

DWANGVERZEKERING TEN BEHOEVE DER ARBEIDERS.

DOOR

Mr. W. L. P. A. MOLENGRAAFF.

De hier volgende beschouwingen hebben geenszins ten doel, het onderwerp door het Bestuur der Nederlandsche Juristen-Vereeniging ter behandeling op de a. s. zomervergadering aan de orde gesteld ¹⁾, in zijn vollen omvang te behandelen, van alle zijden te bezien en tot eene definitieve oplossing te brengen. Het is alleen te doen om enkele dubia te onderzoeken, een paar praealabele vragen van meer algemeen aard te beantwoorden en zodoende den weg te effenen voor eene discussie, die allicht eenig gevaar zal loopen zich al te veel op algemeen terrein te bewegen.

Vooropgesteld moet worden dat de eigenlijke quaestie, waarvan het vraagpunt slechts een onderdeel raakt, deze is, of de contractueele verhouding tusschen patroon en arbeider zoodanig moet worden geregeld, dat de eerste instaat voor alle ongelukken, welke den arbeider bij het verrichten van den arbeid, m. a. w. in en door den dienst, overkomen. Om tot dergelijke regeling te geraken, kan men tweeërlei wegen inslaan: men kan eenvoudig bepalen dat tot de verbintenis ten laste van den patroon uit het arbeidscontract voortspuitende behoort, dat hij aansprakelijk is voor alle ongelukken, die den werkman in de uitoefening van het bedrijf treffen, of wel hem kan de verplichting opgelegd worden te zijnen koste den werkman bij eene Maatschappij tot

¹⁾ Is het wenschelijk, ten bate der arbeiders dwangverzekering in te voeren, voor zoover betreft de gevolgen van ongelukken in de uitoefening van het bedrijf ondervonden?



uitkeering van onderstand in geval van ongelukken (zoogen. verzekeringsmaatschappij tegen ongelukken) te verzekeren. Alleen in het laatste geval bestaat er eene verzekering in den eigenlijken zin des woords; toch kan men daarvan ook in het eerste geval spreken, omdat de werkman feitelijk tegen de nadeelige gevolgen van een ongeluk gevrijwaard, verzekerd is, wanneer de patroon hem in geval van ongeluk vergoeding van de kosten van genezing, casu quo schadeloosstelling verschuldigd zal zijn. In beginsel beoogen beide regelingen volkomen hetzelfde; wat tegen de eene geldt, geldt ook tegen de andere, wat voor de eene pleit, pleit ook voor de andere. Alleen bijkomstige redenen van betere uitvoerbaarheid of derg., in elk geval redenen, die het beginsel niet raken, moeten hier de keus bepalen. In zekeren zin kan men zelfs zeggen, dat elke verplichting tot verzekering, aansprakelijkheid, gehoudenheid tot schadeloosstelling vooronderstelt, een bewijs te meer dat hier geen zakelijk verschil bestaat.

Overigens zij opgemerkt, dat bij bepalingen als de hier aangeduide, wel van verzekering, maar nog niet van *dwang*-verzekering sprake kan zijn. Zoolang toch de wetgever er zich toe bepaalt voorschriften van aanvullend recht te geven, aan te wijzen wat, bij gebreke van uitdrukkelijke afspraken deswege, inhoud van het arbeids- of dienstcontract, verplichting van den patroon zal zijn, bestaat er geen dwang. Daarom wettigt ook de uitdrukking „dwangverzekering“ in het vraagpunt de slotsom, dat het Bestuur der Ned. Juristen-Vereeniging, bij het stellen der vraag, het oog had op een voorschrift van dwingend recht, hetzij den werkgever aansprakelijk stellende voor mogelijke ongelukken, hetzij hem de verplichting opleggende met derden verzekeringsovereenkomsten ten behoeve van zijne werklieden te sluiten.

Nu is er niets wat ten onzent meer tegenstand pleegt uit te lokken dan staatstusschenkomst; voor absolute regels is men in 't algemeen huiverig en beperking door den wetgever van de verkeersvrijheid achten velen a priori ongeoorloofd. Het kan daarom zijn nut hebben eens na te gaan, in hoeverre

een dergelijk ingrijpen van den wetgever in het verbintenissenrecht in het algemeen toelaatbaar, en in het bijzonder met den geest onzer wetgeving vereenigbaar geacht kan worden. Ik stel daarbij op den voorgrond, dat ik het beginsel van staatsonthouding op het gebied van het verkeersrecht in geenen deele als iets, dat niet meer van dezen tijd is, in den ban wensch te doen, dat ik het „pacta sunt servanda“ als een grondregel van ons verbintenissenrecht blijf erkennen. Maar ik voeg er deze „mits“ bij, dat men in dat zoogen. beginsel en in dien regel niet meer zie dan conclusiën, dan aanduidingen in korte formules van het karakter der regeling, die men voor het meerendeel van de overeenkomsten als de meest wenschelijke heeft leeren kennen, conclusiën die in geen enkel opzicht stalen regels zijn, maar voor andere behooren plaats te maken, zoodra het noodig blijkt een ander richtsnoer te kiezen. Zij worden tot bedenkelijke leuzen, tot phrasen die krachtig behooren bestreden te worden, zoodra zij, in plaats van conclusiën te blijven, als argument worden gebruikt om a priori eene afwijkende behandeling voor concrete gevallen als ontoelaatbaar af te wijzen. „Pacta sunt servanda“, uitnemend! maar alleen waar en zooverre dwingende voorschriften niet blijken de voorkeur te verdienen.

