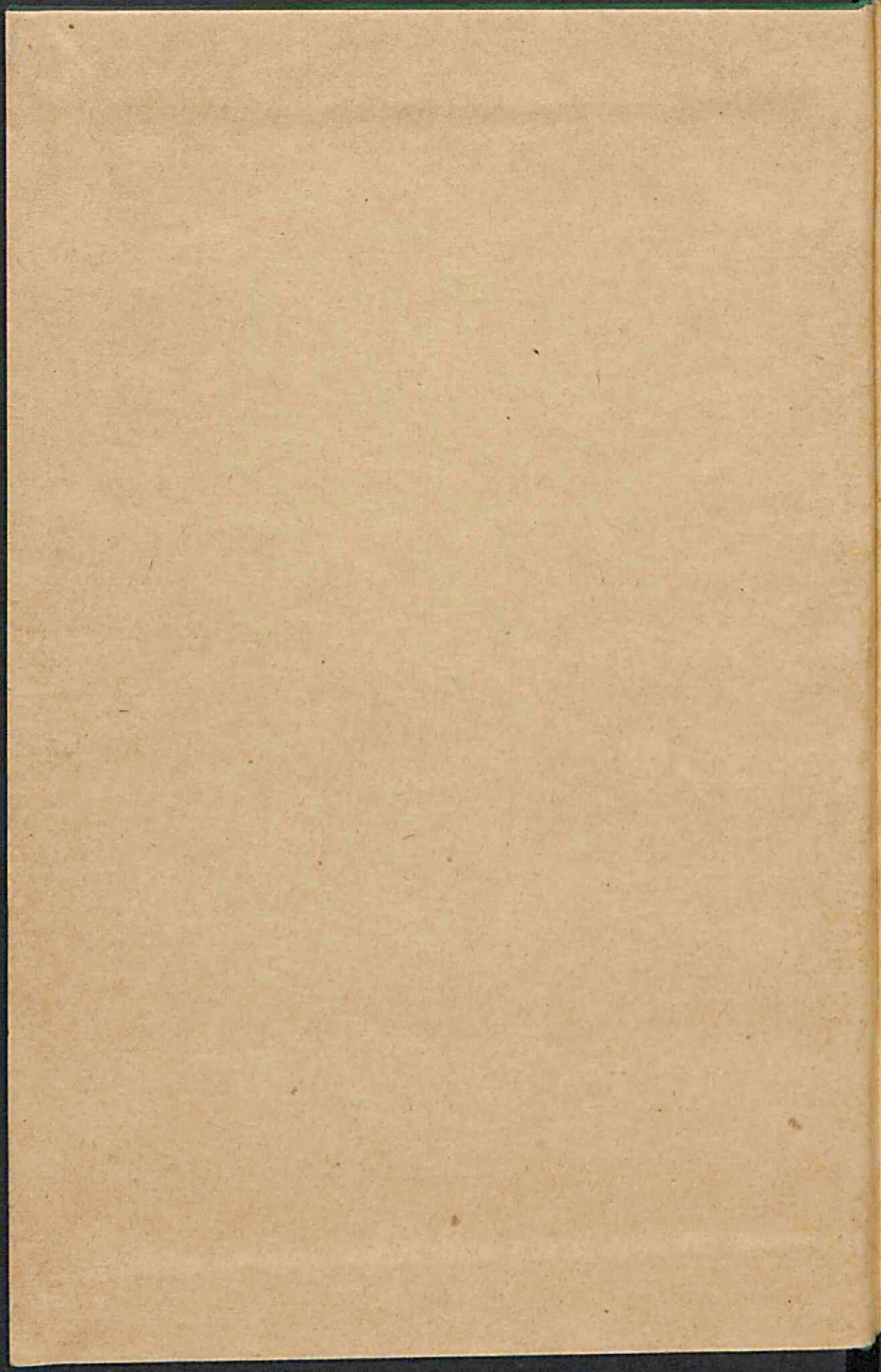


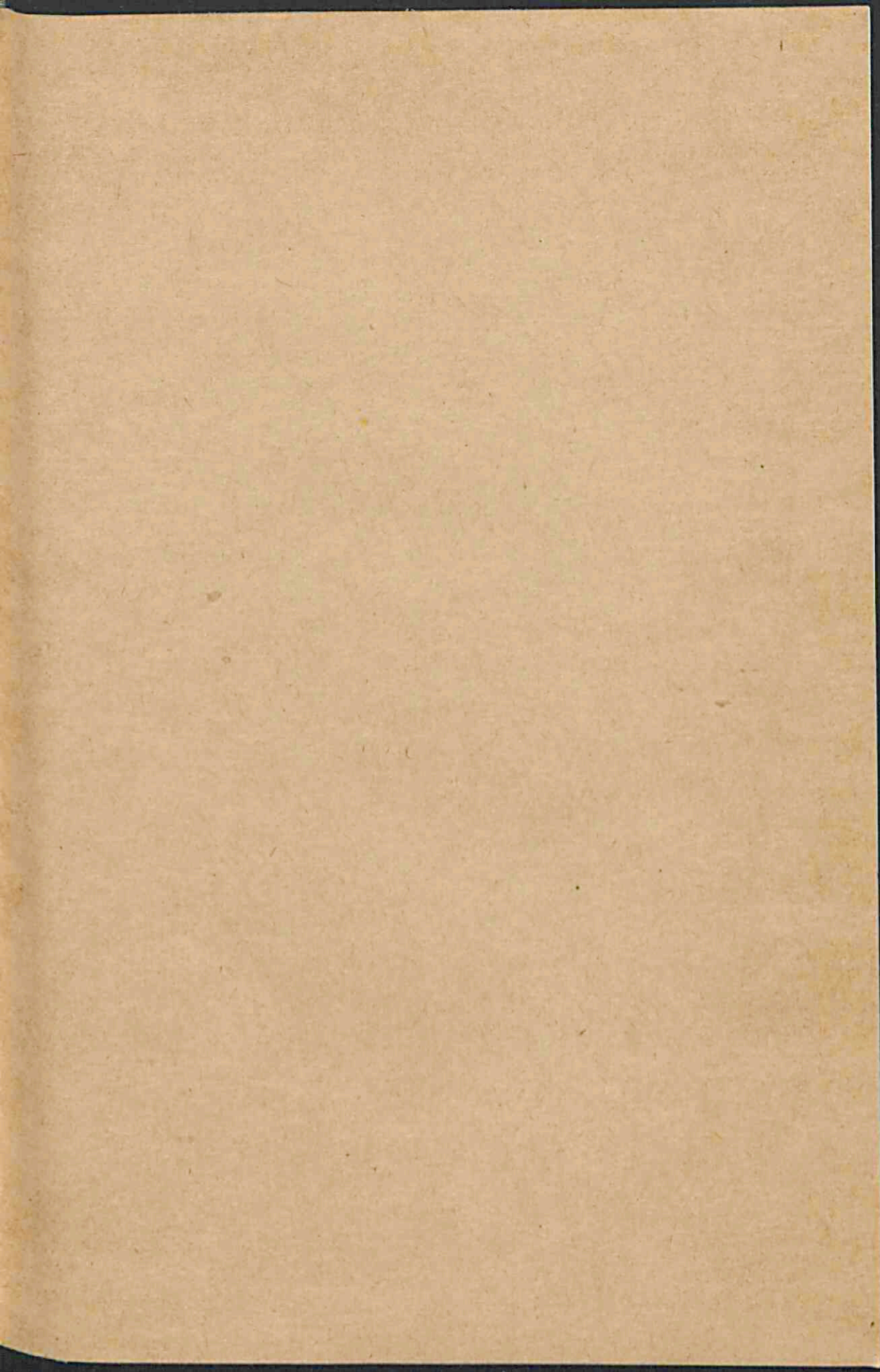
De levering van schepen en scheepsaandelen

<https://hdl.handle.net/1874/241915>

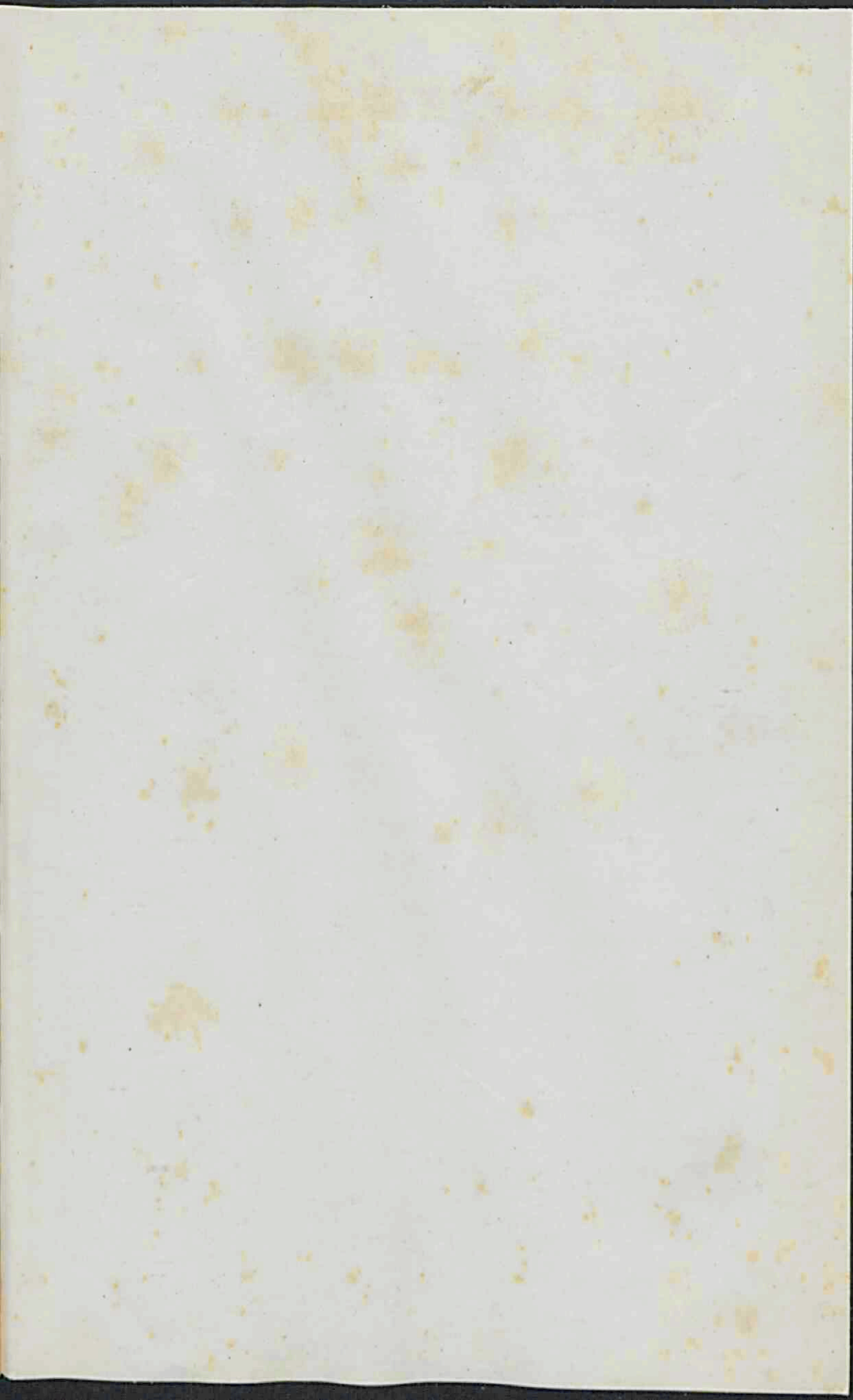
DE LEVERING
VAN
SCHEPEN EN SCHEEPSAANDEELEN.

s.
ht
2









DE LEVERING
VAN
SCHEPEN EN SCHEEPSAANDEELEN.

Diss. 11 de 1882

DE LEVERING

VAN

SCHEPEN EN SCHEEPSAANDEELEN.

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD

VAN

Doctor in de Rechtswetenschap;

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

D^R. S. TALMA,

Hoogleeraar in de Faculteit der Geneeskunde,

VOLGENS BESLUIT VAN DEN SENAAAT DER UNIVERSITEIT,

EN OP VOORDRACHT DER

RECHTSGELEERDE FACULTEIT,

TE VERDEDIGEN

op Dinsdag 13 Juni 1882, des namiddags ten 2 ure,

DOOR

MARTINUS ELISA JOHANNES JACOBUS VAN LIDTH DE JEUDE,

geboren te TIEL.



UTRECHT. — P. J. DIEHL. — 1882.

DE LEVERING

SCHIEPEN EN SCHEEPSAANDELEN

PROEFSCHRIFT

Doctor in de Rechtswetenschap;

VAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE ROTTERDAM

DE RECHTEN VAN DEN BUITENLANDSE

DR. S. TALMA

Mededeeling in de Tijdschrift der Geneeskunde

VOORZIJNDE RECHTEN VAN DEN BUITENLANDSE

DE RECHTEN VAN DEN BUITENLANDSE

RECHTSGEGEERDE ECHTSCHEID

DE RECHTEN VAN DEN BUITENLANDSE

op Dinsdag 13 Juni 1882, des namiddags ten 3 ure

DE RECHTEN VAN DEN BUITENLANDSE

WATZINGHUS NIKLA JONAKNER JACOBUS VAN NIOTH DE JONDE

Rotterdam 1882

WATZINGHUS NIKLA JONAKNER JACOBUS VAN NIOTH DE JONDE

AAN MIJNE MOEDER.

HOOFDSTUK I.

Schepen zijn uit hunnen aard roerende goederen, want hunne bestemming is verplaatst te worden. Zij zijn dus roerend volgens de duidelijke taalkundige beteekenis van dit woord, die ook in de wet wordt gehuldigd, art. 565 B. W.

Al vult men nu dit art. aan met de woorden „met behoud van hunne zelfstandigheid”, of al neemt men zelfs aan dat gezegd art. niet het kenmerkend onderscheid tusschen roerende en onroerende zaken noemt, dat men liever moet zeggen, dat onroerend is alles wat een deel van den grond is, of daarmede middellijk of onmiddellijk is verbonden, roerend datgene waarmede dat het geval niet is, dat onroerend is alles wat vast is, roerend alles wat los is, ook dan blijft het waar dat schepen naar dit kenmerk, uit hunnen aard roerende goederen zijn.

Toch vond onze wetgever het noodig dit bij uitdrukkelijk wetsvoorschrift te bepalen, art. 566 B. W., en zelfs om het in het Wetboek van Koophandel aan het hoofd van zijne voorschriften omtrent het zeerecht, in art. 309, nog eens te herhalen.

Alle schepen zonder uitzondering zijn dus roerende goederen. Die alleen de binnenwateren bevaren, art. 750 W. v. K. en de zeeschepen, de kolossale Suezboot zoowel als het roeibootje zijn uit hunnen aard en naar alle be-

palingen van de wet roerend. Waarom de wetgever het noodig vond, om in twee zijner wetboeken eene bepaling op te nemen en te herhalen, waaraan niemand schijnt te kunnen twifelen, vindt daarin zijne verklaring, dat naar zijn oordeel de groote waarde van zeer vele schepen niet toelaat, dat een hoofdbeginsel van ons recht omtrent roerende goederen daarop zijne toepassing vindt. Hij is van gevoelen, dat de eigendom van schepen, die een inhoud van eenige beteekenis hebben, niet behoort over te gaan, zooals dit met roerende goederen het geval is.

Vandaar zijn voorschrift in art. 309 § 2 W. v. K., omtrent de levering van schepen en scheepsaandeelen en de beperking daarvan in art. 750 N^o. 1 W. v. K.

Art. 309 krijgt dus zijne beteekenis in en door het tweede lid ervan, door het voorschrift dat de levering van zeeschepen, hetzij geheel of bij gedeelten, niet anders kan geschieden, dan bij acte overgeschreven in de daartoe bijzonderlijk bestemde openbare registers. Hoe eigendom van roerende goederen in het algemeen verkregen wordt leeren de artt. 667 en 2014 B. W.

De enkele overgave, mits die door den eigenaar of in zijnen naam is verricht, draagt den eigendom over, zegt de eerste wetsbepaling, die dus tengevolge van de artt. 309 en 750 W. v. K. slechts op die rivierschepen toepasselijk is, die minder dan 10 last meten.

Als wij het B. W. stipt moesten volgen, dan zou art. 667 ook voor het Wetboek van Koophandel toepasselijk zijn. Maar art. 670 B. W. bepaalt, dat de bepalingen van de twee voorgaande artt. geen inbreuk maken op de wetten en gebruiken in zaken van koophandel. Dit moet zijn, de drie voorgaande artt. en zoo zou het

ook zijn, als de wetgever toen hij art. 668 in twee artt. splitste, er maar om gedacht had, in art. 669 dat nu art. 670 werd, het woord twee in drie te veranderen. Veel beter zou het echter geweest zijn, als hij art. 670 B. W. maar achterwege gelaten had, daar de bepaling van dit art. van zelf spreekt.

Van meer gewicht en verdere strekking is echter het beginsel in art. 2014 B. W. uitgesproken. Art. 2014 B. W. zegt. „Met betrekking tot roerende goederen, die noch in renten bestaan, noch in inschulden welke niet aan toonder betaalbaar zijn, geldt het bezit als volkomen titel.

Niettemin kan degene die iets verloren heeft of aan wien iets ontstolen is, gedurende drie jaren, te rekenen van den dag waarop het verlies of de diefstal heeft plaats gehad, het verlorene of gestolene als zijn eigendom terug vorderen van dengenen in wiens handen hij het zelve vindt, behoudens het verhaal van den laatstgemelde op dengenen van wien hij het bezit bekomen heeft, en onverminderd de bepaling van art. 637.”

Geen art. heeft tot meer meening's verschil en gedachtenwisseling aanleiding gegeven, en nog steeds is men het over den zin en beteekenis er van niet eens.

De oorsprong van dit beginsel, dat bezit van roerend goed als volkomen titel geldt, moet niet in de Romeinsche maar in de Germaansche rechtsbegrippen gezocht worden.

In het Romeinsche recht was deze rechtsregel onbekend; daar gold zoowel ten aanzien van roerend goed als van onroerend goed de regel, dat de eigenaar tegen een ieder de actio in rem of revindicatie bezat. „In rem

actio competit ei, qui aut jure quiritium, aut jure civile dominium acquisivit, non contra venditorem, sed contra possidentem, locum habet in omnibus rebus mobilibus, tam animalibus quam his quae anima carent, et in his quae solo continentur,"

Bij de Germaansche volken beschouwde men het onroerend goed als de nationale rijkdom en daarom was bij de vervreemding daarvan voorgeschreven, dat dit allen kenbaar moest zijn, omdat het voor allen van belang was. In den beginne kon bij de Germaansche stammen geene eigendoms-overdracht van onroerende goederen plaats hebben, dan in tegenwoordigheid van het geheele volk, waarvoor later de schepenen of door het volk gekozen rechters in de plaats kwamen, en met goedkeuring van de waarschijnlijkste erfgenamen van den vervreemder. De transporten voor het gerecht waren oudtijds ook bij ons, bij onroerend goed in gebruik, totdat de Fransche wetten die door notarieële deden vervangen. Bij roerend goed bestond bij de toenmalige geringe ontwikkeling der nijverheid dit algemeen belang niet. De overdracht ervan was ook zeer lastig te constateeren, en zoo kwam men er toe om hem, die in het bezit dier goederen gevonden werd, jegens allen als eigenaar te doen doorgaan.

Wie zijn roerend goed buiten zijn weten of tegen zijn wil, dit is door verlies of diefstal kwijt raakt, mocht echter zijn recht tegen elken houder doen gelden, dus het terugnemen, waar hij het vond. Dit was reeds de oude uitzondering op 't onafscheidelijke van bezit en eigendom, ook in ons art. 2014 § 2 B. W. gehuldigd. Maar wie zijn roerend goed aan een ander toevertrouwde

en dat in zijn feitelijk bezit overbracht, verloor zijn recht om het van elken houder terug te vorderen en had alleen eene persoonlijke actie tegen hem aan wien hij 't had toevertrouwd. Nooit kon hij 't van derden terugvorderen, zoo bepaalde het Germaansche recht, want men moet zijn vertrouwen zoeken, en had alleen daar zijn verhaal, waar men 't verloren had. Dus was de derde bezitter van eene zaak, ten ware zij gestolen of verloren was, veilig, want werd hij door den eigenaar aangesproken, dan weerde hij hem af met den rechtsregel „Wo man seinen Glaube gelassen hat, muss man ihn wieder suchen” waarmede eene andere Duitsche rechtsregel in nauw verband stond nl. „Hand muss Hand waren”. Daarin is de verplichting uitgesproken, om, indien men aangesproken werd voor goed, dat men beweerde van een derde te hebben verkregen, dezen derden dan als weersman (vrijwaarder) te noemen, en voor dezen derde zelf om alsdan als weersman op te treden.

Duidelijk lezen wij dit o. a. in den Saksenspiegel II 60, § 1, waar geschreven staat „Svelk man enen anderen liet oder sat, perde, oder en kleid, oder jenigerhende varende have, to welker wis he die ut sinen geweren let mit sinen willen, verkoft sie die, die sie in geweren hevet, oder versat he sie, oder verspelet he sie, oder wert sie ime verstolen oder afgerovet; jene die sie verlegen oder versat hevet, die ne mach dar nene vorderunge op hebben, ane uppe den, deme he sie leich oder versatte. § 2 Stirft aver jene rechtes dodes oder unrechtes, so tie he sik to sime gude mit rechte gegen den erven, oder gegen den richtere, of it an in geboret.”

Deze Germaansche rechtsregel kwam natuurlijk in bot-

sing met het Romeinsche recht, met dat gevolg dat hij dikwijls geheel of gedeeltelijk verdrongen werd. Op verschillende plaatsen zag men toen de revindicatie van roerende goederen uit handen van elken bezitter toegelaten, ofschoon dit volstrekt niet strookte met de belangen van den handel. Zoo vinden wij dan ook in de Hollandsche consultatie Deel IV; CLXXVIII, een advies den 20 Februari 1635 door Johan de Witte uitgebracht.

„Dat in cas iemand eenig goed, hetwelke hem vertrouwt is, tegens de expresse commissie van zijn vertrouwer aan een ander komt te vervremden, of voor zijn eigen schulden te verpanden en in handen te stellen, dat den eigenaar hetzelfde moet dulden en lijden; niet-tegenstaande den genen dien het goed vertrouwt is, procedeert ontrouwelijk van het zelvige goed aan een ander te vervremden. En als men het anders zoude verstaan, zoo zoude het zelve strekken tot eene volkomen confusie van den koophandel, 't welk geenzins in deze Landen, die op den Koophandel gefondeert zijn, mag werden gefavoriseert enz.”

Verscheidene stedelijke keuren en stadsrechten bleven om het belang van den handel het Germaansche recht getrouw. Zoo lezen wij in het tweede Deel van de Privilegiën van Dordrecht, door Mr. van de Wall uitgegeven blz. 1334 Art. V.

„In deselve stede is mede van allen ouden tijden onderhouden dat diegene die aldaer eenige goeden brengen ende deselve vercoopen ende leveren, dat die selve coop zijn volcomen effect sortere, ofte oick soo mochte weesen dat yemande nae de vercoepinge ende leveringe in deselve stadt quame ende mochte bewijzen, dat die vercofte goe-

den hem toequaemen ende niet den vercoepere, mer soude die gene die deselve goeden toe mochte behoeren alleenlijk zijn regres mogen nemen tegens den genen die 't voorsz. goed aldaer gebracht ende vercoft hadde, sonder daaromme den coopere te mogen molesteren."

In de Handvesten van Amsterdam Deel II blz. 536 zien wij dat aldaar eveneens algemeen het beginsel gold, dat roerend goed geen gevolg heeft, dat wil zeggen, dat, als men pand heeft op het goed van een ander en deze zaak in handen van een derde komt, men dan tegen dien derde de actio quasi Serviana niet heeft. Wij vinden hierover bij Simon van Leeuwen Rooms Hollands recht IV boek, XIII Deel, § 19 het volgende.

