekte of gedeeltelijk overdekte booten, die zich in den regel niet buiten het gezicht van de Hollandsche kust begeven.

Het zeegevaar, waaraan deze laatste schepen bloot staan, voornamelijk, dat zij door eene hooge zee over den kop worden geworpen, of door zwaar zeilen omslaan, is niet een preventief toezicht van de scheepvaartsinspectie te voorkomen.

5°. pleiziervaartuigen.

Alle deze schepen vallen onder de wet, wanneer zij *bestemd zijn of gebezigd worden*, om, anders dan tot het doen van een proeftocht, buitengaats te varen.

schelpvisscherij of tot het vervoeren van visch of schelpen gebezigd wordende;

f. binnenschepen, die bij uitzondering buiten de tonnen varen.

Zoo is eenerzijds de wet toepasselijk op het schip, dat buitengaats vaart, zonder daartoe „ingericht" (O. R. O.) te zijn, en hebben anderzijds de ambtenaren der scheepvaartsinspectie ook toezicht reeds gedurende het uitrusten van het schip.

Buiten de wet vallen dus de Zuiderzee-visschersvaartuigen en de passagiersschepen, die binnenwateren als de Zeeuwsche stroomen bevaren, welke geen zeeschepen zijn; en de sub 4 uitgezonderde zeeschepen. Wel werd bij de openbare behandeling van de wet in de Tweede Kamer nog eene poging gedaan, om de laatste uitzondering te doen vervallen, maar mede met een beroep op de „zeer kleine menschen, die op die manier nog een kansje hebben om hun brood te verdienen", wist de Regeering dit te voorkomen.

TOEPASSELJKHEID VAN DE WET OP VREEMDE SCHEPEN. De inhoud van art. 67 vinde ook hier zijne behandeling.

Dat bij een internationaal bedrijf als de scheepvaart is, internationale maatregelen noodzakelijk zijn, ligt voor de hand. Al was het reeds alleen maar, om te voorkomen, dat de nationale scheepvaart financieel in ongunstiger positie zal komen. Bovendien gelden voor de Engelsche, Duitsche en Noorsche schepen reeds soortgelijke bepalingen. Bij het zeer geringe percentage van schepen, die de Nederlandsche havens aandoen, van landen, waar nog geen scheepvaartwetgeving in dezen geest is, zou echter deze financieel ongunstige positie voor de Nederlandsche schepen alleen geen motief zijn voor de toepasselijkheid der wet op vreemde schepen. Er is dan ook meer, en wel dit, dat van een geheel vrijlaten van de scheepvaart van andere landen wellicht het gevolg zou zijn, dat schepen, nu onder Nederlandsche vlag varende, dan misschien zouden worden gebracht onder de vlag van landen, waar nog geen scheepvaartwetgeving bestaat. Zoo geschiedde indertijd in Engeland.

De eigenlijke rechtsgrond voor eene toepasselijkheid der wet op vreemde schepen zoekt de M. v. T. in het recht der staatsburgers op waarborging hunner belangen van overheidswege. Door zijne ligging bevindt Nederland zich in de route van vele vreemde lijnen, die onze havens doen aanloopen door hunne schepen. Hierdoor is de Nederlander als verschepver van goederen, als reiziger naar overzeesche gewesten, als zee-man, aangewezen op deze vreemde schepen.

Hier wordt daarom gezegd, dat de bepalingen, betreffende den diepgang, bij of krachtens deze wet uitgevaardigd, en in verband daarmee die over het aanhoudingsrecht (zie ad art. 16 lid 2 en art. 17 lid 1, 2 en 4) en de desbetreffende strafbepalingen alsmede alle andere bij A. M. v. B. aan te wijzen bepalingen bovendien van toepassing zijn op vreemde schepen, waarmede van uit een Nederlandsche haven eene reis zal worden ondernomen, wanneer:

1° in het land, waar deze schepen thuis hooren geen bepalingen zijn, die, naar het oordeel der regeering, in voldoende mate eene overeenkomstige strekking en draagwijdte (te) hebben als de hier te lande geldende wettelijke bepalingen,

2° aldaar wel zulke bepalingen zijn, maar deze ook worden toegepast op Nederlandsche schepen. Geschiedt dit laatste niet, zijn de Nederlandsche schepen, die de Nederlandsche wet op dit stuk naleven, niet onderworpen aan de wettelijke voorschriften van het vreemde land, dan zijn de schepen van dat land hier ook niet aan deze wet gebonden, *mits blijke, dat ten aanzien van het vreemde schip wordt voldaan aan de voorschriften, welke in het eigen land van kracht zijn.*

Aldus begint men met eene beperkte toepasselijkheid der wet op vreemde schepen. Algemeene toepasselijkheid zou wellicht ten gevolge hebben een vermijden van onze havens door deze schepen.

De Merchant Shipping Act is in dit opzicht veel minder toeschietelijk voor vreemde schepen.

§ 2. VOORKOMING VAN SCHEEPSRAMPEN.

Het tweede hoofdstuk van de wet is in drie onderdeelen gesplitst: *van de veiligheidsvoorschriften, toezicht en beroep.*

Over de veiligheidsvoorschriften handelen de artikelen 3 tot 9. Het eerst genoemde artikel verbiedt het ondernemen van eene reis met een schip, dat niet in het bezit is van een nog geldig certificaat van deugdelijkheid.

Straf tegen overtreding is niet bedreigd; het aanhoudingsrecht van de ambtenaren der scheepvaartinspectie (art. 16) en het verbod aan de belastingambtenaren, om aangehouden schepen en schepen, niet in het bezit van een certificaat van deugdelijkheid, uit te klaren (art. 17 lid 2 en 3) waken administratief voor de naleving van het voorschrift. Bovendien is straf bedreigd tegen het ondernemen van eene reis met een aangehouden of niet uitgeklaard schip.¹⁾

Artikel 4 legt aan den schipper op de verplichting te zorgen *voor het vertrek*, dat aan boord

a. betreffende de uitrusting.

1. De noodige reddings- en veiligheidsmiddelen, benevens heel- en verbandmiddelen zijn, in verband met den dienst, waarin het schip wordt gebruikt, den aard en den duur der voorgenomen reis en het aantal opvarenden.

Met *reddingsmiddelen* worden bedoeld reddingsbooten, -vloten en -boeien, -gordels en -vesten. De minister zegde toe, bij de A. M. v. B. ter uitvoering van de wet onder de oogen te zullen

¹⁾ Hoogstens 1 jaar gevangenisstraf voor den schipper-dader, hoogstens 10 jaar voor den eigenaar-uitlokker (art. 52 en 53).

Eigenaar-uitlokker is hij, die den schipper door een der in art. 47, no. 2 vermelde middelen opzettelijk daartoe beweegt. Deze middelen zijn: giften, beloften, misbruik van gezag, geweld, bedreiging of misleiding.

zien de wenschelijkheid, dat allen aan boord desnoodig plaats kunnen vinden in de booten.

Onder deze rubriek vallen ook, althans voor grootere schepen, lijnwerptoestellen. De M. v. T. zegt van deze, dat, waar gewoonlijk bij strandingen de wind op de kust staat, een afgeschoten lijn lichter van het schip de kust zal bereiken dan omgekeerd te meer waar de trefkans in het laatste geval natuurlijk veel geringer is.

Aangaande het gebruik van de reddingsmiddelen zullen aan boord de noodige aanwijzingen moeten zijn aangebracht.

Men lette er op, dat door toevoeging van „noodige” de bevoegdheid van de scheepvaartinspectie grooter is bij haar toezicht op de reddingsmiddelen en veiligheidsmiddelen dan bij dat op de heel- en verbandmiddelen. Voor de laatsten zal de schipper meer vrijheid hebben bij beantwoording van de vraag, of eene hoeveelheid voldoende is.

Veiligheidsmiddelen zijn o. a. eene inrichting tot het storten van golvenstillende olie, brandblusmiddelen.

2. De noodige zeekaarten, zeilaanwijzingen en instrumenten, behoorlijk bijgehouden en op tijd nagezien en gesteld, zijn.

Hiertoe behooren ook de kompassen, voor de beoordeeling van welke de kompasjournalen zullen dienst doen. Voor het toezicht, ook op de sub 3 genoemde voorwerpen, zal gebruik gemaakt kunnen worden van de diensten van het Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut en zijne filiaalinrichtingen.

3. De hulpmiddelen, voorgeschreven in de bepalingen tot voorkoming van aanvaringen op zee, in deugdelijken staat aanwezig zijn en de lantaarns, kunnen geplaatst overeenkomstig deze bepalingen¹⁾.

4. De lensinrichting in orde en van voldoende capaciteit is.

Hier worden ook de handpompen aan boord van stoomschepen, die soms als noodpompen dienst doen, onder de wet gebracht; de pompen, bediend door de stoommachines, vallen reeds onder het toezicht, dat de certificaten van deugdelijkheid vereischen.

5. Eventueel elektrische inrichtingen de noodige waarborgen voor de veiligheid bieden.

Zoodoende wordt het gevaar voor brand, b. v. bij onvoldoende isoleering van de geleidraden geweerd.

De A. M. v. B., in het volgende artikel genoemd, zal niet „scherp omgrensde voorschriften voor de technische uitvoering van elektrische inrichtingen” kunnen geven, met het oog op de nog voortdurende ontwikkeling van dit onderwerp. De bedoeling van den minister is dan ook, daarbij eene uiteenzetting te geven van de wijze, waarop eene elektrische scheepsinstallatie het best kan worden ingericht.

b. betreffende de *belading*.

De belading zoodanig is, dat de diepgang niet grooter is, dan

¹⁾ cf. P. Cordia. Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1908 4^e druk Stemler's Boekhandel Amsterdam f 1.10.

is geoorloofd bij het certificaat van uitwatering en in het algemeen de belading, de stuwage, het ballasten en de uitrusting van het schip aan de eischen van zeewaardigheid voldoen.

Dit certificaat zal worden afgegeven door eene permanente commissie tot vaststelling van de minimum-uitwatering.

Met hechtenis van hoogstens 6 maanden of boete van hoogstens f 600 wordt gestraft de schipper wiens schip dieper is geladen, dan volgens dit certificaat is geoorloofd; tegen den eigenaar-uitlokker is een gevangenisstraf van hoogstens vijf jaren bedreigd. (art. 54 en 55.)

c. betreffende de *bemanning*.

het aantal der bemanning behoorlijk is en deze lichamelijke geschikt is, om het schip veilig over zee te brengen.

