

De psychologie van den schipper is thans zoodanig, dat hij het als een aan zijn vrijheid verbonden recht beschouwt uit den treure zijn bestaansvoorwaarden te bediscussieeren met hen die er een beroep van maken zijn winst te « kelderen ». Zal de schipper eenmaal inzien dat het geenszins een prijsgeven van zijn vrijheid maar, integendeel, een betere uitoefening er van is, met de andere vervoerders overleg

te plegen en zelf het loon van zijn werk te bepalen, binnen de grenzen van wat het algemeen landsbelang dragen kan?

De schipper betaalt door zijn nood of werkloosheid de bedrieglijke vrijheid namens dewelke bezoldigde pleiters, die openlijk betuigen hem te verdedigen, hem er toe aanzetten de gedachte van een coördinatie van het vervoer af te wijzen.

L. B.

Het recht om te vervoeren

door R. Henning

ER is vaak kwestie van het « Vervoerrecht », maar men heeft het, bij ons weten, nooit over het « Recht om te vervoeren ». De openbare meening is overtuigd dat dit recht niet behoeft te worden bestudeerd, omdat het inhaerent is aan de dosis vrijheid die elke enkeling bij zijn geboorte in een democratische maatschappij deelachtig wordt.

Het zou dus een recht zijn, dat men bij de geboorte verwerft.

En doordat dit principe zonder betwisting wordt aanvaard, worden als axioma's voorgehouden flagrante dwalingen voor de zuivere waarheid aangenomen, wanneer ze toch niet meer verdienen dan als sophismen te worden gedoemd.

De handelaar is vrij, zoo zegt men; waarom zou de vervoerder, van wien de wet een handelaar heeft gemaakt, het dan niet zijn?

Door elke onderneming met commissie van vervoer te land of te water als een « daad van koophandel » te bestempelen, heeft de wetgever wijs gehandeld. Maar hij beging niet de dwaling, die men dagelijks vaststelt, het juridisch karakter van de bedrijvigheid van dengene die verkoopt en van dengene die vervoert te verwarren.

Indien koper en verkooper dus over een haast onbepaalde vrijheid beschikken, is het nochtans niet bepaald noodzakelijk dat de vervoerder dezelfde vrijheid van handelen geniet.

De verwarring dienaangaande spruit grootendeels voort uit de zucht tot vulgarisatie van hen die de vervoerovereenkomst uit een commercieel oogpunt bestudeeren. Om te vermijden dat hun redeneering te abstract zou blijven, trachten zij ze te concretiseeren en beweren zij dat de vervoerder vervoer *verkoopt*.

Aan die verkeerde voorstelling zijn de meeste dubbelzinnigheden te wijten, waarin de polemieken over de coördinatie van het vervoer verward raken.

't Is een truïsme, maar wij zijn wel verplicht het neer te schrijven : koper en verkooper zijn verbonden door een *verkoopcontract*; vervoerder en afzender zijn juridisch gebonden door een *overeenkomst tot huur van werk en van bedrijf*. Rechtens bestaat er dus hoegenaamd geen gelijkenis tusschen deze beide in wezen verschillende bedrijvigheden. De verkooper levert een zaak tegen betaling; de vervoerder verhuurt zijn diensten.

Nu dit fundamenteel onderscheid gemaakt is, zullen wij vermijden den vervoerder met den verkooper te vergelijken en er ons toe bepalen de bedrijvigheid te bestudeeren van hen die elkander de vervoermarkt betwisten.

In 1934 heeft de Internationale Kamer van Koophandel een uitgebreid onderzoek ingesteld over de organisatie van het vervoer in de verschillende landen der wereld. Uit dit onderzoek kon een beginsel worden afgeleid, waarvan de bewijskracht door geen enkele uitzondering wordt ontzenuwd.

Uiteraard werd het vervoer steeds beschouwd als een vorm van de industriele bedrijvigheid, die niet ten eenen male aan zich zelf mocht worden overgelaten. In weerwil van de afbrokkeling der voormalige economie met gesloten monopolie, hielden de regeringen een zeker toezicht op de vervoermiddelen in stand. Dank zij de ontwikkeling van het vervoer konden zij de uitgestrekte grondgebieden organiseeren aan de uiteinden waarvan het economisch en politiek leven van de naties ontstond. Bij de opkomst van de nieuwe vervoermiddelen, hebben ook zij maar een korten tijd van vrije ontwikkeling gekend. Het toezicht of de contrôle van regeeringswege, in een

min of meer verzachten vorm, trad weldra in werking (1).

In de XVIII^e eeuw waren de vervoerdiensten echte door den Staat gereguleerde monopolies. Destijds vreesden de regeeringen niet haar populariteit in gevaar te brengen door een monopolie een monopolie te heeten.