"In roerende goederen heeft hetselve geen twijfel, de welke so haast die met behoorlijke tytel in een derde hand komen, volgens Costuymen deser landen, aan deselve volkomentlijk overgaan; na den regel, mobilia non habent sequelam, dat is: Roerend goed heeft geen vervolg. Hetzij dat deselve waarlijk in handen werden gestelt, of bij transport, of bij Wetlijk overdragt ymand werden toegeëygent, al waart dat hij die den transportant en overgever precario, dat is ter bedde, liet besitten, so sulks in het transport en overdragt duydlijk was bevoorwaard, so dat over de getransporteerde en andere vreemde roerende goederen geen recht van voorgaand of stilzwijgend verband plaats heeft." In gelijken zin zegt ook de Groot Inleyd 2^{de} boek 48 deel § 29.

"Maar indien het tilbaer goed door wettelijke aankomst is gekomen in een derde hand, zoo is 't zelve goed vrij ende onbelast, 't waer den Verkoper recht van pand hadde bedongen op zijn verkogte goed, bij gebrek van

betalinge, in welken gevalle den Verkoper in Rijnland zijn recht zoude houden ook jegens een derde, alwaer de onderzetting maer geschied onder de hand."

De Romanisten beschouwden dit Germaansche rechtsbeginsel als tegennatuurlijk en beperkten het zooveel mogelijk door het naar Romeinschrechtelijke begrippen te wijzigen. Zoo laat van der Keessel, theses 183 en 184, de vindicatie tegen den derden bezitter toe en stelt in enkele bepaald omschreven gevallen de verplichting om den prijs terug te geven, waarvoor de derde gekocht had.

Maar al kunnen de Romanisten, ook die van de latere Hollandsche school, zich met het Germaansche rechtsbeginsel niet vereenigen, toch erkennen zij, dat het wegens het belang van den handel dikwijls gevolgd werd. Op hen, die het rechtbeginsel in art. 2014 gehuldigd, uit het Romeinsche recht zochten te verklaren en het daarom bestreden, zijn de woorden, die wij bij Fremery voor het handelsrecht geschreven vinden, van toepassing: ¹⁾ „Ils voyaient dans le Digeste le fondement de toute la science du droit, c'est là qu'ils vont chercher, par les dérivations les plus singulières, la solution de toutes les questions qu'ils se proposent. Le mouvement qu'ils ont imprimé dans cette direction s'est prolongé; et, jusqu'à nos jours, on a vu des jurisconsultes, d'ailleurs fort savants, mais tout-à-fait étrangers aux traditions commerciales, émettre des décisions bizarres, en allant ainsi puiser dans le Digeste l'interprétation etc." Voet, de revindicatione N^o. 12, wijst op het verschil, dat er bestaat tusschen Romeinsch en statutair recht en hoewel een groot voorstander van het Ro-

1) Fremery, *Études de droit commercial* blz. 18.

meensch, erkent hij toch de voordeelen van het statuair recht.

„Dicta de rebus furtivis vindicandis locum etiam tunc, ex juris Romani principiis, obtinere debent, cum commodatarius, depositarius, conductor, creditor, precario tenens, et si qui alii his similes sint, qui ex voluntate dominorum res mobiles tenent, easdem aliis, licet bona fide ementibus, vendiderunt ignorante domino, a quo locatae fuerant, aut pignori datae, aut depositae, vel precario concessae. Tali enim distractione furtum committi, et res ipsas furtivas fieri, vel inde constat, quod et solus dolus rerum talium usus aut abusus furti actioni adversus eos locum facit ex jure Romano. Sed cum nunc usu frequentata sit paroemia, secundum quam „mobilia non habent sequelam,” quibusdam visum fuit denegandam esse domino elocanti, commodanti, deponenti et similibus, vindicationem rerum mobilium per depositarios, commodatarios, conductores, similesque vindictarum emtoribus in bona fide constitutis, nisi pretio reddito, aut pignoris luitione facta. Quod ita tum litium minuendarum gratia, tum praecipue ob commerciorum usum videtur inductum, quae turbarentur non parum, difficulter accessuris ad emendum emtoribus, si rerum mobilium evictio tam facile pristinis earum dominis permissa esset. Neque sententia illa omni destituta est aequitatis ratione; cum utique sit, quod facilitati suae dominus amputare debeat, quod tam maligno, cujus fidem necdum habebat exploratam, rerum suarum usum, curam, custodiam, aut detentionem commiserit; nec ignarus esse debuerit conditionis ejus, quocum contrahebat „enz.”

Voet vindt dus, dat de opneming van dit beginsel tot vermindering van processen leidt en ten voordeele van

den handel strekt, en al is het dan ook in strijd met het Romeinsche recht, vindt hij het toch niet geheel van billijkheid ontbloot, omdat men, als men overeenkomsten met iemand aangaat, maar weten moet met wien men die aangaat.

Groenewegen, de legibus abrogatis, Instit. IV I § 16 haalt ook verscheidene afwijkingen van het Romeinsche recht aan. Hij laat de actio commodati niet toe tegen hem die de zaak justo titulo et bona fide ontving. In dezelfde § lezen wij ook nog „Adde quod jure Saxonico possessio et dominium in commodatarium transfertur ideoque et, abrogato hoc §., si commodatarius rem furto amiserit, is qui commodavit adversus furem agere nequit; quod de moribus nostris affirmare foret temerarium.

In Frankrijk had de strijd tusschen Germaansch en Romeinsch recht hetzelfde rechtsgevolg. Men had aldaar den regel „les meubles nont pas de suite” hetgeen hetzelfde beteekende als bij ons: meubelgoed heeft geen gevolg. Duidelijker sprak het Germaansche recht ook daar in den rechtsregel „en matière de meubles la possession vaut titre.” Deze regel werd door Bourjon in zijn in 1775 geschreven werk „droit commun de la France” op den voorgrond gesteld. Dit was de standvastige regel door de Châtelet de Paris gevolgd. Omtrent de betee-kenis ervan laat Bourjon ons niet in twijfel, als wij bij hem lezen: „La prescription n'est d'aucune considération, elle ne peut être d'aucun usage, quant aux meubles, puisque, par rapport à ces biens, la simple possession produit tout l'effet d'un titre parfait.” Verder zegt hij „Suivant la jurisprudence du châtelet, la possession d'un meuble, ne fut elle que d'un jour, vaut titre de propriété, sauf l'exception ci après.” Wat verder leest men „Venons à

l'exception, qu'on a déjà énoncée. La chose furtive peut être revendiquée partout où on la trouve; c'est la seule exception, qu'on puisse apporter à la règle ci-dessus.¹⁾

Merkwaardig zijn de woorden, in de wetgevende vergadering bij de behandeling van den titel over de prescription door Bigot de Préameneu gesproken. Deze zette het beginsel van het art. (art. 2279 C. N.) duidelijk tegenover het Romeinsche recht uiteen. Zijne toelichting van het 1^{ste} gedeelte van art. 2279 luidt: ¹⁾

Le droit Romain accordait, sous le nom de interdictum utrubi, une action possessoire à ceux qui étaient troublés dans la possession d'une chose mobilière; mais dans le droit Français on n'a point admis à l'égard des meubles une action possessoire distincte de celle sur la propriété; on y a même regardé le seul fait de la possession comme un titre: on n'en a pas ordinairement d'autres pour les choses mobilières. Il est d'ailleurs le plus souvent impossible, d'en constater l'identité, et de les suivre dans leur circulation de main en main. Il faut éviter des procédures, qui seraient sans nombre, et qui le plus souvent excèdèrent la valeur des objets de la contestation. Ces motifs ont dû faire maintenir la règle générale suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre."

De C. N. nam nu in art. 2279 dezelfde beginselen aan, die in het werk van Bourjon gevonden werden, en uit den C. N. kwam het beginsel in ons art. 2014.

Daar, zoover ik heb kunnen nagaan, dit artikel bij de behandeling van ons B. W. tot geene gedachtenwisseling

1) Motifs du Code Napoleon, Firmin Didot, 1810 Deel 7 blz. 161.

aanleiding heeft gegeven, zoo kunnen wij aannemen, dat onze wetgever het overnam, zonder veel aan het gewichtig beginsel te denken, dat hij hier huldigde.

Zeer verschillende meeningen heerschen er nu nog steeds zoowel in Frankrijk als bij ons over deze zoo gewichtige wetsbepaling.

Volgens Mr. A. Philips ¹⁾ beteekent: „bezit geldt als volkomen titel”, dat natuurlijk bezit van eene roerende zaak eigendom geeft. Dien ten gevolge heeft de uitleener niets dan eene actio ex contractu tegen den leener. Alleen bij gestolen of verloren goed heeft men, bij wijze van uitzondering, de vindicatie gedurende drie jaar. Zijn stelsel komt dus hier op neer. Verjaring komt bij roerende zaken daarom niet te pas, omdat de bezitter (zoowel te goeder als te kwader trouw, ja zelfs de detentor) door het feit van zijn bloot natuurlijk bezit eigenaar is. Hij wil dus daar, waar de wet van den eigenaar van eene roerende zaak spreekt, hem bedoeld hebben, die tot verkrijging der zaak eene persoonlijke actie heeft.

Mr. M. H. s'Jacob zet, in de Nederl. Jaarb. voor Rechtsgeleerdheid en wetgeving Deel XII bladz. 278, zijn stelsel aldus uiteen:

Onze wet kent behalve den detentor. den bezitter ter goeder trouw en den bezitter ter kwader trouw. De bezitter ter goeder trouw heeft de possessio ad interdicta et ad usucapionem, de bezitter ter kwader trouw alleen de possessio ad interdicta. Als men nu aanneemt, dat iemand die ter kwader trouw, dat wil zeggen, wetende, dat de zaak, welke hij bezit, aan hem niet in eigendom

1) Mr. A. Philips; Themis X (1849), blz. 40.

toebehoort, zich op dat bezit als titel van eigendom beroepen kan, dan komt men tot het ongerijmde gevolg, dat de wet tot eigenaar verklaart eener roerende zaak hem, die zelfs bij onroerend goed niet zou kunnen aanvangen door verjaring te verkrijgen. Dat kan niet, zegt hij, het moet zijn bezit ter goeder trouw, als eigenaar, voortdurend, onafgebroken, ongestoord, openbaar en niet dubbelzinnig; de bezitter moet zijn bezitter corpore, houder der zaak, en animo, met den wil die te houden alsof zij hem toebehoorde.

Dit aannemende komt men tot de, volgens hem, redelijke slotsom, dat hetzelfde bezit, hetgeen bij onroerend goed tot verjaring leidt, bij roerend goed dadelijk eigendom geeft, omdat bij dit laatste geen bezit van den eigendom gescheiden erkend wordt.

De derde bezitter dus, die het bezit eener roerende zaak als eigenaar verkregen heeft, is krachtens den regel, dat roerend goed geen gevolg heeft, tegen de revindicatie beschermd.

Volgens Mr. C. W. Opzoomer: ¹⁾ beteekent het, dat natuurlijk bezit als volkomen titel geldt tegen de revindicatie. Een ieder, die een roerend goed onder zich heeft, op welken grond en op welke wijze ook, heeft een titel, niet om zich als eigenaar te doen beschouwen, maar om de revindicatie van dat goed af te slaan, even krachtig als ware hij eigenaar. B. v. ik ben eigenaar van een roerend goed, gij krijgt er het natuurlijk bezit van, nu blijf ik eigenaar, maar ik kan het goed niet vindic-

1) Themis VI (1845). Aanteekening op artikelen die nog verklaring behoeven. IIe Deel. bladz. 297 en v.

ceeren, doch het alleen met eene actio ex contractu terugvorderen. Evenzoo is het met § 2 van art. 2014: zijn de drie jaren verstreken, dan geldt hetzelfde, ik blijf eigenaar, maar heb geene revindicatie, alleen eene actio ex contractu. De hoogleeraar haalt hiervoor de volgende argumenten aan, 1^e dat er in art. 2014 § 2 staat: „in wiens handen hij het vindt;” 2^e de plaats waar het art. staat, n. l. onder de verjaring om van eene verplichting bevrijd te worden; 3^e Als men praescriptio aanneemt, is er samenhang. Want art. 2004 zegt dat zakelijke en persoonlijke acties in 30 jaar verjaren, de volgende artt. spreken over tal van persoonlijke rechtsvorderingen, die in veel korter tijd verjaren, en nu bepaalt art. 2014 eene uitzondering voor de zakelijke acties, n. l. dat er bij roerende zaken van geene verjaring sprake is, wijl er geene revindicatie van roerend goed wordt toegelaten.

„Alsof” — zegt Prof. Diephuis terecht ¹⁾ — er hier alleen aanleiding bestond tot de vraag, of er ook voor zakelijke rechtsvorderingen uitzonderingen bestaan op art. 2004, en alsof het niet evenzeer denkbaar was, dat men ten aanzien van persoonlijke acties nog eene andere en meer wezenlijke uitzondering kon maken, dan in art. 2005 en v. voorkomen, en dat ook voor persoonlijke acties ter zake van roerend goed niet het geringste tijdsverloop zou noodig zijn, omdat er geene terugvordering zou worden toegelaten. En is hiervoor eene onderscheiding tusschen persoonlijke en zakelijke rechtsvorderingen in de wet geen grond, dan zou de gevolgtrekking, die

1) Het Nederlandsch Burgerlijk Recht, Zesde deel, Derde stuk, bladz. 377.

Mr. Opzoomer ¹⁾ uit de plaats der bepaling afleidt, even goed voor persoonlijke als voor zakelijke rechtsvorderingen gelden, en zoo zou dus de bruikleener of bewaargever ook uit kracht der bruikleening of bewaargeving zijn goed niet weder kunnen opvorderen. En zal ieder, de hooggeachte schrijver zelf niet uitgezonderd, dit onaan- nemelijk vinden, dan zal daarom de wijze, waarop hij met het oog op art. 2014^a in het bezit een titel tegen de revindicatie wil zien, dat ook zijn."

Sommigen, o. a. Mr. B. Donker Curtius, ²⁾ hebben ons art. in dezen zin opgevat, dat met betrekking tot roerende zaken het bezit in zoover geldt als titel, dat de bezitter geen anderen titel behoeft aan te wijzen, dat het bezit met een titel gelijk staat, maar dat dan ook een andere titel daartegenover gesteld kan worden, en dat de bezitter alleen als eigenaar beschouwd wordt, totdat een ander aantoon een beteren eigendomstitel te hebben, waarvoor dan de titel, die in bezit gelegen is, moet wijken. Maar dan is de geheele bepaling overbodig: dit geldt toch even goed voor onroerend goed (artt. 604, 605, 629, 1902 B. W.). Praktisch opgevat, zegt Mr. F. B. Coninck Liefsting ³⁾ is het systeem omtrent roerend goed in onze wetgeving dit: „dat men zijn zakelijk recht verliest, zoodra men roerend goed uit zijne macht of uit zijn feitelijk bezit overbrengt in de macht van een ander, aan wien men het toevertrouwt, en dat men tegen dezen laatsten, eene

1) Opzoomer. Themis 1844, 45 en 49.

2) Donker Curtius. Bijdr. tot R. en W., X. blz. 227—229.

3) De algemeene beginselen van het bezitrecht en de Nederlandsche bezittatiën door Mr. F. B. Coninck Liefsting, blz. 489.

personeele actie heeft tot terugvordering met voorrecht of privilege op dat goed.

Onze wetgever heeft dit rechtssysteem uitgedrukt door eendeels het bijzonder recht des eigenaars op zijn goed, dat hij uitleent, eigendomsrecht te noemen, in navolging van het Romeinsche recht, dat den uitgever, als eigenaar, met uitsluiting van elk ander, het recht op het uitgeleende goed toekende, anderdeels door aan den uitgever in art. 2014 elk verhaal op zijn goed tegen derden te ontzeggen."

Dit schijnt mij juist. Het bezit in art. 2014^a geldt als volkomen titel. De bezitter van roerende zaken wordt dus niet meer als eigenaar aangemerkt, zoolang geen ander als eigenaar opkomt en ze opvordert; zijn bezit heeft een veel krachtiger werking, het geldt als volkomen titel van eigendom.

Art. 2014 al. 2 bevat de oud Germaansche uitzondering, dat men verhaal heeft tegen elken houder van verloren en gestolen goederen, dat zijn, alle roerende goederen, die tegen onzen wil en buiten ons toedoen uit ons bezit zijn geraakt. De bezitsactie komt echter bij roerende goederen nooit te pas, omdat hier bezit en eigendom zamenvallen. De bezitter is eigenaar omdat hij bezit. De actie om als bezitter te worden erkend en als zoodanig in het feitelijk bezit te worden hersteld, is dus te gelijk eene actie om als eigenaar te worden erkend. Het is de gewone zakelijke actie die voor de uitgezonderde gevallen overblijft.

Volgens ons recht verliest men dus zijn eigendom aan eene roerende zaak, zoodra men haar aan een ander toevertrouwt, maar men behoudt tegen hem, aan wien men zijn zaak toevertrouwt, eene personeele actie tot opvor-

dering van het goed: art. 1789 B. W. art. 232, 238 en 240 W. v. K. Wij kunnen nu deze actie wel revindicatie blijven noemen, daar zij toch ook strekt tot herkrijging van het goed, maar wij moeten dan niet vergeten, dat het eene revindicatie is tegen een bepaald persoon zoolang die persoon het goed nog onder zich heeft en dat zij dus hemelsbreed verschilt van de gewone revindicatoire actie.

Tegenover derden ontzegt onze wet den uitleener elk verhaal van zijn goed. Alleen als men zijn roerend goed tegen zijn wil verliest, dat is door verlies of diefstal, geeft onze wet gedurende drie jaar eene actie, om zijn roerend goed te vervolgen, waar men het vindt. Ook dan nog krijgt men zijn goed niet altijd vrij terug, want art. 637 B. W. bepaalt dat, als de houder de zaak op eene jaar, of eene andere markt, op eene openbare veiling, of van eenen koopman gekocht heeft, die bekend staat in dergelijke voorwerpen gewoonlijk handel te drijven, men den besten koopprijs terug moet geven. Dit art. behelst zeker eene zeer goede bepaling, want als art. 2014 niet door dit art. beperkt werd, zou men nooit veilig kunnen koopen.

Hoe men echter art. 2014 ook opvatte, dit is zeker, dat, als men eene zaak niet tegen zijn wil kwijt raakt, men haar nooit in de derde hand kan vervolgen. Wie de derde hand is, geeft art. 490 Wetboek van Koophandel aan.

„De vervrachter of de schipper is voor de vracht, onkosten en avarij, bevoorregt op de ingeladene goederen vóór alle andere schuldeischers, gedurende twintig dagen na de aflevering, wanneer dezelve in geene derde hand zijn overgegaan.”

Hand is dus houder ten eigen behoeve, uitoefenaar in

eigen naam van een zakelijk recht, derde hand de houder, die het recht dat hij uitoefent, niet ontleent aan eene rechtshandeling met de eerste hand.

Het Sardinische wetboek van 1845 heeft aan den strijd, die bij ons heerscht over de ware bedoeling van het beginsel in art. 2014 uitgedrukt, een einde gemaakt door ons art. aan te vullen met de woorden „en faveur de tiers.”

Art. 306 A. D. H. G. B. huldigt ook het beginsel van art. 2014 B. W., maar schijnt het alleen tusschen kooplieden te willen toepassen.

„Wenn Waaren oder andere bewegliche Sachen von einem Kaufmann in dessen Handelsbetriebe verauszert und übergeben worden sind, so erlangt der redliche Erwerber das Eigenthum, auch wenn der Veraüszerer nicht Eigenthümer war. Das früher begründete Eigenthum erlischt. Jedes früher begründete Pfandrecht oder sonstige dingliche Recht erlischt, wenn dasselbe dem Erwerber bei der Veraüszerung unbekannt war.

Sind Waaren oder andere bewegliche Sachen von einem Kaufmann in dessen Handelsbetriebe verpfändet und übergeben worden, so kann ein früher begründetes Eigenthum, Pfandrecht oder sonstiges dingliches Recht an den Gegenständen zum Nachtheil des redlichen Pfandnehmers oder dessen Rechtsnachfolger nicht geltend gemacht werden.

Das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionairs, Speditours und Frachtführers steht einem durch Vertrag erworbenen Pfandrechte gleich.

Dieser Artikel findet keine Anwendung, wenn die Gegenstände gestohlen oder verloren waren.”

Onze wet heeft de algemeene bepaling voor roerende

goederen niet op schepen en scheepsaandeelen, wier waarde belangrijk werd geacht, willen toegepast zien. Die schepen welke bij uitsluiting binnen 's lands varen en minder dan tien last groot zijn, die dus in den regel geene grootere waarde zullen hebben dan tal van andere lichamelijke roerende zaken, heeft de wetgever geheel met roerende goederen gelijkgesteld en hierop is dus art. 1014 in elk opzicht van toepassing ¹⁾.

Dat de andere schepen, nl. de zeeschepen in art. 309 en die, welke in den laatsten titel van het II Boek W. v. K. daarmee gelijk gesteld zijn, in dit opzicht niet met roerende goederen meegaan, is duidelijk. Gold toch de regel „mobilia non habent sequelam” ook voor die soort van schepen, hoe zou dan ooit het W. v. K. het nemen van pandbrieven op schepen hebben kunnen toelaten, en hoe zou dan ooit art. 312 W. v. K. kunnen bepalen, dat de eigendom van zeeschepen bij verkoop, het zij binnen, het zij buiten 's lands gesloten, niet overgaat dan onder de lasten en behoudens de voorrechten en rechten, welke bij de artt. 313, 314 en 315 W. v. K. vermeld zijn ²⁾?

1) Bij Pardessus Cours de droit commercial 617 vindt men 't volgende :

Quoiqu'un navire soit meuble, ainsi que nous l'avons dit, No. 599, on ne peut en conclure que le seul fait de la possession fasse présumer qu'on en est propriétaire, comme nous avons eu souvent occasion de l'établir au sujet des meubles en général, notamment No. 272. La transmission de propriété d'un navire devant être constatée par écrit, ainsi qu'on l'a vu, No. 607, celui qui, possesseur d'un navire, opposerait, au revendiquant muni d'actes qui l'en établiraient propriétaire, le seul fait de sa possession, n'y devrait pas être admis.

2) De Regeering zeide in de memorie van toelichting, die het ontwerp van 15 Maart 1836 (binnenvaart) vergezelde.

De kleinere vaartuigen zijn derhalve te dezen uitgesloten, en bij eigendoms-overgang of bij verpanding derzelve, zullen zij als gewone roerende goederen worden aangemerkt, en de regels volgen ten aanzien van roerende goederen vastgesteld.

Dat de oude rechtsregel: meubelgoed heeft geen gevolg, vroeger voor schepen al eene uitzondering toeliet, zien wij bij A. Verwer, van Bodemerij § 14. „Ende waer't dat hij 't niet en voldede, ende hij dat Schip verkoftede, ende eenen anderen Schipper daerop settede; soo mochte de schuldeischer dat Schip, binnen jaer en dag, aanspreken om zijn geld daer aen te zoeken.”

De andere regel: en fait de meubles possession vaut titre, is evenmin op de hier bedoelde schepen van toepassing, hetgeen zeer duidelijk geschreven staat in art. 376 W. v. K., want gold deze rechtsregel hier, dan zou de eigenaar nooit meer hebben dan verhaal op den schipper; maar dit art. verklaart den verkoop door den schipper zonder eene bijzondere volmacht van den eigenaar of de medereeders, buiten het geval van wettelijk bewezen onbewaarbaarheid, nietig en van onwaarde.

De vraag rijst, hoe onze wetgever er toe gekomen is, om deze schepen zulk een inbreuk op den algemeenen regel voor roerende goederen te laten maken.

Schepen werden in de oude vaderlandsche rechten meestal als roerende goederen beschouwd. Voet, ad tit. N^o. 11 de rerum devisione, houdt ze voor roerende goederen. De Groot, Inl. II Boek V Deel 13, noemt de schepen ook niet onder de ontilbare goederen.

Sommige landrechten echter verklaarden de schepen voor onroerende goederen. Zoo lezen wij in art. 45 van de Groningsche ordonnantie op de huwelijksche voorwaarden ¹⁾.

„Voor vast ende onreppelijk Goedt zal men houden,

¹⁾ Corpus der Groninger Regten.