D. w, z. er moet voldoende personeel zijn voor de wachten aan dek en in de machinekamer; lichamelijke geschiktheid van de personen met den uitkijk belast, en in het algemeen geen oververmoeidheid van het personeel, dat onmiddellijk na het verlaten van eene haven dienst heeft.

De geschiktheid, om het schip veilig over zee te brengen, sluit uit, wat wel onder de oorspronkelijke redactie van geschiktheid „voor de opgedragen taak” was te brengen, nl. bij visschersvaartuigen de geschiktheid voor het bedrijf.

d. eene voldoende hoeveelheid *brandstof* aanwezig is.

Hier een speciale eisch, die zijn grond vindt in het gevaar, dat een onvoorziene langere duur van de reis meebrengt, wanneer maar juist voldoende steenkolen zijn meegenomen. Het is gerechtvaardigd, dat ook hiervoor bepalingen worden ontworpen, daar misplaatste zuinigheid (de mogelijkheid van een goedkoop innemen van kolen onder de reis) aanleiding kan zijn voor dit verzuim, en de stuwing van dit artikel in verband met de belading van het schip belangrijk is voor de veiligheid.

Hetzelfde gevaar, waarvan hierboven sprake is, doet zich voor, wanneer niet eene voldoende hoeveelheid proviand en geneesmiddelen aan boord is. De regeering wilde deze verplichting echter niet in de wet opnemen. Zij meende, dat deze meer thuis behoorde in eene in uitzicht gestelde schepelingenwet.

e. op een passagiersschip niet meer passagiers zijn inscheept, dan geoorloofd is blijkens aantekening op het certificaat van deugdelijkheid.

De opname van dit voorschrift heeft blijkens de M. v. T. een praktisch belang. Section 274 van de Merchant Shipping Act schrijft hetzelfde voor en dit voorschrift is ook toepasselijk op vreemde schepen. Wellicht zal thans echter hiervoor vrijstelling van het onderzoek van Nederlandsche schepen in Engelsche havens worden verkregen.

De artikelen 5 en 6 laten wij hier in hun geheel volgen.

Artikel 5.

1. Bij algemeenen maatregel van bestuur wordt bepaald:

a. welke opgaven de aanvragen tot het verkrijgen van certi-

ficaten van deugdelijkheid moeten bevatten en welke stukken daarbij moeten worden overgelegd;

b. aan welke eischen ter voldoening aan het bepaalde in artikel 4 moet worden voldaan;

c. de regeling voor de vaststelling van den grootsten geoorloofden diepgang, het aanbrengen van de laadlijnenmerken en de afgifte van de certificaten van uitwatering;

d. de wijze van onderzoek en wat bij het onderzoek zoo door de belanghebbenden als door de ambtenaren moet worden in acht genomen.

2. De algemeene maatregel van bestuur vermeldt de voorwaarden, welke bij de uitreiking van certificaten van deugdelijkheid kunnen gesteld worden.

3. De algemeene maatregel van bestuur kan bepalen, dat door Ons of in Onzen naam geheel, gedeeltelijk of voorwaardelijk van de daarin vervatte voorschriften vrijstelling kan worden gegeven.

4. De algemeene maatregel van bestuur kan bepalen, dat de ter plaatse bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie in elk bijzonder geval voorschriften kan geven ter bevordering van de richtige naleving van in dien algemeenen maatregel van bestuur vervatte voorschriften.

Artikel 6.

1. Certificaten van deugdelijkheid worden van Onzentwege door het hoofd van de scheepvaartinspectie in twee exemplaren uitgereikt.

2. Wordt de afgifte van een certificaat van deugdelijkheid geweigerd, dan wordt die weigering met opgave van redenen aan den aanvrager schriftelijk medegedeeld.

3. De kosten, veroorzaakt door het onderzoek van schepen, niet geclasseerd bij een der door Ons erkende particuliere onderzoeksbureaux, worden berekend naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief, en bij de uitreiking van het certificaat voldaan.

4. Eveneens worden de kosten, veroorzaakt door het onderzoek van schepen en verdere werkzaamheden, noodig voor de certificaten van uitwatering, voor zoover deze werkzaamheden niet door een der door Ons erkende particuliere onderzoeksbureaux zijn verricht, berekend naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief, en bij de uitreiking van het certificaat voldaan.

Bij de behandeling van art. 5 met name moest de minister het systeem der wet, regeling der hoofdzaken waarvan de uitwerking bij algemeene maatregelen van bestuur zal geschieden, verdedigen.

Het zou inderdaad bij het onderhavige onderwerp onmogelijk zijn geweest, in zoo talloze bijzonderheden te treden, als, om één ding te noemen, reeds de verschillende soorten van schepen, die de wet omvat, vereischen. Zoo zal het in art. 4 bepaalde vol-

gens art. 5 b. „in eischen (worden) uitgewerkt in een algemeenen maatregel van bestuur.”

Wat art. 5 laatste alinea betreft, de vrees werd geopperd voor eene te groote bevoegdheid van den betrokken ambtenaar der scheepvaartinspectie. De woorden „in elk bijzonder geval” verklaren echter de noodzakelijkheid dezer bevoegdheid. De schipper zal, wanneer door hem een certificaat is aangevraagd, of wel zijn schip is aangehouden, allicht op eene aanmerking van den ambtenaar der scheepvaartinspectie vragen: „wat moet ik doen, om dit te veranderen.” In de praktijk zal de hier gegeven bevoegdheid niet alleen eene spoedige behandeling van zaken in de hand werken, maar zelfs is zij onmisbaar. Ook zonder uitdrukkelijke bepaling zou deze weg gevolgd zijn uit den aard der zaak. Beroep van deze „aanwijzingen” is als van alle „voorschriften” toegelaten.

Uit de woorden van art. 6 volgt de erkenning van particuliere classificatiebureaux.

De M. v. T. wijdt een woord van waardeering aan de goede werking van de bureaux als *Corporation of Lloyds*, *Veritas* en *Germanische Lloyd*, die vele te oude en onzeewaardige schepen uit de vaart hebben gehouden. Maar deze particuliere classificatie-bureaux strekken hun toezicht niet uit tot uitrusting, belading en bemanning, beperken het integendeel tot den toestand van romp en machineriën, daaronder begrepen de lensinrichting. Verre van afbreuk te willen doen aan den arbeid van deze vereenigingen wil de Staat met haar samenwerken tot bereiking van éénzelfde doel.

Deze samenwerking zal nu volgens de wet zoo zijn, dat wel steeds wordt vereischt het bezit van een rijkscertificaat van deugdelijkheid, onverschillig of het schip al of niet bij eene particuliere vereeniging is geclasseerd, maar, wanneer dit laatste het geval is, zal de scheepvaartinspectie, mits overtuigd, dat het plaats gehad hebbende onderzoek naar behooren is geschied, niet nog eens onnoodig werk behoeven te verrichten door een nieuw onderzoek in te stellen.

De A. M. v. B., bedoeld in art. 5 der wet, regelt dit punt nader. Valt dus de volle verantwoordelijkheid op de scheepvaartinspectie, daarom ook blijve hare volledige bevoegdheid tot een zelfstandig onderzoek in ieder geval onaangetast. Is het schip niet geclasseerd bij een particulier onderzoeksbureau, dan is onderzoek door de scheepvaartinspectie steeds noodzakelijk; en wel ten koste van den eigenaar¹⁾, om te voorkomen, dat een onderzoek van staatswege voordeliger wordt.

¹⁾ Er ontstond bij de openbare beraadslaging eenig verschil over de vraag, wie „eigenaar” in al. 3 van art. 6 is, vooral met het oog op den time-charterer. Teneinde alle moeilijkheid weg te nemen, waar het bovendien voor de wet onverschillig is, wie de kosten van het onderzoek betaalt, mits zij worden voldaan, veranderde de regeering de woorden „en door den eigenaar van het schip gedragen” in „en bij de uitreiking van het certificaat voldaan.”

De staatscommissie heeft in hare *inleiding* onder de oogen gezien de vraag, of voor het onderzoek van schepen van rijkswege gebruik zal worden gemaakt van de diensten van experts van particuliere classificatie-bureaux¹⁾, maar is van oordeel, dat voor dit toezicht „een speciaal corps Staatsambtenaren” noodig is. De reden hiervan ligt in het bovenstaande n. 1. het beoordeelen van de noodzakelijkheid van een onderzoek en de mogelijkheid van dit onderzoek zelve van bij particuliere vereenigingen geclasseerde schepen. Bovendien is er een financieel bezwaar voor de reederijen aan verbonden. Alleen experts van Nederlandsche bureaux zouden natuurlijk in aanmerking komen voor onderzoek van regeeringswege, wat voor de reederijen een drang zou zijn, hunne schepen bij deze bureaux te laten classeeren. Hiermede zouden zij echter in het buitenland niet zijn gebaat, waarom zij bovendien een certificaat van een ander, internationaal bureaux zouden noodig hebben.

De gewenschtheid van internationale kracht van certificaten van particuliere Nederlandsche classificatie-bureaux meende de commissie niet op deze wijze tot werkelijkheid te mogen helpen brengen, gezien den tegenwoordigen toestand van de reeds bestaande Nederlandsche vereeniging.

Interessant is bijlage II van het Ontwerp der Staatscommissie *geschiedenis en werkzaamheid der particuliere classificatie-bureaux*. Wij lezen daarin, dat *Lloyds* thans is samengesteld uit: 1. een Committee of *Lloyd's Register*, bestaande, zooveel mogelijk in gelijk aantal, uit vertegenwoordigers van de kooplieden, de scheepseigenaars en de assuradeurs. *Liverpool* is vertegenwoordigd door 8 leden, de *Clyde* eveneens, de *Tyne* door 3, *West-Hartlepool* en *Cardiff* door 2, *Newport* en *Swansea* door 1 lid; voor de locale controle zijn in *Liverpool* en *Glasgow* Branch Committees; 2. eene technische commissie van advies van 14 vertegenwoordigers van scheepsbouwmeesters, werktuigkundigen en staalproducenten.

De Rules houden in het oog enerzijds de noodzakelijkheid van de veiligheid van personen en goederen op zee, anderzijds het belang van vooruitgang en ontwikkeling op technisch gebied, en trachten te bereiken als doel van de classificatie „eene zooveel mogelijk absoluut juiste aanwijzing van de werkelijk intrinsieke hoedanigheid van elk schip.”

