

ningen en de gecharterde schepen zelf werden door de Engelse regering verzekerd; de waarde van een schip dat verloren ging, zou dus door haar betaald worden – die waarde werd vastgesteld op de verzekerde waarde per 1 september '39 plus een derde van dat bedrag. Ten aanzien van de duur van de *charter*-overeenkomsten werd bepaald dat zij zouden gelden voor een periode die zes maanden na het staken der vijandelijkheden zou eindigen – een hoogst belangrijk punt: het betekende aanvankelijk dat de regering pas een half jaar na de capitulatie van Italië en Duitsland weer de beschikking zou krijgen over de Nederlandse koopvaardij. Daar werd in '40 en '41 niet zo zwaar aan getild omdat toen nog een groot gedeelte van die koopvaardij niet vercharterd was, maar toen Japan in de oorlog kwam, viel dat gedeelte vrijwel weg en betekende de formulering 'zes maanden na het staken der vijandelijkheden': zes maanden na de capitulatie van Italië, Duitsland en Japan. Dat was een regeling welke overigens niet alleen voor Nederland gold maar voor alle landen die schepen voor de *Allied Shipping Pool* ter beschikking gesteld hadden.¹

Bij het vaststellen van de huurbasis van de *time-charters* werd er van Engelse en Nederlandse zijde van uitgegaan dat de rederijen 'a fair and reasonable revenue' zouden krijgen. Dat viel tegen. Die formulering stak al vol onzekerheden (onzeker was vooral, en daarover werd men het ook niet eens, wat men als afschrijvingskosten moest aanhouden) en bovendien werden de lonen van de schepelingen verhoogd en waren de reparatiekosten te laag geraamd. De rederijen (wat de *custodian*-rederijen betreft, betekende dat: de *Shipping*) moesten zelf de reparatiekosten van hun schepen betalen. Daarmee was bij het treffen van de financiële basis-regeling wel rekening gehouden, maar toen was men er van uitgegaan dat die reparaties zouden plaatsvinden op de Engelse werven welke, doordat de Engelsen het loon- en prijspeil stevig in de hand hielden, betrekkelijk goedkoop waren. Die Engelse werven raakten evenwel overvol en dus werden van '42 af talrijke Nederlandse schepen gerepareerd op Amerikaanse werven welke veel duurder waren. Het basisbedrag van 12 *shilling* werd toen in april '42 ietwat

¹ In de zomer van '44 werd voorzien dat talrijke regeringen zo spoedig mogelijk weer de beschikking zouden willen hebben over hun schepen in verband met de naoorlogse reconstructie van hun land – daar kon de oorlogvoering tegen Japan schade door lijden. In augustus '44 werd derhalve door de *United Nations* afgesproken dat zij al hun schepen onder een nieuw lichaam zouden laten vallen: de *United Maritime Authority*; deze had eigen bureaus in Washington en Londen en haar *Executive Board* bestond uit afgevaardigden van de Verenigde Staten, Engeland, Nederland en Noorwegen. Deze *United Maritime Authority* heeft van 23 mei '45 tot 2 maart '46 (zes maanden na Japans capitulatie) gefunctioneerd.