Landt, Zandt, Huys, Hof op eygen grondt staende, Brouw en Disteleer-ketels, Heerlijkheden ende Gerechtigheden, Leger-steden ofte Graeven ende Gestoelten in de Kerken, onlosbaere versegelde Rente-brieven, Pacht-brieven over tyn ende meer Jaeren, Tynden, Moolen, Trek-schuyten op 't Oldampster en Sappemeester Veer, Schuyren voor de Peerden daer toe behoorende, als mede het recht van de Ordinaris Trek-vaert aldaer, mitsgaders groote ter Zee vaerende Schepen, om Koopmansgoederen te laden. Alle andere goederen sullen voor Reppelijke of Tilbaere Goederen gerekent worden." Zie verder Oldambster Landrecht III 1; Ommelander Landrecht III, 16; Selwerder Landrecht IV. art. 6.

Alhoewel wij dus in sommige Landrechten groote schepen, ja zelfs soms trekschuiten tot onroerende goederen verklaard zien, zoo kunnen wij toch gerust aannemen, dat zij over het algemeen bij den handelsstand als roerende goederen gegolden hebben, want als het anders was, dan zouden wij er toch iets van moeten vinden in de wetten, die toen den handel beheerschten. De ordonnantie van Karel V (1551) en de ordonnantie van Philips II (1563) hebben nergens de groote schepen voor onroerende goederen verklaard, en evenmin deden dit de beroemde Amsterdamsche en Rotterdamsche ordonnantien. Daar dus de schepen uit hunnen aard roerende goederen zijn, en de handelsordonnantiën, die natuurlijk uitzonderingen hadden kunnen maken, dit niet deden, zoo vielen zij onder het algemeene recht en bleven dus roerende goederen.

„De Bereghtinge der Saken vande See ging in voortyden, binnen dit ons Vaterlant, niet zoo seer naer Wetten

ende Keuren vande Overigheid, als wel naer bysondere Costuimen en Insettingen vande See-varende Schippers en vande Koopluiden. Waer of de naeste oirsaek moet geweest syn; dat de gevallen, daar in te voren komende, in hunne omstandigheden soo weinig gemeens hebben met die van den binnenlantschen Borgerstaet; dat het selfs eenen grondig-geoeffenden Wetgever vry beswaerlyk is om sulke Keuren te kunnen uitdenken by dewelke het oorbaar van de See-saken te recht getroffen werde." Daar quam bij, „zegt hij, dat in die oude eeuwen de dauw van Eenvoudigheid soo suiver lag op de herten onser Voorouderen; dat soodanige enkele Gewoontens ende Insettingen hun voor genoegsaamen band verstrekten; ook sonder dat deselve eens behoefden gesterkt te wesen met de ontsaggelijkheid van 't Gerecht." Alhoewel dus de schepen in den regel voor roerende goederen gehouden werden, zoo deed derzelver waarde en belang ze met onroerende goederen, in enkele opzichten, gelijk stellen. Bij van der Linden ¹⁾, Rechtsgeleerd practikaal en koopmanshandboek IV Boek Derde afdeeling § III lezen wij. „Ten aanzien der Schepen van bijzondere personen, tot den koophandel en het vervoeren van koopwaaren bestemd, hebben ook eenige bijzondere regten plaats. De voornaamste daarvan zijn de navolgende: Schoon schepen uit hunnen aart onder tilbaare goederen te tellen zijn, worden zij echter in zommige opzigten met ontilbaare of onroerende goederen gelijk gesteld. — Wanneer zij aan een ander verkogt, of anderzints vervreemd of verpand worden, en het Schip groot is vier lasten en

1) Van der Linden, Regtsgeleerd practicaal en koopmanshandboek.

daarboven, moet daar van een gerechtelijk Transport of Acte van Hypothecatie worden verleden. — Ordonn. van den veertigsten penning van de Schepen, van 7 Aug. 1748 G. P. B. 7 D. pag. 1373. Resolutie van Gecommitteerde Raaden, 27 Dec. 1748 G. P. B. pag. 1394.”

In deze ordonnantiën werden schepen boven de 4 last alleen met ontilbare goederen gelijk gesteld, om er den veertigsten penning op te kunnen verhalen: dus is dit fiscaal recht. Zulks wordt bevestigd door hetgeen wij bij A. Lybrechts ¹⁾ Redenerend vertoog over 't notaris ampt Hoofdstuk I art. 6 lezen.

„Dat hij mede niet zal staan over eenige stipulatiën van Transporten, Hypothecatiën van eenige onroerende Goederen, (Erfpachten en Tienden onder de onroerende Goederen begrepen,) noch van Schepen, Schuiten, noch Jachten, noch over Stipulatiën van Transporten, van Schepenkenissen, die recht van speciaal verband hebben, noch van gehypothequeerde Los- of Lijfrente-Brieven, Kusting of jaarlyksche Rentebrieven, op Landen, Huizen, Erven, ofte onroerende Goederen, noch van Bijl-brieven ofte Verbandbrieven op Schepen, Schuiten, of Jachten, noch van iets dat, volgens d'Ordonnantie van den veertigsten Penning, zoo op de vaste Goederen, als op de Schepen, als boven geëmaneert, den Impost van den zelven Veertigsten Penning te betalen schuldig is.

Dit Articul draagt zorg voor de fraude van de gemene Landsmiddelen: Vide d'Ordonnantien van den 16 April 1671, den 22 Junij 1695, en de nieuwe Ordonnantie op

1) Lybrechts, Eerste Deel, blz. 9.

den 40. penning van dato 11. Maart 1723, alsmede d'Ordonnantie van 9. Mey 1744.

De nulliteit, bij d'Ordonnantie van den 40. penning over cessien van Schepen of Schuiten, voor Notaris en getuigen gepasseert, uitgesproken, heeft geen plaats in Schuiten beneden vier Lasten; als wordende onder de roerende goederen gerekend. Holl. Cons Deel I, Cons. 316. Doch die vier Last, en daar boven, of Speeljachten, van wat grote ok, die den 40. penning subject zijn, dezelve moeten, volgens de voorzeide Ordonnantie, voor 't Gerecht of Schepenen verleden en gepasseert worden; maar dat wordt t' Amsterdam zo niet gepractiseert. Want de Transporten van Schepen en Schuiten worden daar meest altijd ten overstaan van de Notarissen gedaan, die zulks ook wel vermogen te doen, mits dat hen alvorens bij quitantie van den Pachter (nu Collecteur) gebleken zij, dat d'Impost daar van betaalt is. Amsterdamsche Secretary van den jare 1714 pag. 24 en 25. Zie verder hierover van den Keessel theses selectae N^o. CCI."

De ordonnantie, die van schepen bij overdracht en verpanding den veertigsten penning vorderde, was geheel eene fiscale maatregel. De bepaling van ons art. 309 § 2 W. v. K. is daarentegen in het wetboek gebracht, om aan iedereen te laten zien, van wie die schepen zijn en met welke verbandbrieven zij belast zijn. De Regeering zeide n. l.: „Men heeft het, van het uiterste aanbelang geacht, om, in een Land van koophandel en zeevaart, alwaar zoo vele ingezetenen eigenaars en reeders van schepen zijn, zorg te dragen, dat door openbare registers aan een ieder worde kenbaar gemaakt, aan

wien de schepen in eigendom toebehooren, en door welke lasten dezelve gedrukt worden." ¹⁾

De heer Beelaerts van Blokland zeide in zijne bekende rede ter gelegenheid van de behandeling van dit art.: „Zoodanige bepalingen behelzen eigenlijk geene nieuwigheid. Andere zeevarende volken kennen dezelve. In Engeland en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika is het register der schepen in gebruik" ²⁾.

De registers echter, die in die staten gehouden worden, zijn niet te vergelijken met onze Scheepsregisters. De Engelsche en Amerikaansche registers zijn alleen bestemd om het schip de rechten te geven tot het voeren van de nationale vlag.

De Amerikaansche wet vordert, dat van elken verkoop van een schip een koopbrief worde opgemaakt en dat daarin het register-certificaat van het schip, in zijne geheele uitgestrektheid, zij vervat. Het niet opnemen van dat stuk vernietigt echter de akte van verkoop niet, maar ontnemt alleen aan dat verkochte schip het recht van een nationaal Amerikaansch schip, en het recht op een nieuw register. Door die registers wordt dus geenszins de eigendom bewezen, maar zij geven alleen recht tot het voeren van de nationale vlag, gelijk bij ons de zeebrieven doen.

Evenals art. 190 Code de Commerce bepaalde: les navires et autres batimens de mer sont meubles, zoo bepaalt ook bij ons art. 309 § 1. Schepen zijn roerende goederen. Wat schepen zijn, zegt de wet niet, maar de

1) Voorduin IX, blz. 308.

2) Voorduin, IX Deel blz. 311 en v.

heer Beelaerts van Blokland gaf er bij de behandeling van het II Boek W. v. K. terloops de volgende bepaling van, „een schip is een vaartuig, hetwelk zich door middel van zijne boorden, op deszelfs kiel of bodem verheft, en alzoo over het water wordt heengevoerd” ¹⁾. Dezelfde definitie vindt men ook van een schip gegeven door Mr. J. van der Linden, in zijn Rechtsgeleerd practicaal en Koopmanshandboek blz. 472 ²⁾.

Een schip bestaat zoolang de kiel in wezen is, al is het schip anders ook geheel vernieuwd: zoolang de kiel gebleven is, is het nog steeds hetzelfde schip. Zoo lezen wij ook bij de oude schrijvers, „ende wert verstaen het schip overig te wesen soo lange het kiel is in wesen ³⁾.”

De wetgever sluit dus de vlotten uit, welke volgens Romeinsch recht wel onder de schepen begrepen waren. L. I § 14 D. de fluminibus zegt: navigii appellatione etiam rates continentur. De vlotten zijn dan ook geene middelen van vervoer, maar een object van vervoer.

Tot een schip behoort alles wat een schip dient of dienen

1) Voorduin, IX Deel blz. 310.

2) Pardessus, Cours de droit commercial:

598. Nous appellerons navire tout bâtiment de mer destiné au commerce; le nom de vaisseau est plus particulièrement réservé aux bâtimens que l'Etat emploie.

599. L'expression navire étant générique, doit s'appliquer à des chaloupes, à des barques, ou à toutes autres constructions employées à naviguer sur mer, lorsque ces objets ne sont point eux-mêmes des accessoires destinés au service d'un bâtiment plus considérable.

3) Pardessus, Cours de droit commercial:

599. Le navire conserve toujours son identité, quoique tout ce qui avait servi à le construire ait été changé par l'effet des réparations; les divers matériaux successivement employés à remplacer les parties défectueuses ou détruites, leurs sont substitués d'une manière telle que le corps est toujours réputé le même.

kan ¹⁾, zonder hetwelk het nooit een schip zou zijn, dat met gerustheid zee kan bouwen. Het Duitsche handelswetboek verklaart dan ook in art. 443 zeer te recht, dat de booten tot het schip behooren. Bij ons vindt men geen art. in het W. v. K. dat dit uitdrukkelijk verklaart, maar dat de booten toch even goed bij ons als in het Duitsche recht tot het schip behooren, blijkt bij de beschouwing van art. 565 Rv., want dit art. noemt de booten op onder de voorwerpen, welke de deurwaarder, die een schip in beslag neemt, op de beschrijving moet brengen.

In de Handvesten van Amsterdam p. 274 (verbandbrieven) lezen wij. „Een schip is een corpus individuum, met zijne gereedschappen en toerusting. Het schip heeft aan duizende guldens aan corpora dividua, welke er af zijnde het toch zee kan bouwen.”

Bij de behandeling van het Burg. Wetb. (1822—1823) werd door een der afdeelingen de vraag gesteld, of de schuiten en de schepen roerend zouden zijn, gelijk in art. 528 Code Nap. was bepaald. De afdeeling, die dit vroeg, wees er op, dat door de bepaling van art. 528 C. N. een gevoelige slag aan den scheepsbouw was toegebracht, daar de scheepsbouwmeesters om die bepaling geen kre-

1) Pardessus zegt hieromtrent:

599. Le mot navire, employé seul dans les conventions ou dans les dispositions des lois, comprend, de plein droit, les agrès, si quelque stipulation ou quelque présomption résultant de l'usage ou de l'espèce particulière du contrat, ne les exclut en tout ou en partie.

On nomme agrès, la chaloupe, le canot, les ancres, mâts, câbles, voiles, poulies, vergues et autres semblables objets qui, par eux-mêmes, ne font pas tellement partie intégrante du navire, qu'on ne puisse les en détacher sans fractures, mais qui, formant l'appareil indispensable pour l'équiper et le mettre en état de naviguer, en sont un accessoire nécessaire.

diet meer vinden konden bij de geldschieters, omdat zij, daar schepen tot roerende goederen verklaard waren, alle zekerheid misten. In committee-generaal was de zelfde vraag door een der afdeelingen gesteld, waarop 49 leden er voor waren om schepen en schuiten roerend te laten, en 8 er tegen ¹⁾.

Eene afdeeling heeft haar leedwezen aan den dag gelegd, dat in committee-generaal de wensch geuit is geworden, om schepen en vaartuigen als roerende goederen te beschouwen.

De heer van Reenen kwam er op terug bij de openbare beraadslagingen, op 1 Maart 1833, en zeide „zich in het belang van den koophandel niet te kunnen vereenigen met de bepaling van art. 610 (B. W. 1830, nu art. 566), dat schepen, zonder onderscheid en zonder verdere bijvoeging, roerende zaken zijn. Het moge toch waar zijn,” zeide de spreker, „dat dezelve uit haren aard van plaats verwisselen, doch het is tevens waar, dat er zeer vele gevallen zijn, waarin het belang van den handel en van de zeevaart, bijzondere bepalingen, die niet op roerende zaken toepasselijk zijn, omtrent dezelve vordert. In vroegere ontwerpen vond men daaromtrent voorzigtiglijk eenig voorbehoud ten deze; de onderhavige wet is daarentegen stellig en zonder eenige uitzondering. Men zegt wel, dat het Wetboek van Koophandel hierin zal voorzien; maar die belofte is, mijns inziens, op zich zelve niet genoegzaam, daar geen lid der commissie van redactie op dit oogenblik zeggen kan, wat bij de beraadslagingen

1) Voorduin, Deel III blz. 325.

2) Voorduin, III. blz. 326.

over dat wetboek, door de meerderheid der leden, alsdan zal worden bepaald."

De gemaakte bedenking bleef echter zonder gevolg, en de bepaling dat schepen roerende zaken zijn bleef gehandhaafd. De Regeering antwoordde, dat er in het W. v. K. nadere bepalingen voor schepen zouden gemaakt worden. De bepaling van art. 309 § 2 van dat Wb. was in den Code de Comm. niet bekend; men volgde in Frankrijk ten dezen het voorschrift gegeven bij art. 11 van het reglement van 1 Maart 1716 en de artt. 7 en vg. van titel 7 der Ordonnantie van 31 Oct. 1784 en de artt. 4, 9, 10, 13 en andere van het Decreet van 18 Oct. 1793.

In Frankrijk was bij het bouwen van een schip eene akte noodig, uit te geven door het bureau van administratie van die haven, waar het vaartuig werd uitgeklaard. Deze akte hield in de beschrijving van het schip en de verklaring dat hetzelfde was opgemeten en erkend werd van goede en Fransche constructie te zijn. Zij werd uit naam des Konings door den minister van Financiën geteekend, en in de bij het reglement gestelde vormen afgegeven ¹⁾.

In geval van eigendomsoverdracht werd er akte gevorderd, waarin afschrift van de gemelde acte de francisation werd ingevoegd.

In de ontwerpen die ons wetboek voorafgingen luidde het opschrift van den eersten titel van het tweede boek: van schepen. Bij de wet van 25 April 1835 werd dit veranderd in *zeeschepen*, en toen werd er een titel bijgevoegd, welke handelde over schepen en vaartuigen, welke de rivieren en binnenwateren bevaren.

1) Pardessus, No. 604.

Het ontwerp van 1822 stelde in art. II al. 1 voor het eerst eene dergelijke bepaling, als in ons tegenwoordig W. v. K. staat, voor, maar daar hier ook het opschrift nog luidde: van „schepen,” zoo was de grootte, welke de schepen zouden moeten hebben, als de schriftelijke akte, overgeschreven in de daartoe bestemde openbare registers, noodig zou zijn, op twee last of daarboven gesteld. Er werd echter toen eene authentieke akte vereischt en ten einde deze eigendomsovergang van kracht tegenover derden te doen zijn, moest de akte daarenboven worden ingeschreven in de daartoe bestemde registers, zooals ten aanzien van vaste goederen bij ons Burg. Wetb. was bepaald.

Art. 2 Ontw. 1825 stelde de grootte op drie lasten (zes tonnen), en liet de overdracht toe bij schriftelijke akte, overgeschreven in de daartoe bijzonder bestemde registers.

Eindelijk werd in het verslag der centrale afdeeling van 13 April 1835 door een der afdeelingen gevraagd, of drie last niet te klein was, daar er geen zeeschepen van drie lasten zijn, en men merkte tevens op, dat er door deze bepaling een oneindig aantal rivierschepen op de registers gebracht zouden moeten worden. Men vroeg daarom zes of tien lasten als maximum te stellen. Bij het zelfde verslag werd echter voorgesteld te lezen: „Echter kan de levering van zeeschepen hetzij geheel of bij gedeelten niet anders geschieden dan bij akte, overgeschreven in de daartoe bestemde openbare registers.”

De heer Frets sprak in de openbare zitting van 15 April 1835 de volgende woorden ¹⁾.

¹⁾ Voorduin IX. blz. 314.

„Het is UEd. Mog. uit een voorgesteld en aangenomen artikel in het Eerste Boek bekend, dat de vaart op de rivieren en binnenwateren, afzonderlijk in dit Tweede Boek zal worden behandeld. Daartoe behooren dus ook de schepen, tot die categorie behoorende. Vroeger in het aangenomen wetboek, was zoowel over rivier- als zeeschepen, in dezen Titel gehandeld. Van daar de bepaling, dat alle schepen de grootte hebbende van drie lasten of meerder, bij overgang tevens aan overschrijving zouden zijn onderworpen; van daar ook, dat op de rivierschepen, zoowel als op zeeschepen, alle andere bepalingen in dezen Titel, in alle mogelijke gevallen zouden hebben kunnen toegepast worden. Bij het aannemen van de bedoelde splitsing, was nu wel bij de eerst voorgestelde veranderingen voor dezen Titel daarop achtgeslagen, en had men daaruit bepalingen, bijzonder voor de rivier of binnenlandsche vaart geschikt, weggelaten; doch de bepaling wegens de grootte der schepen was gebleven. De handel heeft aangemerkt, dat er geene zeeschepen van drie last bestaan, en dat de minsdenkbare grootte van zoodanige schepen, althans tien lasten bedraagt. Ten einde nu aan de splitsing getrouw te blijven, heeft men het opschrift van dezen Titel veranderd, en den Titel genoemd: Van zeeschepen, zoodat dan ook alle bepaling van grootte, in de verschillende bepaling is weggelaten. Het spreekt van zelf, dat de rivierschepen, of de zoodanigen die de binnenlandsche wateren of ook de wadden bevaren, dáárom niet van alle immobilisatie zullen zijn uitgezonderd; want men houdt het voor eene zaak van te groot belang, om ook niet te zorgen, dat dáárom tot eene zekere grootte toe, voorregten blijven berusten, al

gaan zij van de eene hand in de andere over. Maar men heeft hier de bepalingen, daaromtrent te maken, niet willen, en volgens de aangenomene splitsing, niet mogen prejudiciëeren. Ziedaar, zoo ik hoop, eene verdediging voor eene der laatste veranderingen, die ik wensch dat voldoende zal zijn."

Of de wetgever nu, door die levering bij akte overgeschreven in de daartoe bestemd registers, voldaan heeft aan de bedoeling van hen, die bij de behandeling van het B. W. de vraag gesteld hadden, of schepen en schuiten voor roerende goederen zouden gelden, meenen wij te mogen betwijfelen en wij geloven, dat men beter had gedaan ze bij wetsbepaling onroerend te verklaren, daar er nu toch verscheidene bepalingen zijn voor roerende goederen, en waaraan de schepen dus onderworpen zijn, die om de belangrijkheid van die schepen, waarvoor de wet de bij art. 309 § 2 gemaakte bepaling schreef, daarvoor niet wel kunnen gelden, en er daarentegen ook bepalingen voor onroerende goederen gemaakt zijn, welke op schepen niet toepasselijk zijn, terwijl zij er zeer goed voor zouden passen.

HOOFDSTUK II.

Wij zullen nu nagaan, welke schepen volgens art. 309 § 2 W. v. K., geleverd moeten worden. Dit artikel luidt:

„Echter kan de levering van zeeschepen, het zij geheel of bij gedeelten, niet anders geschieden, dan bij acte overgeschreven in de daartoe bestemde openbare registers.” Hiermede zijn, wat de wijze van levering betreft, in art. 748 W. v. K. gelijkgesteld de schepen en vaartuigen welke de rivieren en binnenwateren bevaren, en tevens van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn, en in art. 750 W. v. K., de schepen die bij uitsluiting gebruikt worden, tot de scheepvaart van eene plaats binnen 's lands naar eene andere binnen 's lands gelegen, zoowel op de stroomen, rivieren, kanalen en vaarten, als op de binnenlandsche zeën en meeren en langs de wadden, welke de grootte hebben van tien of meerder lasten.

Wij hebben dus drie categoriën van schepen, welke door akte, overgeschreven in de daartoe bestemde openbare registers, geleverd moeten worden:

I. Zeeschepen. Art. 309 § 2 W. v. K.

II. Schepen en vaartuigen, welke de rivieren en binnenwateren bevaren en tevens van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn. Art. 748 W. v. K.

III. Schepen en vaartuigen, welke bij uitsluiting gebruikt worden tot de scheepvaart van eene plaats binnen 's lands naar eene andere binnen 's lands gelegen en minstens tien last groot zijn. Art. 750 W. v. K.

Wat zijn zeeschepen?

Hierover bestaat verschil van meening. Strijd is hierover gevoerd tusschen Mr. de Pinto en Mr. Kappeijne van de Copello, in het Weekblad van het Recht No. 2126, 2130 en 2134. Mr. de Pinto zegt in N^o. 2126 nagenoeg het volgende: Zeeschepen zijn hier koopvaardischepen, en koopvaardischepen zijn die vaartuigen, welke personen of koopmansgoederen tegen genot van vracht van de eene plaats naar de andere plaats, hetzij binnen hetzij buiten 's lands, vervoeren, en daarom vallen visschersvaartuigen er niet onder, omdat die bestemd zijn om er de visscherij mede uit te oefenen, dus om dien tak van nijverheid te exploiteeren, geenszins om hare voortbrengselen van de eene plaats naar de andere te brengen, hetzij binnen hetzij buiten 's lands. De Wetgever, zoo oordeelt hij, heeft nooit gedacht of nooit kunnen denken deze bepaling van Boek II. W. v. K. op visschersvaartuigen toe te passen. Deze heeft verder gewild, dat de bepalingen van de groote vaart daarop zouden toegepast worden; de geschiedenis toont aan, dat men bij de vaartuigen van beiderlei soort alleen gedacht heeft aan schepen ingerigt tot het vervoer van koopmansgoederen. Vooral hecht de Pinto veel gewicht voor zijne bewering aan art. 748 W. v. K., bepalende, dat zeeschepen schepen zijn, die van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn, en aan art. 749 W. v. K. voorschrijvende, dat rivierschepen die schepen en vaartuigen zijn, welke

bij uitsluiting binnen 's lands varen enz. Verder voert hij nog aan, dat visschersvaartuigen zijn vrijgesteld van het patent, en dat de wet omtrent de tucht op de koopvaardij-schepen ook niet voor de visschersvaartuigen geldt.

Mr. Kappeijne van Copello antwoordde hierop in N^o. 2130, op de volgende wijze: De 12 eerste titels slaan op zeeschepen. De dertiende titel handelt over rivierschepen en deze verdeelt de wet in twee soorten; hiervan hangt het af of zij fictione legis met zeeschepen gelijk staan of niet. Men kan niet aannemen, dat de wetgever, die bij zoovele andere wetten getoond heeft aan visschersvaartuigen te denken, ze hier vergeten heeft. De overeenkomsten van partijen kunnen niets regelen, wat tegenover derden werken moet: Art. 309 W. v. K. spreekt in het algemeen van zeeschepen en vraagt niet naar de grootte, evenmin als het volkenrecht, blijkens Phillimore (*International Law* III. 433): „The right of search may be exercised upon the merchant or private ships of all neutrals, but not upon their ships of war or public vessels.”