Dateert *Lloyd's register* van 1833 in haren definitieven vorm, in 1828 werd te Parijs opgericht het bureau *Veritas*, in 1867 te Hamburg de *Germanische Lloyd*, welke beide laatste vereenigingen over en weer hunne certificaten erkennen.

Verder bevinden zich nog op het vasteland van Europa een

¹⁾ Bij de behandeling der Staatsbegroting 1907 hoofdstuk X (post: subsidie voor de Nederlandsche Vereeniging van Assuradeuren) had de regeering te kennen gegeven, hieromtrent het oordeel van de commissie te willen kennen.

tiental kleinere bureaux voor onderzoek van schepen, waaronder toen nog de *Nederlandsche Vereeniging van Assuradeuren*.

Ook over de *maximum- en minimum-laadlijn* spreekt de M. v. T. in eene afzonderlijke paragraaf. Dit in verband met art. 4. f. en art. 5. 1. c.

„De voorschriften betreffende den diepgang,” wordt daar gezegd, „behooren ongetwijfeld tot de gewichtigste van de voorgestelde veiligheidsmaatregelen”. Zij zijn geoorloofd door de omstandigheid, dat om financiële redenen wellicht meer lading zal worden ingenomen, dan wel geraden is met het oog op de veiligheid.

Engeland heeft eene soortgelijke verplichting sinds 1890 in de Merchant Shipping Act, waarin is overgenomen Lloyd's bepaling, dat een zeker percentage van het geheele volume van een schip boven de waterlijn behoort te zijn als reserve-drijfvermogen. Dit percentage is in 1906 verminderd. Een bezwaar van deze regeling is, dat geen rekening wordt gehouden met den aard der reis en met de soort der lading (wel met het verschil van inzinking in zout- en in zoetwater, in zomer- en in wintertijd). „Het is toch geheel iets anders of een schip in wintertijd den Oceaan oversteekt met een lading erts, of 's zomers met eene deklading hout. Om dit bezwaar te ondervangen wordt thans bedoeld, voor elk schip een certificaat van uitwatering af te geven, waarin na deugdelijk onderzoek is vastgesteld, hoeveel uitwatering eenzelfde schip onder verschillende omstandigheden zal moeten of mogen houden.”¹⁾

Voor de veiligheid is het met te weinig diepgang evenzoo als met te grooten diepgang. Ook hierdoor toch kan de veiligheid van het schip in gevaar worden gebracht b.v. door het niet luisieren naar zeilen, roer of schroef of door het doorslaan van de laatste. Intusschen heeft het vaststellen van een minimum laadlijn voor elk schip onoverkomelijke bezwaren, dezelfde die men in Engeland eerst bij de maximum-laadlijn heeft gehad, (toen deze te laag was gemerkt) nl. financiële verliezen voor de reeders. En nu klemt hier de noodzakelijkheid niet in die mate, omdat het financieel belang van den reeder, om te weinig ballast mee te geven (met het oog op den tijd van laden en lossen en den prijs van ballast), niet opweegt tegen den kans op verlies, wanneer het te licht geballaste schip de voorgenomen reis niet in den gestelden tijd kan volbrengen en dus aan de contractueele verplichtingen niet kan voldaan worden.

In Engeland is eene commissie uit het Hoogerhuis gekomen tot dezelfde conclusie van de niet-wenschelijkheid van eene ballastlijn, die in ieder geval ondergedompeld zou moeten zijn.

¹⁾ Bij de openbare behandeling van het onderwerp heeft de minister echter toegezegd, ten deze het Engelsche stelsel van free board te zullen volgen, behoudens dat voor schepen met houtlading een speciale diepgang zal worden vastgesteld.

Evenals in Engeland zal hier het aanhoudingsrecht voldoende waarborgen geven, dat niet schepen met onvoldoende of ongeschikte ballast naar zee zullen gaan.

Artikel zeven bepaalt, dat de certificaten van deugdelijkheid vervallen:

1° door verloop van den termijn waarvoor zij gelden.

Het O. S. knoopte hieraan vast eene uitgebreide casuïstiek voor het geval het schip alsdan buitenslands is. De regeering achtte het echter ondoenlijk, voor alle denkbare gevallen voorschriften te geven en heeft daarom gewild, de beslissing telkens te laten aan het hoofd van de scheepvaartinspectie, die volgens het vorige artikel met de afgifte van de certificaten is belast, en dan rekening zal kunnen houden, zoowel met de certificaten van particuliere onderzoeksbureaux als met de mogelijkheid, om eenige vrijstelling te verleen volgens art. 5 lid 3 van de verplichting om een certificaat van deugdelijkheid te hebben.

Het V. V. bepleitte terugkeer tot het stelsel van de staatscommissie, vreesde namelijk voor te veel macht van den hoofdinspecteur. De minister daarentegen verklaarde nadrukkelijk niet te kunnen afzien van het beginsel, dat een certificaat van deugdelijkheid niet langer van kracht mag blijven, dan de termijn van geldigheid bepaalt; de hoofdinspecteur is gebonden aan de A. M. v. B. van art. 5 lid 1, a, die veel, niet alles, op het voetspoor van de staatscommissie zal kunnen regelen.

Schepen onder Nederlandsche vlag, bestemd niet in het land terug te keeren ¹⁾, verschillen principiëel niet van die, welke langer dan het certificaat geldt, buitenslands verblijven.

Uitdrukkelijk is in de M. v. A. geconstateerd, dat, wanneer een schip tot herstel van schade is binnengeloopen in een haven, waar geen gelegenheid voor dit herstel is, ofwel geen expert van een erkend onderzoeksbureau aanwezig is, de schipper op eigen verantwoordelijkheid de reis kan vervolgen, zonder dan een strafbaar feit te plegen.

De mogelijkheid is in de wet gelaten, om een onderzoek in het buitenland ook door ambtenaren van de scheepvaartinspectie te laten geschieden. (Verwezen wordt naar art. 3 K. B. van 19 October 1896 Staatsblad 163, (Stoombesluit.)

2° wanneer de eigendom van het schip, volgens art 2a, ophoudt te voldoen aan de eischen van art. 2 der wet van 28 Mei 1869 (Staatsblad 96) (zie art. 2, 1°.).

Deze gevallen, 1° en 2°, zijn te vergelijken met art. 6 lid 1, a en met art. 7 van de wet van 28 Mei 1869 (Staatsblad 96).

3° wanneer het schip wordt verbouwd.

¹⁾ Het V. V. noemde ten onrechte de schepen van de Java-China-Japan-lijn, die met Nederlandsch-Indische zeebrieven varen, en vallen onder de Nederlandsch-Indische Stoomvaartordonnantie. Beter is het voorbeeld van de schepen der Kon. Pakketvaart-Mij.

Of dit het geval is, zal eene feitelijke vraag zijn, te beantwoorden door de scheepvaartininspectie, behoudens beroep op den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart.

De uitgereikte certificaten kunnen ingetrokken worden, wanneer het schip schade heeft beloopt, of eene herstelling niet naar behooren is geschied. Deze intrekking geschied door den bevoegden ambtenaar der scheepvaartininspectie en wordt bij geadviseerden dienstbrief ter kennis van den eigenaar gebracht.

Vervallen zoowel als ingetrokken certificaten moeten zoo spoedig mogelijk worden teruggezonden, desverlangd tegen ontvangbewijs, aan den hoofdinspecteur. Deze inzending kan geschieden door tusschenkomst van ambtenaren der scheepvaartininspectie, waterschouten, ambtenaren met de in- of uitklaring belast en buitenslands door tusschenkomst van Nederlandsche diplomatieke, consulaire of koloniale ambtenaren. (art. 8).

Overtreding van deze bepaling wordt gestraft met gevangenisstraf van hoogstens één maand of met geldboete van hoogstens honderd gulden (art. 56.)

De bedoeling van het voorschrift is, als vanzelf spreekt, te voorkomen, dat nog wordt gebruik gemaakt van een niet meer geldig certificaat.

Stelt art. 4 regels voor het toezicht binnenslands en zegt het, waarvoor de schipper moet zorgen, *alvorens* met zijn schip te vertrekken, de wet legt den schipper ook verplichtingen op *gedurende* de reis, namelijk om de uitrusting in deugdelijken staat en voor onmiddellijk gebruik gereed te houden, in het algemeen om in stand te houden, wat in art. 4 hem is opgelegd, gebreken te herstellen, en telkens na het innemen van lading en van brandstoffen den diepgang op te nemen. Deze laatste verplichting moet niet zoo naar de letter worden opgevat, dat de schipper van een visschersvaartuig, dat ter vischvangst is, telkens na het inhalen der netten, den diepgang zal moeten opnemen. Alles, ter voldoening aan elk dezer verplichtingen, gedaan, moet in het scheepsjournaal, waarvoor van Staatswege een model kosteloos verkrijgbaar zal worden gesteld, op datum vermeld en door den eersten stuurman of eersten machinist, naar gelang van de zaak, mede onderteekend worden.

Naar dit journaal zal dan desnoodig het beleid van den schipper kunnen worden beoordeeld.

De bepalingen van de art. 358 en 359 W. v. K. betreffende het journaal blijven onverminderd gelden.

Nog zal de verplichting, om na de reis het ter inzage te geven en afschrift te laten nemen, bij A. M. v. B. worden geregeld.

Is de schipper niet in staat de gebreken aan schip, machinerieën of uitrusting te herstellen, omdat het een of ander hem ontbreekt, dan moet hij in de eerste haven hierin voorzien voor *zoover dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip en van de opvarenden te verzekeren.*

Overtreding van dit laatste wordt met hechtenis van hoogstens 6 maanden of met geldboete van ten hoogste 600 gulden gestraft, uitlokking door den eigenaar met gevangenisstraf van hoogstens

5 jaar. (art. 54 en 55). Tegen overtreding van eerstgenoemde verplichting, om aan de eischen van art. 4 ook gedurende de reis te voldoen is bedreigd hechtenis van hoogstens eene maand of boete van hoogstens 100 gulden (art. 56).

Bij amendement is nog in de wet gebracht het voorschrift, om afschriften van de certificaten van uitwatering en van deugdelijkheid en van de voorwaarden, bij de uitreiking van het laatstgenoemde certificaat gesteld, zichtbaar, op eene voor alle, niet alleen beneden den rang van stuurman en machinist, schepelingen toegankelijke plaats op te stellen.

Deze bepaling is een gevolg van hun reclamerecht volgens art. 16.

