Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

Een gedenkboekje ter gelegenheid van
het 100-jarig bestaan

Colofon

Uitgave
sVa / Stichting Vervoeradres

Druk
drukkerij Corns Broekzitter bv

Maart 2005

Inhoud

Prof. Mr G.J. van der Ziel
Bij de honderdjarige 7

Mr L.Hardenberg
Herinneringen aan een kwart eeuw secretariaat 1960-1985 10

Mr J.M.C. Wildschut
Een reisje door de tijd aan de hand van de notulen 19

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Donderdag 26 October 1905, nº. 251.

Nº. 897.

VEREENIGING: Nederlandsche vereeniging voor zeerecht, te Amsterdam.

Art. 1. De vereeniging draagt den naam: Nederlandsche vereeniging voor zeerecht. Zij is gevestigd te Amsterdam.

Art. 2. Doel der vereeniging is de beoefening der studie van het Nederlandsch en het buitenlandsch zeerecht, in het bijzonder het medewerken tot de voorbereiding van een eenvormig internationaal zeerecht. Zij tracht dit doel te bereiken door het houden van vergaderingen harer leden, het zich doen vertegenwoordigen bij de conferentiën van het Comité maritime international, alsmede door alle overige wettige middelen.

Art. 3. De vereeniging is opgericht voor den tijd van 29 jaren, aanvangende 1 April 1905 en dus zullende eindigen 31 Maart 1934, behoudens verlenging krachtens besluit der vergadering van leden en onder bewilliging van de alsdan bevoegde macht.

Art. 4. Ter verkrijging van het lidmaatschap der vereeniging wordt eene schriftelijke, onderteekende, bij den secretaris van het bestuur in te zenden aanvrage vereischt.

Het bestuur is bevoegd de toelating tot het lidmaatschap te weigeren.

Het lidmaatschap wordt verloren door den dood.

Art. 5. De leden der vereeniging betalen eene jaarlijksche bijdrage van f 5.

Leden die bij de oprichting eene gift in eens hebben gedaan, zijn van de verplichting tot jaarlijksche contributiebetaling ontheven.

Art. 6. Het lidmaatschap verschaft de bevoegdheid tot het bijwonen der vergaderingen, alsmede tot het kennis nemen en gebruik maken van de aan de vereeniging toebehoorende drukwerken.

Art. 7. Het bestuur der vereeniging bestaat uit ten hoogste

20 en ten minste 5 personen, die door de vergadering van leden worden gekozen.

Telken jare treden, volgens een bij het lot op te maken rooster, 2 bestuursleden af, die aanstonds herkiesbaar zijn.

Voor de eerste maal bestaat het bestuur uit de heeren mr. E. N. Rahusen, mr. T. M. C. Asser, S. P. van Eeghen, jhr. mr. P. R. Feith, E. Heldring, mr. D. Josephus Jitta, mr. B. C. J. Loder, J. ter Meulen jr., F. Meijerdirck jr., mr. W. P. A. L. Molengraaff, mr. P. Pet, A. Plate, mr. M. J. Pijnappel, B. E. Ruys, mr. A. C. Visser, mr. C. D. Asser jr.

Art. 8. Het bestuur benoemt uit zijn midden een voorzitter, een vice-voorzitter en een secretaris-penningmeester, die te zamen het dagelijksch bestuur vormen.

Het dagelijksch bestuur vertegenwoordigt de vereeniging in en buiten rechte. De medewerking van 2 zijner leden is daartoe voldoende.

Art. 9. Ten minste éénmaal 's jaars wordt eene vergadering van leden gehouden, waarin door het bestuur verslag wordt gedaan betreffende zijne werkzaamheden over het afgeloopen jaar en rekening en verantwoording wordt afgelegd ter zake van zijn beheer gedurende dat jaar.

Goedkeuring dier rekening en verantwoording strekt het bestuur tot décharge.

In de vergaderingen van leden kunnen door het bestuur, en, met goedvinden van het bestuur, door de leden onderwerpen ter behandeling genomen worden, die op het doel der vereeniging betrekking hebben.

De vergadering is bevoegd een of meer der leden aan te wijzen, die de vereeniging bij de conferentiën van het Comité maritime international zullen vertegenwoordigen.

De reis- en verblijfkosten dier leden kunnen tot een door het bestuur vast te stellen maximum, ten laste der vereeniging worden gebracht.

Art. 10. Op voorstel van het bestuur kan door de vergadering van leden een huishoudelijk reglement worden vastgesteld, hetwelk niet in strijd met de statuten mag zijn.

Art. 11. In de vergaderingen heeft elk lid één stem.

De besluiten worden genomen bij meerderheid der uitgebrachte stemmen, behalve die tot wijziging van de bepalingen dezer statuten, waartoe eene meerderheid van drie vierden der uitgebrachte stemmen wordt vereischt. Stemming over zaken geschiedt mondeling, over personen bij gesloten briefjes.

Art. 12. De vergaderingen worden opgeroepen door het bestuur door middel van eene, in den regel ten minste 14 dagen te

voren, in een Amsterdamsch en een Rotterdamsch dagblad geplaatste advertentie, zooveel mogelijk met vermelding der te behandelen onderwerpen. Bovendien kunnen door het bestuur aan de leden oproepingsbrieven worden toegezonden.

De vergaderingen worden gehouden ter plaatse, door het dagelijksch bestuur te bepalen.

Art. 13. Na ontbinding der vereeniging is het bestuur met de liquidatie belast. Over het voordeelig saldo der liquidatierekening wordt door het bestuur op eene, met het doel der vereeniging overeenkomende wijze beschikt.

(Volgen de onderteekeningen.)

Goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 4 Oct. 1905 n°. 37.

Mij bekend,

De Minister van Justitie,

E. E. VAN RAALTE.

Bij de honderdjarige

Voor u ligt een boekje waarin de secretaris van de vereniging alsmede zijn voorganger hun gedachten hebben laten gaan over het verleden van de vereniging. Een honderdjarig bestaan is een goed moment om even bij het verleden stil te staan.

Al lezend in deze bijdragen kreeg ik het gevoel dat veel dingen hetzelfde zijn gebleven in die honderd jaar. Maar ook dat er veel veranderd is. Dat laatste moet natuurlijk ook, want als de vereniging niet 'bij de tijd' zou zijn gebleven, zou dit jubileum er niet zijn geweest.

Wat hetzelfde is gebleven, is de kern van haar werkzaamheden. De statuten verwoorden het goed: de beoefening van het zee-, lucht- en vervoersrecht in de ruimste zin, zomede het bevorderen van de totstandkoming van internationale eenvormigheid op dat gebied.
Wij zijn dus niet primair een wetenschappelijke vereniging. Wel een expertisecentrum op het gebied van het zee- en vervoersrecht. Deze expertise is de optelsom van de expertise van haar leden. En door middel van de vereniging kan deze expertise van haar leden worden geactiveerd en gebundeld wanneer dat voor het verenigingsdoel nuttig of nodig is.
Ook zijn wij altijd gericht geweest op het bevorderen van rechtsuniformiteit, onder andere doordat de vereniging actief deelneemt aan het internationale overleg. En omdat het vervoersrecht altijd in beweging is, blijft rechtsuniformiteit een permanent doel. Daar kunnen we ons zeker wel weer een eeuw mee bezig houden.

Voor wat betreft het zeerecht neemt onze vereniging veelal – maar niet altijd – via het Comité Maritime International (CMI) aan de internationale rechtsontwikkeling deel. Wij zijn dan ook de nationale tak van het CMI in Nederland. Ook het CMI heeft, acht jaar geleden, haar eeuwfeest gevierd en werkt nog steeds onvermoeibaar mee aan het ontwerpen van nieuw zeerecht en het aanpassen en moderniseren van bestaand zeerecht. De huidige werkzaamheden die in het kader van UNCITRAL worden verricht om tot een grondige modernisering en materiele uitbreiding van de Hague-Visby Rules te komen, zijn daarvan een goed voorbeeld. De basisteksten van dit nieuwe verdrag zijn geheel door het CMI geleverd en onze vereniging heeft haar partij daarbij behoorlijk meegeblazen.