De vrijheid van partijen om overeen te komen wat hun goeddunkt, als grond aan te voeren tegen staatsusschenkomst bevat bovendien eene geheele miskenning van het wezen van het recht, van de taak die het recht ook ten opzichte van het verkeer heeft te vervullen. Het recht toch is de dienaar van het maatschappelijk belang; waar dit belang een absoluten regel vordert, behoort hij gesteld te worden wil er recht geschieden. Vandaar dat de eenige vraag, die in casu beantwoord moet worden, deze is: vordert het maatschappelijk belang de invoering in den eenen of anderen vorm van dwangverzekering ten behoeve der arbeiders? Zij alleen mag den doorslag geven, en moet zij toestemmend beantwoord worden, dan geschiedt er onrecht elken dag dien de invoering der dwangverzekering langer op zich laat wach-

ten dan onvermijdelijk is. En nu zegge men niet, dat bij deze opvatting aan de waarde van het recht te kort wordt gedaan. Evenmin als men de koninklijke waardigheid verkleint door den Koning te noemen den eersten dienaar van den Staat, veeleer daardoor het hooge gewicht en de ware beteekenis van het koninklijke ambt te beter doet uitkomen, evenmin verkleint men de majesteit van het recht door het te karakteriseeren als den dienaar van het maatschappelijk belang; in die dienst ligt juist het hooge en het heilige van de taak der rechtswetenschap. Wat niet is in het maatschappelijk belang kan ook geen recht zijn. Geenszins is het geoorloofd daaruit af te leiden dat het recht steeds achteraan zou moeten komen, de slippendrager zou zijn van het verkeer, niet meer tot gids zou kunnen wezen, aanwijzende de banen en leidende op de wegen, waarlangs de maatschappij moet streven tot hoogere ontwikkeling en veelzijdiger harmonie. Wanneer de reiziger in vreemde oorden een gids neemt om hem te brengen naar het doel van zijn tocht, is deze de dienaar, maar tevens de voorganger, die den weg wijst, welken gene veilig kan bewandelen. Zoo ook het recht; hoe ook optredend, leidend of volgend, steeds heeft het te dienen, te bevorderen het gemeenschappelijk belang, waaraan het uit zijn aard ondergeschikt is.

In beginsel, uit een zuiver theoretisch oogpunt, verzet zich dus niets tegen invoering der dwangverzekering. Gevraagd kan echter worden of zij niet in tegenspraak zou zijn met den geest, dien ons positief recht ademt, met den grondtoon van ons verbintenissenrecht. Met gerustheid mag, m. e., op dit dubium een ontkennend antwoord worden gegeven. Het „pacta sunt servanda“ is als absoluut geldende regel aan ons contractenrecht te eenenmale vreemd. Zoo dikwijls naar zijn oordeel het maatschappelijk belang iets anders medebracht, schroomde onze wetgever niet absolute bepalingen, voorschriften van dwingend recht neer te schrijven, gebiedend en verbiedend tusschen beide te treden. Door mijn vriend *Drucker* werd daarop reeds gewezen in de laatste verga-

dering der Juristen-Vereeniging, toen de vraag aan de orde was, of het den reeder verboden moet worden bij de overeenkomst van vervoer, spec. in het cognossement, zich ontheffing van aansprakelijkheid voor de te vervoeren goederen te bedingen. Hij beriep zich toen ¹⁾ op art. 1658 B. W., waar de wet alle maatschappen onder een algemeenen titel verbiedt, op art. 1672 B. W.: „het beding, waarbij aan een der vennoten alle de voordeelen mogten toegezegd zijn, is nietig“, op den titel van schenkingen, op de regeling van spel en weddenschap. Nader drong hij dit aan in zijn opstel over het arbeidscontract (hierboven bl. 50), door te verwijzen naar de artt. 830*b*, 1109, 1112*b*, 1166, 1200, 1223*a*, 1370*b*, 1530, 1556, 1637, 1658, 1671, 1672, 1704, 1707, 1715, 1808, 1823, 1825 en 1827 B. W. Het zij mij vergund aan deze reeks nog eenige treffende voorbeelden toe te voegen, alle ontleend aan het verkeersrecht.