Heeft de schipper deze voorschriften niet kunnen nakomen, dan rust, in afwijking met het door het O. R. O. ingenomen standpunt, op hem de bewijslast van de noodzaak daartoe.

§ 2 van Hoofdstuk II der wet behandelt het *toezicht* op de deugdelijkheid van het schip, en het voldoen aan zekere normale eischen van veiligheid betreffende uitrusting, belading en bemanning, omschreven in art. 4. Dit toezicht is deels periodiek, in verband met het vernieuwen van vervallen certificaten, deels doorlopend, door de bevoegdheid van de ambtenaren, om de certificaten in te trekken volgens art. 7 lid 2. Het toezicht krachtens art. 4 zal „in het gunstigste geval een negatief resultaat opleveren, in zooverre dat alsdan niet moet blijken, dat ten aanzien van de genoemde voorschriften, niet aan de normale eischen van veiligheid zoude zijn voldaan.”

Onmisbaar is het aanhoudingsrecht voor de ambtenaren van de scheepvaartinspectie, zij het onder de noodige waarborgen, dat er alleen bij de meest strikte noodzakelijkheid gebruik van zal worden gemaakt, daar, niettegenstaande een certificaat van deugdelijkheid, toch twijfel kan rijzen aan de zeewaardigheid van het schip of aan eene voldoende beantwoording aan de eischen van veiligheid.

Aan het hoofd der scheepvaartinspectie is een hoofdingspecteur geplaatst, ten einde zoo eene eenvoudige toepassing van de voorschriften te verzekeren. De regeling van den werkring en bevoegdheid van de verdere ambtenaren, die in enkele der voornaamste havenplaatsen en langs de geheele kustlijn zullen worden gestationneerd, geschiedt bij A. M. v. B. Een eerste vereischte voor deze personen is zaakkennis en takt, daar zij aan kaden, op werven en in dokken het dagelijksch toezicht zullen hebben uit te oefenen, en naast de bevordering der algemeene veiligheid eene zoo groot mogelijke vrijheid van beweging in het scheepvaartbedrijf voor oogen moeten houden.

Het jaarlijksche verslag, door den hoofdingspecteur aan den minister te zenden over werking en toepassing van de wet, wordt aan de Staten-Generaal deels of geheel meegedeeld.

Aan deze ambtenaren alsmede aan den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart en aan alle leden, den secretaris en

hunne plaatsvervangers in den Raad is verzekerd de toegang tot de aan de wet onderworpen schepen en tot de plaatsen, waar zij gebouwd of hersteld worden; de eigenaars, de schippers en de bemanning moeten hun de noodige inlichtingen geven; de werklieden en de hulpmiddelen voor hun onderzoek moeten te hunner beschikking gesteld worden. Ook voor den Raad voor de scheepvaart is dit recht onmisbaar, omdat hij den ardeheid van de ambtenaren der scheepvaartinspectie moet beoordeelen. De sanctie dezer bepalingen is gelegen in het aanhoudingsrecht, dat voor de eigenaars der schepen op geldelijk nadeel zal kunnen uitloopen, en in de weigering, om een certificaat af te geven. Bij het onderzoek mogen de eigenaar, de schipper en door hen aan te wijzen personen tegenwoordig zijn.

Hiertegenover staat de verplichting van al deze personen, om, wat de ambtenaren der scheepvaartinspectie betreft, behalve tegenover de ambtenaren, die boven hen zijn geplaatst, geheimhouding te bewaren, omtrent hunne bevindingen, voor zoover zij geen dingen ontdekken, in strijd met deze of met eene andere wet. *Opzettelijke* overtreding hiervan is een misdrijf, dat wordt gestraft met gevangenisstraf van hoogstens zes maanden of boete van hoogstens 600 gulden met of zonder ontzetting van het recht om ambten of bepaalde ambten te bekleeden. Hij, aan wiens *schuld* schending der geheimhouding is te wijten, kan met hechtenis van drie maanden of boete van hoogstens 300 gulden gestraft worden. Alleen op klacht van den eigenaar, van den schipper of van den bestuurder van het bedrijf wordt tot vervolging overgegaan. (art. 64).

Ten einde tijdig door gemeen overleg conflicten te vermijden en waarborgen te geven voor een niet-ongegrond ingrijpen in het bedrijf bepaalt art. 15, dat de ambtenaar, die vreest, dat de art. 4 en 5 der wet niet zijn of niet zullen worden nageleefd, hiervan kennis geeft aan den eigenaar, den schipper en den ter plaatse het hoogst in rang zijnden ambtenaar der scheepvaartinspectie. Aan dezelfde personen geeft hij kennis, wanneer hij van oordeel is, dat niet voldoende naar zijne aanwijzingen is gehandeld. Ook moet hij desverlangd aan den eigenaar en aan den schipper meedeelen, op welke wijze hij meent, dat in het ontbrekende kan worden voorzien.

De artikelen 16 en 17 regelen het aanhoudingsrecht, dat de ambtenaren der scheepvaartinspectie hebben vooreerst, wanneer het schip niet is voorzien van een geldig certificaat van deugdelijkheid, maar ook als zij, niettegenstaande dit certificaat, twijfelen aan de zeewaardigheid, aan naleving van de artikelen 4 en 5, behalve nog in de gevallen van art. 12, 13 en 14, zoo juist genoemd.

Dat de regeling van dit aanhoudingsrecht uiterst moeilijk was, ligt voor de hand. Eenerzijds heeft men te rekenen met de geldelijke schade, die iedere vertraging van het vertrek reeds op zichzelf meebrengt, anderzijds met de belangen eener algemeene veiligheid in het scheepvaartbedrijf. Als middelen om aanhouding te voorkomen, noemt de M. v. T. het aannemen van eene tegemoetkomende houding door eigenaar en schipper

tegenover de ambtenaren, het tijdig geven van inlichtingen en een spoedig instellen van beroep van de beslissingen der ambtenaren. De machtiging van den hoofdinspecteur, die het O. S. voor den ambtenaar, die een schip wilde aanhouden, voorschreef, is vervallen, daar, naar het oordeel der Regeering, deze ambtenaar zelf bekwaam genoeg moet zijn, om zelfstandig te kunnen oordeelen. Na de aanhouding beslist nu de hoofdinspecteur, of een onderzoek zal plaats hebben.

Voor de bevoegdheid, ook aan de schepelingen reeds in art. 347 W. v. K. als „belanghebbenden” gegeven, is in de Schepenwet eene voor hen voordeelerige bepaling gekomen. Wanneer zij twifelen aan de zeewaardigheid of aan de voldoende uitrusting van het schip, waarop zij gemonsterd hebben, kunnen zij zich wenden tot den ambtenaar der scheepvaartinspectie. Een enkel persoon heeft hiertoe het recht. Op eigen verantwoordelijkheid beslist de ambtenaar, of hij een onderzoek wil instellen. Het voordeel, dat deze regeling den schepelingen biedt is tweërlei: ten eerste, dat het onderzoek niet op kosten van de aanvragers geschiedt (in Engeland moeten de klagers zekerheid stellen voor schadevergoeding bij ongerechtvaardigde aanhouding, het bedrag te bepalen door den Board of Trade); ten tweede dat de vrees voor ontslag niet behoeft te bestaan, daar hunne namen slechts bekend worden aan de scheepvaartinspectie. De waarborgen, die ook in het O. R. O. voor de reeders waren gegeven, nl. meerderjarigheid der klagers, ten einde het lichtvaardig indienen van klachten te voorkomen, „tijdig” indienen der klacht, opdat niet op het laatste oogenblik de dan nog zooveel te kostbaarder tijd verloren gaan zal, het vereischte, dat ten minste een derde gedeelte der schepelingen de klacht indient, alle deze waarborgen zijn weggelaten uit de wet. Alleen hebben de eigenaars behouden het recht van beroep van de beslissing des ambtenaars. Gebruikmaking hiervan kan echter ook nog meer kostbaren tijd doen verloren gaan. Toch moet de beteekenis van dit reclamerecht niet worden overschat. Evenals ieder Nederlandsch burger moet ook de schepeling aan de scheepvaartinspectie zijn nood kunnen klagen. Hier wordt alleen vastgelegd, dat de schepelingen, die klachten indienen, niet „iets dat onregelmatig is” doen. Daarom wilde de minister ook dit recht niet uitbreiden tot een toezicht op de naleving der voorschriften, ingevolge art. 5, maar het beperkt laten tot de zeewaardigheid. De bedoeling is niet, de scheepvaartinspectie bij hun toezicht te laten bijstaan door de schepelingen. Het belang der schepelingen strekt zich niet verder uit dan tot de zeewaardigheid. In het andere geval zou de mogelijkheid van eene soort van contrôle over den schipper door de schepelingen, welke licht in misbruik zou kunnen ontaarden, worden opengesteld.

Het onderzoek in dit artikel regelt dus de uitoefening van de administratieve contrôle na de afgifte van het certificaat van deugdelijkheid; art. 5 lid 1, a. bedoelt het onderzoek *vóór* de afgifte.

Artikel 17 noemt de verschillende dingen, die moeten worden in acht genomen, wanneer een schip is aangehouden.

Van de aanhouding en van de opheffing daarvan wordt kennis gegeven aan den eigenaar, aan den schipper, en desnoods telegrafisch aan de betrokken ambtenaren met de in- en uitklaring belast (bij visschersvaartuigen aan den waterschout). Blijkt, dat het schip op het oogenblik der aanhouding wel zeewaardig is en voldoet aan de voorschriften, dan draagt het Rijk de kosten van het onderzoek en vergoedt de kosten van den eigenaar, die deze niet had kunnen voorkomen, tot een volgens tarief naar de omstandigheden door den Raad voor de scheepvaart te bepalen bedrag. Dit tarief wordt vastgesteld bij A. M. v. B., die alleen een maximum van de vergoeding, berekend per nettoregister-ton-ladingsvermogen en per dag zal kunnen bepalen, daar de verscheidenheid der gevallen eene meer gedetailleerde regeling onmogelijk maakt. Er is immers verschil tusschen geladen en ongeladen schepen, en evenzeer onderscheid naar den aard der lading. Een in ballast geladen schip zal soms niets en soms zeer veel schade van eene aanhouding hebben.

Bij aanhouding van een *vreemd* schip, volgens art. 67, wordt hiervan ook kennis gegeven aan den dichtsbij gevestigden consulairen ambtenaar van het land, waartoe het schip behoort.