Een verandering in de afgelopen eeuw betreft de uitbreiding van het aandachtsgebied van de vereniging van het zeerecht tot het overige vervoersrecht. Dat is zo'n vijftig jaar geleden begonnen met het luchtrecht en heeft zich verder uitgebreid tot het wegvervoer- en binnenvaartrecht. Deze laatste rechtsgebieden hebben zich sterk geïnternationaliseerd. Het CMR is inmiddels door niet minder dan bijna 50 landen geratificeerd. En onder andere door het tot stand komen van het Main-Donau kanaal heeft ook het internationale karakter van de binnenvaart meer accent gekregen. De recente totstandkoming van het Verdrag van Boedapest (CMNI) is daar een rechtstreeks gevolg van.
De liberalisering in het spoorvervoer zal deze bedrijfstak in de toekomst van karakter doen veranderen, waardoor ook in die sector de behoefte aan activiteiten van een vereniging als de onze kan ontstaan. Ondanks het ontbreken van een CMI-achtige structuur in dit overige vervoersrecht - of misschien juist daardoor - , kunnen in de tweede eeuw van onze vereniging deze rechtsgebieden voor onze vereniging van toenemend belang worden.

Aanvankelijk was de vereniging een zuiver Amsterdamse aangelegenheid. Pas na WO II kwam er een redelijke Rotterdamse invloed, terwijl de Amsterdamse heden ten dage wat is achtergebleven. De historie en de natuurkunde leren ons over slingerbewegingen, dus Amsterdam zal wel weer terugkomen. Overigens, niemand meer dan de auteur dezes, geboren Groninger, realiseert zich dat er in Groningen, Friesland en ook Zeeland eveneens krachtige maritieme centra zijn. Deze kunnen zich zeker door de vereniging vertegenwoordigd weten.

In tegenstelling tot sommige buitenlandse zustervereniging, heeft de onze altijd oog gehad voor de verschillende belangen die bij het werk van de vereniging in het geding zijn. Dat heeft er in de loop der jaren ook toe geleid dat er naar gestreefd werd het bestuur zoveel mogelijk een afspiegeling van deze belangen te laten zijn. Een van de sterke punten van de vereniging is dan ook altijd geweest dat in haar standpunten het compromis doorklonk dat in de boezem van de vereniging moest worden bereikt. Onder andere onze Nederlandse overheid heeft daar flink van kunnen profiteren en dat in de praktijk dan ook vaak gedaan.

Wat ook veranderd is, zijn de interne structuren, zeg maar: onze zeden en gewoonten. Gelukkig maar, de samenleving verandert en zonder meeverandering zou onze vereniging niet meer hebben bestaan. Dat inzicht hebben de opvolgende besturen gehad. Grosso modo kan worden gezegd dat een zeker elitair karakter langzamerhand verdwenen is en de sfeer veel 'losser' is geworden.

Hardenberg in zijn stuk refereert aan ‘het zoveel hoofden, zoveel zinnen’, dat binnen de vereniging zou opgaan. Hij heeft daarin geen ongelijk. Maar mede door de wat ‘lossere’ sfeer, waarin tolerantie goed kan gedijen, kunnen tegenstellingen worden overbrugd. Wat dan overblijft, is een breed draagvlak voor de vereniging. En daardoor ook de bereidheid van leden om bij te dragen aan de vereniging, in intellectueel opzicht, in werkkracht binnen het bestuur en commissies en, tot slot, ook financieel.

Onze vereniging staat of valt met de betrokkenheid van de leden. En met een bestuur dat een open oog en oor heeft voor de wensen en behoeften van de leden, uiteraard voor zover vallend binnen de doelstelling van de vereniging. Wanneer aldus sociale adhesie en juridische intelligentie hand in hand kunnen gaan, gaat het de vereniging de tweede honderd jaar zeker goed. Want werk is er genoeg aan de winkel!

G. J. van der Ziel
Voorzitter

Herinneringen aan een kwart eeuw secretariaat (1960-1985)

1. Wie heeft bereikt wat psalm 90:10 noemt de jaren der zeer sterken, moet er op rekenen, dat zijn geheugen hem parten speelt. Het moge zijn dat de gedachten meer en meer op het soms verre verleden gericht zijn, maar dat wil nog niet zeggen, dat die herinnering dan ook betrouwbaar is. Wanneer ik tenslotte toch ben bezweken voor het zoet gefluit van mijn opvolger Mr Wildschut, die nu alweer twintig jaar deze functie vervult, kan ik niet meer bieden dan een losse schets van de geschiedenis van het secretariaat, hier en daar gekruid met een anecdote. De toenmalige hoofdrolspelers hebben het toneel reeds lang verlaten en wat rest zijn de persoonlijke impressies van een toeschouwer, die – het zij ten overvloede verzekerd – nimmer de bedoeling heeft deze of gene reputatie posthuum te schaden. Waar evenwel het – meestal *ridendo – verum dicere* zowel tijdens als buiten de bestuursvergaderingen druk werd beoefend, zie ik geen reden om daarvan nu af te wijken. Of dat belangwekkend genoeg is om opgehaald te worden dan wel op het conto van een *senex loquax* moet worden geschreven staat aan de lezer ter beoordeling.

2. Geen historie zonder prehistorie en zo dient het hier beschreven tijdvak van de geschiedenis der Vereniging te worden gezien en verstaan in het verlengde van de voorafgaande halve eeuw. De oprichting van de Vereniging in 1905 te Amsterdam, waar zij tot de huidige dag statutair is gevestigd, was een overwegend Amsterdamse aangelegenheid, geheel in overeenstemming met het overwegend belang van de Amsterdamse haven, haar grote rederijen en banken en haar status als hoofdstad des Rijks. Welgemeende piëteit bewaart in artikel 7 der statuten als op een gedenksteen de namen van de eerste bestuurders, onder wie Mr E.N. Rahusen, advocaat en dispacheur te Amsterdam, wiens opvolgers Mrs Jhr. J.F.Th. van Valkenburg, C.M. Riechelmann en F. baron van der Feltz dat kantoor tot in onze dagen hebben voortgezet; voorts de beroemde beoefenaar van het internationale recht Mr T.M.C. Asser en diens zoon, de advocaat Mr C.D. Asser Jr, vader van na te noemen Mr J.T. Asser; dan de reder E. Heldring, later president van de Nederlandsche Handel Maatschappij en in die hoedanigheid mentor van Z.K.H. Prins Bernhard; en de Amsterdamse advocaat, inmiddels hoogleraar te Utrecht Mr W.L.P.A. Molengraaff, de vader van het toenmalige nieuwe zeerecht van 1924; om

slechts enkelen te noemen, die ook na een eeuw nog bekendheid genieten. Aanvankelijk had de Vereniging dan ook slechts weinig leden in Rotterdam. Dit veranderde pas aanmerkelijk na de tweede wereldoorlog, dankzij het energieke optreden van het eerste Rotterdamse bestuurslid, later vice-voorzitter en voorzitter, Mr J.A.L.M. Loeff, die met evenveel élan als succes leden wierf onder de Rotterdamse advocaten, dispacheurs, reders en assuradeuren.

Het gevolg kon niet uitblijven. Gaandeweg gingen in Rotterdam steeds duidelijker stemmen op, die zich keerden tegen wat Mr H. Schadee noemde de hegemonie van de kantoren Asser en van der Feltz, welke naar zijn oordeel aan grotere activiteit van de Vereniging in de weg stond. Mr J.T. Asser was toen reeds enige tijd voorzitter als opvolger van Prof. Mr J. Offerhaus, hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam, en Mr Y. Scholten, jongere compagnon van Mr van der Feltz, was secretaris. Nu geviel het zo, dat Mr Scholten in de loop van 1959 werd benoemd tot staatssecretaris van onderwijs en dat vrijwel tegelijk schrijver dezes, tot dusver als dispacheur en advocaat werkzaam bij Mrs van der Feltz c.s., een toevallige gelegenheid waarnam om zich zelfstandig te vestigen. De voorzitter en Mr van der Feltz als secretaris *ad interim,* stelden het bestuur voor hem tot adjunct-secretaris te benoemen, waartoe dan wel een basis in de statuten moest worden en vervolgens ook metterdaad is geschapen. Dit voorstel viel bij de ledenvergadering meer in de smaak dan bij de Rotterdamse bestuursleden Mr H. Schadee en Mr A. Loeff (naar hij niet naliet regelmatig te verzekeren geen familie van Mr J.A.L.M. Loeff en evenmin Rooms-katholiek). Zij zagen de Amsterdamse hegemonie vermomd bestendigd en ontvingen de adjunct-secretaris bepaald koel. In later jaren veranderde dat gelukkig volledig, zozeer zelfs, dat de inmiddels tot secretaris bevorderde adjunct-secretaris Prof. Mr H. Schadee in 1981 namens de Vereniging hartelijk toesprak en hem het ere-lidmaatschap aanbood. De adjunct-secretaris werd bij zijn aantreden verzocht om in die hoedanigheid regelmatig zitting te houden op neutraal terrein in het gebouw van het College Zeemanshoop aan de Weteringschans te Amsterdam, mede als vraagbaak voor de leden. Het bestuur van de Vereniging, dat beurtelings te Amsterdam of Rotterdam bijeenkwam, heeft daar inderdaad vele jaren zijn Amsterdamse vergaderingen gehouden, maar verder toonde niemand belangstelling, zodat de adjunct-secretaris er al spoedig van afzag daar zitdagen te houden. Wel kwam het gaandeweg meer en meer voor, dat de leden schriftelijk vragen stelden, gewoonlijk over niet-alledaagse kwesties, waaronder de zeeroverij in de Chinese wateren wel de kroon spande.

