

Over huur van schepen

<https://hdl.handle.net/1874/254546>

OVER HUUR
VAN
SCHEPEN.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

DOOR

M. R. COHEN.

AMSTERDAM,
N. H. BEER,

1877.





9

OVER HUUR VAN SCHEPEN.



Diss. Uttr. 1877

OVER HUUR
VAN
S C H E P E N.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT,

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

Doctor in het Romeinsch en Hedendaagsch Recht,

AAN DE HOOGESCHOOL TE UTRECHT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

Dr. Th. W. ENGELMANN,

HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER GENEESKUNDE,

MET TOESTEMMING VAN DEN ACADEMISCHEN SENAAAT

EN

VOLGENS BESLUIT DER RECHTSGELEERDE FACULTEIT,

IN HET OPENBAAR TE VERDEDIGEN

op Vrijdag den 15den Juni 1877, des namiddags ten 1 ure,

DOOR

MAURITS REINDERT COHEN,

GEBOREN TE AMSTERDAM.



AMSTERDAM,
N. H. BEER.
1877.

AAN MIJNE OUDERS.

INLEIDING.

In de oudste tijden was de eigenaar van het schip tevens eigenaar der lading en zocht zijne winst in het omzetten zijner producten. In latere tijden, toen het schip alléén al zeer veel kapitaal vereischte, zorgden eenigen voor het schip, anderen daarentegen voor de lading, die van den scheepseigenaar òf het geheele schip òf een deel daarvan huurden. Er ontstonden toen vereenigingen van kooplieden — reederijen — die schepen uitrustten om de vracht te verdienen en nu gebeurde het wel dat de aanvraag om goederen of passagiers te vervoeren grooter was dan de plaats waarover men te beschikken had. Wat nu te doen? Zoo spoedig kon men geene nieuwe schepen bouwen en dat zelfs zoude niet altijd een verkieslijk middel geweest zijn, van wege de uitgebreidheid van kapitaal.

Men sloeg dus eenen middenweg in en eene reederij, die van hare schepen missen kon *verhuurde* ze aan eene, die er noodig had. Ziedaar

de oorsprong van een instituut, dat mocht het uit den aard der zaak al weinig voorkomen, toch uit de feiten (de Maatschappij Nederland die in 1876 schepen van de Maatschappij Java huurde) de meening van Heise weêrspreekt, die zegt: dat een schip in de vaart wordt gebracht door een niet-eigenaar „im Leben nicht vorkommt."

Wij hebben ons nu ten taak gesteld dit contract na te gaan, dat door het stilzwijgen van bijna alle wetgevingen en vooral om de verwikkeling van juridische denkbeelden der aandacht overwaardig is.

Over huur van schepen sprekend meene men niet dat wij die wenschen te behandelen waaraan de vijfde titel van het 2^e Boek van het W. v. K. gewijd is. Integendeel wij verstaan hieronder de locatio-conductio rei, dat wil zeggen, iemand is eigenaar en staat nu het naakte schip aan een ander in huur af, die er den schipper op plaatst, het verder uitrust en voor zijne rekening laat varen. Het huurcontract zooals wij dit in dit geschrift bedoelen zal dus geheel iets anders zijn als het contract van bevrachten en verhuren waarvan de strekking en gevolgen door onze wet zorgvuldig, ja met eene zekere voorliefde zijn geregeld. De naam van schipper noch plaats en tijd van lading en lossing zullen den verhuurder behoeven bekend te zijn, noch kan er huur van een deel van het schip plaats vinden.

Eene eerste vraag, die zich nu aan ons voor-
doet is deze: Is huur van schepen (dus slechts van
het naakte schip) volgens ons recht bestaanbaar?

Het antwoord luidt bevestigend.