In de eerste plaats heb ik het oog op de artt. 38—55 j^o. art. 37 W. v. K. Koninklijke bewilliging wordt op de akte van oprichting eener naamlooze vennootschap niet verleend, indien die akte „bepalingen bevat tegen al hetgeen bij art. 38 tot en met art. 55 is voorgeschreven“. De artt. 38—55, handelende over de aandeelen, de bestuurders, de verlenging en de ontbinding der vennootschap, de opneming van de rekening en verantwoording der bestuurders, het stemrecht en andere onderwerpen van inwendige organisatie, bevatten dus uitsluitend voorschriften van dwingend recht, geven aan de overeenkomst van naamlooze vennootschap een dwingenden inhoud. Evenzoo is de contractsvrijheid in ruime mate aan banden gelegd op het gebied van het verzekeringsrecht en van de bodemerij, en wel door tal van verbodsbepalingen: verbod om bepaalde voorwerpen te verzekeren of daarop bodemerij te nemen (artt. 577, 578, 599, 600 W. v. K.), verbod om bepaalde grenzen, waarbinnen de wet de overeenkomst beperkt, te overschrijden (artt. 252—254, 595,

¹⁾ *Handelingen der Ned. Juristen-Vereeniging*, 1886, II, bl. 113.

612, 613, 615, 640 al. 2 W. v. K.). Misschien zal men opmerken, dat de beide voorbeelden, door mij aangehaald, weinig analogie vertoonen met het arbeidscontract. Immers bij de naamlooze vennootschap geldt het de toelating van rechtspersoonlijkheid, waarbij de openbare orde, de belangen van derden, die met den rechtspersoon in aanraking komen, ten nauwste betrokken zijn. Vandaar dat ook voorschriften van dwingenden aard gevonden worden in de wet van 17 November 1876 (S. n°. 227) op de coöperatieve vereenigingen (artt. 9, 10, 16). Bij de overeenkomsten van verzekering en bodemerij noopten de zorg voor de openbare veiligheid en de goede zeden den wetgever tot het stellen van verbodsbepalingen, welke bestemd zijn om te voorkomen, dat de verzekering ontaarde in spel en weddenschap, dat zij, alsook de bodemerij, door wegneming van belang bij het behoud van een of ander voorwerp, tot plichtverzaking of onverschilligheid aanleiding geve. Dit alles stem ik gaarne toe, dus ook dat het hier niet de stelling is, waarin de contractanten tegenover elkander staan, die den wetgever heeft bewogen tusschen beide te treden; ik beroep mij op deze voorbeelden dan ook alleen als nieuwe bewijzen voor het beweren, dat ons verkeersrecht, op grond van verschillende overwegingen, tal van bepalingen van dwingend recht bevat. De analogieën met het arbeidscontract mogen thans volgen. Het is toch niet moeilijk gevallen bij te brengen, waarin de contractsvrijheid door de wet op geen anderen grond is opgeheven dan om te verhinderen, dat de economisch sterkere misbruik maakt van de ongunstige omstandigheden, waarin zijn zwakkere medecontractant verkeert.

Tot bewijs strekke art. 568 W. v. K.: „Alle bedingen of accoorden wegens hulp- of bergloonen, hetzij op zee, hetzij bij stranding, met schippers, bevelhebbers of eigenaars, ten opzichte van in nood zijnde schepen of goederen gemaakt, kunnen door den regter gewijzigd of vernietigd worden*. Ondubbelzinnig wordt hier het „pacta sunt servanda* op zijde geschoven. Op welken grond? Omdat de schipper die in nood

verkeert, die gevaar loopt het leven en het hem toevertrouwde schip te verliezen, de eigenaar die zijn goed in gevaar ziet, dikwijls geen keus heeft, niet kan onderhandelen, feitelijk niet vrij is, maar veeleer gedwongen de voorwaarden aan te nemen, die de berger hem voorlegt. Waar de aangeboden hulp onmisbaar is, is men genoodzaakt ze aan te nemen, zooals zij wordt aangeboden; maar daar blijft ook exploitatie van den noodtoestand, waarin men verkeert, door hen die er profijt van kunnen trekken, gemeenlijk niet uit. Ten einde nu den berger, den als contractant sterkere, te verhinderen misbruik te maken van zijne bevoorrechte en overwegende positie en den in nood verkeerenden mede-contractant onredelijke eischen te stellen, is de wetgever in art. 568 tusschen beide getreden. Onwillekeurig vraagt men zich af, of het hier gezegde niet volkomen toepasselijk is op de wederzijdsche stelling van arbeider en patroon, of niet ook voor den eerste het loon, dus het hebben van werk onmisbaar is, of niet ook hij eenigszins in een noodtoestand verkeert, daar hij geen andere keuze heeft dan te arbeiden op de voorwaarden, die hem worden opgelegd, of honger en gebrek te lijden met zijn gezin?