3. Een behoedzaam secretaris hoort, ziet en zwijgt. Zo wint hij op den duur het vertrouwen, dat het hem mogelijk maakt om onopvallend het pad te effenen naar een oplossing, als zich eens een botsing voordoet, wat nog al eens voorkwam. Nadat een dergelijke interventie goed was afgelopen, schreef het bestuurslid Mr W.E. Boeles hem ongeveer als volgt: Gij moest uw invloed wat vaker doen gelden; neem een voorbeeld aan Stalin, die via het partijsecretariaat aan de macht kwam. Het was zeker vriendelijk bedoeld, maar toch onjuist. Een vaste secretaris weet al ras meer van hetgeen zich in en om vereniging en bestuur afspeelt dan menig ander. Zo hij daarvan al gebruik maakt dan toch alleen in het algemeen belang.
   Na enige jaren werden de statuten wederom gewijzigd met de bepaling, dat het bestuur ook buiten zijn midden een secretaris kon benoemen, waarop de adjunct-secretaris werd benoemd tot secretaris, wat hij in de praktijk reeds lang was. Aldus viel hij buiten de voor de bestuursleden zelf vastgestelde rooster van aftreden, wat zijn positie versterkte. Let wel: *de* rooster, want het bestuurslid Schadee werd niet moede erop te hameren, dat *het* rooster is "een ding met spijltjes". Schadee was nu eenmaal zeer precies en niet zelden lastig, maar – het zij hier met bewondering herdacht – behalve een gedreven beoefenaar van het zeerecht ook een doorkneed graecus, die tot zijn dood toe elke dag Homerus las.

4. In een klein en zeer gespecialiseerd gezelschap moet de voorzitter wel een man van betekenis zijn. Mijn vier achtereenvolgende voorzitters hebben dat ruimschoots bevestigd, te beginnen bij Mr J.T. Asser. Hij bekleedde deze functie weliswaar als het ware erfelijk, als opvolger van zijn vader en grootvader, telgen van een reeds in de achttiende eeuw bekende familie van Amsterdamse zeerecht-praktizijns, maar hij onderscheidde zich niet alleen door zijn geverseerdheid in het zeerecht, maar ook door het gemak waarmede hij zich in vreemde talen wist uit te drukken en, vooral, door de toewijding, waarmede hij op zijn beurt het voorzitterschap waarnam.
   Na zijn onverwacht overlijden in 1966 werd hij opgevolgd door de vicevoorzitter Mr J.A.L.M. Loeff, als auteur en advocaat een grote autoriteit op het gebied van het zeerecht. Loeff hechtte, evenals Asser maar om andere redenen, aan deze functie, waartoe hij onverwacht maar wel verdiend op gevorderde leeftijd werd geroepen. Helaas geschiedde het tijdens zijn kundig en evenwichtig presidiaat, dat sommige bestuursleden, onder wie Mr W.E. Boeles, het instellen van een statutaire leeftijdsgrens voor bestuursleden in het algemeen opperden, zonder overgangsbepaling. Loeff wees er op, dat hij die leeftijd reeds – of vrijwel, dat herinner ik mij niet zo precies meer – had bereikt en verliet de vergadering. Daarna werd het

voorstel aangenomen en Loeff teruggeroepen, die diep gekwetst bedankte als voorzitter en ook niet langer bereid was om voor de Vereniging een vergadering van het Comité Maritime International, toen zeer aanstaande, bij te wonen. De bestuursleden beseften, dat dit nooit de bedoeling had mogen zijn. Daarop volgde een tactvolle démarche van het bestuurslid, tevens raadsheer in de Hoge Raad, Mr C.A. de Meijere, die samen met de secretaris alle bestuursleden benaderde en met hun steun een verzoening teweegbracht tussen Loeff en Boeles. Loeff bezweek voor aller aandrang en bleef alsnog aan als voorzitter. Betrekkelijk kort daarna fuseerden Loeff en Boeles hun kantoren.
Loeff werd opgevolgd door de reeds genoemde van der Feltz, advocaat en dispacheur te Amsterdam. Aldaar bestond naar men zegt nog in de dertiger jaren het gebruik om brieven te adresseren aan "Mr X, V. advocaat te Amsterdam", waarin "V" stond voor "Voornaam". Het gebruik leek in ieder geval na de tweede wereldoorlog uitgestorven, maar van der Feltz voldeed in ieder opzicht aan deze qualificatie. Dat stelde hem in staat om naast zijn omvangrijke praktijk een rol van betekenis te spelen in het C.M.I., de Union Internationale des Avocats en de International Bar Association. Daar kwam nog bij zijn benoeming tot Deken van de Nederlandse Orde van Advocaten en tot bijzonder hoogleraar in het verzekeringsrecht te Rotterdam. Na zijn aftreden op grond van de inmiddels ingevoerde statutaire leeftijdsgrens werd hij opgevolgd door Prof. Mr J.C. Schultsz, nazaat van het kantoor Asser. Schultsz was onder deze vier voorzitters wel de *primus inter pares,* getuige zijn zeer talrijke publicaties in binnen- en buitenlandse tijdschriften en gezaghebbende annotaties, alle op internationaal gebied, niet alleen van het zeerecht. Zijn ontijdig heengaan in 1994 valt buiten de beschreven kwart eeuw, maar ik gedenk hem en de samenwerking met hem in genegenheid.

5. Niet alleen de personen wisselden, ook de Vereniging zelf veranderde. Onder de – om een enigszins afgezaagd, maar hier zeer toepasselijk woord te bezigen – bevlogen leiding van Mevrouw Prof. Dr. I. Diederiks-Verschoor, hoogleraar in het luchtrecht te Utrecht, kwam een afdeling luchtrecht tot stand. Een statutenwijziging maakte het mogelijk haar een zelfstandige status te geven. Later werd dit uitgebreid tot afdelingen in het algemeen. In de naam van de Vereniging bleef het zeerecht vooropstaan, terecht en niet alleen om historische redenen.

6. Het tijdschrift "Schip en Schade", opererend onder auspiciën van de Vereniging, bestond reeds toen schrijver dezes in 1960 aantrad. Het gaf

hem weinig te doen, zo weinig, dat het enige moeite kostte om er de uitgever van te overtuigen, dat het toch voor de hand lag de Vereniging in ruil voor haar auspiciën een kosteloos abonnement te geven. De redactie deed het werk, bestaande in het keuren en bewerken van de ingezonden rechterlijke vonnissen onder toezicht van Mr Schadee, wiens geesteskind het blad was. Het verhaal ging, dat een buitenlandse correspondent op de eerste aankondiging van het nieuwe tijdschrift reageerde met een gelukwens aan Schadee persoonlijk, dat het naar hem vernoemd was. Een andere overlevering wil, dat een opgewekte redactie op instigatie van Schultsz eens een 1 april nummer heeft samengesteld uit louter rechterlijke enormiteiten, maar dat niet iedereen, onder wie een hooggeleerd auteur, dat heeft bemerkt.
Een poging om het zestigjarig bestaan van de Vereniging luister bij te zetten met een feestbundel in het Engels leed jammerlijk schipbreuk. Slechts één bestuurslid, Mr B. Dupuis, schreef een bijdrage over booreilanden en het oud-bestuurslid Mr R.P. Cleveringa schreef een brief, waarin hij zijn verontwaardiging uitte over het aangekondigd gebruik van de Engelse taal. Veel succes daarentegen boekte de in 1973 onder gezamenlijke auspiciën van de "Vereeniging Handelsrecht" en de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Luchtrecht (zoals zij toen was gaan heten) onder de naam "Scheepsraad" – naar "de vereischte raadpleging" van art. 699, 23º (oud) K. – verschenen bundel opstellen, gewijd aan het door Prof. Mr H. Schadee ontworpen Boek 8 NBW. De nauwe samenwerking tussen de wederzijdse verenigingssecretarissen liep voorbeeldig en de medewerking van niet minder dan twaalf auteurs eveneens. Alle leden van de Vereniging, ook de talrijken, die zich ijlings aanmeldden, kregen de bundel gratis, maar niet allen bleven ook het volgend jaar lid. Tijdens de discussie op de aan de bundel gewijde gemeenschappelijke vergadering van beide verenigingen leverde Mr J.A.L.M. Loeff ongezouten kritiek, waarin hij het voor Molengraaff tegen Schadee opnam.