Volgens B. W. Art. 1584 is huur van allerlei
roerende of onroerende zaken geoorloofd. Huur
van schepen is dus niet uitgesloten; te meer ver-
wondering wekt het dus dat wij er zelfs met
geen woord van vinden melding gemaakt noch
in de wet noch zelfs in de beraadslagingen der
Kamer, ten tijde der Codificatie, terwijl men in
Art. 853, en in Art. 860 B. W. vruchtgebruik van
schepen en de gevolgen van dien vermeld vindt.

Wij zeiden daar „noch in de wet” terwijl Art.
461 W. v. K. toch luidt:

„De schepen kunnen bij de reis, of bij de maand
of op zoodanige andere wijze *verhuurd* worden,
als de partijen zullen overeenkomen.” Naar onze
meening beduidt het woord verhuren hier zoowel
als in het opschrift van dien titel *vervrachten* en
hiervoor pleit het volgende:

Dat terwijl in Art. 455 W. v. K. de vereischten
opgesomd worden van een bevrachtings-contract
men hierbij niet vermeld vindt den tijd gedurende
welken het schip vervracht is. Art. 461 zal dus
noodzakelijk hierin moeten voorzien daar men
dit op geene andere plaatsen behandeld vindt.
Ook zijn Art. 461 en 463 de eenige waar
sprake is van verhuren, terwijl Art. 463 over-

genomen is uit het Code de Commerce, Art. 275 waar echter staat: Si le navire est *frété* au mois enz.

Ook Prof. DIEPHUIS zegt in zijn Handboek van het Ned. Handelsrecht bij het behandelen dezer afdeeling, „wij hebben daar onder verhuring blijkbaar de daad van den vervrachter te verstaan „in welken zin wij het woord verhuren ook elders „in de wet terug vinden. Zie Art. 461 en Art. 463.”

Hij verwijst ons tevens naar Rechtsgeleerde Adviezen, VI blz. 197 waar de schrijver de vraag behandelt in hoeverre het bevrachtingscontract gelijk staat met locatio-conductio rei. Hij beantwoordt dit ontkennend en wenscht dit slechts (zoo niet als contractum sui generis) dan als locatio operarum beschouwd te zien en wel omdat „de bevrachter de belaadbare ruimte huurt van het schip om zijne goederen in te laden. De hoofdzaak van dit contract is het vervoer, de dienst van het schip en het scheepsvolk is slechts middel daartoe.” ¹⁾

Wij hebben nu reeds gezien dat de huurder van een schip op zich genomen heeft om het schip uit te rusten, n.l. dat hij voor bemanning en equipment zorgt, dat hij het ter vrachtvaart verhuurt met andere woorden dat hij het *reedt*. Dit laatste woord breng ons van zelf tot de vraag

¹⁾ Zie ook Holtius blz. 207 en volgende. De Wal. Handelsrecht II blz. 156.

of hij, die het schip uitrust (reedt) dezelfde is als de reeder waarvan het W. v. K. spreekt?

Tot het beantwoorden dezer vraag dienen wij dus eerst te zeggen wat een reeder is. De betekenis van het woord zelf toont dit reeds aan; reeder komt volgens het oordeel van sommigen van *arredare*, terwijl anderen het weder in verband brengen met het Engelsche *readij*; beiden in zooverre overeenkomende met het begrip gereed maken. Hij dus, die het schip uitrust en de vracht verdient is in taalkundigen zin reeder, onverschillig of hij eigenaar, vruchtgebruiker, of wel huurder van het schip is. Laat ons nu zien in hoeverre de juridieke betekenis overeenstemt met de taalkundige. Waar zij te samen gaan, waar dus onderscheiden wordt in een eigenaar en een niet-eigenaar reeder, zal de definitie de juiste zijn.

De volgende plaatsen uit de Pandekten doen de meening der Romeinsche juristen kennen, die hoewel zij weinig werk van het zeerecht gemaakt hadden, dit als meestal goed inzagen.

l. 1. § 15 Dig. XIV. 1. zegt: *Exercitorem autem eum dicimus ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt sive is dominus navis sit sive a domino navis per aversionem conduxit vel ad tempus vel ad perpetuum.*

In gelijken zin spreekt ook l. 1. § 13. Dig. ej. tit.