Een nog sprekender voorbeeld van staatstusschenkomst, van krachtig ingrijpen in de contractsvrijheid levert ons de in vele opzichten merkwaardige wet van 1 Juni 1861, S. n°. 53, houdende bepalingen omtrent den doortocht en het vervoer van landverhuizers, gew. bij de wet van 15 Juli 1869, S. n°. 124, met het daarbij behoorende K. B. van 27 Nov. 1865, S. n°. 130, gew. bij K. B. van 30 Sept. 1869, S. n°. 155 en van 21 Juli 1875, S. n°. 138. Wij vinden in deze wet en in bedoeld besluit nauwkeurig en tot in bijzonderheden de verplichtingen aangewezen en geregeld, die voor den ondernemer van het vervoer uit de overeenkomst van vervoer, met den landverhuizer gesloten, voortspruiten. Niet alleen zijn alle desbetreffende bepalingen, bepalingen van dwingend recht, maar er zijn zelfs bijzondere commissiën, de commissiën van toezicht over het vervoer van landver-

huizers, in het leven geroepen, om hunne nakoming te verzekeren. „Hij, die, hetzij voor eigen rekening, hetzij als lasthebber, het vervoer van Nederlandsche of vreemde landverhuizers uit het Rijk naar eene plaats buiten Europa wil ondernemen, hetzij de inscheping in eene Nederlandsche of in eene vreemde haven plaats hebbe, stelt vooraf, ter verzekering van de nakoming der verplichtingen, die krachtens deze wet en de voorschriften door Ons ingevolge art. 24 te geven, op hem rusten, en ten behoeve van de commissie van toezicht in de gemeente, waar het schip tot vervoer van landverhuizers wordt opgegeven en onderzocht, een zakelijken of persoonlijken borgtogt* (art. 7 al. 1). De ondernemer is jegens de commissie van toezicht aansprakelijk voor het vervullen der verplichtingen, die krachtens deze wet en de voorschriften, door den Koning ingevolge art. 24 te geven, op hem rusten. De commissie voorziet zooveel mogelijk in hetgeen de ondernemer, in strijd met zijne verplichtingen, nalaat te doen, en verhaalt de daardoor veroorzaakte kosten op den nalatige en, zoo noodig, op diens borgen (art. 8 al. 1 en 2).

Krachtiger inmenging van staatswege in contractueele verhoudingen is moeilijk denkbaar. De reden nu van deze tuschenkomst is geen andere, dan die wij zoeven leerden kennen: bescherming van den maatschappelijk zwakke tegen den sterkere. De wetgever heeft niet gewild, dat de behoeftige landverhuizers de slachtoffers zouden worden van de exploitatiezucht der ondernemers van vervoer, spec. der stoombootrederijen, terecht begrijpende dat de landverhuizers bij vrijheid van overeenkomst niet in de gelegenheid zijn zich billijke voorwaarden van vervoer te bedingen, terecht ook inziende dat de ondernemingen van vervoer, door concurrentie gedreven tot het stellen van steeds lagere vrachtprijzen, op het onderkomen, de ligplaats en voeding der landverhuizers steeds meer zouden trachten te bezuinigen en daardoor voor dezen een onhoudbaren toestand in het leven roepen. Het K. B. tot uitvoering van art. 24 der wet van 1861 schrijft dan ook nauwkeurig voor, hoe tot het vervoer van land-

verhuizers te gebruiken vaartuigen uitgerust en ingericht moeten zijn, speciaal met het oog op de gezondheid en veiligheid der landverhuizers, alsmede welke voeding hun moet worden verstrekt. Kenschetsend voor het karakter der wet is, dat zij nagenoeg uitsluitend omschrijft en regelt de verplichtingen van den ondernemer van het vervoer, daarentegen over die van den landverhuizer zwijgt.

Analogie van de omstandigheden, waarin de landverhuizer verkeert en waaronder bij genoodzaakt is de overeenkomst van vervoer te sluiten, met die waaronder de werkman leeft en verplicht is werk te zoeken, is niet te miskennen. Het is voor den laatste bijna even moeilijk billijke voorwaarden te bedingen. En wanneer men de aandacht wijdt aan art. 24 der wet van 1861 en het K. B. van 1865, dan rijst onwillekeurig de vraag: wat heeft de wetgever, die voor de landverhuizers zoo goed zorgde, ter verzekering van de gezondheid en veiligheid van den werkman in fabrieken en werkplaatsen gedaan? Verdienen dezen zijn zorg minder dan genen? Of laat de toestand van fabrieken en werkplaatsen niet te wenschen over?

Wij meenen thans voldoende aangetoond te hebben, dat het in geenen deele in strijd zal zijn met den geest van ons positief recht, noch met de antecedenten onzer wetgeving, indien tot regeling van het arbeidscontract wordt overgegaan, niet alleen door het stellen van aanvullende regels, maar ook door het maken van voorschriften van dwingenden aard. Wat meer zegt, de wetgever heeft dit reeds gedaan voor eene species van het arbeidscontract, nam. voor de huur van scheepsofficieren en scheepsgezellen. Een aantal bepalingen van den vierden titel van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel zijn bepalingen van dwingend recht. Dit blijkt uit de woorden van art. 397: „De monsterrol *moet* bevatten*, gevolgd door de opsomming van de voornaamste verplichtingen, die de wet in dezen titel den schipper (reeder) en het scheepsvolk jegens elkander oplegt. Sub 10^o wordt zelfs gevorderd: „De letterlijke invoeging van den inhoud van