Bij een wet van 19 frimaire, jaar 7 (9 December 1798), werd het monopolie van het vervoer van personen gerust bevestigd, uitsluitend ten behoeve van de postmeesters.

Het artikel 2 van die wet verdient te worden overgedrukt :

Niemand dan de postmeesters voorzien van een speciale aanstelling, mag particuliere poststations oprichten, in huur personen van een wisselplaats naar een andere overbrengen of voeren, op straffe, bij wijze van vergoeding, den prijs van den rit te moeten betalen ten bate van de postmeesters en van de postrijders, die zullen benadeeld zijn (2).

Wat staan wij ver van die opvatting! Beelden degenen die ze bestrijden, zich in dat onze voorouders minder scherpzinnig waren dan wij, dat hun gedachten over het algemeen belang minder betrouwbaar waren dan de onze? Dit zou op zijn minst gewaagd wezen, want de helderste begrippen van ons recht zijn die welke de verloopende eeuwen ons nagelaten hebben.

Sommige landen hebben zich van die lessen willen vrijmaken. Het experiment dat zij hebben aangedurfd, kwam gansch faliekant uit.

In de Vereenigde Staten van Amerika werden de spoorwegen, bij hun opkomst, aangelegd en geëxploiteerd onder geen andere leuze dan die der vrijheid, terwijl de Staat er zich bij bepaalde den grond, waarop de sporen moesten gelegd worden te concessionneeren. Zooals te verwachten was, werden spoorwegen maar aangelegd om belangrijke centra met elkander te verbinden, maar tusschen die centra legden tal van maatschappijen spoorwegen aan. Zien wij hetzelfde verschijnsel — *mutatis mutandis* — niet optreden in de landen van Europa?

Door de lessen uit het verleden te versmaden, hebben de Amerikaansche maatschappijen elkander een meedoogenloozen strijd moeten leveren en hun prijzen tot ver beneden den kostprijs moeten verlagen. Onvermijdelijk gevolg : Dit tot teugelloosheid doorgedreven vrijheidsstelsel verwekte een zoo zware finan-

cieele crisis, dat omstreeks 1890 een derde van de Amerikaansche lijnen in staat van faillissement verkeerden (1).

De Staat moest alsdan tusschenbeide komen, en bij de *Interstate Commerce Act*, regelde hij de bedrijvigheid van de spoorwegvervoerders.

Als wij met een eigenzinnige verblindheid het verleden willen negeeren, mogen wij dan ook de oogen sluiten voor een volkomen gelijken toestand die zich heden ten dage voordoet? Wij hebben, in een naburig land, twee concurreerende autobusexploitanten hun prijzen in een versneld tempo zien verlagen, tot op zekeren dag een van beiden de reizigers kosteloos begon te vervoeren. Om niet onder te doen, verbond de andere ondernemer zich er toe een bepaald bedrag te betalen aan hen die van zijn diensten wilden gebruik maken. Het duel viel ten slotte niets anders dan de bespotting ten deel, want het waren de bedienden van den concurreerenden ondernemer die zich aanboden om van het buitenkansje te profiteeren.

Wij leven in België onder het stelsel van een betrekkelijke vrijheid, die welke ingesteld werd door de wet van 21 Maart 1932 en het koninklijk besluit van 5 Maart 1936. Wij schrijven « betrekkelijke vrijheid », omdat de Regeering geen volledig gebruik heeft gemaakt van de macht welke die wetten haar verleenen.

Die wetgeving, hoe schuchter ook, stiet desniettemin op heftig verzet van wege hen die, in hun argelooze onwetendheid, in de vrijheid een bron van persoonlijke inkomsten en van welzijn voor de gemeenschap zien.

Maar weet men wel dat de volledige vrijheid die de zakenvervoerders vóór 1936 genoten, van zeer jongen datum was en slechts bekomen werd door een herroeping van wetgeving? Ziehier :

Aan de wet van 25 Augustus 1891 werd een aanvullend artikel toegevoegd, luidend als volgt :
— zijn ingetrokken :

1^o

2^o het koninklijk besluit van 24 november 1829, houdende reglement op den dienst van de openbare middelen van vervoer te land.

Dat besluit van 1829, te danken aan Willem, Koning der Nederlanden, beoogde al de voermiddelen te onderwerpen aan een strikt toezicht in het belang van de goede orde en de openbare veiligheid. Met dat doel, bepaalde artikel één van het besluit dat « niemand rij-

(1) C.f. *La Route et le Rail dans quarante pays* (De Weg en het Spoor in veertig landen) door P. WOHL en A. ALBITRECCIA, blz. 286.

(2) Pas. 1798/1799, blz. 89.

(1) C.f. *Les Transports commerciaux* (Het handelsvervoer), door Ch. CALOT, blz. 77.