7. Dergelijke botsingen deden zich regelmatig voor. Het zou niet anders kunnen in een kring, waarin alle bij het zeerecht, later ook het luchtrecht en tenslotte het vervoersrecht in het algemeen betrokken, maar vaak tegenstrijdige belangen vertegenwoordigd waren en, voorzover het advocaten-bestuursleden betrof, zij regelmatig in rechte tegenover elkander stonden. Daar kwamen dan nog bij persoonlijke antipathieën. Het zeevervoer, om een enkel voorbeeld te geven, is zonder reders niet denkbaar, maar het bestuurslid Mr H.E. Scheffer, raad-adviseur op het Departement van Justitie, had tegen reders een onverholen weerzin, die in menige bestuurs-

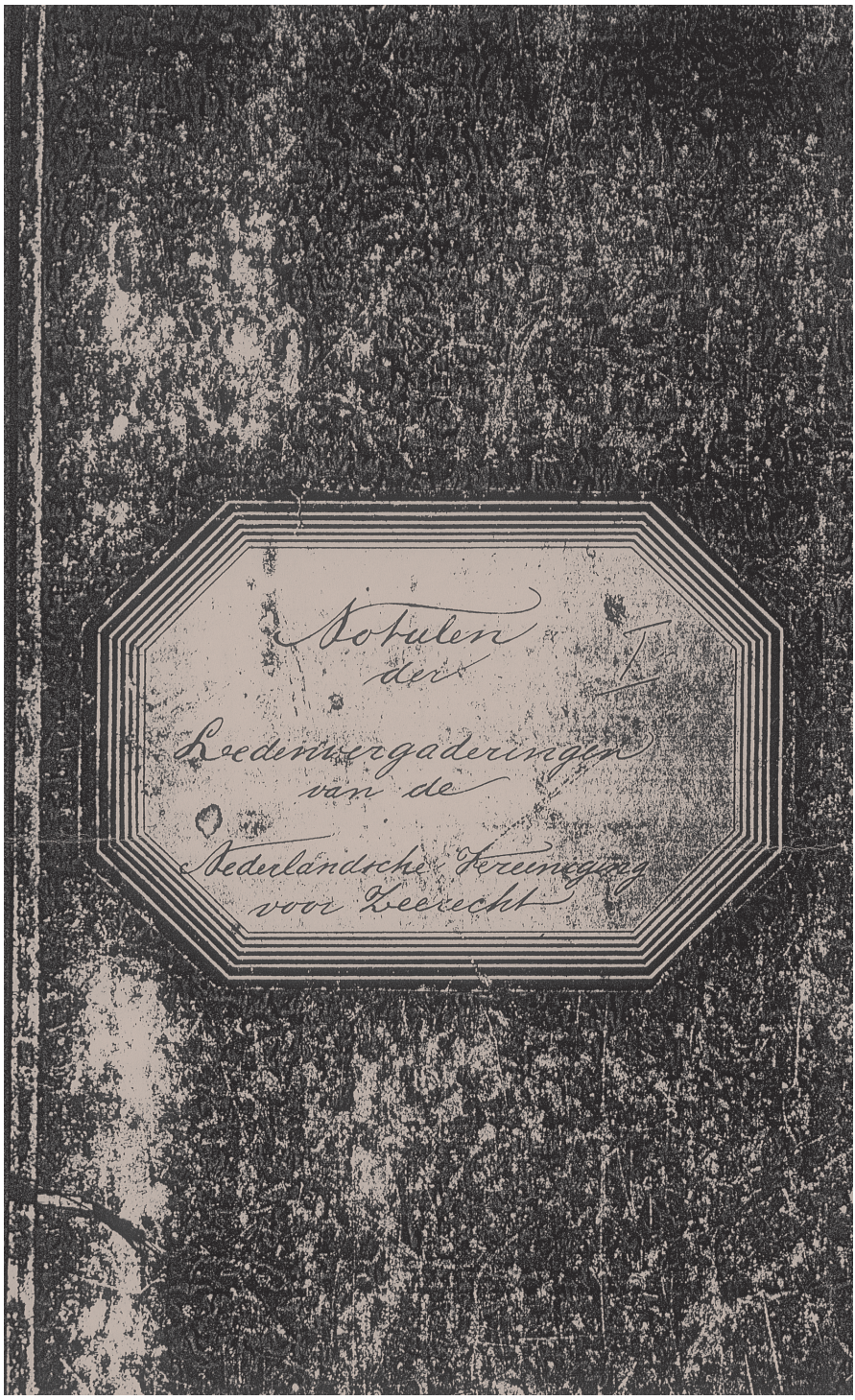
vergadering tot stemverheffing heeft geleid. Daar kwam bij, dat de Vereniging voor haar contributie aan het C.M.I. volledig van de bijdrage van de Redersvereniging afhankelijk was.
Mr Asser placht Schadee te prijzen, maar noemde hem tevens schertsend een schoolmeester en zijn opvolger Loeff placht te stellen, dat sedert Molengraaff geen wetgever van formaat meer was opgestaan. Hij laakte het streven van Schadee naar een wetboek, dat geheel op zichzelf zou staan en Schadee gooide dan olie op het vuur door op zijn eigen, sterk ironische, wijze te verdedigen, dat Boek 8 als inleidend artikel zou moeten krijgen: Alle overige wetgeving, in het bijzonder het BW, is niet van toepassing alsook dat wij het internationaal privaatrecht gevoegelijk konden missen.
Ook de samenstelling van de afvaardigingen naar de vergaderingen van het C.M.I. en de Diplomatieke conferenties leidde niet zelden tot stevige gedachtenwisselingen. Kortom: het zoveel hoofden, zoveel zinnen, gold ook hier in hoogste mate, of, om een geliefkoosde zegswijze van Schadee te gebruiken: "De mens is het storend element in het recht."

8. Het is onmogelijk om in persoonlijke herinneringen als deze voorbij te gaan aan de petite histoire, maar dat mag toch niet gaan ten koste van de hoofdzaak: datgene wat vanouds het statutair doel van de Vereniging is geweest, de beoefening van het zeerecht – later zee-, lucht- en vervoersrecht - in de ruimste zin, zomede het bevorderen van de totstandkoming van internationale eenvormigheid op dat gebied, welk doel zij tracht te bereiken door het houden van vergaderingen en het verrichten van andere werkzaamheden, het deelnemen aan de werkzaamheden van het C.M.I. alsmede door alle overige wettige middelen. In de praktijk lag de nadruk op de arbeid van het bestuur en van menigvuldige *ad hoc* gevormde commissies met betrekking tot alle mogelijke zeerechtelijke onderwerpen al dan niet in verband met de werkzaamheden van het C.M.I. Pogingen om ook de leden der Vereniging aan het werk te zetten, bleven in de regel vruchteloos, getuige het navolgende. De ledenvergadering ter gelegenheid van het zestigjarig bestaan van de Vereniging werd gehouden in het Trippenhuis te Amsterdam, op uitnodiging van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij bij monde van haar directeur, tevens bestuurslid, Mr H.G. Heuzeveldt, gevolgd door een uitgebreide lunch in haar établissement aan de Levantkade te Amsterdam en dus zeer goed bezocht. De voorzitter, Mr J.T. Asser, nam de gelegenheid te baat om vooral de jonge leden op te wekken hun schroom te overwinnen en zich bij de secretaris aan te melden voor deelname aan deze of gene werk-

zaamheden. Dit leverde één brief op. Het bestuur, indachtig dat, als de berg niet naar Mohamed komt, Mohamed naar de berg moet gaan, besloot de leden meer dan eens per jaar bijeen te roepen, waar dan voordrachten over actuele onderwerpen zouden worden gehouden. Dit bleek een succes. Eens werden zelfs binnen het jaar vier vergaderingen gehouden. Ook buitenlandse sprekers traden op, zoals de Fransman Prof. Rodière, de Belg Laenens en de Zweden Kaj Pineus en Jan Ramberg. Eens was er zelfs een vergadering teveel. Toen een Noorse hoogleraar op uitnodiging van de oud-voorzitter Prof. Offerhaus aan de Universiteit van Amsterdam een gastcollege kwam geven, nodigde Prof. Offerhaus de secretaris daartoe hoffelijk mondeling uit. Deze vatte dat op als tot de Vereniging gericht, zodat hij op zijn beurt de leden ijlings per circulaire opriep. De verbazing van Prof. Offerhaus toen hij de aula welgevuld zag met leden, die zijn studenten verre in aantal overtroffen, was onbeschrijflijk, maar hij nam het gelukkig goed op.