Voor het Oud-Hollandsche recht bepalen wij ons tot de volgende plaatsen. De Groot noemt in

zijne Inleiding tot de Holl. rechtsgeleerdheid de reeders van een schip „dat zijn zij die de vrachtloon genieten. Inl. III. 1. (40).

In zijne aanmerking op Art. 10 van het placaat van PHILIPS (geschriften, die standaard werken gebleven zijn voor het Hollandsche zeerecht) zegt TACO VAN GLINS, „reeders zijn zij, die eigenaars van het schip zijnde het profijt of gewin van de vracht er van komen te genieten, of zoo zij *geene eigenaars* zijn het schip van den eigenaar, alle schade op zich genomen hebbende, voor een zekeren tijd of voor altijd *gehuurd* hebben.”

Ook VAN DE KEESSEL in zijne Comm. ad Grotium zegt: Contractus exercitorius est species societatis inter eos, qui communis lucri causa unam vel plures naves sive proprias, sive *per aversionem conductas* exercent.

In de dissertatie van Mr. C. J. VAILLANT de usufructu navium L, B. 1802 vindt men pag. 17 het volgende gezegd: „Locata itaque navi per aversionem totius navigationis reditus pro unâ ac certa mercede ad conductorem pertinebant.

Wij nemen nog eene plaats uit dit werk over omdat, zij het ook anterieur aan onze wetgeving, de stoffe eenige gelijkenis met de onze heeft.

Op pag. 15 van genoemde dissertatie lezen wij: „Usus navium in eo versatur ut eas exercitor vel ad negotiationes ipse suas mittat et cedit ei omne, quod inde oriundum est lucrum vel totas

locet *per aversionem* vel ad merces aliorum vendendas adhibeat."

Welke is echter nu de beteekenis, die onze wet aan het woord reeder hecht?

Onze wet definieert het begrip reeder niet uitdrukkelijk, in navolging van het Code de Commerce wordt alleen het ontstaan eener reederij aangegeven.

Art. 320 W. v. K. luidt: Wanneer twee of meer personen, een schip onder hen gemeen zijnde, tot gemeene baat gebruiken, ontstaat daaruit eene reederij, welker belangen tusschen de gezamenlijke reeders wordt geregeld bij meerderheid van stemmen naar evenredigheid van ieders aandeel.

Zij dus onder wie een schip gemeen is en die het ten gemeene bate gebruiken zijn reeders. Kunnen huurders van een schip hier nu ook onder begrepen worden of heeft men onder het woord reeder altijd eigenaar te verstaan? Men zoude kunnen zeggen dat de woorden, „onder hen gemeen zijnde" de huur niet uitsluiten. Men kan immers alle rechten in gemeenschap hebben en ten gemeene bate bezigen, zoowel eigendom, vruchtgebruik als huur.

Volgens Art. 320 zoude de huurder dus nog als reeder te beschouwen zijn, men zoude tot een dergelijk besluit kunnen komen bij het nagaan van Art. 323 W. v. K.

Dit artikel behandelt de verplichting des reeders om bij te dragen tot de uitrusting van het schip en zijn aandeel is voor die verbintenis aansprakelijk.

De reeder-huurder heeft echter geen aandeel in het schip en dat kan dus onmogelijk verbonden zijn doch daar het hier geheel eene verplichting geldt tegenover zijne medereeders zoude men hier nog kunnen aannemen dat waar gesproken wordt over aandeel dit zijn aandeel in de vracht betrof. Wij, voor ons, echter betwijfelen zelfs dit, daar men moeielijk kan aannemen dat voor de uitrusting iets borg zoude zijn wat maar hoogst twijfelachtig is.

Doch dit artikel (al zoude men vasthouden aan de beteekenis van het woord aandeel zoo even genoemd) wordt even als art. 320 overstemd door de volgende artikelen, die duidelijk aantoonen dat waar de wetgever ook moge spreken van reeders, hij altijd de eigenaars van het schip op het oog had.