Zeeschepen zijn alle schepen, welke de zee bevaren. De wetgever heeft er geene andere bepaling van gegeven, dus moeten er ook de visschersvaartuigen wel toe gebracht worden. Men kan toch niet met Mr. de Pinto aannemen, dat de wetgever de visschersvaartuigen geheel vergeten zou hebben; zoo iets aan te nemen gaat te ver. Hoe is het denkbaar, dat de wetgever, die bij andere wetten de visschersvaartuigen niet vergat, juist de visschersvloot die toch voorzeker in ons land niet van belang ontbloomt is, in het W. v. K. zou vergeten hebben. De geschiedenis van de wet toont dan ook duidelijk aan, dat onder de zeeschepen ook de visschersvaartuigen begrepen zijn. De

derde afdeeling vroeg nl. of „vermits er geene zeeschepen van slechts drie last zijn, deze bepaling niet te klein was, en stelde daarom voor zes of tien last als minimum der zeeschepen en ook der Rijnschepen te stellen.” Eenige Rotterdamsche zeehandelaren deden hetzelfde verzoek. De centrale afdeeling stelde echter de voordracht aldus: „Echter kan de levering van zeeschepen, hetzij geheel of bij gedeelten enz.” ¹⁾

Zij liet dus, nu zij eenmaal zeeschepen gesteld had, alle bepaling van grootte weg. Hieruit volgt, dat de vroegere ontwerpen de bepaling van eene zekere grootte voor schepen alleen hadden aangenomen, omdat zij niet wilden, dat de kleine rivierschepen anders dan als roerende goederen zouden geleverd worden, maar nu de wet van 1835 de rivierschepen in een bijzonderen titel behandeld had, kwam de bepaling van grootte voor zeeschepen niet meer te pas.

Dat onder de koopvaardij-schepen de visschersvaartuigen vroeger steeds begrepen zijn, kan men ook zien bij Mr. J. van der Linden ²⁾:

„De hoofdverdeeling der schepen is, naar mate hunner bestemming, in oorlog-schepen en koopvaardij-schepen.” Ook van der Linden stelt dus de oorlogschepen tegenover de koopvaardij-schepen, en wij kunnen toch niet aannemen, dat ook hij onze visschersvloot, die toen zeker ook niet van belang ontbloot was, vergeten

1) Voorduin, IX blz. 313.

2) Van der Linden, Rechtsgeleerd practicaal en koopmanshandboek IV boek II afdeeling § 1 blz. 473.

heeft. Dat de visschersvloot, welke steeds aan zeer vele inwoners een middel van bestaan gaf, hier te lande niet uit het oog verloren werd, bewijzen de menigte ordonnantiën hierover in het G. Pl. B. te vinden. Buitendien als wij van der Linden verder lezen, dan zien wij zelfs, dat hij de visschersvaartuigen uitdrukkelijk onder de koopvaardij schepen opneemt:

„Deeze beide soorten hebben wederom haare onderdeelingen, afgeleid van hunne grootte; b. v. oorlogschepen van 74, 60, 50 stukken, enz., één of tweemastschepen, enz.; — van hun maaksel; b.v. fregatten, brikken, fluiten, galjooten, smakken, enz.; — van de gewesten, werwaards zij heenzeilen, b. v. Oostvaarders, Noordvaarders, Groenlandsvaarders, enz.; — van de goederen, waar mede zij beladen worden; b.v. zouthaalders, haringbuizen, turfschepen, enz.; — van de bijzondere oogmerken, waar toe zij bestemd zijn; b. v. branders, veerschepen, jaag- of trekschuiten, boeijers, speeljagten, enz. — Om niet te spreken van mindere soorten van vaartuigen, waar op de benaming van schepen niet past; b. v. booten, roeischuiten, sloepen, praamen, vletten, ponten, enz.” Wij zien dus, dat van der Linden alle vaartuigen, waarop de naam van schepen past, en die past toch zeker ook wel op onze visschersvaartuigen, hoe nietig zij ook zijn, brengt onder de koopvaardij schepen en stelt tegenover de oorlogschepen. Als wij nu er opletten, dat ons W. v. K. meer dan eenig ander ontwerp, van Hollandschen oorsprong is, dat de wetgever bij het maken ervan, vooral wat het zeerecht aangaat, de Hollandsche ordonnantiën en stadskeuren heeft gevolgd, is het dan te verwonderen, dat hij onder de bepaling van koopvaardij schepen ook

de visschersvaartuigen opneemt, gelijk wij van Mr. van der Linden geleerd hebben dat vroeger de gewoonte was.

Bij Fremery, Chap. XXVII (blz. 179) „Des proprietaires des navires” vinden wij het volgende: „Un navire de commerce est, en général, la propriété d'un ou de plusieurs commerçans, ou de personnes même qui ne font point habituellement le commerce; ils ont acquis cette propriété dans le but d'employer le navire au transport de leurs propres marchandises, comme dans les armemens pour la pêche, ou avec l'intention de percevoir un prix de transport des marchandises d'autrui. Les propriétaires se trouvent alors dans la nécessité de confier à un capitaine la gestion et la conduite du navire.”

Frémery telt dus ook de schippersvaartuigen onder de koopvaardischepen, en vereischt dus niet voor een koopvaardischip het vervoeren tegen genot van vracht, zooals de Pinto in W. 2126 vordert.

Maar gesteld eens, dat het voor een koopvaardischip een noodzakelijk vereischte was, om te varen tegen vracht; waar vallen dan die schepen onder, welke groote handelsondernemingen voor het vervoer van hunne eigen goederen gebruiken? Deze zouden dan toch, evenmin als de visschersvaartuigen, gebruik kunnen maken van de bepalingen, voor de koopvaardischepen geschreven, en zoowel de reeders als de schuldeischers zouden er dan, in vele opzichten, zeer slecht aan toe zijn.

De wetgever wil dus onder zeeschepen verstaan hebben, alle zeil- en stoomschepen, die de zee bevaren, zoowel visschersvaartuigen als schepen tot vervoer van personen of goederen bestemd.

Dat de visschersvaartuigen onder de bepaling van zee-

schepen in ons W. v. K. vallen, is ook zeker voor deze soort van schepen van veel belang. Want dat nu al de bepalingen voor zeeschepen geschreven zelden hunne toepassing zullen vinden op garnalenbootjes, beteekent weinig. De schepen, die in art. 748 met zeeschepen gelijk gesteld zijn, zijn ook lang niet alle schepen waarop deze bepalingen zijn toe te passen, zooals wij zoo straks zullen zien en daar laat de wet, zooals wij uit de beraadslagingen zullen opmaken, volstrekt geene beperking toe. (Pardessus zegt ook: „tout bâtiment destiné au commerce.” ¹⁾ Wij kunnen gerust aannemen, dat de verdere visschersvloot van meer belang is dan die garnalenbootjes, vooral, als wij in art. 749 lezen, dat die schepen, welke bij uitsluiting gebruikt worden tot de scheepvaart van eene plaats binnen 's lands naar eene andere binnen 's lands gelegen, zoowel op de stroomen, rivieren, kanalen en vaarten, als op de binnenlandsche zeeën en meeren en langs de wadden, niet met de zeeschepen gelijk gesteld zijn. Door dit art. vallen dus vele kleine visschersvaartuigen, wat de toepassing van de bepalingen voor zeeschepen geschreven aangaat, van de visschersvloot af. Als de bepalingen voor zeeschepen geschreven niet voor de visschersvaartuigen golden, dan waren de reeders er ongelukkig aan toe. Want, om maar één geval te

1) Pardessus, Cours de droit commercial:

598. Nous appellerons navire, tout bâtiment de mer destiné au commerce; le nom de vaisseau est plus particulièrement réservé aux bâtimens que l'État emploie.

599. L'expression navire étant générique, doit s'appliquer à des chaloupes, à des barques, ou à toutes autres constructions employées à naviguer sur mer, lorsque ces objets ne sont point eux-mêmes des accessoires destinés au service d'un bâtiment plus considérable.

noemen, de bepaling, welke in het belang van de zeeschepen geschreven staat en welke zooals wij gezien hebben, zulk een gewichtige inbreuk maakt op art. 2014, B. W., nl. art. 376 Wetboek van Koophandel: „Alle verkoop van het schip door den schipper, zonder eene bijzondere volmagt van den eigenaar of de mede-reeders, buiten het geval van wettelijke bewezene onbevaarbaarheid, is nietig en van onwaarde, en de schipper daarenboven persoonlijk gehouden tot schadevergoeding; onverminderd de vervolging tot straf, zoo daartoe termen zijn” — zou dan voor de visschersvaartuigen niet gelden, en de eigenaar van zulke schepen zou zich dan met eene persoonlijke actie tegen den schipper moeten tevreden stellen, waaraan hij in den regel zeker al zeer weinig zou hebben. Als de visschersvaartuigen ook in dat opzicht als roerende goederen moesten worden behandeld, zou het kwaad met de schippersbevolking gesteld zijn, en dan zou dit onderwerp wel een van de eerste zijn, waarop bij eene herziening te letten was; want de wet op contractbreuk en desertie alleen zou dan weinig helpen, om de visschersvloot zooveel mogelijk tegen verval te steunen. ¹⁾

Wij zien echter juist, dat, bij gelegenheid van de discussien over die wet op de contractbreuk en de desertie, (4 Mei 1881) de Minister Mr. Modderman, tegenover den heer van der Kaay, die diens meening vroeg, volgehouden heeft dat Boek II W. v. K. ook voor de visschersvaartuigen geldt.

1) In het Deutsche Handelswetboek lezen wij:

Art. 450 A. D. H. G. B. Rheder ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffs.

Wij zullen niet nagaan of de Wet van 1856 betreffende de tucht op de koopvaardijfchepen, vroeger ook voor de visschersvaartuigen gold. ¹⁾ De Regeering heeft gemeend voor de visschersvaartuigen eene afzonderlijke wet te moeten voorstellen, voornamelijk op grond, dat de Hooge Raad der Nederlanden beslist had, dat er in Nederland geen wettelijk middel bestond, om de desertie van matrozen van zeevisschersvaartuigen en de contractbreuk van visschers tegen te gaan, en dat men dus aan dien ongeordenden en zooveel kwaad voortbrengenden toestand geen einde kon maken. Bij arrest van 12 Februarij besliste de Hooge Raad, dat de wet van 7 Mei 1856 (Stbl. 32), houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardijfchepen, niet van toepassing is op de visschersschepen, en dat mitsdien een gedeserteerde vischer niet kan worden gestraft.

De redactie van het Weekblad van het recht, teekende bij de mededeeling van het arrest aan: ²⁾

„Wij gelooven dat de beslissing van den Hoogen Raad volkomen juist is. Visschersvaartuigen zijn geene koopvaardijfchepen; en de wet van 1856 kan dus door de reeders van die vaartuigen niet worden ingeroepen; maar daaruit volgt dan ook, dat zij volkomen onbeschermd zijn tegen desertie, munterij en andere wangedragingen der

1) De Minister van justitie zeide, dat het de stellige overtuiging der Regeering was, dat het 2^{de} boek W. v. K. wel degelijk van toepassing is op zeevisschersvaartuigen. Zij zijn er niet in uitgezonderd en zeevisschersvaartuigen zijn per se zeeschepen. De minister herinnerde aan het merkwaardig artikel van den advokaat Kappeijne in het W. v. h. R., waarin dit zonneklaar bewezen was. Na dien tijd had niemand het tegengesproken.

2) Weekblad van het recht N^o. 4081.

schepelingen. Die toestand mag echter niet langer voortduren en het zal dan nu de beurt zijn aan de wet, om daarin te voorzien."

De minister van Justitie stelde deze wet voor ¹⁾ „omdat er zulke groote maatschappelijke belangen bij betrokken zijn, en wel voornamelijk op het verzoek van het college van de zeevisscherijen, dat meerendeels bestaat uit mannen die geen belang hebben bij de visscherijen. Dat college heeft jaren lang krachtig aangedrongen op voorziening. In 1876 aarzelde het alleen de toepassing der geheele wet van 1856 op de visschersvaartuigen aan te vragen. De deskundigen bij uitnemendheid verlangen dus dit ontwerp. Het ontwerp bedoelt de belangen der visschers te beschermen, nog veel meer dan dat der reeders."

De Hooge Raad had de vraag, of zeevisschersvaartuigen in het tweede boek W. v. K. behandeld waren, voorbijgegaan met de woorden „daarlatende de vraag" enz. ²⁾

De tweede soort van schepen, waarvoor art. 309 § 2 geldt, zijn de in art. 748 genoemde.

Dit zijn geene zeeschepen, maar de wet stelt ze in dit art. met zeeschepen gelijk.

Art. 748 zegt nl. het volgende: „Schepen en vaartuigen welke de rivieren en binnenwateren bevaren, en tevens van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn, worden als zeeschepen beschouwd, en mitsdien zijn, in het algemeen en naar de omstandigheden, op dezelve toepasselijk de bepalingen in de voorgaande

1) De wet houdende strafbepaling van desertie van zeevisschers, 28 Juni 1881 Stbl. 98.

2) Weekblad van het Recht N°. 4081.

titels van dit boek vervat, behoudens de reglementen en verordeningen op de vaart van zoodanige schepen en vaartuigen wettiglijk vastgesteld."

Om dus als zeeschepen beschouwd te worden, moeten deze schepen de rivieren en binnenwateren bevaren en tevens van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn. Bij Voorduin ¹⁾ zien wij, dat de bepaling, zooals zij nu in ons wetboek staat, bestrijders vond.

De derde afdeeling wilde, 1^e de schepen, welke met zeeschepen gelijk gesteld werden, in den titel, welke over zeeschepen handelt opgenomen zien, en: 2^e vond zij de bepaling te ruim, zij wilde alleen die vaartuigen als zeeschepen beschouwd zien, welke tevens de zee en de binnenlandsche wateren bevaren. De vraag werd gesteld, of het niet beter was, dat alleen bepaald werd, dat voor zeeschepen zouden worden gehouden ook die schepen, welke de binnenlandsche wateren bevaren, wanneer zij tevens tot de zeevaart bestemd zijn; of wel, indien men ook de bepalingen aangaande de zeevaart op groote Rijnschepen wilde toepasselijk maken, dit te doen afhangen van het kaliber der schepen zelve en in de wet het getal lasten uit te drukken, hetwelk zoodanig schip, als met een zeeschip gelijk staande, zoude doen beschouwen.

De Regeering antwoordde, dat men onder de Fransche wet verplicht was al de verordeningen van het zeerecht op de binnenlandsche schepen toe te passen en dat, nu men trachten zou die ongelegenheid uit den weg te

1) Voorduin, X blz. 553.

ruimen door een juiste scheidslijn te trekken tusschen buitenlandsche en binnenlandsche vaartuigen, men zich niet van het spoor zou laten leiden door zwaarigheden van minder belang, hetgeen zeker het doel der wet zou tegenwerken, indien men zich niet tot vaste beginselen van onderscheiding tusschen buitenlandsche en binnenlandsche schepen bepaald had. Op de vraag van eene andere afdeeling, hoe schepen zouden beschouwd worden, welke nu eens binnen 's lands dan eens buiten 's lands varen, antwoordde de Regeering: „Dit zal afhangen van de vraag, of men dezelve onder een dezer beide artikelen rangschikken zal, naar gelang van derzelver doorgaande of meest gewone bestemming, dan wel, veranderlijk, — naar de reis, die zij afleggen, — voor hetgeen op zoodanige reize plaats vindt.” ¹⁾

Bij het verslag der centrale afdeeling van 13 April 1836, gaf de 4^{de} afdeeling het denkbeeld aan, om te zeggen bij wege van tegenstelling. „Schepen en vaartuigen, welke de rivieren en binnenwateren bevaren, en tevens, hetzij gewoonlijk of zelfs enkele malen, de zee of buitenlandsche stroomen en rivieren bevaren, worden enz.” ²⁾ Men meende op die wijze het denkbeeld eener bestemming eener bijzondere reize te verwijderen. De bevoorrechte schulden gaven den doorslag, om deze schepen, ook maar bij eene enkele reis buiten 's lands, onder de zeeschepen op te nemen. Want hoe zou het anders moeten gaan met die bevoorrechte schulden? Als de schepen minder dan 10 last waren, zouden zij direct weder geheel en al roerende

1) Voorduin X blz. 555.

2) Voorduin X blz. 556.

goederen zijn geworden, en dan hadden de bevoorrechte schulden weinig waarde, krachtens den regel „meubles n'ont pas de suite.” De bedoeling van den wetgever is duidelijk teruggegeven in art. 749, waar geschreven staat, „dat die schepen welke — bij uitsluiting — binnen 's lands varen enz.” Hieruit volgt dus natuurlijk, dat als die schepen niet bij uitsluiting binnen 's lands varen, als zij maar éénmaal buiten 's lands varen, zij dan vallen onder die schepen, welke met zeeschepen gelijk gesteld zijn.

Zoo is het ook beslist bij vonnis van het kantongerecht te Arnhem, 24 Dec. 1872, bevestigd bij vonnis van de Arrondissements-Rechtbank te Arnhem, 23 Junij 1873. ¹⁾

De derde soort van schepen, welke volgens art. 309 § 2 geleverd moeten worden, zijn die schepen en vaartuigen, welke bij uitsluiting gebruikt worden tot de scheepvaart van eene plaats binnen 's lands naar eene andere binnen 's lands gelegen, zoowel op de stroomen, rivieren, kanalen en vaarten, als op de binnenlandsche zeeën en meeren en langs de wadden, maar onder voorwaarde dat zij de grootte hebben van tien lasten of meer. ²⁾ De woorden „langs de wadden” zijn er bijgekomen op voorstel van eene der afdeelingen, vermits ook met zulk eene reize de schepen altijd binnenlandsche vaartuigen blijven, daar zij altijd van eene plaats binnen 's lands naar eene andere plaats binnen 's lands bestemd zijn.

De grootte van een last is bij het W. v. K. niet bepaald en daarom vroeg de heer van Rooyen, in de zitting van

1) Weekblad van het Recht N°. 3663.

2) Art. 749 W. v. K. juncto art. 750 § 1 W. v. K.

de 1^{ste} Kamer der Staten-Generaal van 20 April 1852, bij de behandeling der wet van 22 April 1852 (Stbl. 61) tot herziening van de wetgeving op het recht van patent, hoedanig de verhouding is der inhoudsgrootte van de ton tot die van het last. Volgens het daarop door den Minister van Financiën in die zitting gegeven antwoord, is die verhouding ten aanzien der zeeschepen $1^{89/100}$ ton per last, en wat de binnenvaart betreft $2^{84/100}$ ton per last: welke berekening naar het gevoelen des Ministers, die geene bepaalde verordening daarvoor wist op te geven, alleen berust op eene reeds van het jaar 1819 af algemeen aangenomen usantie. De ton wordt in de belastingwetten als ruimtemaat voor schepen genomen en op een kubieken meter gesteld.

HOOFDSTUK III.

Wij hebben gezien, dat er vroeger hier te lande bij de overdracht van schepen, eene schriftelijke acte gevorderd werd ¹⁾, en dat die voor het gerecht moest worden verleden, omdat men bij den overgang van schepen eene belasting moest betalen, nl. den veertigsten penning. Hierop maakte Amsterdam, zooals wij ook reeds vroeger hebben aangetoond, eene uitzondering: daar kon overdracht enz., ingevolge de resolutie van Holland van 20 Julij 1669, bij notariële akte geschieden.

In de Handvesten van Amsterdam vinden wij reeds vroeger melding gemaakt van de overdracht van schepen en scheepsparten. ²⁾

Resolutie v. d. Raad van 24 Juni 1624; „Op den 24 Juny 1624 is bij den Raad geresolveert, dat van alle Huyzen, Erven ende Schepen, die bij willige openbare opveylinge werden verkoft, voortan sal werden betaelt een Vierde part meerder dan het gestelde rantsoen zal bedragen, als bij Exempel dat in plaetse van twintigh guldens voor rantsoen gestelt, betaelt zal moeten werden vijf en twintigh guldens; sulcx dat daer van vijf guldens zal komen ten behoeve van den Armen.”

1) Ordonn. 7 Aug. 1748.

2) Handvesten van Amsterdam blz. 277.

Op huyden (18 April 1642) is bij myne Heeren van den Gerechte verstaen, dat van alle parten scheeps, die bij eenige openbare opveylinge worden vercocht, van nu voortaan mede sal worden betaelt een gerechte vierde part meerder als het gestelde Rantsoen zal bedragen: als namentlyk dat in plaetse van twintich gulden tot rantsoen gestelt, betaelt zal moeten worden vijf en twintich gulden waarvan vijf gulden sal komen ten behoeve van de Aelmoesseniersarmen."

Deze beide Amsterdamsche handvesten vorderden dus ook een tantième van den verkoop bij wijze van belasting, en evenzoo deed het later de Ordonnantie van 7 Aug. 1748, die den veertigsten penning vorderde, met dit onderschied, dat de Ordonnantie van 7 Aug. 1748, een algemeene ordonnantie was. Deze wijze van overdracht was dus niet voorgeschreven, omdat partijen er belang bij hadden, maar opdat het betalen van den veertigsten penning niet verzuimd zou worden.

Dit is ook de stellige meening van van der Keessel, Theses 201 „ne trubitum 40^{ae} frauderetur."

Wij hebben ook gezien, dat de Ordonnantien van Karel V. van 1551 en van Philips II van 1563, de eenige wetten die destijds den geheelen handel beheerschten, niet van de wijze van overdracht repten; waar deze zwegen volgde men de beschreven rechten en inzonderheid den titel der Pandecten „de lege Rhodia de jactu", welke den zeeworp behandelt, en „het consulaat van de zee," dat in het Nederlandsch vertaald was en hetwelk allerlei zaken, den koophandel en de zeevaart betreffende, behandelde. Maar deze wetten zwijgen allen over het onderwerp, dat wij behandelen, en zoo moeten wij er dan

wel toe besluiten, dat de schepen oudtijds als gewone roerende goederen geleverd werden.

In de Middellandsche zee gold de gezagvoerder van het schip als eigenaar, en op hem had men zijn verhaal voor alles wat het schip betrof; de eigenaars zelve bleven achter de schermen. Wij lezen hieromtrent bij Fréméry ¹⁾ „Pendant le douzième et le treizième siècle, c'était un usage constant dans la navigation commerciale de la mer Méditerranée, que le capitaine d'un navire fut considéré comme le seul maître du navire; et les parts des copropriétaires, comme une mise qui lui était confiée à titre de commande. Gérant de la société en commandite, c'est avec lui seul que le public contractait; les tiers n'avaient aucune action contre les copropriétaires, qui ne pouvaient perdre au delà de leur mise.

Peu à peu cet usage est tombé en désuétude. Une autre manière de considérer le capitaine, empruntée à une autre législation, a prévalu dans les esprits; et les commerçans ont regardé le titre de capitaine comme supposant, de droit, des propriétaires autre que lui, dont il était le préposé et le facteur. Alors on dût conclure, que le capitaine ne s'obligeait pas, quand il contractait comme capitaine; qu'il n'obligeait que ses commettans; et qu'en faisant connaître les propriétaires du navire, c'était contre eux et non contre lui que devaient agir ceux qui avaient contracté avec le capitaine.

Mais, malgré la désuétude de l'ancien système commercial, les villes commerçantes où ils avaient été le plus en vigueur, ne renoncèrent pas à l'habitude de regarder les propriétaires d'un navire comme de simples comman-

1) Fréméry, Des propriétaires et des capitaines de navires.

ditaires, et elles se trouvèrent entraînées dans une contradiction évidente, en considérant, d'une part, le capitaine comme un simple préposé, confirmément à l'usage qui prévalait, et d'autre part, les propriétaires, non comme des commettans, mais comme des commanditaires suivant les anciennes idées commerciales; d'où il résultait que celui qui contractait avec un capitaine n'obtenait point une personne qui fut obligée envers lui; comme préposé, le capitaine repoussait l'action; comme commanditaires, les propriétaires s'en affranchissaient en faisant l'abandon de leur mise."