Behalve ingeval van twijfel aan de zeewaardigheid kunnen *vreemde* schepen ook worden aangehouden, wanneer de ambtenaar der scheepvaartinspectie van oordeel is, dat zij door den ondeugdelijken toestand van romp, werktuigen of uitrusting, of door ondoelmatige belading gevaar opleveren voor de opvaardenden. Van elke aanhouding wordt kennis gegeven aan den hoofdinspecteur, eigenaar, schipper en consulairen ambtenaar, welke laatste iemand mag aanwijzen, om met den ambtenaar een onderzoek in te stellen. Is deze persoon het met den ambtenaar eens over den toestand van het schip in ongunstigen zin, dan moet het gebrek verholpen; bij verschil¹⁾ is beroep op den voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart mogelijk. Wordt in beroep beslist, dat de aanhouding ongerechtvaardigd is geweest, dan kunnen de kosten vergoed worden. Volgens de woorden van het artikel zou alleen wanneer in hooger beroep de aanhouding ongerechtvaardigd blijkt de schade worden vergoed. Hoe nu, inden de ambtenaar zelf tot de overtuiging komt, dat hij zich vergist heeft? Billijkheidshalve zal ook dan toch schadevergoeding niet kunnen worden geweigerd.

Vertrekt de schipper (ook die van een vreemd schip, niettegstaande zijn schip is aangehouden voor onderzoek of door

¹⁾ Hoe het moet gaan als de consulaire ambtenaar niet iemand voor het onderzoek heeft aangewezen, zegt de wet niet. M. I. is het meest met de woorden en met de bedoeling van de wet in overeenstemming, dat dan de ambtenaar beslist. Van deze beslissing zal, als steeds, beroep vrij staan, zonder dat dan vergoeding van kosten mogelijk is.

de ambtenaren, met de in- en uitklaring belast, geen expeditie is verleend, dan kan hij gestraft worden met hechtenis van hoogstens één jaar, de eigenaar-uitlokker met gevangenisstraf van hoogstens tien jaar (art. 52 en 53).

Het hier genoemde vergrijp is het zwaarste, dat de schipper kan plegen. Wordt hij hiertoe gedwongen door den eigenaar, dan mag hij wel niet straffeloos blijven, maar als eene verzachtende omstandigheid zal dit toch in aanmerking kunnen komen. Zwaar dient echter gestraft deze eigenaar, die uit winstbejag het leven der opvarenden heeft in gevaar gebracht.

Dat de wet het hier genoemde misdrijf van den eigenaar een zeer zwaar vergrijp, veel zwaarder dan de overtreding van den schipper acht, blijkt uit de strafbedreiging, die in afwijking is van het W. v. S., dat den uitlokker straft als den dader.¹⁾

De schipper-eigenaar, die het verbod overtreedt is strafbaar als schipper volgens art. 52; wel is hij meer schuldig dan de schipper, die in dienstbetrekking dus handelt, maar reeds deze is met het maximum der op te leggen hechtenis strafbaar.

Hier zij nog opgemerkt, dat de vraag, of in art. 47 W. v. S. *bewegen* hetzelfde is als „overtreden”, door den minister beantwoord werd met de opmerking, dat „bewegen” ook mogelijk is zonder overreding, nl. door misleiding.

Het Beroep, dat van alle beslissingen en voorschriften van de ambtenaren der scheepvaartinspectie alsmede van de commissie van uitwatering mogelijk is, wordt in de artikelen 18 tot 21 geregeld. Grondslag er van is, dat voor de economische uitkomsten van het scheepvaartbedrijf zeer veel afhangt van de wijze, waarop het toezicht geschiedt. Zoo wordt tevens „eene eenvormige toepassing van de wet en eene gewenschte continuïteit” bevorderd.

Het denkbeeld der staatscommissie, bovendien nog in de 2^e Kamer geopperd, nl. beroep bij eene speciale commissie, heeft de regeering laten varen, ook omdat dit met den eisch van eene *spoedige* beslissing niet wel overeen te brengen is. Hiervoor is gekomen het beroep op den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart, die, ten einde zijn niet deskundigheid te verhelpen, steeds de „ter zake meest bevoegde” leden van den Raad zal hebben te raadplegen, maar zelf zijne met redenen omkleede beslissing geeft.

Nog in een ander geval is van het O. S. afgeweken. Uitgangspunt van de wet is: beroep regel, niet-beroep uitzondering terwijl de staatscommissie alleen in bepaalde, genoemde gevallen beroep wilde toelaten. De minister meent toch, dat het bezwaar van op^{*}onthoud wel zal waken tegen een lichtvaardig instellen van beroep. Wellicht is daarom ook niet een termijn voor het appèl bepaald, welke overigens beter niet zou worden gemist.

Het beroep kan alleen worden ingesteld door den betrokken eigenaar of schipper.

¹⁾ Eene dergelijke afwijking vindt men ook in de artt. 203 en 204 W. v. S.

De uitspraak in beroep wordt *onverwijld* ter kennis van den insteller van het beroep gebracht.

Wordt de beslissing, waarbij de afgifte van een certificaat van deugdelijkheid of van uitwatering is geweigerd, vernietigd, dan zorgt de voorzitter van den Raad voor de scheepvaart voor de uitreiking.

Het beroep schorst de beslissingen en voorschriften der ambtenaren, behalve in geval van aanhouding.

Het beroepschrift moet de bezwaren van den appellant inhouden en door hem in afschrift aan den hoofdinspecteur en aan den ambtenaar, van wien of aan de commissie, van wier beslissing beroep is ingesteld worden meegedeeld. Beide partijen kunnen hunne zaak mondeling toelichten.

Het belang van zakelijkheid en spoed hebben tot deze regeling die bij K. B. verder wordt uitgewerkt, aanleiding gegeven. Zelfs sluit, volgens de M. v. A., de redactie van art. 21 de mogelijkheid niet uit, om *per telegram* beroep in te stellen.

§ 3. VAN DEN RAAD VOOR DE SCHEEPVAART.

Tweeërlei taak is aan den Raad voor de scheepvaart, die den Raad van Tucht zal vervangen, opgedragen nl. het onderzoek van scheepsrampen en het onderzoek van klachten tegen den schipper, daargelaten nog de taak van Commissie van Beroep, die indirect den Raad aangaat. Over het verschil met den Raad van Tucht en over den meer uitgebreiden werkkring van het nieuwe college werd reeds in de inleiding gesproken. De samenstelling van den Raad, was eene uiterst moeilijke zaak, daar enerzijds gevaar voor ondoelmatigheid in een te groot aantal leden steekt, anderzijds de verscheidenheid der gevallen, die aan het oordeel van den Raad kunnen worden voorgelegd noodzakelijk maakt, dat zeer verschillende categorieën van personen vertegenwoordigd zijn. De Raad van Tucht telde één voorzitter, zes leden, één plaatsvervangend voorzitter en vier plaatsvervangende leden. Omtrent den Raad voor de scheepvaart, die, gevestigd te Amsterdam, bij uitzondering in andere gemeenten zal kunnen vergaderen, bepaalt art. 23 der wet, dat er in zitting zullen hebben: een rechtsgeleerden voorzitter en vier vaste leden, van welke twee zee-officier of oud zee-officier en twee schipper of oud-schipper ter koopvaardij moeten zijn. Verder zullen naar gelang van de te behandelen zaak nog zitting nemen buitengewone leden, die ten getale van twaalf zullen worden benoemd, nl. drie reeders of oud-reeders (hieronder is begrepen de directeur of oud-directeur van eene scheepsvaartmaatschappij, en drie schippers of oud-schippers, onderscheidenlijk van de groote vaart, van de kleine vaart en van de zeevisscherij, een werktuigkundige, drie scheepsbouwkundigen, onderscheidenlijk bekend met den bouw van schepen voor de groote vaart, voor de kleine vaart en voor de zeevisscherij, een electrotechnicus en een machinist of oud-machinist. De reeders en de schippers, die tot de buitengewone leden behooren, nemen zitting, als het geval, dat behandeld wordt, behoort tot de vaart, waarvoor zij als deskundigen zijn aan te merken; de overigen, wanneer naar het oordeel van den

voorzitter of van den Raad hunne tegenwoordigheid wenschelijk is. De bevoegdheid van zittende buitengewone leden is dezelfde als die van de vaste leden; zij nemen deel aan de stemmingen.

De Raad heeft verder een rechtsgeleerd secretaris en plaatsvervangende voorzitter benevens een onbepaald aantal plaatsvervangende leden, terwijl een plaatsvervangende secretaris kan worden benoemd, die dan ook doctor in de rechts- of wel doctor in de staatswetenschap zal moeten zijn.

Alle deze personen worden voor hoogstens vier jaren door de Koningin benoemd.

Op deze wijze heeft de regeering gemeend, het bezwaar van een te uitgebreide samenstelling te voorkomen en tevens, door de vijf vaste leden, de noodige waarborgen te geven voor eenheid in de beslissingen. Door wisseling van de buitengewone leden zal elk belang te zijner tijd tot zijn recht komen, en is de deskundigheid van den Raad voldoende gewaarborgd.

Ten slotte worden een aantal voorschriften van procesrechtelijke aard gegeven.

De zittingen van den Raad zijn openbaar, tenzij hij zelf anders mocht besluiten, in welk geval de redenen,¹⁾ die hiertoe hebben geleid, in het vonnis moeten opgenomen.

Met inbegrip van den voorzitter moeten minstens vijf leden aanwezig zijn voor het nemen van beslissingen, bij staking van stemmen beslist de voorzitter, tenzij het geldt eene beslissing, volgens de art. 36 en 48, in welk geval dan ten gunste van den betrokken schipper, stuurman of machinist wordt geacht te zijn beslist.

De leden onthouden zich van de behandeling van zaken, die hen of hunne bloed- of aanverwanten tot den vierden graad persoonlijk aangaan of waarin zij als gemachtigden zijn betrokken; zij moeten geheimhouding bewaren omtrent het in raadkamer verhandelde.

§ 4. ONDERZOEK VAN SCHEEPSRAMPEN.

Voor de artikelen 25a. tot 25k. van de wet van 1856 komen de hieronder te behandelen artikelen in de plaats.