In Art. 325 W. v. K. is sprake van verkoop van het schip door de reederij. Daar verkoop van eens anders zaak volgens Art. 1507 B. W. nietig is zoo kan in dit Art. slechts het eigendom aan den reeder bedoeld zijn.

Volgens Art. 332 W. v. K. kan het aandeel van den boekhouder in sommige gevallen verbonden worden. De wet veronderstelt volgens Art. 326 dat de boekhouder tevens medereeder zij. Hetzelfde als hetgeen wij reeds bij Art. 323 gezegd hebben zal

dus ook op zijn aandeel toepasselijk zijn en pars pro toto voor de geheele reederij.

En eindelijk nog Art. 342. Den schipper wordt hier de bevoegdheid toegekend om op het aandeel van den reeder, die nalatig is in het bijdragen voor de kosten ter uitrusting, geld op te nemen.

In de laatste regel van dit artikel staat „op derzelver aandeel in het schip” en hieruit blijkt dus overtuigend dat ook hier slechts gedacht is aan een reeder-eigenaar.

Onze wet en dit staat naar onze meening gegrond op het bovenstaande vast, kent dus geen anderen reeder dan hem, die tevens eigenaar van het schip is. Ook de geschiedenis van dezen titel levert hier bewijzen voor op. Het opschrift luidt: „van eigenaars, *medereeders* enz.: Terwijl de corresponderende Fransche titel ten opschrift voerde: des *propriétaires, copropriétaires* enz. Men heeft dat echter behouden hoewel reeds toen in de Kamer terecht werd opgemerkt dat het niet hetzelfde was.

Men vindt mede bij Voorduin IX blz. 360 eene redevoering van den heer BEELAARTS VAN BLOKLAND, die onder anderen zeide: „hij, die een schip op „zijne kosten laat bouwen of den eigendom van „een schip door koop verkrijgt met het oogmerk „om hetzelve te bevrachten is reeder, een woord „in den scheepshandel gebruikelijk om daarmede „den scheepseigenaar mede aan te duiden.”

In de overige bepalingen onzer wet vindt men overal gesproken van eigenaars en reeders, doch (en dit pleit nader voor onze meening) slechts in deze tegenstelling dat òf één persoon òf meer er de eigenaars van zijn.

In zijne aantekening op Art. 456. A. D. H. zegt Mr. J. A. LEVY: in den zin van onze wet is reederij alleen mede-eigenaarschap van een schip (communio).

Wij achten het niet noodzakelijk om alle artikelen, waar gesproken wordt over eigenaars en reeders, verder na te gaan, maar wij meenen dat het bovenstaande voldoende is om deze stelling als bewezen te kunnen aannemen.

Laat ons nu nagaan de geschriften over dit onderwerp na 1838. Hoe het ons ook bevreemden moge dat een instituut aan ons Oud-Hollandsch recht bekend en dat niet overgenomen is in de tegenwoordige wetgeving aan de aandacht onzer juristen ontgaan is, wij moeten het tot onze teleurstelling zeggen, dat wij slechts zijdelings en dan nog met een enkel woord hierover gesproken vinden. Het gebrek aan jurisprudentie op dit punt zal hiervan wel voornamelijk de oorzaak geweest zijn.

Naar datum het oudste is een stuk in Themis van 1852, waarin Mr. P. VAN BEMMELEN de reederijen behandelt. Hij beschouwde deze als condominium en sluit dus (altijd naar het systeem

onzer wet) de gedachte aan reeder — niet eigenaar uit. Ook zegt hij daar het volgende: als twee personen een schip onder hen gemeen zijnde aan eenen derde verhuren, die met hetzelfde geheel onafhankelijk van zijne verhuurders voor eigen rekening winst doet, zoo bestaat bij de verhuurders geene reederij.