De levering, bij het burgerlijk Wetboek voorgeschreven, voor onroerende goederen, nl. door overschrijving in registers, is nu in art. 309 § 2 ook voor zeeschepen, de daar mede gelijkgestelde en de binnenschepen van 10 of meer lasten voorgeschreven. De wet van 27 Vendimaire an II had iets dergelijks voorgeschreven, maar hoewel deze wet ook in Holland executoir verklaard was, werd zij zoowel in Frankrijk als hier door de invoering van den Code de Commerce vervangen. De Code de Commerce kende deze wijze van levering niet. Daar golden art. 711 Code Civil: „La propriété des biens s'acquiert et se transmet par l'effet des obligations." — en

Art. 1138. „L'obligation de livrer la chose est parfaite par le seul consentement des parties contractantes.

Elle rend le créancier propriétaire, et met la chose à ses risques dès l'instant où elle a dû être livrée, encore que la tradition n'en ait point été faite, à moins que le débiteur ne soit en demeure de la livrer; au quel cas la chose reste aux risques de ce dernier."

Maar de Fransche juristen waren het niet allen met

het beginsel van den Code eens. Dat is duidelijk te zien bij Troplong: ¹⁾ „Une reforme, qui à mon avis doit précéder toutes les autres, c'est l'établissement d'une formalité extrinsèque véhicule d'une grande publicité et destinée à opérer la translation des droits de propriété à l'égard des tiers. L'abandon du système de la loi de Brumaire, an VII, sur l'aliénation des droits réels est la véritable cause du trouble qui se fait remarquer dans tout le système hypothécaire du Code Civil et de l'incohérence dans plusieurs autres de ses parties. — Je crois avoir démontré que la loi hypothécaire de Brumaire, an VII, qui exigeait la transcription de la vente pour qu'elle pût être opposée à des tiers, méritait la préférence sur les combinaisons de la loi nouvelle. Au nom de la bonne foi, du crédit entre particuliers et de la stabilité de la propriété, je désire une réforme sur ce point si important et si grave.”

Art. 195. Code de Commerce bepaalt echter: „La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée. Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion de navire. Le navire étant dans le port ou en voyage.” Dit art. vordert dus dat de verkoop van schepen schriftelijk geschiede, zoodat, als de koop ontkend wordt, men die niet door getuigen kan bewijzen; maar als beide partijen het bestaan van de overeenkomst toestemmen, dan is ze voor hen verbindend, zonder dat derden er echter rechten aan kunnen ontleenen.

1) Troplong, Comm. des privilèges et hypoth. N^o. 27; Comm. de la vente N^o. 44.

Pardessus N°. 607. „Seulement, au cas de dénégation, la preuve testimoniale n'en pourrait être admise; et, quoique avouée, la vente ne pourrait être opposée aux tiers intéressés à la contester, tandis que la convention écrite pourrait être invoquée contre eux, lors même qu'elle n'aurait pas acquis une date certaine, conformément à ce qui a été dit n°. 246. — La vente pourrait n'être que d'une partie de navire; dans ce cas, aux termes de l'art. 17 du décret du 18 Octobre 1793, le préposé fait mention de cette mutation partielle au dos de l'acte de francisation.”

Ons ontwerp 1809, art. 227, huldigde nog het oude stelsel. Dat art. zegt: „Zij kunnen evenwel, hetzij voor het geheel, of bij gedeelten, niet anders overgedragen worden, dan voor notarissen en getuigen, of voor zoodanige autoriteit, als nader door den Koning daarmede zal belast worden.”

Het stelsel van overschrijving werd het eerst aangenomen in het ontw. 1822 art. II al. 2. ¹⁾ „De eigendom echter van de zoodanige welke de grootte van twee lasten of eene meerdere grootte hebben, kan, hetzij geheel of bij gedeelten, niet anders overgaan dan bij authentieke akte, en ten einde deze eigendomsovergang van kracht tegen derden te doen zijn, moet dezelve akte daarenboven worden ingeschreven in daartoe bestemde registers, zooals, ten aanzien van vaste goederen, bij het Burgerlijk Wetboek is bepaald.”

In het ontw. 1822 moest dus tusschen partijen de overdracht als geschied beschouwd worden, wanneer de akte

¹⁾ Voorduin IX blz. 302.

was opgemaakt; maar om haar tegen derden te doen werken, moest de acte worden overgeschreven in de registers. Het ontw. van 1825 wijzigde de bepaling van ontw. 1822 door de grootte van 2 op 3 last te brengen en door de overdracht nu te laten plaats hebben bij schriftelijke akte, welke moest worden overgeschreven in de daartoe bestemde openbare registers.

Dit is met geringe wijziging aangenomen en geworden art. 200 Wetb. van 1830, waarmede ons art 309 § 2 overeenstemt.

Een der afdeelingen, meenende, dat het artikel alleen aldus gesteld was, om het juiste tijdstip van overgang van den eigendom van vaartuigen te constateeren, achtte het genoegzaam, wanneer de wet het gebod inhield „dat de eigendom van vaartuigen, niet anders kon worden overgedragen, dan bij authentieke akten of bij onderhandsche akten, eene zekere dagteekening hebbende.” ¹⁾ Maar dat deze afdeeling de bedoeling van de Regeering niet begreep, bleek duidelijk uit de woorden waarmede deze haar beantwoordde en het art. toelichtte:

„Men heeft het van het uiterste aanbelang geacht, om, in een Land van koophandel en zeevaart, alwaar zoo vele ingezetenen eigenaars en reeders van schepen zijn, zorg te dragen, dat door openbare registers aan een ieder worde kenbaar gemaakt, aan wien de schepen in eigendom toebehooren, en door welke lasten dezelve gedrukt worden.” De Regeering zeide verder. „Hoezeer schepen en vaartuigen eigenlijk roerende goederen uit hunnen

¹⁾ De 1ste afdeeling. Voorduin IX blz. 308.

aard zijn, heeft men echter, reeds bij gelegenheid der discussiën over het Burgerlijk Wetboek, zich voorbehouden om te dien aanzien doelmatige wijzigingen in het Wetboek van Koophandel daar te stellen; en deze bestaan in het aanleggen van openbare registers, waarin de overdrachten van eigendom en de gewone pand- of verbandbrieven moeten worden ingeschreven, in overeenstemming met de voorzorgen, welke de wetgever ten aanzien van de overschrijving en inschrijving van vaste goederen heeft bevolen; daar het toch geen betoog zal vereischen, dat in ons Vaderland de eigenaars van schepen, geene mindere bescherming, dan die van vaste goederen verdienen, uit aanmerking dat zoo aanzienlijke fortuinen daarmede gemoeid zijn." Verder wees de Regeering op de wet van 27 Vendimaire an II, die hier ook executoir was verklaard, maar zij liet verder de uitwerking van het beginsel rusten, door te verklaren, dat dit bij bijzondere verordeningen geregeld zou worden. De wet huldigde alleen het beginsel, ten einde elk en een iegelijk te waarborgen, dat hij bij het koopen van schepen of parten scheeps, of bij geldschietingen onder verband van die goederen, met zekerheid kunne weten, dat hij met den waren eigenaar handelt, en of en met welke lasten die eigendommen bezwaard zijn. De regeling van het beginsel van art. 309 § 2, meende de Regeering, dat niet in het Wetboek van Koophandel t'huis behoorde en liet dit aan bijzondere verordeningen over. Dit is geregeld bij Kon. Besl. van 21 Juni 1836 (Stbl. 41).

De groote moeilijkheid was hierin gelegen, dat schepen niet, gelijk onroerende goederen, aan eene vaste plaats gebonden zijn, welke van zelve aanwijst, het kantoor en het

register, dat men raadplegen moet, om onderzoek te doen hetzij naar hunnen eigenaar, hetzij naar hunnen bezwaarden of onbezwaarden toestand; zoodat men, om volkomen zeker te zijn, eigenlijk alle registers zou moeten naslaan. Deze moeielijkheid is echter vrijwel vermeden en opgelost bij het aangehaalde besluit, welks voornaamste bepalingen hoofdzakelijk hierop neerkomen: met de bewaring der registers zijn belast de bewaarders van de hypotheken en van het kadaster in de hoofdplaats van elk arrondissement. Art. 1. Te 's Gravenhage is, onder den titel van hoofdkantoor van bewaring van scheepsbewijzen, gevestigd een algemeen kantoor van alle bewijzen van eigendom van schepen. Art. 2. ¹⁾ Dit Hoofdkantoor ontvangt elke week van elk afzonderlijk kantoor een letterlijk afschrift van zijn dagregister, waarop de verklaringen, ter overschrijving of inschrijving ingeleverd, dagelijks, bij volgorde van nummers worden gebracht, naarmate zij inkomen. Art. 3. In ieder kantoor zal een dagregister worden gehouden. Art. 4. Wanneer het blijkt, dat hetzelfde schip meer dan eens is geboekt, geeft het hoofdkantoor daarvan kennis aan de bewaarders, die zulks aangaat, en zijn deze verplicht die opgave ter zijde van de teboekstelling te vermelden. Art. 11. Hij, die een schip wil laten bouwen, moet, alvorens het in de vaart te brengen, daarvan eene verklaring van eigendom inleveren en doen inschrijven bij zoodanig kantoor als hij verkiest; doch moeten op dat zelfde kantoor alle volgende in- en overschrijvingen geschieden. Artt. 7 en 8. Zoodra een schip voor de eerste

1) Zeeschepen hebben een naam, volgens art. 3 der wet van 28 Mei 1869, die op het achterschip moet worden vermeld.

maal is te boek gesteld, wordt de naam van het kantoor, het nummer van het register en het jaartal, op eene in het oog vallende plaats van het schip en op eene onuitwisschbare wijze, daarin gebrand door een beëdigd scheepsmeter, die van deze inbranding een getuigschrift afgeeft.

Bij het verslag der centrale afdeeling van 13 Febr. 1826, ¹⁾ uitte één der afdeelingen het gevoelen „dat het, zonder belemmering van den koophandel, en ongelegenheid van de eigenaars van schepen, moreel onmogelijk zoude zijn te bepalen, op welke registers deze inschrijving zoude moeten geschieden. Wanneer het transport of de hypotheek niet anders dan bij authentieke akte kon daargesteld worden, meende men, zoude het hoofdooqmerk bereikt worden.

De wet van 27 Vendimaire an II, scheen zoodanige inschrijving niet in het algemeen te bevelen, en alleen toepasselijk te zijn op het transport van schepen buiten 's lands, hetwelk niet zonder die formaliteit bij het tolkantoor kon geschieden.” Wij hebben gezien dat de artt. 7 en 8 van het Kon. Besl. van 1836 dit bezwaar opheffen.

De Regeering heeft, toen zij art. 309 § 2 W. v. K. voorstelde, gemeend in het belang van het publiek te handelen, en wel voornamelijk in het belang van den handelstand, daar die met ons art. wel het meest te doen zal hebben. Dat dit de reden was, waarom zij voor schepen eene wijze van levering voorschreef, die zoo geheel van de levering van andere roerende goederen verschilt, kunnen wij opmaken uit de toelichting die zij gaf „men

1) Voorduin IX. blz. 310.

heeft het van het uiterste belang geacht om in een land van koophandel en zeevaart enz.”

De Regeering stelde dus deze bepaling voor, om daardoor, wat den eigendom en de verpanding van schepen en scheepsaandeelen aangaat, zooveel mogelijk zekerheid te verschaffen. ¹⁾

De eerste vraag, die zich nu bij de beschouwing van art. 309 § 2 voordoet, is: Hoe verkrijgt hij, die een schip laat bouwen den eigendom ervan? Is voor hem ook overschrijving noodig?

Hoe eertijds de aanbesteder van schepen zijn eigendom aanvaardde, vinden wij bij Barels in advys LXXVI vermeld: ²⁾

„Doende consteeren, dat een Schipper of Reeders van een aanbested schip, zo haest hetzelfde in 't water geloopt is, worden gesteld in de possessie en risico.

Wij ondergeschreevene, meesters Scheepstimmerluiden en Makelaers in schepen, verklaeren mitsdeze coustumier en gebruikelijk te zijn, dat wanneer een schip, 't welk door een Schipper of eenige Reeders aen een mr. Scheepstimmerman voor een zekere somme is besteed, om door denzelve voor hun gemaakt en gebouwd te worden, zoo verre is gemaakt, dat hetzelfde Schip van de Werf van die meester Scheepstimmerman en Aannemer afgeloopen en in 't water gebragt is, hetzelfde schip, hoewel nog niet geheel en al volbouwd zijnde, alsdan al daer in 't water is leggende, voor rekening en risico van den Schipper of Reeders, die de voorschreevene besteedinge

1) Natuurlijk die schepen waarvoor wij gezien hebben dat art. 309 § 2 geldt.

2) Barels Deel I, advys 76.

van hetzelfde schip hebben gedaen gehad, en dat dezelve Schipper en Reeders dan ook gewoon en bevoegd zijn, niet alleen van hetzelfde, also afgeloopen en in 't water gebragte schip, possessie te neemen en te dien einde ook daer in te zenden en te stellen Schilders, Beeldhouwers en ander werkvolk, om de Cajuit te beschieten en te beschilderen, en anderzins buiten het bestek van de besteedinge daer in te doen, en te laeten na des Schippers en Reeders welgevallen, doch dit dan ook ten eigen en particuliere kosten: maer dat de Schipper en Reeders, die de voorschreevene besteedinge hebben gedaen, dan ook tot erkentnisse van die inruiming van den Schepe, aen hem gedaen, gewoon zijn den meester Scheepstimmerman, als Aennemer, een tractement of maeltijd te geeven, en dat dan al mede door den meester Timmerman aldaer den Schipper en Reeders tot bewijs van die inruiming en possessie, met het schip geluk wordt gewenscht; voorbehouden evenwel aen de eene zijde het recht van, en voor den mr. Scheepstimmerman, als Aenneemer, tot de penningen bij de besteedinge en aenneeming bedongen en beloofd, voor zoveel die nog onbetaeld mogten zijn of blijven, en aan de andere zijde ook voorbehouden het recht van den Schipper en Reeders, om het besteede en aengenomen schip, door den mr. Scheepstimmerman te doen volbouwen, zo onderlinge was geaccordeerd.

Als hebben wij Ondergeschreevene respectievelijk eensdeels het zelfs zodanig gepractiseerd, en andersdeels door andere zodanig zien practiseeren.

Onderstondt des ten oirconde deezes ondertekend:

In Amsterdam deezen ... Maart 1719. Lucas Soet; Jacob

van Swieten; Adriaan Janse; Adriaan Goutrock; Cornelis van Daalen; Yanes Hent; Jacob Binckes; Pieter Onkelboer; Joannes en Dirk Bontekoning; Abraham de Cramer; A. v. Staveren; Locke Boet; Andries Coek en Claas Roos."

Ook bij Pardessus vinden wij § 602, „de la construction des Navires" de verschillende wijzen van eigendomsverkrijging bij de constructie van schepen aangegeven. Eerst noemt hij het geval, dat een scheepsbouwmeester door zijn werkvolk een schip laat vervaardigen. ¹⁾ Als de Scheepstimmerman dit schip dan afgetimmerd aan den een of anderen koopman verkoopt, dan is bij ons de levering, hier voorgeschreven, noodzakelijk dezelfde van art. 309 § 2, en deze wijze van eigendomsovergang zullen wij dus behandelen, als wij den gewonen koop en verkoop van schepen behandelen.

1) Pardessus, Cours de droit commercial 602.

Un navire peut être fabriqué par un entrepreneur de ce genre de constructions, qui le fait exécuter dans ses magasins ou dans ses chantiers par des sous-entrepreneurs ou des ouvriers qu'il emploie et salarie, afin de le vendre ensuite.

Il arrive souvent aussi qu'une personne, qui veut faire construire un navire, traite à forfait avec un entrepreneur, qui prend, à ses risques, périls et fortune, tous arrangemens nécessaires avec les ouvriers et les fournisseurs, dont il devient le débiteur exclusif.

Dans l'un et l'autre cas, les sous-entrepreneurs, fournisseurs et ouvriers n'ont point d'action directe contre la personne qui a acheté le navire, ou pour qui le navire a été construit. Nous examinerons dans le titre huitième quel droit de suite ils pourraient exercer, en vertu du principe qui affecte les navires au paiement des dettes de ceux à qui ils appartiennent.

Une personne peut aussi faire construire un navire pour son compte sous la direction d'un constructeur qui donne les plans, dirige les ouvriers, règle leur salaire et les mémoires des fournisseurs de matériaux, envers le quel celui qui fait construire est seul obligé, et contre le quel ils ont une action directe: c'est ce qu'on appelle vulgairement, une construction par économie.

Het tweede geval, dat Pardessus noemt en dat zeker wel het meest voorkomende is, is dat een koopman aan een Scheepstimmerman aanbesteedt om een schip voor hem te maken. Hij, die een schip voor zijne rekening heeft laten bouwen, is van den aanvang af eigenaar. Hiervoor gelden de artt. 1640 en v. B. W., van aanneming van werk.

Meermalen is de vraag voor den rechter gebracht, of degeen, die een schip liet maken, ook niet den eigendom krachtens art. 309 § 2 verkreeg. Verschillende rechtscollegiën hebben steeds beslist, dat hij, die een schip laat maken, de eerste eigenaar is en dat hij dus den eigendom niet door levering verkrijgt. Het Hof van Noord-Holland bekrachtigde ook, 10 Febr. 1859 W. v. h. R. 2125, een vonnis van de Arrondissements-Rechtbank te Amsterdam, waarbij beslist was, dat, ofschoon art. 309 W. v. K. bepaalt, dat de levering van zeeschepen, hetzij geheel of bij gedeelten, niet anders kan geschieden dan bij akte, overgeschreven in de daartoe bestemde openbare registers, daaruit geenszins kan worden afgeleid, dat de oorspronkelijke bouwer en eigenaar van een schip, aan wien de eigendom, derhalve nooit door levering is kunnen worden overgedragen, niet als eigenaar zou moeten worden aangemerkt, omdat zijn eigendom niet in de openbare registers zou zijn geboekt. Ook heeft het hof van Noord-Holland bij arrest van 19 Oct. 1843, beslist dat de aanbesteder de eerste eigenaar is en dat de schuldeischers van den aannemer geen verhaal op den aanbesteder hebben, daar art. 1650 B. W. het contract van aanneming erkent en toelaat, opdat de aanbesteder alleen met den aannemer en geenszins met

andere leveranciers in eenige verbinding zou staan. De schuldeischers van den aannemer hadden namelijk beweerd, dat hunne schuldvorderingen op het schip verhaalbaar waren, daar er tusschen aannemer en aanbesteder van het schip eigendomsoverdracht had plaats gehad.

Gezegd arrest besliste echter, dat de stelling, dat er in casu koop en verkoop van het schip had plaats gehad, geheel erroneus was, daar het geen twijfel kan lijden, dat hij die een schip voor zijne rekening laat bouwen bij aanbesteding, en hetzelfde, afgebouwd zijnde, goedkeurt en aanneemt de eerste eigenaar is, zoodat dan ook geen eigendoms-overgang van aannemer op aanbesteder plaats heeft.

Bij arrest van 't Gerechtshof van Noord-Holland 10 Febr. 1859, werd echter later tevens beslist, dat de reeders, die hun aandeel niet in de daartoe bestemde registers hebben doen overschrijven en hunne qualiteit van medereeders derhalve niet hebben laten legitimeeren op de bij art. 309 § 2 gewilde wijze, geen recht hebben om als medereeders op eene vergadering op te treden. Er werd dus beslist, dat hij, die een schip of scheepsgedeelte bij aanbesteding gekregen heeft, wel de eerste eigenaar is, maar dat de medereeders, als hij op de reederijvergadering verschijnt, het recht hebben hem den toegang te weigeren, omdat hij zijn eigendomsbewijs tegenover hen niet heeft laten legitimeeren.

Toen de laatste titel van het Wetb. van Kooph. behandeld werd, zeide de Regeering de volgende woorden, die hierop betrekking hebben:

„Wat echter grootere schepen en vaartuigen betreft, bestond er geene reden die den wetgever zoude behooren af te houden, om niet dezelfde zorg voor deze als voor

eigenlijke zeeschepen aan te wenden, — te meer, daar de uitgebreide binnenlandsche scheepvaart, en bijzonder die van stoomschepen, met groote geldelijke belangen en aanzienlijke kapitalen verbonden is.

Men moet echter niet uit het oog verliezen (en deze aanmerking is ook op zee-schepen toepasselijk), dat derzelver inschrijving op openbare registers, van den wil der eigenaars afhangt, en deze daartoe in geen ander geval verplicht zijn, dan wanneer de eigendom aan derden wordt opgedragen of daarop zoodanige voorregten worden gevestigd, welke tegen derden moeten werken, en bij de wet zijn aangeduid." ¹⁾

In het Magazijn van Handelsrecht I. 1859 beschrijft Mr. Molster, in een opstel over verkoop van, en pandrecht op schepen en scheepsaandeelen, de vele misbruiken, die bij aanbestedingen en bij koop en verkoop van schepen en scheepsaandeelen onder de kooplieden bestaan, en geeft tevens aan, welke schromelijke gevolgen er uit kunnen voortvloeien, die de koopman alleen aan zijne nonchalance te danken heeft, en die, als hij de bepaling der wet volgt, gemakkelijk vermeden kunnen worden. Bij het aanbesteden van schepen moet men zelf met den scheepsmaker het contract aangaan en hem zelf betalen, dan verkrijgt men den eigendom door aanbesteding, maar Mr. Molster zegt t. a. p., dat men dat zeer dikwijls maar overlaat aan den boekhouder en dat men daarvan de gevolgen niet kan voorzien. Geven de deelhebbers het geld aan den boekhouder, en handelt deze met den bouwmeester, dan kan zich het geval voordoen, dat de boek-

¹⁾ Voorduin X. blz. 558.

houder het geld niet betaalt en dat de scheepsbouwmeester het schip behoudt en niet aan den boekhouder afgeeft, die het geld der andere deelhebbers ten eigen nutte heeft aangewend en alleen bij den bouwmeester bekend is, daar alles op zijn naam staat. Of wel, wanneer alles betaald is en het schip wordt uitgehaald, verkoopt de boekhouder het schip en steekt de opbrengst daarvan op. Beide gevallen hebben zich in de praktijk voorgedaan, maar konden gemakkelijk zijn voorkomen. Wil men iemand die op den bouw van het schip toezicht uitoefent, dan kan men dat doen, door dengeen, wien men dat opdraagt, daarvoor te betalen, maar men moet den bouwmeester opdragen den bouw van een schip voor al de deelgenooten, met opgave van het deel, dat elk van hen daarin heeft, en de bouwmeester ontvangt dan uit handen der deelhebbers het geld en geeft hiervoor op naam der deelhebbers den bijlbrieaf. De eigenaren maken dan de verklaring op, waarvan een model in de wet van 14 Maart 1819 (Stbl. 12) voorkomt. Deze verklaring houdt in, dat het schip behoort aan de ondertekenaren, elk voor het aandeel achter hun naam uitgedrukt.

Volgens eene decisie van den Minister van Financiën van 27 Febr. 1839, is de overschrijving bij art. 7 K. B. 1836 (Stbl. 41) vermeld, welke weinige kosten voor de belanghebbenden veroorzaakt en waarvan de niet-opvolging in het vervolg tot groot ongerief en moeite aanleiding zou kunnen geven, stellig voorgeschreven, en niet alleen ter keuze van belanghebbenden overgelaten. Bij diezelfde decisie heeft de Minister geene genoegzame termen gevonden, om, bij gebreke van het vertoon eener overgeschrevene verklaring, hiervoren bedoeld, de afgifte

van zeebrieven te weigeren, daar toch het recht van eigendom van een nieuw gebouwd schip niet kan worden geacht afhankelijk te zijn van de overschrijving van zoodanige verklaring, en de wet van 14 Maart 1819 (ingetrokken door de wet van 28 Mei 1869) de bepaalde voorwaarden inhoudt, waarop de zeebrieven moeten worden afgeleverd, aan welke voorwaarden, zonder nadere wettelijke verordeningen, niet wel eene uitbreiding kan worden gegeven.

De verklaring van eigendom kunnen de eerste eigenaren laten inschrijven, waar zij believeu, maar dan zijn de volgende eigendomsverkrijgers gebonden, om de overschrijving op dezelfde plaats te doen geschieden. Zoo geeft dus de eerste eigendomsinschrijving aan het schip een domicilie, waaraan de latere gerechtigden gebonden zijn (Art. 8 K. B. 1836). ¹⁾

Zoodra een schip voor de eerste maal is te boek gesteld, worden de naam van het kantoor en het nummer van het register van overschrijving op eene in het oog vallende plaats van het schip op eene onuitwisschbare wijze ingebrand door een beëdigd scheepsmeester, die van deze inbranding een getuigschrift afgeeft. (Art. 6.)