9. Ik moet het hierbij laten. Een geheugen, eenmaal gewekt, wordt werkzaam, blijkt allerlei te herbergen, dat reeds lang vergeten leek en dat wekt dan weer andere herinneringen op, die op haar beurt ... enz. Het bovenstaande is een keuze uit deze, door de wonderlijke speling van het geheugen opgewoelde feiten, zoals ik mij die herinner. Er is niemand meer om mijn herinneringen aan de zijne te toetsen. Ik beschouw de beschreven periode als een rijke tijd, waarin ik veel heb geleerd van al degenen, die ik toen, in de Vereniging en in het bijzonder in haar bestuur, heb ontmoet en waarin ik menige vriend heb gevonden. Ik denk daaraan met erkentelijkheid terug. Het ga de Vereniging wel in haar tweede eeuw !

   L.Hardenberg.


Notulen
der
I.
Bedenkingen
van de
Nederlandsche Vereeniging
voor Beeldrecht

Internationaal Zeerecht

Notulen van 15 December 1906

Voorzitter Mr E. N. Rahusen

Aanwezig de heeren

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Hij schetst in het kort de geschiedenis en den werkkring van het Comité Maritime International en geeft een overzicht van de resultaten, tot dusverre door de Conferenties aan bedoeld Comité verkregen. Inzonderheid vestigt hij de aandacht op den arbeid der te Brussel gehouden diplomatieke conferentie, die de uniforme regeling van het aanvaringsrecht en van het recht in zaken van hulp- en bergloon in twee ontwerp-tractaten heeft nedergelegd.

De Secretaris-Penningmeester doet vervolgens verslag van den financiëelen toestand der Vereeniging, waaruit blijkt dat hare middelen bestaan uit

a. een som van ± f 3000;

b. de jaarlijksche contributiën der 101 leden.

Naar aanleiding van een verzoek van het Internationaal Comité om eene jaarlijksche bijdrage tot bestrijding van de kosten van bedoeld Comité wegens drukwerk enz. wordt besloten een bedrag van frcs. 250 2 jaars aan te bieden, zonder, inmiddels, zich tot eene vaste jaarlijksche contributie te verbinden, en in de veronderstelling dat het Internationaal Comité een ruim aantal exemplaren der drukwerken enz. ter beschikking van de Nederlandsche Vereeniging zal stellen.

Vervolgens wordt overgegaan tot de behandeling van het rapport der subcommissie, betreffende enkele punten van

Een reisje door de tijd
aan de hand van de notulen

Het zal op de Heerengracht 216 te Amsterdam zijn geweest dat de inleidende besprekingen en de oprichting van de Vereeniging voor Zeerecht plaatsvonden. Daar hield immers de eerste voorzitter, Mr E.N.Rahusen, kantoor en daar werden ook de eerste bestuurs- en ledenvergaderingen gehouden.

Mr Rahusen - als advocaat beëdigd in 1856 en dus ten tijde van de oprichting al bijna 50 jaar advocaat – was betrokken bij een aantal instellingen die op enigerlei wijze verband hielden met de zeevaart, zoals het Vaderlands Fonds ter aanmoediging van 's Lands Zeedienst en het College van de Zeevisscherijen, doch ook was hij 1e Kamerlid, koninklijk commissaris van de Nederlandsche Bank N.V. en commissaris bij de Nederlandsche Handel-Maatschappij N.V.

De oudste in het archief aangetroffen notulen betreffen die van de algemene ledenvergadering van 15 december 1906. Het aantal aanwezige leden wordt daarin niet vermeld, doch het kunnen er slechts enkele zijn geweest. Uit de notulen blijkt van de financiële middelen, bestaande uit: "een som van ongeveer f.3.000,- en de jaarlijksche contributiën der 101 leden". Dat laatste moet een verschrijving zijn aangezien in de eerste decennia er telkens niet meer dan 5 tot 11 leden aanwezig waren.

De vergaderfrequentie tot aan de 2e wereldoorlog was laag: zo om de 2 jaar met een hiaat van 1913 tot 1921. De notulen van 21 mei 1921 vermelden:

> "Gedurende den oorlog heeft het C.M.I. geslapen, terwijl de Brusselsche Conferentie, die nimmer officieel gesloten is, haren arbeid niet heeft kunnen voortzetten. De tijd is thans langzamerhand gekomen om den internationaal-zeerechtelijken arbeid weer ter hand te nemen".

Men gaat dan over tot behandeling van het hoofdonderwerp van die tijd: unificatie van het zeerecht.

De notulen van 15 mei 1922 maken gewag van een dreigende breuk tussen CMI en de International Law Association (ILA) doordat deze laatste zich

bezig houdt met het ontwerpen van enige regels betreffende cognossementen en daarmee is getreden op het terrein van het Comité. Het geschil wordt opgelost en het CMI wordt exclusief met deze materie belast, zulks ter voorbereiding van de behandeling op de officiële conferentie te Brussel.

Het werkingsgebied was strak omlijnd. Zo kwam op de vergadering van 9 juni 1923 de van het CMI ontvangen questionnaire betreffende de verplichte verzekering van passagiers aan de orde.
Besloten wordt voorop te stellen dat: *"naar het oordeel der Ned. Vereeniging, de onderhavige materie – hoe belangrijk deze ook uit een economisch en humanitair oogpunt moge zijn – niet behoort tot den werkkring van het Comité Maritime International, hetwelk zich uitsluitend met privaatrecht bezighoudt"*. Het gaat dan om "emigranten", behoeftige landverhuizers, waar niet onder dient te worden verstaan gegoede personen die hun vaderland metterwoon verlaten!

Vanaf 1933 neemt (enige uitzonderingen daargelaten) de schrijf-machine de taak van de vulpen over, hetgeen geen beperking van de omvang van de notulen tot gevolg heeft. In de bijna 8 bladzijden beslaande notulen van 1 juli 1933 wordt tot verlenging van het bestaan van de vereniging besloten en worden vervolgens uitvoerig de door de "Commissie Zeerecht" van de Nederlandsche Reeders-vereeniging opgestelde bezwaren tegen het nieuwe zeerecht van 1 februari 1927 besproken. Met name komt de vraag op of er nog ruimte is eerder bestaande bezwaren tegen enkele artikelen van het Ontwerp-Molengraaff alsnog in het nieuwe zeerecht in te brengen.
Voorts wordt veel aandacht besteed aan de voorbereiding van de in dat jaar te houden Conferentie te Oslo over de ontwerp-verdragen "Compétence Civile" en "Compétence Pénale en matière d'abordage" en "Saisie des Navires".

Voor het eerst wordt op de algemene vergadering van 24 februari 1934 een niet-zeerechtelijk onderwerp behandeld: de concept-conventies (van Rome) inzake ***luchtvaartrecht*** van het Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. Het gaat daarbij om regelingen betreffende schade aan personen in vliegtuigen en op aarde, waarbij wordt voorgesteld aansluiting te zoeken bij de aansprakelijkheidsbeperkingen in de Brusselse conventies van 1910, en om "assistance et sauvetage des aéronefs".