Wanneer een schip, volgens de bepaling van art. 2, door eene ramp is getroffen, onverschillig waar dit is geschied, of wanneer op de Nederlandsche kust, ook buiten de territoriale wateren, of in de Nederlandsche zeegaten en riviermonden een niet in art. 2 bedoeld schip door eene ramp is getroffen, stelt de scheepvaartininspectie naar de oorzaken daarvan een voorloopig onderzoek in. De hoofdinspecteur doet een voorstel, om dit voorloopige onderzoek al of niet door een onderzoek van den Raad te laten volgen. Over dit voorstel beslist eene commissie bestaande uit den voorzitter met twee leden van den Raad, van welker afwijzende beslis-

¹⁾ Volgens art. 25, i. der Tuchtwet, moesten dit „gewichtige redenen” zijn.

sing de hoofdinspecteur beroep op den geheelen Raad heeft, die dan verplicht is hem te hooren. Is, door de commissie of door den Raad besloten tot een onderzoek, dan worden door den voorzitter plaats en tijd voor de behandeling vastgesteld en door den hoofdinspecteur, in overleg met den voorzitter getuigen en deskundigen gedagvaard. De termijn van oproeping is van twee vrije dagen, tenzij zij buiten het Rijk in Europa hunne woonplaats hebben of deze onbekend is, in welk geval de voorzitter van den Raad voor de scheepvaart den termijn vaststelt. De beteekening geschiedt door een deurwaarder van een rechtelijk college, met achterlating van een afschrift aan den persoon of aan zijne woon- of verblijfplaats. Vindt de deurwaarder hem noch een zijner huisgenooten aan deze woon- of verblijfplaats, dan moet het afschrift aan den burgemeester worden gelaten, die het oorspronkelijke met „gezien” teekent en het afschrift ten spoedigste aan den betrokkene doet toekomen. Heeft deze laatste hier geen woon- of verblijfplaats, dan wordt het afschrift aan het gebouw, waar de Raad voor de scheepvaart zitting houdt en aan het kantoor van den havenmeester aangeplakt.

Wordt tot een onderzoek besloten, dan kan den hoofdinspecteur bevolen worden, nog over bepaalde punten nadere gegevens bijeen te brengen.

Teneinde te zorgen, dat zoo spoedig en zoo volledig mogelijk door de plaatselijke autoriteiten de mogelijke gegevens worden verzameld omtrent de omstandigheden, waaronder de ramp plaats vond, welke gegevens „onmisbare bouwstoffen” voor het latere onderzoek zijn, bepaalt art. 28, dat onverwijld alle stukken, die op de zaak betrekking hebben, aan den hoofdinspecteur zullen moeten worden gezonden.

Hiertoe behooren:

afschriften van de processen-verbaal der loodscommissarissen betreffende de zeerampen;

afschriften van de scheepsverklaringen, in geval van schipbreuk, inloopen in een noodhaven of schade, door den schipper afgelegd voor den kantonrechter, voor den consul of voor het bevoegde gezag cf. (artt. 383 en 380 W. v. K.); de processen-verbaal, door de Nederlandsche consulaire en daartoe aangewezen koloniale ambtenaren op te maken over rampen, in hun ambtsgebied, aan schepen, volgens art. 2, overkomen.

Art. 57 bedreigt eene geldboete van hoogstens f 600.— tegen hem die nalaat¹⁾, inlichtingen te geven aan, of processen-verbaal te onderteekenen van de loodscommissarissen en van de laatstgenoemde ambtenaren. Wordt niet geteekend, dan moet in het proces-verbaal van de weigering melding gemaakt worden met opgave der reden.

¹⁾ Weigering is reeds strafbaar volgens art. 184 W. v. S. met gevangenisstraf van hoogstens drie maanden of geldboete van hoogstens 300 gulden.

Een geheele reeks van artikelen uit de wet van 5 Augustus 1850 (Staatsblad 45) tot *regeling van het regt van onderzoek* (enquête), laatst gewijzigd 31 December 1887 (staatsblad 265)¹⁾ is in art. 30 toepasselijk verklaard, voorzoover deze artikelen niet afwijken van de voorgaande bepalingen op het vooronderzoek en op het onderzoek door den Raad. Met slechts enkele afwijkingen wordt dezelfde wijze van procederen gevolgd, die thans voor den Raad van Tucht is voorgeschreven.

¹⁾ Volledigheidshalve volgen deze artikelen hier.

Art. 7. 2. De schriftelijke aantekening der afgelegde verklaringen of gegeven berichten wordt aan de getuigen of deskundigen voorgelezen en door deze onderteeekend.

Indien een getuige of deskundige door ongesteldheid verhinderd wordt om voor de commissie ter aangewezen plaats te verschijnen, kan zij, zulks noodzakelijk oordeelende, aan den kantonregter der woonplaats van dien getuige of deskundige opdragen, om hem daar ter plaatse, en naar gelang van omstandigheden, zelfs in zijne eigene woning te ondervragen.

Art. 8. De commissie kan het verhoor van getuigen of deskundigen, mits dezen den ouderdom van zestien jaren vervuld hebben, onder eede doen plaats hebben.

Onder eede gehoord wordende, zwerft (belooft), op de wijze van ieders godsdienstige gezindheid, de getuige de geheele waarheid en niets dan de waarheid te zullen zeggen; de deskundige zijn verslag naar eer en geweten, en overeenkomstig zijne beste wetenschap, te zullen uitbrengen.

Art. 9. Indien de behoorlijk gedagvaarde getuige of deskundige niet verschijnt, wordt daarvan een proces-verbaal opgemaakt, hetwelk eene nauwkeurige omschrijving der akte van dagvaarding behelst en door de aanwezige leden der commissie, of in het geval van het 3de lid van art. 7. door den kantonregter, wordt onderteekend.

Dit proces-verbaal wordt door de commissie, wanneer zij het noodig oordeelt, in handen gesteld van het openbaar ministerie bij de regtbank van het arrondissement, waarin de in gebreke gebleven getuige of deskundige woont.

Art. 10. De vervolging van den nalatigen getuige of deskundige staat ter kennisneming van den burgerlijken regter en wordt, zoowel in eersten aanleg als in hooger beroep, ter regtzitting voor burgerlijke zaken behandeld, op de wijze, bij de wet voor strafzaken ter kennisneming van de arrondissements-regtbank voorgeschreven.

De bepalingen van den 16den titel van het Wetboek van Strafvordering (van het ten uitvoer leggen van arresten en vonnissen) zijn ten dezen van toepassing.

Art. 11. Het proces-verbaal van niet-verschijning, door de commissie, of in het geval van het 3de lid van art. 7 door den kantonregter opgemaakt, levert, behoudens tegenbewijs, een volledig bewijs op van hetgeen daarin vermeld staat.

Art. 13. Onverminderd de vervolging wegens de eerste niet-verschijning, kan de commissie eene nadere dagvaarding van denzelfden getuige of deskundige bevelen, en zelfs door tusschenkomst van den officier bij de betrokkene regtbank een bevel van medebrenging van den register-commissaris in het arrondissement, waarin de getuige of deskundige woont, of zich werkelijk bevindt, doen requireeren, om bij de dagvaarding te worden gevoegd.

Art. 14. Bij herhaalde niet-verschijning zijn de art. 9, 10 en 11 dezer wet mede van toepassing.

Art. 15. Wanneer een getuige of deskundige, hetzij op de eerste, hetzij op de nadere dagvaarding verschenen of uit kracht van het bevel van medebrenging voor de commissie gebragt zijnde, weigert te antwoorden, of den eed (belofte) af te leggen, wordt daarvan proces-verbaal opgemaakt, hetwelk de redenen van weigering, zoo die gegeven zijn, inhoudt, en door de aanwezige leden der commissie, of in het geval van het 3de lid van art. 7 door den kantonregter, wordt onderteekend. Dit proces-verbaal bezit de bewijskracht in art. 11 omschreven.

Art. 16. De commissie stelt dit proces-verbaal, wanneer zij het noodig oordeelt, in handen van het openbaar ministerie bij de regtbank van het arrondissement waarin het verhoor was gelast; de vervolging geschiedt op de wijze bij art. 10 omschreven.

Art. 17. De regtbank van het arrondissement kan de gijzeling van den weigerachtigen getuige of deskundige gelasten; deze gijzeling wordt voor een tijdvak van zes maanden uitgesproken, doch houdt op wanneer de getuige of deskundige vroeger aan zijne verplichting mogt hebben voldaan.

Op de vordering der commissie van onderzoek, gelast de president van de arrondissements-regtbank de dadelijke gijzeling van den weigerachtigen getuige of deskundige, die inmiddels tot aan de uitspraak van den president, op last der commissie, binnen het lokaal, waar zij vergadert, in bewaring kan worden gehouden; het door den president af te geven bevel vermeldt de gedane vordering, benoemt den deurwaarder met de overbrenging belast, en wijst de plaats der voorloopige gijzeling aan.

Van de in-gijzeling-stelling wordt eene akte opgemaakt, waarin het bevel tot gijzeling wordt aangehaald en waarvan onmiddellijk een afschrift aan den gegijzelde wordt overhandigd.

Deze voorloopige gijzeling houdt op bij de voldoening aan de vroeger geweigerde verplichting, en vervalt van regtswege, indien de bekrachtiging daarvan niet binnen acht dagen bij den regter is gevraagd.

De bij vonnis bevolene of bekrachtigde gijzeling is uitvoerbaar, niettegenstaande verzet of hooger beroep.

Art. 19. Zij, die uit hoofde van hunnen stand, beroep of wettige betrekking tot geheimhouding verplicht zijn, kunnen

Getuigen en deskundigen kunnen desverlangd schadeloosstelling ontvangen als in civiele procedures¹⁾.

Scheepsjournalen, machinekamerjournalen, scheepsverklaringen, monsterrollen, strafregisters en alle andere stukken, voor het onderzoek benoodigd, moeten door de schippers, wier schepen bij de scheepsramp zijn betrokken geweest, en door ieder ander, die deze onder zijne berusting heeft, op hunne vordering aan den hoofdinspecteur, aan den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart of aan den Raad zelve worden afgegeven binnen een door deze personen bepaalde termijn. De schipper, die hieraan niet voldoet, kan gestraft worden met hoogstens 300 gulden boete, „ieder ander” met geldboete van ten hoogste 5000 gulden. Ook hier is alleen het „laten” strafbaar gesteld. (Zie de noot op bladz. 52). De vervolging geschiedt als in de wet van 5 Augustus 1850 (Staatsblad 45), art. 16 hiervoor is opgegeven.