„Maar bij wie is dan de reederij?” vraagt Mr. S. H. Lotsy hierop in zijne Dissertatie „Over reederijen” pag. 17. En zijn antwoord luidt: „Bij de huurders die dus geen eigendom hebben van het schip.”

Met deze laatste meening, die van het denkbeeld uitgaat dat eigendom geen vereischte is voor eene reederij, kunnen wij ons, terugwijzende naar hetgeen wij bij Art. 320 W. v. K. vermeldde, in het geheel niet vereenigen.

Gemakkelijker te verdedigen zoude naar ons voorkomen de opinie des heeren VAN BEMMELEN zijn. Het eenige wat men daartegen kan aanvoeren zijn de woorden uit Art. 320 „die het schip tot gemeene bate gebruiken” en nu zoude men kunnen beweren dat hij, die het schip verhuurt op die wijze het schip ten zijnen bate aanwendt. Doch vooreerst heeft men zeer voorzichtig in Art. 320 geene uitdrukkelijke definitie eener reederij gegeven, er worden daar eenige gegevens opgenoemd noodzakelijk vereischt tot haar ontstaan; er kan dus geene reederij bestaan zonder deze

gegevens, doch waar men een schip en een eigenaar, die het gebruikt heeft, zal men niet noodwendig aan een reeder behoeven te denken. In Amsterdam kan men dagelijks zien hoe schepen ingericht zijn voor woningen en *uitsluitend* als zoodanig dienst doen; nu zoude men als de inwoner tevens eigenaar was dezen toch noch in taalkundigen noch in juridieken zin reeder kunnen noemen. Voorts zal het gebruik van het schip, zoo als ons de verdere behandeling in het tweede Boek van het W. v. K. aantoot, slechts kunnen bestaan in het doen reizen; waar de eigenaar de bevoegdheid daartoe aan een ander afstaat, dan zal die ander het schip gebruiken en de eigenaar dus naar onze meening niet als reeder te beschouwen zijn.

In het alhier opgenoemde geval (hetzelfde dat wij als onderwerp dezer proeve behandelen) zal dus naar onze meening *geene* reederij bestaan in dien zin als de wet dit stelt noch voor den verhuurder, noch voor den huurder. Als wij dus in het vervolg het woord *reeder* bezigen dan doen wij dit gemakshalve en bedoelen daarmede den huurder- uitruster van het schip, in tegenstelling met onze wet, die er gelijk werd aangetoond de eigenaar onder verstaat.

Wij noemden reeds de dissertatie des heeren Lotsy. En, werkelijk is dit bijna het eenige geschrift van eenige beteekenis wat over dit punt

handelt. De geachte schrijver wijst op de lacune in onze wet en komt op pag. 24 tot de volgende conclusie dat men bij het maken eener nieuwe wet 3 soorten van reederijen wel te onderscheiden hebbe, namentlijk:

Reederijen, die als eigenaars een schip uitrusten.

„ „ „ huurders „ „ „

„ „ „ vruchtgebruikers een schip uitrusten.

Ook Mr. J. A. LEVY wijst in zijne aantekening op Art. 477 A. D. H. op de gaping in onze wet en erkent een onderscheid tusschen den reeder en uitruster.

In het Fransche recht vindt men evenmin als in het onze eene bepaling over den reeder- niet eigenaar, van daar eene schromelijke verwarring tusschen de woorden *propriétaire* en *armateur*.

BRAVARD-VEYRIÈRES vloeiden dan ook de woorden uit de pen „*que c'est une confusion fâcheuse, car ces deux qualités ne se trouvent pas toujours réunies dans la même personne; et lors même qu'elles le sont, elles n'en demeurent pas moins très-distinctes.*

Bij het behandelen van Art. 275 Code de Commerce erkent ROGRON de mogelijkheid dat de eigenaar zijn schip verhuurt, hij zegt daar: *Un propriétaire peut louer le corps du navire seulement de manière que l'affréteur soit maître de l'armer, d'en fourner l'équipage à sa volonté et de s'en*

servir ainsi. Cette convention ne serait qu'un contrat de louage d'objet mobilier entièrement soumise aux règles ordinaires de louage *ainsi le Code ne s'en occupe-t-il pas.*

In gelijken zin spreekt PARDESSUS in zijn Droit Commercial I § 704.