artikel 404, 423, 442, 443, 444 en 446 van dit Wetboek.* Dit imperatief voorschrift zou geen zin hebben, een onwaarheid zijn, als bedoelde artikelen slechts aanvullend recht bevatten, waarvan het aan partijen vrijstond af te wijken. De mogelijkheid van afwijking ontbreekt zelfs geheel, daar de monsterrol wordt opgemaakt door een openbaar ambtenaar, den waterschout, wiens plicht wel in de eerste plaats medebrengt te zorgen, dat zij den bij de wet voorgeschreven inhoud hebbe. Dat men er in 1826 niet anders over dacht, blijkt o. a. uit de rede, waarmede de heer Beelaerts van Blokland, op 17 Febr. van dat jaar, in de 2^{de} Kamer dezen titel toelichtte. „In het aangaan van die verbintenissen*, zeide de spreker, „zijn de partijen even vrij als in andere overeenkomsten; — eenige vaste bepalingen moeten echter door de wet worden uitgedrukt, die altijd waar en noodig zijn en of betrekking hebben tot de wijze waarop die overeenkomst wordt aangegaan of tot de gevolgen welke dezelve voortbrengt*, en later: „welke ambtenaar de monsterrol opmaakt, en daarin (behalve hetgeen tusschen de kontrakteerende partijen is overeengekomen) *altijd die zaken plaats en moet, welke door de wet zijn voorgeschreven** 1).

Inmenging van den wetgever in de verhouding tusschen patroon en arbeider mag dus niet, als zoodanig, eene bedenkelijke nieuwigheid genoemd worden. Evenmin past die qualificatie op de dwangverzekering. Want ook deze zal, ten

1) Voorduin, IX (W. v. K., II), bl. 524; vgl. ook bl. 532. Mr. Kist, *Beginselen van Handelsrecht*, dl. 5, bl. 162: „die verplichtingen (niet van artt. 404, 423, 442—444 en 446) rusten allen op het scheepsvolk (voeg bij: resp. op den schipper en reeder) krachtens de wet; eene vermelding in de monsterrol maakt ze ook tot contractuele verplichtingen, doch verandert ze overigens niet.“ In Frankrijk, welks Code de commerce geen bepalingen bevat over de monsterrol, werd bij Décret van 4 Maart 1852 uitdrukkelijk bepaald: „Sont considérées comme dispositions d'ordre public auxquelles il est interdit de déroger par des conventions particulières, les prescriptions des articles ci-dessous indiquées, savoir: — articles 262, 263, 265 et 270 du Code de comm. (correspondende met artt. 423, 424, 431, 438 en 439 W. v. K.)“, etc.

behoefte van de arbeiders ingevoerd, niet iets nieuws zijn in onze wetgeving, maar veeleer de toepassing op een nieuw geval van een reeds in ons positief recht bekende instelling. Het komt mij voor, dat dit feit alle aandacht verdient. Daaruit toch blijkt, dat de dwangverzekering in het minst niet aandruischt tegen de tot heden ten onzent in practijk gebrachte begrippen van legislatief beleid, en dat een zeker wantrouwen tegen die instelling, omdat het een product zou zijn van uitheemschen oorsprong, geheel misplaatst is.

Elders ¹⁾ is reeds gewezen op de artt. 423—426 W. v. K., en de verplichtingen, den reeder aldaar opgelegd in geval van ziekte, verwonding of verminking van schipper of scheepelingen. Ieder schepeling (en blijkens art. 386 ook de schipper), die gedurende de reis ziek, of in dienst van het schip, of in gevecht tegen vijanden of zeeroovers, gewond of verminkt wordt, blijft zijn huur behouden, is gerechtigd tot oppassing en genezing, en in geval van verminking, tot schadeloosstelling, op zoodanigen voet en op zoodanige wijze, als de rechter, in geval van verschil, zal oordeelen te behooren (art. 423). Uit het volgend artikel blijkt, dat aan de uitdrukkingen „gedurende de reis“ en „in dienst van het schip“ niet verschillende beteekenis mag worden gehecht, of liever dat: „in dienst van het schip“ ook moet gevoegd worden bij „gedurende de reis“. Immers art. 424 onderscheidt alleen „ziekte, verwonding of verminking in scheepsdienst ontstaan of gebeurd“ eenerzijds, „door een gevecht tot verdediging van het schip veroorzaakt“ anderzijds. In het eerste geval komen de kosten van oppassing en genezing en de schadeloosstelling voor verminking ten laste van schip en vracht, in het tweede worden zij bij wijze van avarië-grosse omgeslagen over schip, vracht en lading. Het verband tusschen de beide artikelen laat alleen ruimte voor de meening van *Lo cr é*, *Esprit du Code de commerce*, op art. 262 C. d. comm., dat de tegen-

¹⁾ Mr. A. Kerdyk, *Ongelukken bij den arbeid*, in *Vragen des tijds*, Jan. 1887.