Er worden in de eerste oorlogsjaren nog 2 vergaderingen gehouden: op 17 februari 1941 en op 24 april 1941. Voor de laatste vergadering is vergunning verleend door de Procureur-Generaal bij het Gerechtshof te 's Gravenhage. In beide vergaderingen komt de gezamenlijke wens van de Vereeniging voor

Zeerecht en de Nederlandsche Reedersvereeniging ter sprake de Brusselsche Zeerecht Conventie te ratificeren. De Minister van Justitie is bereid dat te overwegen en verzoekt een rapport daarover op te stellen. Hier doet Mr R.P. Cleveringa zijn intrede als vertegenwoordiger van de reders in de zgn. “Kleine Commissie”.

In de vergadering van 17 februari 1941 wordt voorgesteld het bestuur uit te breiden met een vertegenwoordiger uit de kringen van de ladingbelanghebbenden, een vertegenwoordiger uit kringen der Rotterdamse rederijen en een lid van de Rotterdamse Balie als zodanig. In de vergadering van 24 april 1941 treedt de heer B.E.Ruys na 36 jaar als bestuurlid af, wordt besloten over het jaar 1940 geen contributie te heffen en een besluit daarover voor het jaar 1941 voorlopig aan te houden.

Na de oorlog komt de vereniging pas goed op stoom. Tot aan de jaren ’60 wordt gemiddeld door bestuur en leden per jaar vijf tot zes keer vergaderd, tot wel negen vergaderingen in het jaar 1960. In de eerste na-oorlogse (bestuurs)vergadering, pas gehouden op 20 maart 1947, merkt de voorzitter op dat *“voorts moet worden gedacht aan de benoeming van bestuursleden, die meer bepaaldelijk sommige kringen uit het bedrijfsleven vertegenwoordigen, zoals reederijen en ladingbelanghebbenden, zulks teneinde in overeenstemming met de dienaangaande in Engeland heerschende denkbeelden de Vereeniging een meer representatief karakter te geven”*.

Gedacht wordt daarbij aan de Nederlandsche Reedersvereeniging, de Vereeniging van Assuradeuren, de diverse Kamers van Koophandel en de Vereeniging tot behartiging van de belangen van Cognossements-houders en wordt de wens uitgesproken dat ook in het bestuur een afspiegeling hiervan zal plaatsvinden.
Buiten Prof.Mr R.P. Cleveringa en Mr D.A. Delprat als vertegen-woordiger van de Amsterdamsche Reederijen wordt op voorstel van Mr F. baron van der Feltz besloten ook een Rotterdamse advocaat in het bestuur uit te nodigen. Dat wordt Mr J.A.L.M. Loeff.

Op de daarop volgende algemene ledenvergadering (op 25 juni 1947) deelt de voorzitter mee dat *“na de op 24 april 1941 gehouden algemene ledenvergadering de Vereeniging haar werkzaamheden, in verband met de onder de bezetting heerschende omstandigheden, vrywillig heeft gestaakt: hieraan is waarschynlyk te danken, dat de kasmiddelen van de Vereeniging niet onder Duitsch beheer zyn gesteld en mitsdien ter vrye beschikking van de Vereeniging zyn gebleven”*.

Er wordt dan ook besloten over de afgelopen jaren geen contributie te heffen en deze over het jaar 1947 vast te stellen op f.5,-.

Voorts worden een zeer groot aantal onderwerpen ter behandeling door het CMI genoemd. Om een idee te geven: overzicht van de ratificaties door de verschillende landen van de reeds gesloten Zeerechtconventies; eventuele wijziging van de Goudclausule in de aansprakelijkheidsconventie en in de Hague Rules; eventuele wijziging van het tractaat betreffende immuniteit van staats-schepen; ontwerp-conventies behandeld in de in Parijs gehouden conferentie; salvage of and by Aircraft at sea; aireal collision; through Bills of Lading; stowaways; verzekering passagiers en de gewijzigde York-Antwerp Rules.

Al deze onderwerpen worden in de komende jaren uitvoerig besproken. De conferenties van het CMI worden telkens door een delegatie van de vereniging bezocht. Aardig is de constatering van Mr C.C. Gischler na de conferentie in Antwerpen in september 1947 dat de Engelse delegatie voornamelijk uit redersvertegenwoordigers bestond, de Franse uitsluitend uit advocaten, de Noorse voornamelijk uit ambtenaren terwijl de Nederlandse gemengd was, nl. bestond uit vertegenwoordigers van reders en uit juristen.
Besproken wordt de wens telkens tot een zorgvuldige samenstelling van delegaties te komen en daarbij de belanghebbenden genoegzaam vertegenwoordigd te laten zijn doch wel de aanwijzing te laten geschieden door en in de boezem van de vereniging. Daartoe zou het wenselijk zijn dat vertegenwoordigers uit de verschillende bedrijfstakken lid zijn van het bestuur.

Hiermee is dan de lijn gegeven die tot heden in de vereniging is vastgehouden.

Tot zover is enigszins uitgebreid ingegaan op hetgeen besproken en behandeld werd gedurende de eerste 40 jaren van de vereniging. Die lijn met eenzelfde intensiteit vol te houden zou tot een zeer omvangrijk boekwerk leiden en wellicht niet altijd even boeiend zijn, hoezeer de materie ook belangwekkend is. Derhalve wordt hierna volstaan met een aantal voorvallen meer de vereniging zelf betreffende en minder de behandelde materie, danwel andere memorabilia.

Tot aan de statutenwijziging van 1948 worden de leden ter vergadering opgeroepen door advertenties in de Nieuwe Rotterdamsche Courant en in het Algemeen Handelsblad terwijl tevens aan alle leden oproepingsbrieven wor-

den gezonden. Beiden dienen de te behandelen onderwerpen te vermelden opdat de vergadering rechtsgeldig geconstitueerd is.

Onderzocht wordt de mogelijkheid de CMI-conferentie van 1949 in Amsterdam te houden. De daarvoor benodigde fondsen zijn onderwerp van veel discussie. Zo wordt bij de ledenwerving in 1948 besloten de Banken, welke tot dan toe nog geen lid zijn, niet te benaderen voor het lidmaatschap omdat op die Banken straks een beroep zal moeten worden gedaan tot het geven van giften en bijdragen in een te stichten garantiefonds ten behoeve van die conferentie.

Eerder vonden CMI-conferenties in Amsterdam plaats: in 1904 onder voorzitterschap van Mr Rahusen (wellicht aanleiding voor de oprichting van de vereniging?), in 1927 onder voorzitterschap van Mr Loder en nu in 1949 onder voorzitterschap van Prof. Offerhaus, inmiddels hoogleraar Handelsrecht en Internationaal Privaatrecht aan de Gemeentelijke Universiteit van Amsterdam. Van enig verslag blijkt uit de notulen overigens niet. Wel is een uitvoerig verslag van de hand van Mr Y. Scholten in NJB 1949 blzz. 717 e.v. te vinden.

Nadat bij de leden de vraag was gerezen naar de mogelijkheid om tot ruimere publicatie van vonnissen en arresten, op het zeerecht betrekking hebbende, te komen, blijkt uit de notulen van de bestuursvergadering van 27 oktober 1956 van een overeenkomst met uitgeverij Tjeenk Willink ter oprichting van een tijdschrift, “Schip & Schade” te noemen, onder mede garantstelling van de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereeniging, de Vereeniging van Transportassuradeuren in Nederland en de Vereeniging van Brandassuradeuren.

In overleg met deze drie verenigingen worden als eerste redacteuren aangewezen Mr H. Schadee, Mr Y. Scholten en Mr H.G. Heuzeveldt. Er zijn dan nog wel problemen met de uitgever over de afspraak geen zeerechtjurisprudentie in de Nederlandsche Jurisprudentie op te nemen.

Blijkens de eerste jaargang van “S & S” is de redactie dan aangevuld met Mr.R.E.Japikse als secretaris, Mr H.K. Köster en Mr J.C. Schultsz als vervanger van Mr Scholten, die tot Staatssecretaris van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen is benoemd. Het tijdschrift ontvangt van rechterlijke colleges

en van partijen en hun raads-lieden vele inzendingen en heeft dan al ongeveer 500 abonnee's.