Degene, die een schip heeft laten bouwen, moet voordat het in de vaart wordt gebracht, eene verklaring van eigendom inleveren (Art. 7.). Deze verklaring moet ingericht zijn naar het formulier, voorgeschreven bij de wet van 28 Mei 1869 (Stbl. 96.) en het besluit van 21 Sept.

1) De bewaarders van de hypothecken en het kadaster zijn in de hoofdplaats van elk arrondissement met het houden en bewaren dier registers belast.

1869 (Stbl. 150), gewijzigd door K. B. van 13 Dec. 1875 (Stbl. 242).

Als het bewijs van eigendom is ingeschreven ten kantore van den hypotheekbewaarder, dan blijkt uit die inschrijving, jegens elk en een iegelijk, uit hoofde van de openbaarheid der registers, aan wien of wie het schip in eigendom toebehoort. Wanneer nu eenmaal op zulk eene legale wijze de inschrijving van het schip heeft plaats gehad, dan zijn de verkoop en de overdracht van het geheel of een gedeelte daarvan zeer gemakkelijk.

Terwijl de levering van roerend goed door de enkele overgave geschiedt, moet die van onroerend goed plaats hebben door eene behoorlijk geregistreerde akte, ingeschreven in de registers, daartoe bestemd en voor elk toegankelijk. Hoewel schepen roerende goederen zijn, zoo behoort dus de levering van een gekocht schip door de inschrijving der akte te geschieden op het hypotheekkantoor, waar het schip het eerst is ingeschreven. ¹⁾

De wetgever laat dus den verkoop vrij, en is in dit opzicht veel gunstiger voor den koopman dan de Code de Commerce, die den schriftelijken verkoop voorschreef:

Art. 195 C. de C. „La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion de navire, le navire étant dans le port ou en voyage.”

De schrijvers zijn het echter hier niet over eens; de Pinto ²⁾ o. a. zegt uitdrukkelijk, dat de koop ook bij ons niet mon-

1) Art. 7 en 8. K. B. 1836.

2) De Pinto, Wetboek van Koophandel.

deling maar schriftelijk moet geschieden. Dit volgt volgens hem uit het art.: „de akte moet worden ingeschreven:” zie § 241. Ik geloof echter niet dat dit de bedoeling van den wetgever, is en kan dit ook niet in het artikel lezen. Er staat: de levering kan niet anders geschieden dan bij akte overgeschreven, enz; van den vorm van den koop en verkoop wordt niets gezegd, en ik geloof dan ook, dat zij, die verlangen dat de koop schriftelijk geschiedt, te veel aan art. 195 C. de C. denken, te meer daar onze wetgever nergens den vorm van koop en verkoop voorschreef, en ook niet behoefde voor te schrijven, omdat hij aan de eenvoudige verbindtenis geen gevolg verleent; juist het tegendeel dus van het beginsel van den Code, die, zooals bekend is, den eigendom door het sluiten der verbindtenis (*l'effet des obligations*) liet overgaan, en waar dus de verplichting om eene verbindtenis schriftelijk aan te gaan van veel gewicht is. Onze wet laat echter den eigendom overgaan door levering, en daarom behoefde de wetgever bij ons geen vorm voor den koop voor te schrijven. Wel verlangt de wet, dat er eene akte opgemaakt wordt, die moet worden overgeschreven, en die dus natuurlijk schriftelijk moet zijn, want eene mondelinge akte kan niet overgeschreven worden, maar van de overeenkomst van koop behoeft geene akte te worden opgemaakt. Als de wet voor eene verbindtenis den schriftelijken vorm voorschrijft, zegt zij dit uitdrukkelijk, b. v. bij dading.

De levering van zeeschepen en de daarmee gelijkgestelde geschiedt dus evenals de levering van onroerend goed, nl. door overschrijving der akte.

De overschrijving is niet alleen verplichtend voor de

levering van geheele schepen, ook scheepsaandeelen kunnen niet anders verkregen worden dan door overschrijving eener akte. De wet zegt dit uitdrukkelijk in art. 309 § 2.

De vorm van de akte is vrij, zij kan onderhands of notarieel zijn, maar om door den hypotheekbewaarder te worden overgeschreven, moet zij geregistreerd zijn. De vraag heeft zich voorgedaan, of onze wet, behalve de levering bij akte overgeschreven in de registers, nog in bezitstelling vereischt.

Ik geloof niet, dat buiten en behalve de levering nog in bezitstelling noodig is, daar de wet duidelijk zegt dat de levering niet anders geschiedt dan door overschrijving der akte, en ik meen dus dat de koper door de overschrijving eigenaar wordt, al blijft ook de verkooper in het bezit. Feitelijke levering is dan ook bij schepen in vele gevallen met zoovele moeilijkheden verbonden, dat zij wel achterwege moet blijven. Vooral is dit het geval, wanneer men zich ontdoet van schepen, die zich in het buitenland bevinden.

Waardoor wordt nu echter de eigendom overgedragen? Door de akte en overschrijving, of is de akte voldoende en geldt de overschrijving alleen tegen derden. Ik lees hierover in de Nederlandsche Jaarboeken voor Rechtsgeleerdheid en wetgeving Deel XII de volgende woorden van Mr. s'Jacob: ¹⁾

„Door eene vergelijking der redactie van het ontwerp van 1822, zoowel als door algemeene rechtsbeginselen, wordt bewezen, dat de overschrijving in de registers alleen jegens derden het bewijs van eigendom geeft.

1) Nederl. Jaarb. voor Rechtsgel. en Wetg. Deel XII N^o. 2 blz. 271.

„Men las in dat ontwerp: „en ten einde dezelve eigendom's overgang van kracht te doen zijn jegens derden,” enz., zonder het blijkt, waarom de laatste woorden in de nieuwe redactie van 309 2^e niet zijn bijgehouden.

„De algemeenheid der uitdrukking zou thans kunnen doen wanen, dat ook tusschen kooper en verkooper geen eigendom overgaat zonder overschrijving. Ten onregte; want als de verkooper den kooper, die aan al de bedingen der overeenkomst voldaan heeft, feitelijk in het bezit heeft gesteld, is de laatste eigenaar en bij magte den revendicerenden verkooper te weren *exceptione rei venditae et traditae*; zoo al aan het ten uitvoer leggen der koopovereenkomst nog iets ontbreekt, geeft zulks alleen aan partijen het regt de aanvulling daarvan te vorderen. De overschrijving op de registers is eene daad van den kooper, die daarbij uitsluitend belang heeft, en uit het wegblijven waarvan de verkooper geene regten ontleenen kan. Blijkbaar dus is de overschrijving in de registers niet onontbeerlijk tusschen kooper en verkooper, tusschen wien de feitelijke in bezitstelling voldoende is, maar alleen noodzakelijk in het belang van derden, te wier aanzien de in bezitstelling alleen geen genoegzaam kenmerk van eigendomsovergang werd geoordeeld op te leveren. Het zelfde geldt ook ten aanzien van gedeelten scheeps.”

Ik meen daarentegen, dat de wetgever, zoowel bij onroerende goederen als bij de schepen en scheepsparten, wel degelijk de overschrijving der akte gebiedt, ook tusschen partijen, en dat de kooper nooit vóór die overschrijving den eigendom verkrijgt. Het is waar, dat de overschrijving in den regel meer nut voor derden heeft, en dat, als

partijen met het opmaken der akte en feitelijke overdracht tevreden zijn, het voor hun, als zij beide ter goeder trouw handelen, voldoende kan zijn; maar eigenaar is de koper toch niet geworden vóórdat de akte overgeschreven is. Want als men aanneemt, dat de koper door de akte eigenaar geworden is, dan moet natuurlijk de verkooper door die akte zijn eigendom en dus ook zijne eigendomsrechten verloren hebben, en dit is geenszins het geval. De eigenaar, die de verbindtenis van koop en verkoop heeft aangegaan, die daar zelfs eene akte van heeft opgemaakt, houdt zijne eigendomsrechten totdat de overschrijving van de akte heeft plaats gehad, want tot dat oogenblik heeft hij het in zijne macht zijn verkocht goed te bezwaren en zelfs aan een ander weder te verkoopen. Als dan de laatste koper er spoedig bij is om zijne akte te doen overschrijven, vóórdat de eerste koper dat nog gedaan heeft, dan is de laatste koper eigenaar door die inschrijving geworden, en dit zou toch onmogelijk het geval kunnen zijn als men aanneemt, dat de eerste koper door de akte eigenaar geworden was, daar dan toch zeker de oorspronkelijke eigenaar zijne eigendomsrechten verloren zou hebben.

Eigendom wordt dus eerst overgedragen door overschrijving der akte; maar welke rechten ontleent dan de koper aan het opmaken der akte? Dit na te gaan is vooral van belang, wanneer de verkooper, vóórdat hij de akte heeft laten overschrijven, of voordat de koper dat gedaan heeft, in eenen staat geraakt, waarin hij niet meer leveren kan, b. v. doordat hij, door in staat van faillissement verklaard te zijn, niet meer over zijne goederen mag beschikken, of dit niet meer kan, b. v. door zijn' dood.

Over deze vraag is meermalen geprocedeerd. Door de Arrondissements-Rechtbank te Amsterdam werd o. a. 29 Mei 1863, over deze quaestie een vonnis gewezen. De eigenaar van $\frac{3}{10}$ aandeel in een schip had dit aandeel bij notarieele akte verkocht, maar de akte was, toen de verkooper in staat van faillissement verklaard was, nog niet op de registers overgeschreven.

Als waarnemende de belangen van den verkooper spreekt de curator in het faillissement den boekhouder van de reederij aan, en beweert dat de boekhouder aan hem in zijne qualiteit als curator nu rekening en verantwoording moet doen. Hierop intervenieert de kooper en vordert dat den curator zijne vordering zal worden ontzegd.

In zijne conclusie zeide de Officier van Justitie o. a. het volgende: „De akte van overdracht bevat meer dan de overeenkomst van koop en verkoop, meer dan de oorzaak van de levering, daar die akte werkelijk is de handeling, waarbij het recht van eigendom wordt overgedragen. Het Provinciaal Hof in Noord-Holland 5 Mei 1859 had ook beslist, dat de verkooper van aandeelen zijne verplichting tot levering geheel had nagekomen, wanneer hij door eene akte den kooper in de gelegenheid had gesteld, die ten zijnen name in de openbare registers te doen overschrijven, en dat tot die overschrijving, ook volgens art. 9 K. B. 1836 (Stb. 41) geene verdere medewerking des verkoopers wordt gevorderd. De kooper had de bevoegdheid, om te doen overschrijven bij de akte van transport verkregen en dat was geenszins eene stilzwijgende lastgeving, maar eene procuratio in rem suam. Die bevoegdheid was een verkregen recht des koopers, dat slechts door vernietiging der akte tot den verkooper of

diens rechtverkrijgenden zou kunnen terugkeeren." In die zelfde conclusie zeide de Officier van Justitie ook, dat het voorschrift, dat de levering geschiedt bij overgeschrevene akte, volgens de geschiedenis onzer wetgeving, alleen in het belang van derden is voorgeschreven, niet is de substantia traditionis, en volgens de algemeene rechtsbeginselen geen ander gevolg kan hebben dan dat zonder die overschrijving de eigendomsovergang, tusschen partijen van kracht zijnde, geene kracht heeft tegen derden, omdat zij voor hen blijft onbewezen; dat de overgelegde akte van transport voor de plaats gehad hebbende overschrijving eene mindere solemneele traditie daarstelde, waaromtrent de regelen gelden, onder anderen uiteengezet bij Voet N^o. 42 de acquirendo rerum dominio.

Het vonnis der Arrondissements-Rechtbank te Amsterdam besliste hieromtrent het volgende: „Dat de wet derhalve de solemnele traditie bij akte vordert, ten einde op authentieke wijze blijke van den bepaalden en overeenstemmenden wil van kooper en verkooper, en dat ten einde aan allen blijke, aan wie de schepen in eigendom toebehooren, de inschrijving dier akte geschiede. Dat nu hieruit volgt, dat zoolang de akte niet is ingeschreven, derden in wier belang de inschrijving is gevorderd, kunnen beweren dat de levering niet is voldongen, dat de verkooper echter, die de akte van verkoop heeft gesloten en zoodanig ingericht dat zij kan ingeschreven worden, doch nalatig is geweest in het inschrijven, zich niet tegenover den kooper op deze zijne nalatigheid kan beroepen, daar die inschrijving niet dienen moet, om te constateren tegenover den kooper zijne consensus tot den verkoop, hetgeen bij de akte geschied is, maar enkel en

alleen opdat aan het publiek blijken zoude van den consensus van kooper en verkooper."

Ik kan niet aannemen dat de akte den eigendom tuschen partijen overdraagt. Hoewel er historisch voor deze uitlegging veel te zeggen zou zijn, daar de wijze van levering door overschrijving der akte voorzeker hun oorsprong gevonden heeft in de oude Germaansche wijze van levering van onroerend goed, n.l. de levering voor 't volk en later voor 't gerecht, die toen in het belang van derden was voorgeschreven, zoo is het toch naar mijn inzien in ons rechtstelsel zeker, dat de eigendom eerst op den kooper overgaat door de overschrijving der akte. De Hooge Raad besliste omtrent de inschrijving van onroerend goed, bij zijn arrest van 14 Mei 1875: „Dat voor de overschrijving niet wordt vereischt de medewerking of toestemming van den verkooper, en dat zij derhalve kan geschieden door den notaris of den kooper, en zulks krachtens het door dezen door den koop verkregen regt; dat toch, ware daartoe gevorderd eene reeds bij den verkoop gegeven magtiging van den verkooper, deze door zijn overlijden zou vervallen en tengevolge daarvan geene levering meer zou kunnen plaats hebben, dat derhalve geenszins bij het beklagde vonnis, in strijd met eenig der aangehaalde artikelen, maar integendeel in overeenstemming daarmede is beslist; dat uit geen voorschrift der wet is af te leiden, dat, zooals ten aanzien der volmagten, door den kooper verkregen rechten door faillissement van den verkooper zouden vervallen en dat daartegen niets afdoet de voorafgaande minder juiste uitdrukking; dat de overschrijving kan geschieden door den kooper, krachtens onherroepelijke toestemming, door den

verkooper bij het passeren van den koop en verkoop gegeven."

Dus de eigendom gaat eerst over door de overschrijving, maar de akte geeft het recht om zich zelf door inschrijving den eigendom te bezorgen, de verkooper heeft door het opmaken der akte de toestemming gegeven, dat de andere den eigendom door overschrijving verkrijgt, en al gebeurt het nu later, dat de verkooper op het oogenblik dat de koper de akte laat overschrijven, niet meer tot vervreemding van zijne rechten de bevoegdheid heeft, zoo doet dit niet ter zake, daar deze bevoegdheid beoordeeld moet worden naar het tijdstip, toen de akte werd opgemaakt. De eigendom is echter door het opmaken der akte niet op den verkrijger overgegaan, daar de vervreemder tot op het tijdstip der overschrijving zijne eigendomsrechten behoudt; tot op dat oogenblik kan hij zijn eigendom nog bezwaren en vervreemden, en deze bezwaring en vervreemding zullen zelfs haar volkomen effect hebben, als zij vóór dat de eerste verkrijger zijne akte heeft doen overschrijven, ingeschreven zijn.

Bij den Hoogen Raad is bij 't zelfde arrest van 14 Mei 1875 beslist, dat de verkooper niet kan beweren, dat de verplichting tot levering eene verbindtenis is om te doen, zich oplossende in vergoeding van kosten, schaden en interessen, daar uit art. 1271 B.W. eerste zinsnede en art. 1332 B.W. volgt, dat de verplichting tot levering is eene verbindtenis om te geven, en dat terwijl de verbindtenissen om iets te doen of niet te doen worden opgelost in vergoeding van kosten, schaden en interessen, wanneer de schuldenaar niet wil doen of nalaten wat hij moet,

hier de schuldenaar bepaald tot levering verplicht is, en de zaak zelve, hetzij rechtstreeks, waar een executoriale titel aanwezig is, hetzij krachtens een tegen den schuldenaar verkregen vonnis, des noods met alle in rechten bekende middelen, uit zijn bezit kan worden weggenomen, zonder dat hij met een aanbod van schadevergoeding kan volstaan.

Dat de levering, zoals art. 309 die voorschrijft verplichtend is, en dat men zijn eigendomsrecht alleen kan bewijzen uit de registers wordt duidelijk uiteengezet in een vonnis van de Arrondissements-Rechtbank te Amsterdam 5 Oct. 1865.

Dit vonnis besliste, dat de boekhouder eener reederij ter zake zijner gestie gedagvaard tot rekening en verantwoording, kan vorderen, dat de eischer vooraf bewijze reeder te zijn, ook dan, wanneer hij, voordat de vordering werd ingesteld, dien eischer buiten rechten als reeder en eigenaar heeft erkend — en dat de eigendoms-overdracht van een aandeel in eene reederij tegenover den boekhouder, alleen uit de overschrijving in de daartoe bijzonderlijk bestemde openbare registers kan bewezen worden, al staat ook de inschrijving op het zoogenaamde aandeelbewijs en al is ook degene ten wiens name het is overgeschreven als reeder in het reederijboek vermeld. Bij Arrest van het hof van Noord-Holland van 5 Mei 1859 werd verstaan, dat de verkooper van een zeeschip, ter voldoening van zijne verplichting tot levering, niet kan volstaan met eene bereidverklaring om eene schriftelijke koopakte te laten opmaken en te onderteekenen, maar de overschrijving van het schip in de openbare registers behoort te bewerkstelligen, of de daartoe noodige bescheiden aan den kooper aan te bieden.

De verkooper beweerde te kunnen bewijzen, dat de formaliteiten van koop en verkoop achterwege waren gebleven ten verzoeken van den kooper, ten einde de volgens overeenkomst ten laste van den kooper komende kosten te vermijden, maar het arrest besliste, dat dit bewijs niet was relevant, daar het rechtens neerkwam op het bestaan van een beding, waarbij een verkooper bij het aangaan van een koopcontract zou zijn ontheven van de verplichting tot levering.

Hoewel de registers, in art. 309 § 2. W. v. K. bedoeld, ten doel hebben het burgerlijk eigendomsrecht te constateeren, zoo worden zij in de praktijk al zeer weinig daaraan dienstbaar gemaakt. De hoofdaanleiding tot deze verwaarloozing eener formeele wetsbepaling ten onzent, ligt hierin, dat de boeking van den eigendom van schepen niet overeenstemt met de handelsbegrippen bij ons te lande. Zooals 't geval steeds blijkt te zijn, waar de wet in strijd is met 't handelsbewustzijn, delft de eerste 't onderspit, al moet ook de koopman, hetgeen inderdaad dikwijls gebeurt, de nadeelen zijner stijfhoofdigheid in eigen beurs ondervinden. In het Magazijn van Handelsrecht heeft Mr. J. A. Molster dit onderwerp grondig behandeld, en daaruit kunnen wij zien, hoe dikwijls de koopman zich reeds, door 't verzuimen of liever veronachtzamen dezer formeele wetsbepaling, geldelijke verliezen berokkend heeft.

De wetgever heeft in het belang van hen, die met scheepseigenaars in aanraking komen, willen handelen, door de levering bij overgeschrevene akte voor schepen vast te stellen, en lette daarom niet op het bezwaar, dat eene dergelijke wijze van levering voor deze soort van

zaken meebrengt. Het doel echter, dat de wetgever zich voorstelde, n. l. dat men uit die registers zou kunnen zien, wien de schepen toebehooren, en met welke lasten zij bezwaard zijn, heeft hij niet bereikt, want die scheepsregisters leveren slechts evenveel bewijs als de registers voor onroerende goederen, n. l. begin van bewijs bij geschrifte, art. 1928 B. W. Gaven die registers volkomen bewijs, dan was er nog reden om zulk eene wijze van eigendomsoverschrijving voor schepen te behouden, daar zij dan ten minste het voordeel aanbracht, dat de wetgever er mede beoogde; maar die zekerheid kunnen de registers, zooals bij ons de overschrijving geregeld is, niet leveren, primo omdat elke akte zonder eenige beperking kan worden overgeschreven, zelfs zonder medewerking van dengene van wien men beweert eigendom verkregen te hebben, en secundo omdat er dan nog tal van wijzen van eigendomsverkrijging bestaan, die in de registers in het geheel niet vermeld worden. De staatscommissie voor de herziening der wetgeving op de eigendomsoverdracht van onroerende goederen, het hypotheekstelsel en het notariaat zeide dan ook, bij de memorie van toelichting, in haar verslag, den 25 April 1870 uitgebracht: ¹⁾

„Bij het behoud van het stelsel onzer wetgeving, behoort echter meer dan thans geschied is de gelegenheid aan partijen geschonken te worden, om zich van de rechtsgeldigheid der voorgenomen handelingen te over-

1) Verslag van de staatscommissie voor de herziening der wetgeving op de eigendomsoverdracht van onroerende goederen, het hypotheekstelsel en het notariaat. Benoemd 9 Februarij 1867. Uitgebracht 25 April 1870. Tweede aflevering bl. 12.

tuigen. Waarborgen toch, dat zooveel mogelijk bij handelingen ten opzichte van onroerende zaken onbevoegden geweerd, en die handelingen zelve openbaar gemaakt zullen worden, zijn niet alleen bij het negatieve stelsel gewenscht, maar vormen de hoofdvoorwaarden voor zijne goede werking. Vandaar de uitbreiding, in het voorgestelde ontwerp opgegeven aan de verplichting tot het openbaar maken van akten, die op onroerende zaken betrekking hebben; van daar ook de eisch, dat geene andere akten, dan die in authentieke vorm verleden zijn, kunnen worden openbaar gemaakt. Het mag niet overbodig geacht worden, op beide deze punten meer in het bijzonder de aandacht te vestigen." ¹⁾

Hoewel deze uitbreiding van de verplichting tot inschrijving van alle akten, waardoor men eigendom of eigendomsrechten verkrijgt, en de authentieke vorm voor die akten voorgeschreven, de registers veel beter hun doel zoude doen bereiken, zoo zou dit toch nog veel meer den handel in zijne vrijheid belemmeren; hoe goed deze veranderingen en uitbreidingen dus ook al voor 't bewijs van eigendom van onroerend goed en de rechten hierop bestaande wezen zouden, voor schepen zijn zij te bezwarend. Al zijn schepen dikwijls zaken van groote waarde en al is er nog zooveel geld door anderen in voorgeschooten, zoo moet men toch den handel niet te zeer door wettelijke bepalingen in zijne vrijheid belemmeren, door eene wijze van

1) In Nederlandsch-Indië wordt voor schepen boven de 10 last eene authentieke akte vereischt, geboekt in een openbaar register.

levering in te voeren, die tegen alle handelsusantien indruischt, en die daarenboven, zooals zoo even is aangetoond, de zekerheid niet geeft, welke de wetgever wil. Die zekerheid kunnen de registers niet geven, als zij alleen de akten bevatten, waardoor schepen geleverd worden, en als er voor die akten geen authentieke vorm is voorgeschreven, en bovendien niet alle bevoorrechte schulden zijn ingeschreven. Door de registers in te richten, zooals de staatscommissie dit voor onroerende goederen noodig achtte, zouden de schepen en scheepsparten bij eigendomsovergang nog aan veel meer formaliteiten gebonden zijn, dan nu reeds het geval is.

Schepen en scheepsparten zullen natuurlijk niet aan zoo vele mutaties onderworpen zijn als roerende goederen van geringe waarde, maar zij moeten toch in het belang van den handel ter beurze verhandelbaar zijn, en daarin is dan ook voorzeker de reden te vinden, waarom de kooplieden, ten koste van groote geldelijke verliezen, de wetsbepaling van art. 309 § 2 verzuimen. De Duitsche handelswet is veel liberaler in dit opzicht. Deze heft de levering als vereischte van eigendomsovergang op, voor 't geval partijen daaromtrent overeenkomen. Art. 439 A. D. H. G. B. „Bei der Veräuszerung eines Schiffs oder eines Antheils am Schiff (Schiffspart) kann zum Eigenthumserwerb die nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts etwa erforderliche Uebergabe durch die unter den Kontrahenten getroffene Vereinbarung ersetzt werden, dass das Eigenthum sofort auf den Erwerber übergehen soll.”