stelling van „pendant le voyage“ (gedurende de reis) en „au service du navire“ (in dienst van het schip) doelt op den duur van de aansprakelijkheid des reeders; terwijl zijne aansprakelijkheid voor ziekte beperkt is tot den duur van de reis, begint die voor verwonding of verminking reeds met het oogenblik, dat het dienstcontract is gesloten. Voor het overige is dus de eenige voorwaarde, waarvan de aansprakelijkheid van den reeder afhangt, deze dat de ziekte, verwonding of verminking ontstaan of gebeurd moet zijn „in dienst van het schip“ of „in scheepsdienst“. Wat hebben wij onder die uitdrukking te verstaan? Moeten wij aannemen dat deze voorwaarde altijd aanwezig is wanneer de schipper of schopeling aan boord is, m. a. w. bevindt hij zich aan boord steeds en per se in scheepsdienst of in dienst van het schip, of wel is dit eerst dan het geval, wanneer hij aan boord den een of anderen dienst verricht ¹⁾? Naar het ons voorkomt, mag alleen de eerste uitlegging de juiste heeten. Het feit, dat de equipage zich aan boord bevindt juist ter voldoening aan het door haar gesloten arbeids- of dienstcontract, brengt mede dat zij, daar zijnde, uit den aard der zaak in scheepsdienst is. Tusschen het in dienst zijn van den reeder, diensten praesteeren aan den reeder, wat ongetwijfeld geschiedt door het enkele feit van zich aan boord bevinden, en het in

¹⁾ In dezen zin Rb. Rotterdam, 22 Maart 1869, W. 3139, in een geding tot schadeloosstelling wegens verminking. De beslissing steunt op de tegenstelling van de woorden „gedurende de reis“ bij ziekte en „in dienst van het schip“ bij verwonding of verminking. Evenzoo Rb. te Amsterdam 29 Sept. 1865, W. 2744, bev. door Hof Nd. Holland 1 Nov. 1866, W. 2899, hetwelk bewijs van het feit, dat de schipper tijdens de dienst op 't schip zijn gezichtsvermogen verloren had, onvoldoende achtte. Deze jurisprudentie ontnaemt aan art. 423 W. v. K. veel van zijne praktische beteekenis, daar de juiste omstandigheden, waaronder eenig ongeluk gebeurd is, gewoonlijk alleen bewezen kunnen worden door het scheepsjournaal, dat zich in handen van de reederij bevindt. In de zaak, beslist bij het vonnis van de Rb. te Rotterdam van 22 Maart 1869, weigerde de reederij aan de sommatie van den eischer om het journaal over te leggen te voldoen; de rechter was van oordeel dat zij daartoe ook niet gehouden was.

dienst zijn van het schip kan geen onderscheid gemaakt worden. Daarom ook zal men, als de schipper of schepeling zich niet aan boord bevindt, alleen dan kunnen aannemen dat hij in scheepsdienst is, als de verwijdering van boord plaats heeft ten behoeve van het schip en van de onderneming, ter voldoening dus aan het dienst-contract. Wat de kosten van oppassing en genezing betreft, is zelfs deze uitlegging nog te eng; immers uit art. 428 volgt, dat deze steeds ten laste van den reeder komen, als de schipper of schepeling, *met verlof* aan land zijnde, aldaar ziek, gekwetst of verminkt is geworden.

Dat door de hier gegeven uitlegging de meest gewenschte oplossing wordt verkregen, wil ik geenszins beweren. De verplichting tot schadeloosstelling wegens verminking behoort den reeder alleen te worden opgelegd, indien de verminking het gevolg is van een ongeval, als waaraan het verblijf aan boord en de betrekking zelve van schipper of schepeling blootstellen. Is dit niet het geval, is het ongeluk van dien aard dat het evengoed overal elders had kunnen plaats grijpen, b. v. de schepeling snijdt zich bij den maaltijd in den vinger, verbrandt den arm door te dicht bij het vuur te gaan staan en derg., dan ontbreekt de grondslag, waarop de aansprakelijkheid van den reeder behoort te rusten, te weten het verband tusschen het ongeluk en de rechtsbetrekking door het dienst-contract tusschen reeder en schepeling in het leven geroepen. Deze opmerking geldt voor elk soort van dienst-contract. Daarentegen is het volkomen rationeel, des reeders verplichting tot betaling der kosten van oppassing en genezing in geval van ziekte of verwonding van schipper of schepeling, alleen afhankelijk te stellen van de omstandigheid, dat de ziekte of verwonding plaats greep gedurende de reis. Waar toch de aard van den dienst medebrengt inwoning van den arbeider of bediende bij den patroon of meester, behoort de laatste voor voeding, ligging en verpleging in geval van ziekte te zorgen¹⁾; de schepeling nu

¹⁾ Verg. L. 4 § 5 Dig. de statu lib. (XL, 7).

mag gezegd worden gedurende de reis bij den reeder in te wonen, immers, de aard van zijn dienst brengt mede verblijf op het schip van den reeder.