Werden tot het begin van de 60-er jaren op alle vergaderingen uitsluitend aan de orde zijnde onderwerpen besproken, nadien wordt ernaar gestreefd op de ledenvergaderingen lezingen te houden over uiteenlopende onderwerpen, zoals een voordracht door Mr P.J. Swart over het cognossementsverdrag en rechtstreekse werking naar aanleiding van het Portalon-arrest (S & S 1969,10). Ook werden buitenlandse sprekers uitgenodigd: in 1979 Prof. R. Rodière over het onderwerp "La méthode et les principales solutions retenues par les réformes de 1966 à 1969", een en ander in het Franse zeerecht en in 1973 de heer Kaj Pineus over de reorganisatie van het CMI en de heer Jan Ramberg over het onderwerp "Revision of the Hague- Rules and the harmonization of the law of carriage of goods". De vergaderingen werden daardoor levendiger en beter bezocht. Het ledental steeg in die jaren tot ruim 200, gelijk aan het huidige ledenbestand.

De viering van het 60-jarig bestaan van de Vereniging vindt op 13 november 1965 plaats in het Trippenhuis. Een feestbundel bleek niet uitvoerbaar, evenmin als een feestdiner in verband met de kosten. In aanwezigheid van 62 leden brengt de voorzitter op boeiende wijze verslag uit van de lotgevallen van de vereniging en de nauw daarmede verweven handelingen van het CMI. Uit het jaarverslag over het jaar 1965:

"Dit verslag is niet de plaats om van die geschiedenis van 60 jaren nogmaals een overzicht te geven en het trekken van conclusies uit de geschiedenis is altijd riskant. Zelfs wanneer men zich er echter mede vergenoegt vast te stellen dat de Vereeniging jarenlang een zo bescheiden ledental had, dat in de op 9 juni 1923 in het gebouw van de krijgsraad te 's Gravenhage gehouden vergadering besloten werd om alle zeven aanwezige leden, voorzover niet bestuursleden, in het bestuur op te nemen, behoeft men slechts om zich heen te zien om te beseffen, dat het initiatief van 1905 alleszins gerechtvaardigd en levensvatbaar is gebleken".

In 1965 wordt ook de wens besproken het werkterrein uit te breiden tot het gebied van het luchtrecht. Anders dan Mr Schadee voelt de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereeniging daar weinig voor. Als een mededeling van de vereniging in september 1965 in het NJB (blz.636) over het luchtrecht

een aantal nieuwe leden oplevert, wordt besloten op een volgende vergadering een luchtrechtelijk onderwerp te behandelen: op de ledenvergadering van 5 november 1966 in Museum Willem van der Vorm in Rotterdam houdt Prof.H.Drion een voordracht over problemen van beperkte aansprakelijkheid in het luchtrecht. Er zijn dan 51 leden aanwezig.

In 1971 vraagt mevr. Mr I.H.Ph. Diederiks-Verschoor zich af of het niet mogelijk zou zijn 30 à 40 van haar oud-leerlingen in een luchtrechtsectie van de Vereniging onder te brengen. Dat brengt Mr Royer er toe ook aan een binnenvaartsectie te denken met als gevolg dat de vereniging haar activiteiten zou gaan uitbreiden tot het gehele vervoersrecht.

Als gevolg van deze ontwikkelingen wordt met de statutenwijziging in 1972 de naam van de vereniging gewijzigd in: "Nederlandse Vereniging voor Zee- en Luchtrecht", in 1975 gewijzigd in haar huidige naam. Ter toelichting van dit voorstel herinnert de voorzitter eraan: *"dat reeds bij een vorige gelegenheid de mogelijkheid is geopend, dat binnen de vereniging afdelingen worden opgericht die zich met bepaalde onderwerpen bezighouden. De afdeling luchtrecht is daarvan een eerste voorbeeld, maar het is aan het bestuur gebleken, dat ook op ander gebied de wens wordt gekoesterd een dergelijke afdeling op te richten. Men zou ermede kunnen volstaan de vereniging thans om te dopen in een Nederlandse Vereniging voor Vervoersrecht, doch daartegen verzet zich de traditie, krachtens welke de beoefening van het zeerecht van oudsher het kenmerk van deze vereniging is geweest, alsmede de nauwe band met het Comité Maritime International en de in zijn statuten aan ledenorganisaties gestelde eisen".*
Mevr. Diederiks-Verschoor wordt in 1972 in het bestuur opgenomen. Vertegenwoordigers van de andere sectoren volgen. Mr A. Greebe heeft overigens al sinds 1957 als vertegenwoordiger van de EVO zitting in het bestuur.

Afgezien van de ledenvergadering van 28 december 1907, die in Rotterdam werd gehouden, werden, met een enkele uitzondering, sedert de oprichting vrijwel alle vergaderingen in Amsterdam gehouden, aanvankelijk ten kantore van de voorzitter, van 1912 tot 1923 in Hotel American en nadien enige malen in Den Haag (bij de Krijgsraad, het Rode Kruis, de Nederlandsche Reedersvereeniging en de Nutsspaarbank). In Amsterdam werd vergaderd bij de Nederlandsche Handel-Maatschappij, in het Paviljoen Vondelpark, ten kantore van de secretaris aan de Keizersgracht 391 en in het Trippenhuis, waar de KNAW haar zetel heeft.

Eind jaren ’50 komt de wens naar voren voor de vereniging een onderdak te vinden. Er zijn besprekingen met het Verkeerswetenschappelijk Instituut te Rotterdam en met de Reedersvereniging.
Bezwaar van de eerste is dat de vereniging wellicht moeilijk haar zelfstandigheid zal kunnen bewaren, onderdak bij de Reedersvereeniging heeft als bezwaar dat de Vereniging teveel aan de kant van de reders kan komen te staan. Deze bezwaren doen zich niet voor bij het College Zeemanshoop, dat in Amsterdam (Weteringschans 19) is gevestigd. Voor zover hier een controverse tussen Amsterdam en Rotterdam in kan worden gezien, wordt dat door de voorzitter ontkend en doet Mr Schadee opmerken: *“dat men tegenwoordig Rotterdam bijna kan beschouwen als Amsterdam-Zuid en Amsterdam als Rotterdam-Noord, al naar het uitkomt”.*

Het wordt het College Zeemanshoop dat onderdak verschaft en waar de adjunct-secretaris, Mr L. Hardenberg, zitting kan houden en kan worden vergaderd. Tegenover het niet in rekening brengen van huur stelt het College het wel op prijs dat de Vereeniging donateur wordt voor f.100,- en bijdraagt in het stroomverbruik indien veel gebruik wordt gemaakt van de electrische verwarming.
Het bestuur constateert dat het moment nog niet schijnt te zijn gekomen om het College te benaderen voor rechtstreekse financiële steun aan de Vereeniging.
In het gebouw College Zeemanshoop is tevens gevestigd het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart aan wie eveneens een jaarlijkse donatie van f.100,- zal worden gedaan onder voorwaarde dat haar bibliotheek ook ten behoeve van de leden kan worden benut.

Aan deze samenwerking komt in 1967 een einde door de verhuizing van het College naar de Sarphatistraat waar het voor de Vereniging niet meer mogelijk is te vergaderen.

Nadien wordt telkens om beurten in Amsterdam en Rotterdam vergaderd. Onder het voorzitterschap van Prof. Schultsz werd dat het Congresgebouw in ’s Gravenhage wegens de strategische en neutrale ligging tussen beide steden. Zó neutraal dat door steeds meer leden het verlangen werd geuit ook de sociale contacten een kans te geven. Sinds begin 90-er jaren wordt dan weer telkens bij toerbeurt zowel door zowel bestuur als leden in Amsterdam en Rotterdam vergaderd bij gastvrijheid verlenende (kantoren van) leden en steevast eindigend met een vaak zeer geanimeerde borrel.

Slechts éénmaal werd door het bestuur “buitengaats” vergaderd; op zaterdagochtend 9 oktober 1999 in Harlingen, na de avond daarvoor klassiek te hebben gedineerd en daags na het Lutine-symposium op Terschelling. Het voltallig bestuur werd in 2 hotels ondergebracht. De herinneringen van Mr Hardenberg lezende zijn de tijden toch wel veranderd.

Feestvierders waren de leden niet, althans niet waarneembaar. Toch werden er wel memorabele gelegenheden gepast gevierd.
De organisatie van in ieder geval de CMI-conferentie in 1949 ging met de nodige festiviteiten gepaard: een ontvangst op het vlaggeschip van de SMN, de “Oranje”, een ontvangst door het Gemeentebestuur in het Stedelijk Museum, een diner aangeboden door de vereniging en een excursie naar Rotterdam waar door de HAL een lunch aan boord van de “Westerdam” werd aangeboden. De conferentie zelf werd gehouden bij de Kamer van Koophandel in de Beurs van Berlage.