De levering kan dus vervangen worden door een pactum adjectum, waarvan men zich, evenals van 't feit der vervreemding, des verkiezende een schriftelijk bewijs kan

verschaffen. De Duitsche Handelswet is dus voor schepen van 't beginsel afgeweken: zonder levering geen eigendomsovergang; en zij deed dit, omdat de levering voor deze zaken zoo moeielijk is. Men was het zelfs eens over hare toepasselijkheid, in geval de bedoelde overeenkomst niet dadelijk maar later werd gemaakt. Het voorstel, om voor hare bestaanbaarheid de zekere dagteekening of minstens den schriftelijken vorm te eischen werd verworpen. ¹⁾

Art. 440. A. D. H. G. B.: In allen Fällen der Veräuszerung eines Schiffs oder einer Schiffspart kann jeder Theil verlangen, dasz ihm auf seine Kosten eine beglaubigte Urkunde über die Veräuszerung ertheilt werde.

Dit artikel huldigt dus het beginsel, dat in sommige gevallen eene of andere partij er veel belang bij kan hebben van de vervreemding afdoende en bij geschrifte te doen blijken.

De Duitsche wet is alzoo voor den koopman niet bezwarend; daar zijn de schepen en scheepsparten dus wel vatbaar voor beursoperatiën. Schepen zullen natuurlijk niet zoo dikwijls van eigenaar verwisselen als andere roerende zaken, maar dat is geen reden om den eigendomsovergang ervan zoo lastig te maken voor hen, die van onze wet gebruik moeten maken. De Duitsche wet heeft toch bij haar vrij gemakkelijke wijze van eigendoms-overgang even goed, ja zelfs nog beter voor de bevoorrechte schulden gezorgd, door de schulden, die op schepen kunnen rusten, bij de reis te laten afrekenen.

¹⁾ Mr. J. A. Levy, Het Duitsche handelswetboek vergeleken met het Nederlandsche Wetboek van Koophandel, ad art.

Daar bestaat de quaestie niet, of de scheepseigenaar bij abandon van 't schip ook afstand mag doen van de reeds vroeger gemaakte schulden, waarvoor hij de verdiende vrachtpenningen reeds in zijn zak heeft. Art. 777 A. D. H. G. B. „Wenn der Rheder, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für welche er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kentniz erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise in See sendet, ohne dasz das Interesse des Schiffsgläubigers es geboten hat, so wird er für die Forderung in Höhe desjenigen Betrages zugleich persönlich verpflichtet, welcher für den Gläubiger sich ergeben haben würde, falls der Werth, welchen das Schiff bei Antritt der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung vertheilt worden wäre.

Es wird bis zum Beweise des Gegentheils angenommen, dasz der Gläubiger bei dieser Vertheilung seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde. Die persönliche Verpflichtung des Rheders, welche aus der Einziehung der dem Gläubiger haftenden Fracht entsteht, wird durch diesen Artikel nicht berührt.”

Bij verkoop van het schip hebben de scheepsschuld-eischers buiten en behalve het verhaal op den koopprijs nog eene personeele vordering tegen den vorigen eigenaar. Art. 776 A. D. H. G. B.: „In so weit der Rheder in den im art. 767 unter Ziffer 1 und 2 erwähnten Fällen das Kaufgeld eingezogen hat, haftet er in Höhe des eingezogenen Betrages sämmtlichen Schiffsgläubigern in gleicher Weise persönlich, wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht.”

Wij zien dus dat hier minstens even zoo goed voor

de bevoorrechte schulden gezorgd is, en dat dus de lastige wijze van levering bij ons voorgeschreven niet in het belang van de zekerheid der bevoorrechte schulden noodig is. Hoewel nu art. 1510 B. W. den verkooper tot levering verplicht, en art. 1511 B. W. zegt waarin de verplichting om te leveren bestaat: „de levering is eene overdracht van het verkochte goed in de magt en het bezit van den kooper,” zoo wordt toch de zorg van de overschrijving der akte, wat bij onroerend goed en de door ons bedoelde schepen en scheepsparten de levering is, bij art. 1511 bedoeld, gewoonlijk aan den kooper overgelaten. Als dus de kooper de akte, wat hier de titel is, in de daartoe bestemde registers laat overschrijven, dan heeft hij den vollen eigendom verkregen. Die eigendom gaat echter niet zuiver over, daar art. 312 bepaalt, dat bij verkoop hetzij binnen 's lands hetzij buiten 's lands gesloten, de eigendom van zeeschepen niet overgaat, dan onder de lasten, en behoudens de voorrechten en rechten bij de artt. 313, 314 en 315 W. v. K. vermeld. Maar, daar art. 319 W. v. K. den verkooper van een schip de verplichting oplegt, om bij eene door hem geteekende lijst aan den kooper opgave te doen van alle bevoorrechte schulden, zoo is de kooper gewaarborgd, daar de verkooper, als hij de lijst niet opmaakt en geteekend aan den kooper ter hand stelt, niet levert, en de verkrijger hem dus ook niet voor dien tijd behoeft te betalen; en hij, als hij dit al gedaan heeft, op grond van dit artikel den koop kan laten vernietigen, terwijl als de verkooper deze lijst wel geeft, maar er eenige bevoorrechte schulden in verzwijgt, dit den verkrijger het recht geeft om eene actie tot vergoeding van kosten, schaden en interessen tegen den vorigen eigenaar in te stellen.

Daar art. 312 W. v. K. spreekt van „bij verkoop” (beter zou ook hier „levering” zijn, daar onze wet den eigendom nooit door verkoop laat overgaan, maar eerst door de levering, en het dus onverschillig is, waar verkocht is, en het alleen op de plaats van levering aankomt,) zou men hieruit kunnen afleiden, dat de bepaling van dit artikel eene uitzondering is op den algemeenen regel, en dat bij anderen titel van eigendomsovergang, die lasten, voorrechten en rechten het schip niet volgen. Door dit aan te nemen, zou men, hoewel niet met de woorden van het art., dan toch zeker met de bedoeling ervan in botsing komen.

De Code de Commerce behandelde de bijzondere wijzen van rechtspleging bij het onderwerp, waarop de bijzondere bepalingen betrekking hadden, en daar stond dus tegenover gerechtelijken verkoop, die ook in den Code de Commerce behandeld werd, de vrijwillige verkoop. De tweede titel van het tweede boek van den Code de Commerce handelde over „la saisie et vente des navires;” daar in dien Code dus de geheele rechtspleging over gerechtelijken verkoop behandeld werd, zoo behandelde ook art. 193 de gevolgen zoowel van den gerechtelijken, als van den vrijwilligen verkoop:

„Les privilèges des créanciers seront éteints,

Indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations,

Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant;

Ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.”

Als wij nu de geschiedenis van ons artikel nagaan, ¹⁾ dan zien wij, dat, toen 't Ontw. 1825 sprak van vente volontaire, de 6^{de} afdeeling daarbij opmerkte, dat alles wat op den verkoop sloeg, „s'applique aussi bien aux ventes judiciaires, qu'aux ventes volontaires; il a paru nécessaire de supprimer le mot: volontaires, au commencement de l'article. De cette manière il aura dans son énoncé l'étendue qu'il doit avoir, en le mettant ainsi en harmonie avec les articles suivans, qui lui servent de développement.”

De nieuwe redactie behield echter „vrijwilligen verkoop.” Art. 5 des Ontwerps van 22 October 1835 luidde: „De eigendom van schepen, de grootte hebbende enz., gaat bij vrijwilligen verkoop, hetzij binnen 's lands, hetzij buiten s lands, niet over dan onder de lasten en behoudens de voorregten en regten, welke bij art. 204, 205 en 206 (art. 313, 314 en 315) zijn vermeld.”

De nieuwe redactie van 1834 liet het woord „vrijwillig” weg.

Bij het verslag der centrale afdeeling, oordeelde de 2^{de} afdeeling, dat dit artikel aldus zou moeten gelezen worden: „De eigendom van schepen, de grootte hebbende bij art. 199 (309 § 2) uitgedrukt, gaat, buiten gerechtelijken verkoop, in geen geval over, dan onder de lasten, en behoudens de voorregten, welke hierna in art. 204, 205 en 206 (313, 314 en 315) zijn vermeld.” Bij hetzelfde verslag droeg de Regeering echter het artikel voor, zooals het nu luidt. De geschiedenis van art. 312 verspreidt dus niet veel licht over den zin van dat artikel.

1) Voorduin, IX blz. 319.

De wetgever heeft alzoo oorspronkelijk de uitdrukking „vrijwillige verkoop” gekozen in tegenstelling met „gerechtelijke verkoop.” Den gerechtelijken verkoop heeft de wetgever niet in het W. v. K. willen behandelen, daar hij meende dat alles wat op de rechtsvordering betrekking heeft in het daarvoor bestemde Wetboek thuis behoort, en niet verspreid moet zijn in de andere wetboeken, al is er ook in enkele gevallen eene bijzondere rechtspleging voorgeschreven. Hij heeft die rechtspleging, welke eene uitzondering op de gewone maakt, in een boek bij elkaar gebracht en, dit is geworden het derde boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Op sommige plaatsen in de wetboeken zijn nu nog wel bepalingen te vinden, die daar eigenlijk niet behooren, maar hare plaats in het Wetb. v. Rv. hadden moeten vinden; dit is echter naar mijne meening alleen aan onachtzaamheid te wijten. In ons artikel 312 kan het woord „vrijwillig” niet weggelaten zijn, om het voorschrift daarin vervat ook toepasselijk te verklaren op gerechtelijken verkoop, want de rechtspleging daarvoor voorgeschreven is te vinden in art. 575 Rv. Men leest daar: „Door den gerechtelijken verkoop wordt het schip ontlast van alle bevoorregte schulden, waarvoor hetzelve was verbonden.” Deze bepaling kwam niet voor in het Wetboek van Rv. van 1830, maar werd eerst in 1837 daarin opgenomen. Al kon men dus ook al in 1830 geneigd zijn aan het woord verkoop eene zoo algemeene beteekenis te geven, dit kan nu niet meer het geval zijn, nu wij art. 575 Rv. hebben.

Hoewel de Regeering de opmerking van de tweede afdeeling niet ter harte genomen heeft, kan men echter niet aannemen, dat zij den regel, dien art. 312 W. v. K. voor-

schrijft, alleen bij koop zou hebben willen laten gelden: ik geloof dat zij hier koop genoemd heeft, niet omdat bij de andere wijzen van eigendomsovergang de hier bedoelde lasten, voorrechten en rechten den eigendom niet zouden volgen, maar enkel om, zooals meer in de wet plaats heeft, een voorbeeld te stellen, en dat zij als voorbeeld „koop” nam is zeer natuurlijk, daar dit het meest voorkomende geval is. Door te veel te letten op het woord „koop” in dit art. zou men tot de vreemdste gevolgtrekkingen komen.

Ik meen dan ook gerust te mogen aannemen, dat de eenige wijze van eigendomsovergang, waardoor een schip van zijne bevoorrechte lasten, voorrechten en rechten ontslagen wordt, en dus gezuiverd den verkrijger in handen komt, de gerechtelijke verkoop is, art. 575 Rv.

Art. 310 W. v. K. bepaalt de wijze, waarop de wetgever de levering van schepen, die zich buiten 's lands bevinden en aldaar aan vreemdelingen worden geleverd, wil laten geschieden:

„De levering geschiedt volgens de wetten en gebruiken der plaats alwaar dezelve gedaan wordt.” Door dit artikel wordt ook eene groote inbreuk gemaakt op het karakter van schepen als roerend goed, want roerend goed wordt overal geleverd, op de wijze van het land of de plaats alwaar degene die het levert zich bevindt, maar ook ten opzichte van de wijze van levering van onroerende goederen maakt dit artikel eene wijziging. Art. 7 Alg. Bep. bepaalt nl. dat ten opzichte van onroerende goederen de wet van het land of de plaats geldt, alwaar die goederen gelegen zijn, en als schepen dus met onroerende goederen waren gelijkgesteld, dan zouden zij ook buiten 's lands geleverd

moeten worden, volgens de wetten van ons land, daar zij een vast domicilie hebben en wel daar, waar zij 't eerst zijn ingeschreven. In het Ontwerp 1825 stond in dit artikel nog „verkoop”, maar dit werd later door „levering” vervangen, daar de eigendomsovergang bij ons plaats heeft door levering en niet door koop en verkoop, en daarom is dus de plaats, waar de koop gesloten is, bij ons onverschillig.

Bij de behandeling van dit art. vroeg de 4^{de} afdeeling: „Hoe zal het gaan in die landen, waar sommige gepri- vilegieerde bepalingen of schulden niet bekend zijn, welke in ons wetboek worden opgenoemd? Hoe zal men dezelve dan doen gelden? De rechter in een vreemd land erkent toch, bij verkoop in dat land gedaan, geen ander privi- legie, dan de in dat land zelf vigerende”. ¹⁾

„Tot voorkoming dat de heilzame bepaling der over- schrijving niet worde ontduikt”, antwoordde de Regeering, „heeft men moeten bepalen, dat, wanneer een Nederlander buiten 's lands aan een' Nederlander schepen verkoopt, de eigendom zonder overschrijving niet overgaat; — ter- wijl de regel alleen uitzondering lijdt, indien buiten 's lands schepen aan vreemdelingen verkocht worden, omdat deze alsdan niet kunnen worden genoodzaakt, uitheemsche wetten te kennen en op te volgen. Men moet echter niet uit het oog verliezen, dat in geen geval de ver- kochte schepen van de lasten bevrijd zijn, waarmede zij zich bezwaard bevinden.”

„Over de wijze, waarop een vreemdeling buiten 's lands eigendommen verkrijgt”, zeide de heer Beelaerts van Blok-

1) Voorduin, IX 314, 315.

land, 17 Februarij 1826, „kan onze wetgeving niet beschikken; zij behoeft ook geen beschermenden maatregel daaromtrent uit te strekken; maar geen Nederlander behoort zich aan de wetten van zijn land te onttrekken, door den eigendom van een schip te verkrijgen buiten 's lands, en door, te zijnen aanzien, de wetten of gebruiken van andere landen op een Nederlandsch eigendom te laten toepassen.” ¹⁾

De heer Hooft vond in gezegd art. 3 (310) een gewichtig bezwaar tegen de aanneming des ontwerps.

Het deed hem vreezen, dat het de gelegenheid zou geven, om den verkoop van schepen eerder buiten ons land te doen plaats hebben.

„Ik weet,” zeide de spreker, „dat de geest des wetgevers dit niet bedoelt; want het artikel spreekt alleen van verkoop aan buitenlanders, en behoudt dus de bepaling van art. 2 (art. 389 § 2) dan en wanneer de verkoop buiten 's lands aan inlanders plaats heeft; maar wat zal beletten, dat A, als eigenaar van een schip, hetzelfde aan B, zijnde een uitlander, verkoopt, en deze zulks doe voor rekening van C, die een Nederlander is, — wanneer deze koop geschiedt in een land, waar welligt geen veiligheidsmiddelen voor den schuldeischer ten laste van den kooper bestaan.”

De Regeering antwoordde, dat art. 4 (312), dat de schuldvorderingen beschermt, dit bezwaar wegnemen moet.

Uit de geschiedenis blijkt, dat onze wetgever bang is geweest, dat de Nederlanders buiten 's lands de bepaling

¹⁾ Voorduin, IX bladz. 316.

van art. 309 § 2 zouden trachten te ontduiken, en daarom bepaalde, dat ingezetenen, die buiten 's lands aan vreemdelingen leveren, de wetten en gebruiken der plaats alwaar geleverd werd, zouden volgen; waaruit volgt, dat als ingezetenen buiten 's lands aan ingezetenen leveren, de bepaling van art. 309 § 2 moet toegepast worden.

Mr. 's Jacob ¹⁾ vindt de bedoeling van den wetgever even onrechtskundig als onnut: „Als dit inderdaad de bedoeling des wetgevers geweest is, schijnt deze bepaling even onrechtskundig als onnut; onrechtskundig, omdat onze wet daardoor eene uitzondering maakt op den regel „*locus regit actum*,“ ten aanzien van een vreemd land, waar de regter zich aan die uitzondering noch wil noch kan storen, omdat: *impune jus dicenti extra territorium non paretur*; onnut, omdat de Nederlander, in een vreemd land gevestigd, zich voor alles zal afvragen, welke de vormen zijn dáár voorgeschreven, en die vervullen om zeker te zijn, dat hij door de aldaar geldende wet als regtmatige eigenaar worde erkend. Hierbij immers heeft hij het meeste belang, terwijl de kwestie of hij in Nederland als eigenaar beschouwd wordt, zoolang hij in den vreemde blijft, op den achtergrond staat. Het is te bejammeren, dat alleen de vrees voor ontduiking der wet, die uit den aard der zaak schaars zal plaats hebben, en waartegen in elk geval andere middelen kunnen worden aangewend, gevoed door de ondoordachte aanmerkingen van sommige leden der

1) Nederlandsche Jaarboeken voor Rechtsgeleerdheid en Wetgeving, verzameld en uitgegeven door Mr. C. A. den Tex en Mr. J. van Hall, Deel 12.; Mr. M. A. 's Jacob over schepen en derzelver regtsgevolg volgens het Nederlandsche recht, bladz. 575.

Staten-Generaal, de Regering heeft bewogen tot het huldigen van dergelijke beginselen."

Ik geloof, dat Mr. 's Jacob tot deze redeneering komt, omdat hij zich het geval, waarin de wetgever wilde dat een Nederlander, buiten 's lands schepen aan Nederlanders verkoopende, onze wet zou volgen, niet juist voorstelt. Hij zegt, „Wanneer Nederlandsche schepen buiten 's lands zijn, kunnen zich twee gevallen voordoen, of dat het aan een vreemdeling overgaat, of dat het schip wordt geleverd aan een' Nederlander aldaar woonachtig." Ik wil aannemen, dat noch de vreemdeling, noch de Nederlander, die in den vreemde woont zich aan onze wetsbepaling zal storen, maar ik geloof, dat de wetgever die bepaling niet zoozeer met het oog op hen wilde, omdat zij, zooals Mr. 's Jacob terecht opmerkt, er zich niet veel aan zullen storen; maar de bepaling is meer van toepassing als Nederlanders aan Nederlanders buiten 's lands schepen leveren, met de bedoeling om de wetsbepaling te ontduiken, die blijkens art. 310 hen ook buiten ons land bindt.

Indien dit niet uit art. 310 volgde, dan zou art. 309 § 2. Wetb. v. Kooph. voor den handel, die het wilde ontduiken, omdat hij tegen die formaliteiten opziet, niet verbindend zijn, indien hij maar buiten 's lands leverde, daar zonder art. 310 de verplichting, in art. 309 § 2 voorgeschreven, buiten 's lands zou wijken voor den regel, „locus regit actum."

Art. 310 Wetb. van Kooph. huldigt den regel van art. 8. Alg. Bep., door de levering, buiten 's lands aan vreemdelingen gedaan, te onderwerpen aan het buitenlandsche recht, maar beperkt hem, door voor de levering

buiten 's lands aan een' Nederlander gedaan, de Nederlandsche wet verbindend te verklaren.

De buitenlandsche wet is dus op den eigendomsovergang van een Nederlandsch schip toepasselijk, als 1^o. de levering plaats heeft buiten 's lands, en 2^o. aan een vreemdeling.

De plaats van verkoop is onverschillig, daarom is het woord „verkoop” in dit art. vervangen door „levering.” De levering moet dus in dit geval plaats hebben volgens de wet der plaats, waar die levering geschiedt.

Van vreemde schepen spreekt de wet niet, en daarom zullen de algemeene beginselen hierop dienen toegepast te worden. Daar roerende goederen worden geregeerd door de wet van de woonplaats des eigenaars, *mobilia sequuntur personam*, is het *statutum personale* op schepen van kracht. Derhalve is een vreemd schip hier te lande niet onderworpen aan de bepalingen van het Nederlandsch Wetboek van Koophandel, voor zoover betreft zijn rechtsgevolg, dat beoordeeld moet worden naar de wet van het land, alwaar de eigenaar t'huis behoort. Maar bij eigendomsovergangen hier te lande, moeten niettemin de voorschriften worden nagekomen ten aanzien van levering, door onze wet vastgesteld, op straffe van onwaarde hier te lande van den eigendomsovergang. De reden hiervan is, dat de vorm der handelingen beoordeeld moet worden, naar de wetten van het land of de plaats, waar die handelingen zijn verricht, art. 10 Alg. Bep. De wijze van levering is vorm, dus als die hier te lande geschiedt, wordt zij beoordeeld naar de Nederlandsche wet. Geene levering dus van vreemde schepen, kan hier te lande op eene andere wijze plaats vinden, dan volgens art. 309 § 2 W. v. K.

HOOFDSTUK IV.

De vraag, nu te behandelen, is deze, of de eigendom van schepen ook verkregen kan worden door verjaring?

Onze wet behelst hieromtrent geene bepalingen, zij heeft de verjaring niet uitgesloten, zij heeft alleen ten opzichte van de eigendomsverkrijging door levering bijzondere bepalingen gemaakt, zoodat de verjaring aan de gewone beginselen zal moeten worden overgelaten. Hoewel schepen nu als onroerende goederen geleverd moeten worden, zoo heeft, zooals vroeger reeds aange-toond is, onze wetgever de schepen niet met onroerende goederen willen gelijk stellen, en daarom kan men er ook niet de verjaring, die voor onroerende goederen als wijze van eigendomsverkrijging in het B. W. wordt opgenoemd, n. 1. door 30jarig bezit zonder titel en 20jarig bezit met titel, op toepassen.

Wat zal dan voor schepen moeten gelden? Mr. F. A. van Hall zegt in de Bijdragen voor Rechtsgeleerdheid in wetgeving V (1830), in zijn opstel over schepen, als hij spreekt over art. 2 (nu art. 309 § 2) „onze wetgevers hebben zich daarbij te algemeen uitgedrukt. Immers, volgens de gewone Burgerlijke Wet wordt de eigendom zelfs van onroerende goederen ook onder anderen verkregen door verjaring en door wettige of testamentaire opvolging; deze beide middelen van eigendom te verkrijgen,

zijn zeker ook op schepen toepasselijk; en daartoe wordt geene in openbare registers overgeschrevene akte vereischt."

Dat de levering, die art. 309 § 2 voor de schepen en scheepsparten voorschrijft, bij erfopvolging niet verlangd wordt, zal niemand betwijfelen, daar men bij ons van rechtswege treedt in de rechten en verplichtingen van den overledene, en men dus diens eigendomsrechten voortzet art. 1002 B. W. Anders is het, als men bij legaat een schip of scheepsportie erft, daar men dan door dat legaat het schip of de scheepsportie niet verkrijgt, maar enkel als legataris het recht heeft om het legaat van de erfgenamen of legatarissen, die daarmede belast zijn, op te vorderen, art. 1006 B. W.

Hoe verkrijgt de legataris nu het schip? Vrij algemeen neemt men aan, dat de levering, die art. 309 § 2 voorschrijft, niet meer te pas komt, als men het schip of de scheepsportie reeds krachtens een' of anderen titel bezit. De vraag is nu verkrijgt de legataris het schip of de scheepsportie van hem, die met de uitkeering daarvan belast is, door levering; of krijgt hij zijn legaat door middel van hem, die met de uitkeering belast is, direct van den erflater. Het laatste is tegenwoordig algemeen aangenomen, en als men dat aanneemt, is er geene levering noodig, en de bepaling van art. 309 § 2 ook niet toepasselijk.

Of schepen en scheepsportiën voor verjaring vatbaar zijn, is eene vraag, die niet zeer gemakkelijk te beslissen is.

Wanneer art. 2014 B. W. ook voor schepen gold, zou ten hunne opzichte van geene verjaring sprake zijn, daar dan ook voor schepen en scheepsparten bezit op zich zelf voldoende zou zijn. Vroeger hebben wij echter aange-

toond, dat art. 2014 niet voor schepen gelden kan, en dus kunnen wij niet aannemen, dat het beginsel van art. 2014 voor schepen en scheepsparten slechts in dit opzicht zou gewijzigd zijn, dat daarvoor art. 2014 wel zal gelden, als hunne levering is geconstateerd. Dit is echter bij een vonnis van de Arrondissements-Rechtbank te Assen van 12 Mei aangenomen, R. Bijblad jg. 1852. „Voor schepen, waarvan de levering moet geschieden door inschrijving in de daartoe bestemde registers, kan dan alleen bezit voor titel van eigendom gelden, indien de levering behoorlijk is geconstateerd.”