» tuigen zal mogen plaatsén, of reeds geplaatste
» rijtuigen blijven gebruiken om van de eene
» plaats naar de andere... reizigers of goederen
» te vervoeren... vooraleer de eigenaar of onder-
» nemer... een concessie zal hebben bekomen... ».

Vóór de wet van 25 Augustus 1891 was het wegvervoer dus gereglementeerd in België. De vrijheid die de wet van 1891 aan dat vervoer verleende, liep met een sisser af, want reeds in 1892 achtte de Regeering het volstrekt noodig terug te keeren tot het regime der reglementering.

De wet van 21 Juli 1893 maakte de exploitatie van het vervoer te land ondergeschikt aan een vergunning, afgeleverd, volgens het geval, door de gemeenteraden, de bestendige deputaties of de Regeering.

Maar die wet van 1893 vertoonde de vreemde eigenaardigheid dat ze geen sancties voorzag voor de inbreuken die er op konden gepleegd worden. Als het geloof zonder de werken een dood geloof is, dan is ook een wet zonder sancties een levenlooze wet.

Op 21 November 1923 wenschte de Regeering aan dien potsierlijken toestand een einde te maken. Ze diende een wetsontwerp in, waarvan de memorie van toelichting aanvangt als volgt :

« De wet van 14 Juli 1893... behelst, ten gevolge
» van de intrekking van het koninklijk besluit van
» 24 November 1829, geen strafbepalingen...

» Dit is een leemte strijdig met de inzichten van de
» ontwerpers zelf van voormelde wet... ».

Wij gelooven dit graag, want het zal in het brein van geen wetgever opkomen een wet aan te nemen en ze tegelijker tijd tot nutteloosheid te doemen. De wetgevende macht doet niet aan kunst om de kunst.

Op 10 April 1924, werd door de met de studie van het regeeringsontwerp belaste Commissie plechtig verklaard : « Iedereen zal moeten toe-
» geven dat de verplichting moet wegvallen of
» dat er sancties moeten op gesteld worden.
» Dit is het wezenlijke doel van het wetsont-
» werp : het doet niets anders dan een bestaand
» wetsvoorschrift bekrachtigen ».

Wij gaan dus tot den ordelijken toestand terugkeeren en niet langer overhoop liggen met het gezond verstand. Helaas, nog niet !

Op 22 Mei doet zich een ommekeer voor, waarvan wij de redenen niet kunnen vermoeden.

Ziehier wat er in het aanvullend verslag van de Commissie te lezen staat :

» ...Verschillende leden van de Hooge Vergadering
» hebben de meening uitgedrukt dat het verkieslijk is
» tot een algemeene herziening van de wet van 1893
» over te gaan ».

« ...De essentieele wijziging bestaat hierin, dat elke
» dienst tot vervoer van goederen over den weg, om
» het even met welk voertuig, zal mogen ingericht
» worden zonder vergunning... ».

De vrijheid die, in alle landen, was uitgelopen op het bankroet der ondernemingen en de verarming der gemeenschap, was aldus de lichtbaak van den voorspoed geworden. Wij hebben al de lessen, die de ervaring van anderen ons had nagelaten, ter zijde gesteld.

Weldra was alle samenhang ver te zoeken, de teugelloosheid overheerschte en het gevolg daarvan was ten slotte anarchie.

Een en ander gaf aanleiding tot het koninklijk besluit van 5 Maart 1936, dat thans het vervoer van zaken per autovoertuig regelt.

Neen het recht om te vervoeren wordt niet verkregen bij de geboorte.

Vindt U niet, vriend lezer, dat uit dit al te kort overzicht een les in de bescheidenheid en de voorzichtigheid af te leiden is.

Menschen die zoo verstandig, zoo helderziend en zoo geleerd waren als wij, hebben gestudeerd, hebben nagedacht, hebben gehandeld vóór wij er waren. Hun handelingen hebben zich aaneengeschakeld met die van vóór hun tijd en zoo is de keten der beschaving tot ons gekomen ! Ze verbreken onder voorwendsel dat ze nog slechts een archaïsme is, dat in een jongere, meer verlichte wereld die zich van de traditie meer heeft losgeworsteld, niet meer thuis hoort, zou de Maatschappij gevaar doen loopen in den warboel weg te zinken.

De heerschappij van het « precedent » werkt ontmoedigend : ze smoort alle energie en remt het streven naar beter. De heerschappij van het opportunisme is al niet heilzamer : ze versnipert de werkkraft en breekt heden af wat gisteren werd opgebouwd.

De vooruitgang in den goeden zin, d.w.z. die welke den toets van den tijd heeft doorstaan, eischt dat alle nieuwigheid door factoren uit het verleden wordt verantwoord.

Hij, die de toekomst zou willen peilen zonder de voorlichting van het verleden, zou niets duurzaam weten te scheppen of in te voeren.

Een nieuwe orde wordt niet uit de mouw geschud.