Van de voorzitters Loeff en Van der Feltz wordt met een diner afscheid genomen. Ook Prof. Cleveringa en Mr Hardenberg valt deze eer te beurt.

Hoogtepunt van de eeuw was ongetwijfeld de “Scheepsraad” in 1973 naar aanleiding van Boek 8 NBW tesamen met de Vereeniging “Handelsrecht” gehouden. Bij die gelegenheid verscheen ook het volgende gedicht:

Eene ware Geschiedenis naar aanleiding van
Artikel I, Titel I, Boek 8

Verscholen tussen struikgewas
Omringd door fraaie bloemenperken
Daar lag een huis; niemand kon merken,
Dat d'onderbouw onder het gras
Het casco van een zeeschip was,
Dat in reeds lang vervlogen jaren
De hoge zeeën had bevaren,
Doch nu tot woonark transformeerd
Daar aan de oever lag gemeerd.

Men plempte aarde er omheen
En plantte bloemen, zodat 't scheen
Alsof het huis in vasten grond
En niet op 't casco steunpunt vond
Er werden kabels aangesloten
En buizen, die 't comfort vergrootten
En niemand twijfelde er meer aan
Of men een landhuis daar zag staan.

Doch hoort de dingen die gebeurden
(die d'assureurs het meest betreurden)
Een storm breekt los, het weer verruwt,
Het water wordt omhoog gestuwd
Juist daar, waar ook nog op dien dag
Ons landhuis stil te dromen lag.

De regen gutst, het meer wordt wild
En 't casco wordt omhoog getild
De kabels worden losgerukt
De buizen worden fijn gedrukt
En bij het dond'ren van d'orkaan
Heft 't casco blijde juichend aan:
"Ik drijf al weer, want 'k had gedreven,
"Ik was een schip en ben 't gebleven".

Eveneens tezamen met de Vereeniging “Handelsrecht” werden in 1997 de preadviezen over het onderwerp “Vervoersrecht in Boek 8 BW” behandeld: een evaluatie na 5 jaar ervaring met dit nieuwe recht.

De band met het Comité Maritime International is er vanaf het begin (van de vereniging). Uit de eerste notulen van 15 december 1906 blijkt van een verzoek van het CMI *“om eene jaarlijksche bijdrage tot bestrijding van de kosten van bedoeld Comité wegens drukwerk enz.”*
Besloten wordt een bedrag van frs.250,- ’s jaars aan te bieden, *“zonder intusschen zich tot eene vaste jaarlijksche contributie te verbinden en in de veronderstelling dat het Internationaal Comité een ruim aantal exemplaren der drukwerken enz. ter beschikking van de Nederlandsche Vereeniging zal stellen”.*

Op de algemene vergadering van 9 juni 1923 wordt het verzoek van het CMI behandeld de jaarlijkse toelage te verhogen van frs.750,- naar frs. 1.500,-. Men is daartoe bereid *“mits het te harer beschikking te stellen aantal exemplaren van alle publicaties van het C.M.I. voldoende zij om aan elk lid der Ned.Vereeniging een exemplaar te kunnen doen toekomen”.*

Uit de notulen van 27 april 1941 blijkt de aan het CMI verschuldigde contributie van (inmiddels) B.frs. 2.500,- per jaar sinds 1935 niet meer betaald te zijn. De vergadering is van gevoelen dat daar t.z.t. met het Permanent Bureau van het CMI contact over moet worden opgenomen. Gezien enerzijds de onmogelijkheid alle achter-stallige contibutie aan het CMI te voldoen, doch anderzijds het CMI ook een geringe liquiditeit heeft wordt op de vergadering van 25 juni 1947 een kleine commissie benoemd aan wie de opdracht wordt gegeven uit te zien naar middelen ter versterking van de kas der vereniging, bv. door het verkrijgen van giften van grote lichamen.

Op de vergadering van 28 december 1907 is de voorzitter, Mr Rahusen, wegens familieomstandigheden afwezig en laat weten om verschillende redenen zich genoodzaakt te voelen het presidium van het bestuur neer te leggen.

Op de volgende vergadering (van 17 april 1909) wordt als zijn opvolger Mr B.C.J.Loder gekozen met benoeming van Mr Rahusen tot vice-voorzitter.

Mr Loder overlijdt in 1936 waarna Mr C.D. Asser Jr. op de vergadering van 29 januari 1937 tot voorzitter wordt benoemd. Reeds 2 jaar later overlijdt

ook hij en wordt op de vergadering van 27 april 1939 opgevolgd door Mr J. Offerhaus.

Deze geeft op de vergadering van 14 februari 1956 te kennen af te willen treden. Hij wordt op de volgende vergadering opgevolgd door de secretaris-penningmeester, Mr J.T. Asser. Mr Offerhaus wordt bij acclamatie onder applaus tot ere-voorzitter benoemd, een overigens statutair niet bestaande titel.

Mr J.T. Asser overlijdt in de nacht van 25 op 26 december 1966. De vice-voorzitter Mr J.A.L.M. Loeff wordt zonder schriftelijke stemming tot voorzitter benoemd. Alvorens op het voorstel van de nieuwe voorzitter Mr Van der Feltz, tot dusverre secretaris, tot vice-voorzitter te benoemen verzoekt deze laatste gaarne een kwestie aan de orde te willen stellen, buiten de aanwezigheid van de adjunct-secretaris. Deze verlaat hierop de vergadering en verneemt, na teruggeroepen te zijn, dat Mr Van der Feltz zijn benoeming tot vice-voorzitter heeft aanvaard en dat het bestuur het op prijs zou stellen als de adjunct-secretaris voortaan de functie van secretaris zou willen vervullen. Mr Hardenberg neemt deze benoeming gaarne aan doch hier is eerst een kleine statutenwijziging voor nodig. Mr Loeff treedt – in verband met het bereikt hebben van de inmiddels van kracht geworden leeftijdsgrens – in 1969 af.

Zijn opvolger, Prof. Mr F. baron van der Feltz, heeft van de aanvang af laten weten slechts enkele jaren voor deze functie beschikbaar te zijn. Hij blijft aan tot 1975 en wordt dan opgevolgd door Prof. Mr J.C. Schultsz. Voor hun beider grote verdiensten wordt verwezen naar de bijdrage van Mr Hardenberg.

Na het onverwachte overlijden van Prof.Schultsz in 1994 wordt Prof. Mr R.E. Japikse voorzitter, tot aan 1999, het jaar waarin ook hij de statutaire leeftijdsgrens heeft bereikt. Zijn opvolger is Prof. Mr G.J. van der Ziel, tot heden in functie.

Tot slot en ter completering:

Ondanks het ontbreken van enige statutaire basis werd Prof. Offerhaus (in 1956) tot ere-voorzitter benoemd. Op de buitengewone ledenvergadering bij Incotrans in 1981 werd het 75-jarig bestaan van de vereniging gevierd en werd Prof.Schadee benoemd tot erelid, niet alleen wegens zijn 25-jarig bestuurslidmaatschap, waarvan een groot deel tevens vice-voorzitter, doch ook wegens zijn grote verdienste voor het zeerecht en het vervoersrecht in het algemeen.

Ook in 1981 wordt een bijzondere leerstoel Vervoersrecht aan de Erasmus Universiteit ingesteld. In het Stichtingsbestuur was ook de vereniging vertegenwoordigd.
Als eerste hoogleraar wordt Mr R.E. Japikse benoemd, gevolgd door Mr R. Cleton, langdurig bestuurslid van de Vereniging, en nadien de huidige voorzitter, Mr G.J. van der Ziel.

Om de leden beter op de hoogte te houden van de ontwikkelingen in het vervoersrecht wordt – buiten een collectief abonnement op de CMI-Newsletters – in 1988 een Mededelingenblad uitgebracht, na 1998 vervangen door jaarlijkse Voorzittersbrieven. Inmiddels zijn de gegevens van het CMI digitaal beschikbaar en zal de website van de Vereniging één dezer dagen de lucht ingaan.

In samenhang met de kleurrijke “memoires” van mijn voorganger, Mr Hardenberg hoop ik dat u met dit gedenkboekje een aardig beeld heeft verkregen van het wel en wee van onze vereniging in haar afgelopen eeuw.

J.M.C. Wildschut
secretaris vanaf 1985.

Stichting
Vervoeradres