In het Duitsche zeerecht erkent men den reeder- niet eigenaar, zoowel in de A. D. H. Art. 477 waarop wij later terugkomen als bij de Duitsche schrijvers over zeerecht.

Wij citeren slechts een paar plaatsen.

In de „Alte und neue Irrthümer der Rechtsgelehrten" (Greifsw. 1818) verdedigt de schrijver, de heer GESTERDING, de meening dat het eigendomsrecht geen vereischte is voor den reeder maar wel de bevoegdheid om het schip te gebruiken.

Wij zijn het in dezen volkomen eens met dien schrijver en betreuren tevens de artikelen onzer wet, die voor het jus constitutum althands het onmogelijk maken dit denkbeeld toe te passen.

CARL VON KALTENBORN zegt in zijne Grundsätze des praktischen Europaeischen Seerechts, besonders im Priviatverkehre ¹⁾ (een werk dat volgens Prof. DE WAL „groot gezag in foro heeft") I pag. 107. „Der Eigenthümer eines Privatseeschiffes wird Rheder genannt" doch voegt hieraan op de volgende bladzijde toe „Bisweilen nennt man auch Rheder

¹⁾ Berlin 1851.

(armateur) denjenigen, welcher ein einem Anderen (propriétaire) zugehöriges Schiff ganz miethet und es für seine eigene Rechnung ausrüstet und expedit. Im Fall dass ein solcher Rheder existirt steht er zuerst in rechtlicher Beziehung zu dem Kapitein und den Manschaften, hat in der Regel die ausschliessliche Ernennungs und Entlassungs Befugniss etc. und der eigentliche Eigenthümer haftet nur nachträglich mit seinem Schiffe."

Wij zullen later bij het behandelen der verhouding tusschen Eigenaar en Schipper zien in hoeverre deze laatste woorden ook van belang zijn voor ons Nederlandsch recht.

Wij hebben gemeend een en ander eenigzins breedvoerig te moeten toelichten omdat het gelijkstaan van den uitruister al of niet met den reeder de *cardo quaestionis* was voor het volgende.

Over den aard en de gevolgen van het Huurcontract.

Wij gelooven nu als vaststaande te mogen aannemen dat in den Titel van ons Wetboek dat over reederij handelt, niet de beginselen zijn te vinden waardoor de rechten en verplichtingen van den huurder-reeder worden beheerscht. Wij moeten die beginselen dus elders zoeken en vermeen dat die in hoofdzaak worden gevonden in het Burgelijk Wetboek Afdeeling Huur en in de algemeene beginselen omtrent huur en verhuur.

De bekwaamheid om dit contract aan te gaan is dezelfde als voor alle verbintenissen in het algemeen. Men moet eigenaar zijn of vruchtgebruiker volgens Art. 819 B. W.; een huurder zal het schip niet op dezelfde wijze mogen verhuren (onderhuren) tenzij hij de toestemming des eigenaars hebbe volgens Art. 1595 B. W.

In tegenstelling met het huurcontract van Art. 455 W. v. K. (de chertepartij) zal geschrift hier geen vereischte doch de gewone regelen omtrent het bewijs toepasselijk zijn.

De verplichtingen des verhuurders zijn volgens Art. 1586 drieërlei:

1°. is hij verplicht het schip aan den huurder te leveren. Zijne verplichting houdt op indien het schip buiten zijn schuld vergaan is, zie Art. 1480 B. W.

2°. is de verhuurder verplicht het schip te onderhouden, dat wil zeggen, die reparatiën, die het schip noodig heeft om in zoodanigen staat te blijven dat het tot het gebruik waartoe het verhuurd is, dienen kan, 1586. 2°.