Artikel 33 houdt de bepaling in, dat de schipper, stuurlieden en machinisten van een schip, dat door eene ramp is getroffen of deze heeft veroorzaakt, en in het algemeen ieder, die meent, bij eene scheepsramp betrokken te zijn, mag verzoeken aan den ambtenaar, die het onderzoek leidt, dat hij zelf of dat door hem aan te wijzen personen zullen worden gehoord. Deze ambtenaar beslist, of aan dit verzoek zal worden voldaan; zijne weigering moet hij in het proces-verbaal vermelden. Is het verzoek toegestaan, dan mag de verzoeker ook aan de getuigen bepaalde vragen laten stellen door den leider van het onderzoek, die beslist, of hij hieraan gevolg zal geven. Bij de algemeenheid waarin deze bepaling is gegeven, zal het verzoek in iederen stand van het onderzoek, vanaf het vooronderzoek door den hoofdinspecteur tot het onderzoek door den Raad voor den scheepvaart plaats kunnen hebben.

Met geldboete van hoogstens 60 gulden wordt gestraft hij, die zich verschoonen getuigenis af te leggen, doch alleen en bij uitsluiting nopens hetgeen waarvan de wetenschap aan hen als zoodanig is toevertrouwd.

Art. 23. Wanneer de commissie van onderzoek noodig acht, buiten's lands of in de koloniën en bezittingen van het Rijk in andere werelddeelen verblijfhoudende personen als getuigen of deskundigen te hooren, kan zij van de vragen, waarop antwoord verlangd wordt, in geschrifte mededeeling doen aan het betrokken departement van algemeen bestuur, hetwelk de voldoening daaraan bevordert, wanneer het dat van Buitenlandsche Zaken betreft, door de tusschenkomst der diplomatieke of consulaire agenten, en, wanneer het dat van Koloniën betreft, door de betrokkene koloniale regeeringen.

Art. 25. Het proces-verbaal van gehouden getuigen-verhoor bezit de bewijskracht in art. 11 omschreven.

¹⁾ Getuigen f 0.50 — f 4.— per dag, deskundigen maximum f 2. per uur (art. 65 en 61 der wetten van 28 Aug. en 29 Dec. 1843 S. 37, 38, 39, 40, 41, 66, 67).

als getuige of deskundige door den hoofdinspecteur, volgens art. 29 in overleg met den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart, of wel hij, die volgens art. 33 is opgeroepen, niet verschijnt of weigert te antwoorden op de hem gedane vragen.

Artikel 34 en de volgende artikelen regelen de gevolgen, welke het onderzoek van scheepsrampen kan hebben voor schippers, stuurlieden en machinisten. In de Tuchtwet, art. 25, a lid 2 is aan den Raad van Tucht de bevoegdheid gegeven, den schipper, stuurman of machinist, door wiens daad of nalatigheid schipbreuk, stranding, verlating van het schip of eenige zeeramp, die den dood van een mensch ten gevolge heeft gehad, is veroorzaakt, voor hoogstens tien jaar te ontnemen het recht om als zoodanig op een Nederlandsch schip te varen.

In de Schepenwet wordt een onderzoek ingesteld in 't algemeen naar de ongeschiktheid van schippers, stuurlieden of machinisten. Als voorbeelden van ongeschiktheid noemt de M. v. T. blindheid, doofheid, krankzinnigheid, ouderdom en drankzucht uitdrukkelijk, zoodat de meening zou kunnen opkomen, dat alleen *physieke* ongeschiktheid is bedoeld. In de 2e Kamer merkte de minister echter op, dat deze beperkte beteekenis geenzins in de bedoeling der regeering heeft gelegen. Hij noemde als ander voorbeeld, dat een schipper niet in staat is op eene kaart te lezen, waardoor hij ook, zij het niet lichamelijk, ongeschikt is. Blijkt nu deze ongeschiktheid, dan moet aan den betrokken persoon in het belang van de algemeene veiligheid zijne verantwoordelijke positie worden ontnomen. „De Staat,” zegt de M. v. T., „welke aan gediplomeerde personen de bevoegdheid indertijd heeft verleend, is tot op zekere hoogte verantwoordelijk voor de wijze, waarop zij hunne functies uitoefenen, en behoudt zich het recht voor langs administratieven weg eene bevoegdheid te ontnemen, van welke uitoefening gevaar voor de algemeene veiligheid ter zee dreigt”.

Met het oog op de verstrekkende gevolgen van het ontnemen zijner bevoegdheid aan den schipper enz. zijn waarborgen gegeven voor eene nauwgezette behandeling. De hoofdinspecteur, die bij het vooronderzoek gegevens ontvangt, welke hem daartoe aanleiding geven, doet aan de Commissie uit den Raad voor de scheepvaart, die zal beslissen of naar de scheepsramp een onderzoek zal worden ingesteld, het voorstel om mede de geschiktheid van schipper, stuurman of machinist te onderzoeken. Wordt hiertoe besloten, dan wordt deze beslissing beteekend aan den betrokken persoon en dezen opgeroepen. Deze oproeping geschiedt op dezelfde wijze als die van getuigen en deskundigen. Beide zaken worden dan te gelijktijd behandeld.

Wordt het vermoeden van ongeschiktheid eerst bij de behandeling van het onderzoek naar de scheepsramp gewekt, dan kan de Raad voor de scheepvaart eigener beweging of op vordering van den hoofdinspecteur besluiten, ook deze zaak te onderzoeken. Veelal zal zich dan het geval voordoen, dat de betrokkene aanwezig is. Hij zal dan goed doen, wanneer hem dit besluit wordt meegedeeld, gebruik te maken van zijn recht, om uitstel van de

behandeling te vragen. Alsdan wordt mede het onderzoek naar de scheepsramp uitgesteld. Is hij niet aanwezig dan wordt het onderzoek vanzelf geschorst.

De betrokkene kan zich door een raadsman doen bijstaan. Van zijne bevoegdheid, om zich te laten vertegenwoordigen, zal in de praktijk wel weinig terecht komen, daar de Raad hem doorgaans wel persoonlijk zal willen hooren.

Hij kan verzoeken, dat bepaalde personen zullen worden gehoord. Dit verzoek kan, om, in het proces-verbaal te vermelden redenen, worden afgewezen. Zijne echtgenoot, bloed- en aanverwanten tot den vierden¹⁾ graad kunnen zich verschoonen als getuigen en deskundigen.

Wanneer naar het oordeel van den Raad voor de scheepvaart de ongeschiktheid van schipper, stuurman of machinist oorzaak is geweest van de scheepsramp, dan kan hij hem bij eene met redenen omkleede beslissing onbevoegd verklaren, om als zoodanig dienst te doen. Deze beslissing werkt vanaf de beteekening; die eveneens geschiedt als de oproeping van getuigen.

De Raad moet dus overwegen, of de ongeschiktheid zoo groot is, dat de bevoegdheid moet worden ontnomen. Maar besluit hij hiertoe, dan geschiedt dit niet voor een bepaald aantal jaren, maar voor altijd. Dat tegen dit stelsel, dat zoo belangrijk afwijkt van het in de wet van 1856 gehuldigde, bezwaren zouden rijzen, lag voor de hand. In het V. V. werden de volgende ontwikkeld: het schuld-element is weggelaten; onder ongeschiktheid wordt hier niet verstaan gebrek aan navigatiekennis maar fysieke ongeschiktheid; voor wat eigenlijk een straf²⁾ is moet den tijd, waarvoor zij gegeven wordt, zijn bepaald; de vrees is gewettigd, dat om hare hardheid de bepaling weinig toepassing zal vinden, ten koste van de veiligheid der scheepvaart. Ook werd nog aanbevolen schorsing in zijne bevoegdheid van den betrokkene tijdens het onderzoek, en strafbedreiging tegen den reeder en tegen den schipper, die iemand, van wien hem bekend is, dat hij onbevoegd verklaard is, in dienst neemt. Immers het zal anders den betrokkene niet moeilijk vallen vóór de beteekening der uitspraak het land te verlaten in zijne oude betrekking, om wellicht in lang niet terug te keeren.

De M. v. A. bestrijdt deze bezwaren door er op te wijzen, dat van straf geen sprake is, maar dat het ontnemen der bevoegdheid een maatregel is van administratieve aard in het algemeen belang, van welks toepassing de hardheid, die er in ligt voor den betrokkene, niet mag afhouden, al zal dit waarborg zijn voor uitsluitende toepassing, wanneer de algemeene veiligheid het noodzakelijk maakt. Het ontwerpen van nieuwe strafbepalingen, als is voorgesteld, wordt niet noodig geacht, daar zijn eigen belang voor den reeder aansporing genoeg zal zijn, om te zorgen,

¹⁾ In de Tuchtwet tot den derden graad.

²⁾ Art. 9. W. v. S. noemt als bijkomende straf de ontzetting uit een ambt en het verbod om bepaalde beroepen uit te oefenen. Dit maakt echter nog niet de onderhavige ontneming van bevoegdheid tot eene straf.

dat geen onbevoegde in zijn dienst komt; het is toch zeer waarschijnlijk, dat uitkeering van assurantie-penningen bij eene ramp in dat geval zal worden geweigerd op grond van onvoldoende bemanning. Schorsing tijdens het onderzoek is, volgens de M. v. A. niet noodig, daar de reeder zich bij ernstige vrees voor ongeschiktheid van schipper, stuurman of machinist, in welk geval alleen schorsing mogelijk zou moeten zijn, er zich wel van zal onthouden, dezen uit te zenden. Later is de Regeering in dit opzicht eenigszins veranderd, en heeft overgenomen het voorstel van de Commissie van Rapporteurs, om aan den Raad de bevoegdheid te geven, den betrokkene tijdens het onderzoek te schorsen als schipper, stuurman of machinist.

Intusschen is de mogelijkheid geopend, dat de Raad voor de scheepvaart een onbevoegdverklaarde zijne bevoegdheid teruggeeft, wanneer mag worden aangenomen, dat hij geschikt is voor zijne oude betrekking. Tot toepassing van dit artikel kan onder meer eene plaats gehad hebbende dwaling bij de uitspraak aanleiding geven.

Wanneer de zaak wordt behandeld, zonder dat de opgeroepene is verschenen, onverschillig of dit op de eerste oproeping of in den loop der behandeling is, dan kan hij binnen 14 dagen na de beteekening of na zijne terugkomst hier te lande bij schriftelijke memorie aan den hoofdinspecteur in verzet komen. Onverminderd de bepaling van art. 58, dat met geldboete van hoogstens zestig gulden wordt gestraft, wie, ingevolge art. 34 behoorlijk opgeroepen, niet verschijnt of weigert te antwoorden. Door het verzet wordt de uitspraak niet geschorst. Het is echter niet zeker, dat de zaak dan opnieuw geheel zal worden onderzocht. De Raad voor de scheepvaart heeft de bevoegdheid na mondelinge toelichting zijner memorie van verzet door den betrokkene onmiddellijk uitspraak te doen.