Vervalt de aansprakelijkheid van den reeder, als de ziekte, verwonding of verminking het gevolg is van eigen schuld? Het antwoord is niet zoo gemakkelijk te geven. Verkeerd achten wij het, met de *Pinto* § 323 en de Rb. te Amsterdam 26 Mei 1876, *W.* 4016, onderscheid te maken tusschen het geval van ziekte en dat van verwonding of verminking, en, op grond dat de woorden „gedurende de reis“ algemeener zouden zijn dan „in dienst van het schip“, den reeder wel aansprakelijk te houden voor ziekte, niet voor verminking, door eigen schuld ontstaan. Uit art. 424 blijkt voldoende dat de verschillende uitdrukkingen van art. 423 niet met dat doel zijn gekozen. Evenmin kunnen wij aannemen dat de reeder altijd aansprakelijk is, onder welke omstandigheden de schepeling ook ziek, gewond of verminkt mocht worden. In art. 437 ligt reeds een vingerwijzing, dat zijne aansprakelijkheid ophoudt, als ongehoorzaamheid, dronkenschap of vechterij de oorzaak is. Inderdaad zou het in hooge mate onbillijk zijn in dergelijke gevallen den reeder met kosten te bezwaren. Wij zijn dan ook geneigd aan te nemen, dat in 't algemeen de aansprakelijkheid des reeders ophoudt, als schuld van den schipper of schepeling kan worden aangetoond, mits men onder schuld niet begrijpe onvoorzichtigheid. Brengt men ook deze onder de den reeder bevrijdende omstandigheden, dan zou er van de bescherming, die art. 423 den schepeling heet te verleenen, niet veel overblijven; zelden toch zal het gebeuren dat onvoorzichtigheid niet in meerdere of mindere mate in het spel komt¹⁾. In elk geval moet het bewijs der schuld, als een hem bevrijdende omstandigheid, door den reeder geleverd worden²⁾. Het is geheel in

¹⁾ Bedenklijk is uit dien hoofde het vonnis van de Rb. te Amsterdam van 26 Mei 1876, hierboven aangehaald.

²⁾ Zie Rb. Amsterdam, 26 Mei 1876. Zij overweegt dat in casu de verminking plaats had, terwijl de E. als schepeling op het schip dienst

strijd met de regels van de verdeling van den bewijslast in het burgerlijk proces, om van den eischer het bewijs zijner niet-schuld te vorderen; zijn recht zou daardoor geheel illusoir worden ¹⁾).

Uit de bepaling van art. 397 10^o, dat de monsterrol moet bevatten o. a. de letterlijke invoeging van den inhoud van artikel 423 W. v. K., volgt, in verband met het hierboven bl. 330 vlg. betoogde, dat de verplichting des reeders om in geval van ziekte of verwonding den schipper of schepeling te doen oppassen en behandelen, c. q. hem wegens vermindering schadeloos te stellen, is eene *dwangverzekering*, in den zin van eene wettelijke aansprakelijkheid, waarvan de reeder zich niet bij overeenkomst mag ontheffen ²⁾).

Een ander voorbeeld van dwangverzekering en wel van eene in den eigenlijken, engeren zin des woords levert de boven reeds aangehaalde wet van 1861 op den doortocht en het vervoer van landverhuizers. Artt. 12 en 13 dier wet (gew. door art. 8 der wet van 15 Juli 1869) luiden:

Art. 12: „Indien de reis met het schip niet wordt ondernomen, of na het vertrek van het schip wordt gestaakt, zorgt de ondernemer voor de huisvesting en verpleging der landverhuizers en voor hun vervoer met een ander schip. — Deze verplichting houdt op, ingeval de verbreking of staking der reis het gevolg is van overmagt, *het geval van scheepsrampen uitgezonderd.*”

doed, en aldus moet worden ondersteld dat die verminking door of tengevolge der dienstverrichting veroorzaakt werd, tenzij de ged. bewijze, dat zij door schuld, van dien aard dat zij schadeloosstelling zou uitsluiten, geschiedde.

¹⁾ Toch werd in dien zin beslist door de Rb. te Amsterdam, 11 April 1866, W. 2818. Volgens dit vonnis is verminking (i. c. verlamming) tengevolge van een aan boord door slecht voedsel opgedane ziekte geen verminking in scheepsdienst, maar moet de schepeling bovendien het bewijs leveren dat hij van het voedsel, dat zijne ziekte veroorzaakt zoude hebben, geen overmatig, aan eigen schuld of onvoorzichtigheid toe te schrijven gebruik heeft gemaakt.

²⁾ Verg. Mr. Kist, t. a. p., bl. 137.

Art. 13: ,Vóór het vertrek van het schip sluit de ondernemer eene verzekering, waarbij de verzekeraar zich verbindt tot vergoeding der kosten, die, in geval van scheepsrampen, gevorderd zullen worden om de landverhuizers gedurende de herstelling van het schip te huisvesten en te verplegen, of om hen naar de bestemmingsplaats over te brengen, zoo het schip niet in staat is, de reis voort te zetten. — Binnen drie dagen na de uitklaring van het schip levert de ondernemer bij de commissie van toezigt, ten behoeve van welke is borg gesteld, de polis dier verzekering in, welke wordt aangegaan voor een som, minstens gelijkstaande met anderhalf maal het vervoergeld der gezamenlijke landverhuizers. — Is de verzekerde som geheel of gedeeltelijk gebruikt, de ondernemer levert de polis eener nieuwe verzekering van het oorspronkelijk bedrag of van hetgeen daaraan ontbreekt, binnen een door haar te bepalen termijn, bij de commissie in. — De ondernemer blijft persoonlijk voor den overtocht der landverhuizers aansprakelijk, zoo de verzekerde som niet is uitbetaald*.