Als wij nu aannemen, dat art. 2014 voor schepen niet geldt, zou voor schepen en scheepsparten de verjaring wel te pas kunnen komen en ook wenschelijk zijn, maar de jure constituto kunnen wij ze echter niet aannemen. De wenschelijkheid ervan kan men voor het jus constituendum aantoonen, b.v. door te wijzen op het geval, dat iemand te goeder trouw een schip koopt van iemand, die daarvan geen eigenaar is. Wij hebben niet te beslissen wat recht zou moeten zijn, maar wat recht is.

Mr. Kist zegt, dat verjaring voor schepen een middel van eigendomsverkrijging is, omdat zij niet is uitgesloten. Alleen ten opzichte van de eigendomsverkrijging door levering bestaan bijzondere bepalingen, zoodat de verjaring aan de gewone beginselen is overgelaten.

De vraag is echter niet, of verjaring voor schepen uitgesloten is, maar of men uit de artikelen, die de verjaring in het algemeen behandelen, opmaken kan dat ze voor schepen geldt.

Art. 2000 B.W. zegt: „Die te goeder trouw, en uit kracht van eenen wettigen titel, een onroerend goed,

eene rente of eenige andere, aan toonder niet betaalbare, inschuld verkrijgt, bekomt daarvan den eigendom bij wege van verjaring, door een bezit van twintig jaren."

„Die te goeder trouw het bezit heeft gedurende dertig jaren, verkrijgt den eigendom, zonder dat hij kan worden genoodzaakt zijnen titel te toonen."

Schepen kunnen niet onder dit art. gebracht worden, daar zij lichamelijke roerende goederen zijn, en de wet ze ook voortdurend als zoodanig wil beschouwd hebben, zooals wij in het begin van dit opstel hebben aangetoond. Als de wet ze met onroerende goederen had gelijk gesteld, dan was het een ander geval, dan zou art. 2000 er wel degelijk voor gelden, maar ze nu onder dit art. te brengen, alleen omdat de wet ze niet als gewone roerende goederen wilde geleverd hebben door de enkele overgave, maar hunne levering op gelijke wijze gewild heeft, als voor onroerende goederen is bepaald, dat gaat niet aan.

Pardessus zegt ¹⁾: „Mais il pourrait arriver qu'une personne eut acquis un navire de celui a qui il n'appartenait pas, et en faveur de qui les apparences seraient assés fortes pour que l'acheteur put être considéré comme de bonne foi. Il semble naturel de continuer l'application, par analogie, des principes du droit civil. De même que celui qui acquiert, de bonne foi, un immeuble d'une personne qui n'en est pas propriétaire, prescrit contre le legitime propriétaire par le laps de temps et les moyens qui servent à prescrire contre les hypothèques; de même, il paraît convenable de

1) Pardessus; Cours de droit commercieel 618.

décider que l'acheteur, de bonne foi, d'un navire prescrirait contre le véritable propriétaire, lorsqu'il l'aurait possédé pendant le temps et avec les circonstances qui purgent les droits de créanciers sur les navires, suivant ce que nous dirons dans le titre huitième.

Dans tous autres cas, il est encore moins douteux que les principes généraux du droit civil sur la prescription ne doivent être appliqués. Ainsi, le copropriétaire d'un navire ne pourrait prescrire le droit de l'autre que par une possession exclusive et continue du navire entier. Ainsi, la qualité du capitaine est un obstacle invincible à ce qu'il en acquière la propriété par prescription.

Il faudrait, dans ces différens cas, qu'il y eût une intervention de titre. Il en serait de même de celui qui n'en aurait acquis que l'usufruit, de celui qui en jouirait à titre d'affrètement ou en vertu d'une convention de gage.

Les caractères de la possession doivent être les mêmes que ceux qui sont exigés pour acquérir des droits réels; ceux de la bonne foi et du titre, dans le cas où ils peuvent être invoqués, seraient appréciés suivant les principes généraux." 1)

Boulay Paty verzet zich tegen deze meening. „Nous ne pouvons partager cette opinion. D'abord le propriétaire est soumis par le Code Civil à des dispositions textuelles pour le créancier (art. 2180) et d'autres dispositions textuelles pour le propriétaire (art. 2262 en 2265).

De même si le Code de Commerce contenait quelques dispositions, portant que le propriétaire d'un navire, qu'un tiers aurait vendu, perd sa propriété, s'il ne la revendique dans tel délai, il faudrait s'y soumettre.

1) Pardessus, Cours de droit Commercial N°. 619.

Mais cette disposition, le Code de Commerce ne la porte pas. En cas de vente volontaire, l'art. 193 porte que le privilège du créancier du vendeur sera perdu par un voyage fait au nom de l'acheteur.

Voilà tout ce que dit le Code. A quoi cette disposition est elle applicable? Aux créanciers de celui qui a vendu. Elle ne l'est nullement au propriétaire, dont on a vendu la propriété.

L'article fait perdre un droit de créance quand le véritable propriétaire a vendu; il est muet sur le droit de propriété, quand c'est par un tiers non-propriétaire, que cette vente a été faite.

On ne peut donc par analogie dire; Le créancier perd son droit dans telle hypothèse: donc le propriétaire doit le perdre dans la même hypothèse, par ce qu'on ne peut enlever des droits et opposer des prescriptions par analogie, surtout quand il s'agit d'un droit aussi sacré, que la propriété. Il est un principe constant en droit, c'est que les fins de non recevoir, les prescriptions, les déchéances, sont de droit étroit, qu'elles ne peuvent pas être suppliées, qu'elles ne peuvent, par la même raison, être étendues d'un cas à un autre, car les étendre à un cas non prévu, c'est les suppléer pour ce cas." ¹⁾

Iets verder zegt hij: „La seule prescription de trente ans (art. 2262 du Code civil) mettrait les vendeurs et l'acquéreur à l'abri de toute réclamation, et éteindrait l'action en revendication du propriétaire depouillé."

Pardessus neemt dus voor schepen, en scheepsparten niet de usucapio maar de praescriptio aan, en de Code

1) Baulay Paty; Cours de droit commercial I.

de Commerce geeft daar dan ook wel aanleiding toe, daar art. 430 C. d. C. bepaalt „Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.” Men kan vragen, waarom dit art. dat zegt, want als er in het geheel geene praescriptio voor schepen te pas komt, dan is art. 430 volstrekt overbodig, daar het toch wel zeker zal zijn dat, als er volstrekt geene praescriptio voor schepen te pas komt, ook de kapitein van dat schip zich niet op praescriptio zal kunnen beroepen. Wij geloven dus, dat men er in het Fransche recht *argumento a contrario* wel toe komen moet, om voor schepen de praescriptio aan te nemen, want hoe gevaarlijk het ook is *argumento a contrario* iets af te leiden, vermeen ik toch, dat de Fransche wetgever, bij het voorstellen van art. 430 Code de Commerce, het oog had op de bijzondere betrekking waarin de kapitein tot het schip staat en dat hij juist om die verhouding eene uitzondering wilde maken op den algemeenen regel.

Boulay Paty is het met Pardessus niet eens, voornamelijk op grond dat de Code de Commerce nergens zegt, dat de eigenaar van een schip zijn eigendom verliest, als hij het niet op tijd revindiceert. Wel laat de Code de Commerce op deze wijze de geprivilegieerde schulden verloren gaan, maar niet den eigendom, en dus laat hij niet toe, door analogie daartoe te besluiten. Verder waarschuwt hij sterk tegen uitbreiding van verjaring als middel van eigendomsverkrijging.

In de Opmerkingen en Mededeelingen ¹⁾ geeft Mr. B. J. Gratama onder het opschrift „Wat werkt de overschrij-

1) Opm. en Mededeel. X. blz. 167 en v.

ving der akte van overdragt van schepen?" als zijne meening te kennen, dat de verschillende gevoelens, die daaromtrent heerschen, tot drie stelsels kunnen teruggebracht worden. 1^e. De overschrijving werkt hier hetzelfde als bij onroerende goederen, zonder eenige beperking ten aanzien van den eigendom (waarmede men wel het vruchtgebruik art. 853 en 860 B.W. zal moeten gelijk stellen), doch ten aanzien van het pandrecht met deze beperking, dat dit vervalt, indien een nieuwe verkrijger werkelijk bezit gedurende zekeren tijd verbindt aan de overschrijving zijner akte, art. 316 en 750 N^o. 5 W. v. K.

2^e Ten aanzien van het eigendom geldt hetzelfde als ten aanzien van het pandrecht. Terwijl dus bij roerende goederen deze rechten, behalve bij diefstal en verlies, nimmer in handen van derden kunnen vervolgd worden, zijn schepen in zooverre met onroerende goederen gelijk gesteld, dat bij beiden dat vervolgen in handen van derden toegelaten wordt, doch slechts gedurende den tijd, dat de derde aan zijn' titel nog niet het bezit van zekeren duur paart.

3^e. Art. 309 b. W. v. K. verandert voor schepen slechts de wijze van overdracht, bij art. 667 B. W. voor roerende goederen in 't algemeen bepaald, doch laat de gevolgen der overdracht onaangeroerd. Die gevolgen zijn dus voor schepen geheel dezelfde als voor andere roerende goederen. Ieder derde, die zijn akte deed overschrijven, is dus voor alle reclame veilig. De vervolgbaarheid tegen hen van pandrechten, naar art. 312 W. v. K., is dus een zeer bijzonder recht. En zeker, hoe weinig technisch te rechtvaardigen, zou dit niet het eenige voorbeeld zijn, dat latere wetgevers meer voor pandrecht zich bezorgd toonden dan voor eigendom, aan het eerste meer kracht toekenden

dan aan het laatste, eigendom voor pandrecht opofferden."

Het derde stelsel keurt Mr Gratama direct af, om dezelfde redenen, die wij voor de niet toepasselijkheid van art. 2014 aangevoerd hebben. Het eerste stelsel keurt hij af om de bezwaren daaraan verbonden en wel voornamelijk, omdat de schepen dan nog niet vallen onder het bereik van art. 2000 B. W.; daarom neemt hij het tweede stelsel aan. Hij is dus van meening dat, evenals men de rechten, in artt. 313, 314 en 315 vermeld, verliest als het schip gedurende zestig dagen, zonder protest, ten name en voor rekening van den nieuwen eigenaar heeft gevaren, de ware eigenaar slechts gedurende dien tijd eene vordering krachtens zijn eigendomsrecht kan instellen, zoo het schip zich in handen van derden bevindt. Hij wil onder het woord „voorregt" in art. 316 ook eigendom verstaan, voornamelijk op grond dat art. 316 spreekt, van het voorrecht in de voorgaande artikelen en eene vroegere redactie „de drie vorige artikelen" had. Was die redactie behouden, dan omvatte het woord „voorrecht" alleen de voorrechten in artt. 313, 314 en 315 vermeld, maar, zegt hij, „de weglating van het woord drie kan geene andere strekking hebben, dan om ook de regten in te sluiten in nog vroegere artt. behandeld. En die regten, zij kunnen geene andere zijn, dan het eigendom." Zulk eene kracht aan art. 316 te geven, vind ik wat te gewaagd en uit de beraadslagingen blijkt dan ook niet, dat men deze strekking aan de weglating van dit woord wilde geven. Ik meen eerder, dat men het woord drie als overtoollig wegliet, want als art. 316 voor alle voorgaande artt. geldt, dan moet het gelden voor de art. 309 — 312, en wij hebben gezien dat art. 316 bij art. 311 in geen

geval geldt, en daar de artt. 309 en 312 niet van een voorrecht spreken, maar alleen over de wijze van leveren handelen, zoo kan art. 316 met het „voorregt” ook deze artikelen niet bedoelen, terwijl „art. 310 art. 316 zich van zelf uitsluit.” Ik kan dus niet zooveel kracht hechten aan de weglating van het woord „drie” maar eerder dat het slechts als overtoollig is weggelaten.

Bij Holtius, ¹⁾ Voorlezingen over handels- en zeerecht lees ik.

„Bij schepen kan men, wel is waar, niet zeggen, dat bezit voor eigendom geldt, maar als er eene akte was, en die akte was overgeschreven, zoo zoude wie a non domino gekocht had, wel geen eigenaar wezen, maar toch door drie jaren tijdsverloop, op den voet van het aangehaalde artikel (art. 2014 § 2), voor alle namaning van den waren eigenaar beveiligd wezen.”

Wat verder leest men bij hem. „Wie een schip koopt a non domino, en eene ingeschreven akte voor zich heeft, keert den eigenaar met de praescriptio trium annorum. Schepen zijn namelijk 1^o. roerende goederen, waarvan 2^o. de eigendomsovergang gewijzigd is. Uit hoofde van n^o. 2 gaat de eigendom niet over door bloote apprehensio possessionis, maar op eene andere wijze in de wet aangeduid; uit hoofde van n^o. 1 moet daarbij de praescriptio trium annorum mogelijk wezen.

Deze twee elementen, onder 1 en 2, laten zich op geene andere wijze overeenbrengen. Wie van den schipper koopt, kan zich van deze verjaring niet bedienen, en de

1) Holtius II Boek blz. 124.

vindicatio tegen zoodanigen kooper duurt dertig jaren, omdat er in dit geval geen titulus bestaat, en alzoo aan het genoemde onder n^o. 2^e niet kan worden voldaan."

Holtius grondt dus zijne redeneering op art. 2014 § 2. Gedurende de daar bedoelde drie jaren is de kooper niet veilig voor revindicatie van de zijde van den waren eigenaar. Na die drie jaar is hij veilig. Art. 2014 § 2 ziet echter alleen op gestolene of verlorene zaken, en maakt met art. 2014 § 1 één beginsel uit, zooals ik ook reeds vroeger aangetoond heb.

Holtius zelf erkent, dat art. 2014 § 1 niet voor schepen geldt en in Deel II blz. 26 leest men dan ook bij hem:

„Uit het gezegde volgt, dat het eigendomsregt bij zeeschepen niet alleen anders overgedragen wordt, dan bij andere roerende goederen, maar ook anders is. Te weten de regelen; mobilia non habent sequelam, en en fait de meubles possession vaut titre, vallen hier weg, en dus het hoofdonderscheid tusschen vaste en roerende goederen; verg. Burg. Wetb. artt. 1213 en 2014 met het hier voorgeschrevene en vooral met art. 376."

Als men nu aanneemt, dat art. 2014 § 1 voor schepen buiten aanmerking moet blijven, dan kunnen wij de 2^e § van datzelfde artikel, die met de eerste één geheel uitmaakt toch niet op schepen toepasselijk verklaren, en al mochten wij dat doen, dan zou hieruit nog geenszins volgen, dat schepen door verjaring kunnen verkregen worden, daar art. 2014 § 2 den houder van de verloren of gestolen goederen niet tot eigenaar maakt, maar enkel de revindicatie tot 3 jaar bekort.

Daar dus art. 2014 § 2 ook niet voor schepen geldt, kan men gedurende 30 jaren schepen revindiceeren

maar na die dertig jaren heeft men niet opgehouden
eigenaar te zijn, men heeft alleen zijn recht om zijn
eigendomsrecht door revindicatie te laten gelden, ver-
loren. Art. 2004 B. W. Voor binnenschepen beneden de
10 last, geldt artikel 2014, zooals vroeger is aangetoond.

HOOFDSTUK V.

Nu rest ons nog de schenking van schepen te behandelen. Hoe moet die geschieden? Art. 1719 B. W. zegt „Geene schenking, uitgezonderd degene waarvan bij art. 1124 wordt gehandeld, kan op straffe van nietigheid anders gedaan worden dan bij eene notariële acte, waarvan de minuut onder den notaris is verbleven.” Moeten nu de schepen volgens dit art. geschonken worden, of is er art. 1724 B. W. op van toepassing.

Art. 1724 luidt: De giften van hand, tot hand, van roerende, ligchamelijke voorwerpen, of van schuldvorderingen aan toonder, vereischen geene akte, en zijn van kracht door de enkele overlevering aan den begiftigde, of aan eenen derde, die het gegevene voor hem aanneemt.”

Hoewel schepen en scheepsparten roerende lichamelijke zaken zijn en dus, naar de letter van art. 1724 te oordeelen, ook door gift van hand tot hand zouden kunnen geschonken worden, zoo kan ik dat toch niet aannemen, daar de wet juist, zooals wij gezien hebben, de levering van hand tot hand voor schepen en scheepsparten uitsluit, en daarvoor de levering bij acte overgeschreven in de daartoe bestemde registers voorschrijft. ¹⁾ Men

1) Pardessus, Cours de droit Commercial. 607.

Si cette transmission était à titre gratuit, il faudrait se conformer aux règles du droit commun qui exigent que les donations soient rédigées par actes authentiques.

kan toch niet aannemen, dat de wetgever de schenking van schepen en scheepsparten van hand tot hand heeft willen toelaten, daar hij juist, om het belang van deze zaken, de levering bij overgeschrevene akte heeft voorgeschreven; er blijft dus niets anders over dan art. 1719 B. W. op schepen en scheepsparten van toepassing te verklaren. Schepen en scheepsparten kunnen dus niet anders geschonken worden dan bij notarieele akte, en, ten einde deze wijze van eigendomsverkrijging aan derden bekend te maken, is de begiftigde verplicht de notarieele akte, die hier de titel is, in te doen schrijven in de daartoe bestemde openbare registers.

STELLINGEN.

STEFFINGEN

I.

De bezitter ter goeder trouw eener zaak wordt eerst door verjaring eigenaar der vruchten.

II.

Na ontzegging van den eisch tegen iemand, die werkelijk schuldenaar was, blijft er eene naturalis obligatio over.

III.

Onder de schepen in Art. 309 § 2 W. v. K. bedoeld, zijn ook de visschersvaartuigen begrepen.

IV.

Het woord „koop„ in Art. 312 W. v. K., moet opgevat worden als voorbeeld; bij de andere wijzen van overgang geldt natuurlijk hetzelfde beginsel, m. a. w. het artikel is enuntiatief.

V.

De eigendom van schepen kan niet door verjaring worden verkregen.

VI.

De schenking van schepen moet bij notariële akte geschieden.

VII.

Art. 748 W. v. K. stelt met zeeschepen de schepen, die de binnenlandsche wateren bevaren, gelijk, als zij maar ééne buitenlandsche reis gemaakt hebben.

VIII.

Art. 309 § 2 W. v. K. geldt evenzeer voor partijen als voor derden.

IX.

Assurantie is niet vatbaar voor overdracht.

X.

Art. 670 B. W. is overtollig.

XI.

De vrijheid, om op eigen grond te bouwen, wordt niet beperkt door het recht van uitzicht van den buurman door verjaring verkregen.

XII.

Wanneer iemand, die het oogmerk heeft om van woonplaats te veranderen, buiten zijne oude woonplaats en op reis naar de nieuwe overlijdt, dan is zijne laatste woonplaats de plaats waar zijne erfenis openvalt.

XIII.

Art. 2014 § 2 B. W. kent de vindicatoire actie toe aan ieder, die de zaak verloren heeft of aan wien zij ontstolen is, niet alleen aan den eigenaar.

XVI.

De uitdrukking „door zwakheid van vermogens” in Art. 488 § 4 B. W., moet verstaan worden, alsof er stond: door zwakheid van geestvermogens.

XV.

De legataris wordt door de enkele kracht van het testament eigenaar der gelegateerde goederen, met dat

gevolg, dat hij tegen den erfgenaam wel eene actie heeft tot afgifte, ten einde in het bezit gesteld te worden, maar niet tot levering.

XIV.

Het notariaat behoort eene vrije betrekking te zijn.

XVII.

Een Nederlander vreemden adeldom aannemende, blijft Nederlandsch staatsburger.

XVIII.

Het is even onrechtvaardig als ongrondwettig, dat de belastingschuldige tegen den Staat, de hulp van de onafhankelijke rechterlijke macht niet kan inroepen.

XIX.

Wenschelijk ware het, in ons Wetb. van Strafv. het cautiestelsel naast de preventieve hechtenis op te nemen.

XX.

Art. 27 van het nieuwe Wetb. van Strafr. schept volkomen willekeur en zal tot onrecht aanleiding geven.

XXI.

Een vonnis bij verstek gewezen, is voor geen verjaring vatbaar.

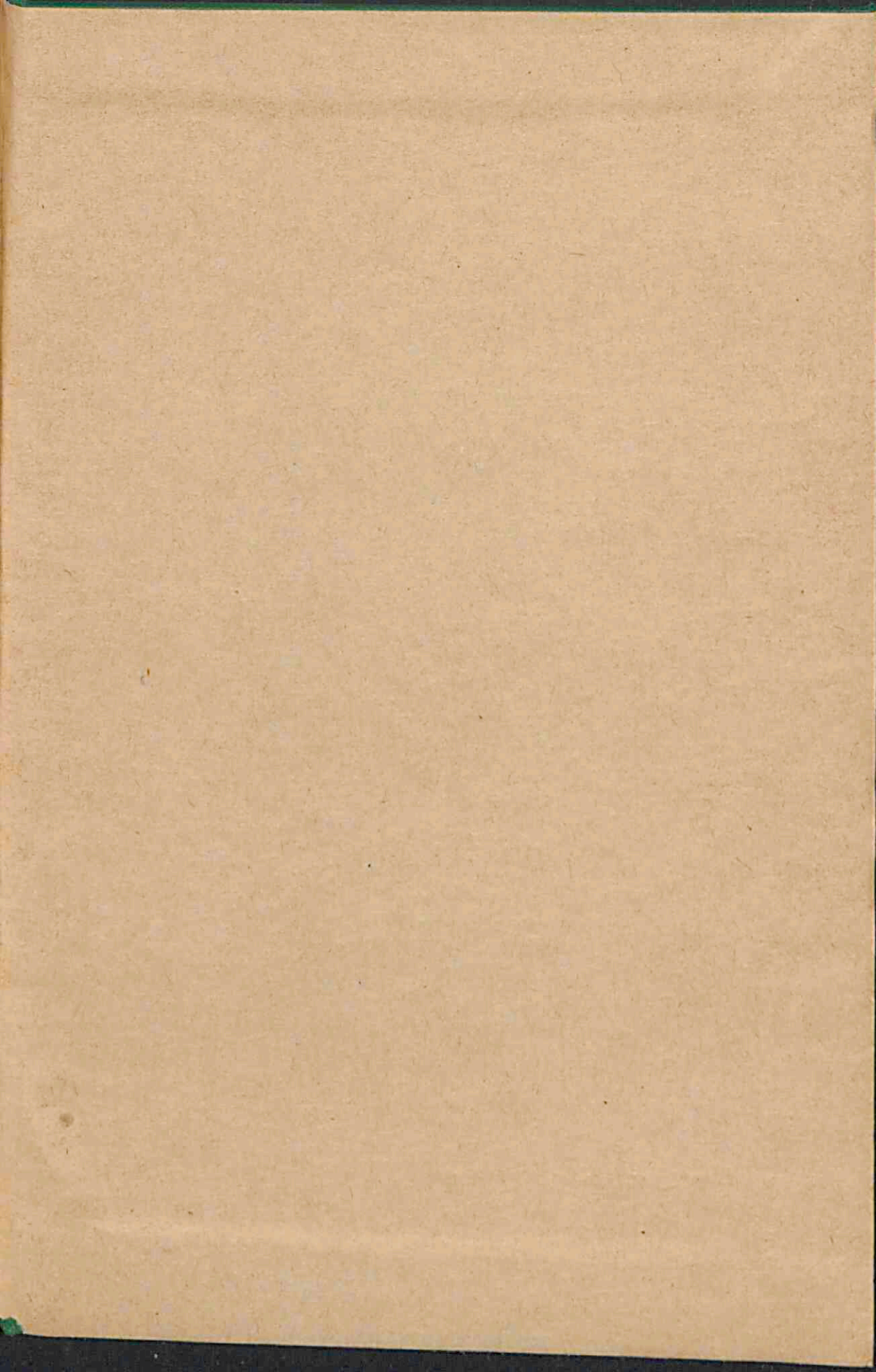
XXII.

Een beschermend stelsel van nijverheid werkt mede tot het ontstaan van armoede.

XXIII.

Het monopolie van de Nederlandsche Bank is in het algemeen belang.





U
1