De onbevoegdverklaarde is verplicht op straffe eener geldboete van hoogstens 600 gulden onmiddellijk na de beteekening der uitspraak, zijne diploma's in te leveren aan den hoofdinspecteur, die deze aan den minister zendt. Van de onbevoegdverklaring en de opheffing daarvan wordt door den minister kennis gegeven aan de waterschouten. Wanneer op verzet de eerste uitspraak wordt vernietigd, wordt geacht, dat de bevoegdheid nooit is ontgenomen geweest. Ofschoon de onbevoegdverklaring, als gezegd, ingaat op den dag van de beteekening der uitspraak, zal hij, tegen wien verstek is verleend, goed doen zoo mogelijk zijne diploma's onder zich te houden, totdat bij de einduitspraak de eerste beslissing is bekrachtigd, daar, wanneer dit niet geschiedt, hij geacht wordt, zijne bevoegdheid niet te hebben verloren, terwijl over de teruggave van het diploma niet wordt gesproken.

Eenerzijds eischt het belang der zaak, dat door den minister *onmiddellijk*, dus niet eerst na verloop van den voor verzet bepaalden tijd, aan de waterschouten kennis wordt gegeven van de onbevoegdverklaring, anderzijds is er geene bepaling, die voorschrijft, dat van de deze- onbevoegdverklaring- opheffende-

beslissing na verzet, die immers geen teruggave van de ontnomen bevoegdheid is, daar deze in dit geval geacht wordt nimmer ontnomen te zijn geweest, zal worden kennis gegeven. Ter wille van den betrokkene mag dus verwacht worden, dat verloop van den verzet-termijn of het vonnis op verzet wordt afgewacht.

De algemeene bepaling, dat hij, die alleen als schipper is onbevoegdverklaard, tegen inlevering van zijn diploma als zoodanig, er een uitsluitend als stuurman kan ontvangen, schijnt voornamelijk te zijn gegeven voor het geval, dat een schipper in de kleine vaart zijne bevoegdheid als zoodanig ontleent aan een diploma van derden stuurman in de groote vaart. Bij ontneming van eerstgenoemde bevoegdheid kan hij dan de andere behouden. In den regel zal echter wel de ontneming van de bevoegdheid als schipper ook die van de bevoegdheid als stuurman tengevolge hebben.

Met het oog op de ernstige gevolgen, die de beslissing van den Raad heeft voor den betrokkene is revisie van zijne uitspraak mogelijk, wanneer feiten, tijdens het eerste onderzoek nog niet bekend, die hierop van invloed zouden hebben kunnen zijn geweest, openbaar worden. Dit nieuw onderzoek wordt door den Raad zelf behandeld.

De artikelen 42 tot 47 vormen als *algemeene bepalingen* § 3 van het vierde hoofdstuk. Sommige bepalingen werden reeds elders vermeld.

De uitspraak geschiedt in het openbaar en wordt bovendien gepubliceerd. In afschrift wordt zij zoo spoedig mogelijk ter kennis van den minister gebracht. Belanghebbenden kunnen kosteloos inzage van de uitspraak krijgen en voor hunne rekening een uittreksel of afschrift. Zij moet inhouden een overzicht van het onderzoek en afzonderlijke overwegingen omtrent het onderzoek naar de ongeschiktheid van schipper, stuurman of machinist, wanneer dit heeft plaats gehad.

De hoofdinspecteur is bevoegd alle zittingen van den Raad voor de scheepvaart bij te wonen; hij kan zich hierbij en bij al zijne andere werkzaamheden ten allen tijde laten vervangen door een inspecteur.

De kosten van het onderzoek, die in de wet van 1856 bij misdrijving van den schipper door deze moesten worden gedragen, komen nu steeds ten laste van het Rijk.

Blijkt bij het onderzoek, dat door iemand een strafbaar feit is gepleegd dan wordt dit ter kennis van het openbaar ministerie gebracht.

Alle deze bepalingen, die daarvoor vatbaar zijn, zijn ook van toepassing op het hieronder te behandelen onderzoek, dat tot disciplinaire straffen kan leiden, ook dus de revisie en, volgens de zeer uitdrukkelijke verklaring der Regeering, de verplichting van den hoofdinspecteur, om aan den Raad voor de scheepvaart een voordracht te doen tot het hooren van den betrokkene, wanneer hij vermoedt, dat een ramp is ontstaan door eene daad of nalatigheid van den schipper, stuurman of machinist. Echter

wordt de ontnomen bevoegdheid door de Koningin teruggegeven; ook kan Deze den duur der onbevoegdheid verkorten.

§ 5. DISCIPLINAIRE STRAFFEN.

Wanneer een schipper zich ten opzichte van zijne reederij ¹⁾, de bevrachters, schepelingen of passagiers heeft misdragen, waaronder ook het *toelaten van misdragingen* is begrepen, kan hem door den Raad voor de Scheepvaart eene berisping worden toegediend of voor een tijd van ten hoogste 2 jaar worden ontnomen de bevoegdheid, om als schipper te varen op een Nederlandsch schip. In het O. R. O. waren ook misdragingen ten opzichte van de assuradeuren hier bij genoemd. Terecht zijn deze echter weggelaten, omdat de verzekeraars alleen indirect hiervan schade kunnen lijden en hun derhalve ook niet tegenover den schipper doch alleen tegenover de verzekerden een rechtstreeksch recht toekomt. Dezelfde disciplinaire straffen kunnen worden opgelegd, wanneer de Raad bij het onderzoek van een scheepsramp tot het besluit komt, dat deze aan eene daad of nalatigheid van schipper, stuurman of machinist is te wijten.

Ook in de gevallen, die tot disciplinaire bestraffing kunnen leiden, is schorsing van den betrokkene tijdens het onderzoek mogelijk. De aanklacht bij den hoofdinspecteur of bij den Raad voor de scheepvaart, die het onderzoek moet voorafgaan, kan echter, behalve door den boekhouder, reeder, bevrachter, scheepsvolk en passagiers, ook door de assuradeuren geschieden. Binnen drie maanden, nadat de misdraging ter zijner kennis is gekomen, verlengd met drie weken na de terugkomst van den aan te klagen persoon, moet de klacht door den belanghebbende zijn ingediend; vertoeft deze laatste buitenslands dan kan hij zich wenden, binnen drie weken van af den dag, dat hij daartoe in de gelegenheid is, tot den consul of in de koloniën tot het plaatselijk gezag. De Raad voor de scheepvaart beslist of er termen bestaan, om aan de klacht gevolg te geven.

Na verloop van één jaar, nadat de klacht ter kennis van den Raad voor de scheepvaart is gebracht, zonder dat eenige daad van onderzoek, bekend aan den aangeklaagde, is geschied, is het recht van onderzoek vervallen.

Over de behandeling werd reeds hierboven meegedeeld, dat zij geschiedt als het onderzoek van scheepsrampen.

§ 6. STRAFBEPALINGEN.

Op de strafbepalingen werd gewezen bij de behandeling van de voorschriften. Hier kan worden volstaan met de mededeeling, dat de overtredingen van de wet worden opgespoord door de marechaussee, alle ambtenaren van rijks- en gemeentepolitie, de ambtenaren van de scheepvaartinspectie en door hen, die volgens art. 8 W. v. S. zijn aangewezen tot het opsporen van strafbare feiten.

¹⁾ Reederij is gekomen in de plaats van „schip, lading” in de Tuchtwet, om te doen uitkomen, dat bedoeld zijn misdragingen ten opzichte van de economische exploitatie van het schip.

Op overtreding van de voorschriften der Algemeene Maatregelen van Bestuur kan daarbij hetzij eene hechtenis van hoogstens 3 maanden of eene geldboete van hoogstens 300 gulden, hetzij eene geldboete van hoogstens 300 gulden worden gesteld.

Gemakshalve vinde ook hier vermelding, dat, wanneer eene N. V., coöperatieve of andere rechtspersoonlijkheid bezittende vereeniging of stichting eigenaar is van een schip, alle bestuursleden, die het feit pleegden bedoeld in art. 53 en 55, als eigenaren worden beschouwd. (art. 62).

§ 7. SLOTBEPALINGEN.

Alle stukken, ingevolge deze wet opgemaakt of overgelegd, zijn vrij van zegel en registratie en worden kosteloos uitgereikt.

Bij A. M. v. B. wordt de werking der wet in de kolonien geregeld, alsmede al wat verder nog noodig is voor de uitvoering der wet.

De Raad van Tucht handelt de zaken, bij het inwerking treden van de „Schepenwet” bij haar aanhangig, af volgens de wet van 1856.

De inwerkingtreding geschiedt op een later te bepalen tijdstip, die van de art. 3 en 4 zal daarna worden vastgesteld. Voor de schepen, die dan buitengaats zijn, wordt de wet eerst van toepassing na 6 maanden of zooveel vroeger, als die in Nederland komen.

VERKLARING VAN DE AFKORTINGEN.

A. M. v. B. = Algemeene Maatregel van Bestuur.

K. B. = Koninklijk Besluit.

M. v. A. = Memorie van Antwoord, 2^e Kamer.

M. v. T. = Memorie van Toelichting.

O. R. O. = Oorspronkelijk Regeeringsontwerp.

O. S. = Ontwerp der Staatscommissie.

V. V. = Voorloopig Verslag.

W. v. S. = Wetboek van Strafrecht.

W. v. K. = Wetboek van Koophandel.

W. v. Sv. = Wetboek van Strafvordering.

INHOUD:

De schepenwet	bladz. 3—24
Toelichting	" 25—62
Hoofdstuk I. Inleiding	" 26—31
Hoofdstuk II. De Wet	" 31—61
§ 1. Inleidende bepalingen	" 31—36
§ 2. Voorkoming van scheepsrampen	" 36—50
§ 3. Van den Raad voor de scheep- vaart	" 50—51
§ 4. Onderzoek van scheepsrampen	" 51—60
§ 5. Diciplinaire straffen	" 60
§ 6. Strafbepalingen	" 60—61
§ 7. Slotbepalingen	" 61
Verklaringen der afkortingen.	" 62