Volgens het gemeene recht is de passagier, in geval van vertimmering gedurende de reis, verplicht voor zijn eigen onderhoud te zorgen (art. 526 W. v. K.) en zijn, indien „gedurende de reize, door overmacht of uit oorzake buiten toedoen van den schipper of de reederij, de reize van het schip verbroken of gestaakt wordt“, de passagier en de schipper, zonder eenige vergoeding, van elkander ontslagen. De passagier is echter gehouden tot betaling van 't vervoergeld naar gelang der afgelegde reize (art. 525 W. v. K.). Door vergelijking met deze artikelen springt de beteekenis van art. 13 der Landverhuizerswet des te beter in het oog. Het verplicht den vervoerder op zijne kosten eene verzekering te sluiten, waardoor de landverhuizer gewaarborgd wordt, dat de vervoerder jegens hem de verplichtingen zal nakomen, die de wet genen oplegt, indien een speciaal geval van overmacht, nam. scheepsrampen, de vervulling van de verbintenis tot vervoer onmogelijk maakt. Het beginsel der dwangver-

zekering wordt dus in zijn zuiversten vorm toegepast en de handhaving dier verplichting verzekerd door de bepaling dat de polis bij de commissie van toezicht op het vervoer van landverhuizers moet worden ingeleverd.

De stelling dat de dwangverzekering eene in onze wetgeving bekende instelling is, meen ik hiermede gerechtvaardigd te hebben. Daarmede is, dunkt mij, tevens aangetoond dat aan hare toepassing op het arbeidscontract geen principiële bedenkingen in den weg behoeven te staan. Hetzij men den vorm kiest van een verplichte aansprakelijkheid, hetzij die van eene verplichting om verzekeringsovereenkomsten te sluiten, in ieder geval kan men op een precedent in onze wetgeving wijzen. Daarop mag eenige nadruk gelegd worden, indien men bedenkt, eenerzijds dat art. 423 W. v. K. wortelt in onze oudste zeerechtsbronnen (Rôles d'Oléron [Waterrecht v. Vlaanderen], ed. Goudsmit, artt. 6 en 7; Ordonnantie van Amsterdam, ed. ter Gouw, art. 10 al. 2; Placcaet van Karel V van 1551, art. 27; Placcaet van Philips II van 1563, tit. van den Schiplieden ende hare Officien, art. 16), dus eene geschiedenis van eeuwen voor zich heeft, anderzijds dat bij de behandeling van de verschillende ontwerpen van wet op de landverhuizers de invoering der verplichte verzekering principiële bestrijding niet heeft gevonden, integendeel algemeen geacht werd wenschelijk te zijn.

Voor dwangverzekering wegens ongelukken, welke den arbeiders bij en door de praestatie van hunne diensten overkomen, pleiten dezelfde redenen, die den wetgever art. 423 W. v. K. deden neerschrijven. De heer Beelaerts van Blokland eindigde zijne hierboven aangehaalde redevoering met te zeggen: „ik heb mij afgevraagd of *ondergeschiktheid* aan de ééne, en *bescherming* aan de andere zijde, in dezen titel zijn in acht genomen, en daar ik gemeend heb er deze vereischten in te vinden, zal ik ook aan dezen titel mijne toestemming geven*. Inderdaad zijn dit de beide hoofdpunten, waarop bij eene regeling van het arbeids- of dienstcontract moet worden gelet. De arbeider vertrouwt als het ware zijn per-

soon aan den ondernemer en diens fabriek toe, van dezen mag daarom zorg voor en bescherming van den arbeider verlangd worden; maar, en dit zie men niet voorbij, hier-tegenover behoort ook den ondernemer eene zekere autoriteit, een zeker gezag over den arbeider, die zich in zijn dienst stelt, te worden toegekend. Deze zijde van het arbeidscontract, waarop Sainctelette, *de la responsabilité et de la garantie*, bl. 119, terecht de aandacht heeft gevestigd, mag geenszins uit het oog verloren worden. Is het wensche-lijk den arbeider door tusschenkomst des wetgevers meerdere rechten te verzekeren, het zou niet te onpas zijn, indien dezelfde wetgever hem ook beter aan zijne plichten herin-nerde; ook in dit opzicht kan de 5^{de} titel van het 2^{de} Boek van 't Wetb. v. Kooph. tot voorbeeld strekken. Eene een-zijdige regeling, waarbij uitsluitend wordt gelet op de belan-gen des arbeiders, is evenmin goed te keuren als de bestaande toestand van niet-regeling.

De economisch-politische argumenten voor en tegen de dwangverzekering wensch ik hier niet te bespreken; het was mij alleen te doen om de geloofsbriefven der dwangverzeke-ring als rechtsinstelling te onderzoeken; dat zij volkomen in orde zijn, meen ik te mogen constateeren.