Hij is niet gehouden wanneer het schip zoodanig geavarieerd is, dat er slechts een deel van is overig gebleven, dit weder op te bouwen, zie Art. 1589 B. W.

3°. is de verhuurder verplicht hem het rustig genot der zaak te doen hebben, hij mag noch de gedaante noch de inrichting veranderen

(Art. 1590) en moet voorts den huurder vrijwaren voor verborgen gebreken.

De huurder daarentegen zal, volgens Art. 1591 *a* de noodige reparatiën, al vordert hij ze zelf niet, moeten gedoogen indien ze niet kunnen uitgesteld worden tot na den huurtijd, ook zal Art. 1591 2^e alinea toepasselijk zijn.

De overige verplichtingen des huurders zijn:

1°. om het schip als een goed huisvader te gebruiken, zie Art. 1596 1°. De verhuurder zal volgens Art. 1597 het huurcontract kunnen doen ontbinden als de huurder het schip tot een gebruik bezigt waardoor den verhuurder schade kan worden veroorzaakt.

2°. Het betalen van den huurprijs. Bij gebreke hiervan kan volgens Art. 1302 ontbinding of nakoming der overeenkomst gevorderd worden.

In Art. 1186 wordt alleen den verhuurder van *onroerende* zaken een voorrecht voor den huursom toegekend op hetgeen zich op die goederen bevindt. Alle voorrechten zijn uit hun aard restrictieve op te vatten. *Privilegia cum sint stricti juris nec extendi possunt de re ad rem nec de persona ad personam.*

Men kan dus dit voorrecht den eigenaar niet toekennen voor den huursom van zijn schip daar volgens Art. 309 schepen roerende goederen zijn.

Het komt ons voor, dat de wetgever hierin even goed had moeten voorzien als bij huur van huizen en dergelijken.

In ons Oud-Hollandsch recht is iets dergelijks te vinden. Er is eene resolutie van Holland ¹⁾ van 23 Sept. 1683, waarbij den verhuurder van een schip werd toegekend niet alleen eene personalis actio ex contractu, maar ook daarenboven „regt van legael verbandt ende retentie op de gereedschappen ende andere goederen. Even zoo als de matrozen voor hunne gagiën verband op het schip en de goederen hebben evenzoo de verhuurder, leest men daar verder ²⁾.

3°. De teruggave bij het einde van den huurtijd. Het schip moet in goeden staat teruggeven worden; beroept de huurder zich op ouderdom, toeval of overmacht dan moet hij dit bewijzen daar volgens Art. 1599 een wettig vermoeden ten voordeele des verhuurders bestaat dat hij het in goeden staat geleverd heeft. De huur eindigt:

1°. door verloop van den bepaalden tijd. Bij geschrift aangegaan zonder opzegging en van rechtswege; Art. 1606 B. W.

2. zonder geschrift aangegaan door opzegging;

3°. door het vergaan van het schip (B. W. 1589).

4°. door ontbinding op vordering van eene der partijen door den rechter uitgesproken.

Ziedaar dus de gewone gevolgen die dit con-

¹⁾ De Resolutiën van Holland en West-Friesland.

²⁾ Men vindt deze Resolutie ook aangehaald bij Ed. VAN ZURCK in zijn Codex Batavus.

tract zal hebben, doch dit is niet het eigenaardige er van; toen wij spraken van verwikkeling van juridische denkbeelden, stond ons nog het volgende voor den geest. Of er en welke rechten op het verhuurde zelf kunnen verkregen worden door derden in afwijking van de gewone bepalingen omtrent huur doch overeenkomstig het zeerecht?

Bij het behandelen der afzonderlijke bepalingen van het 2^e boek van het W. v. K. zullen wij dit nader aantoonen, doch wij wenschen hier waar wij de gevolgen van het huurcontract behandelen nog het volgende te vermelden. De eigenaar heeft afstand gedaan van zijn recht om schipper en schepelingen aan te stellen. Hij weet dat de uitruster het schip gehuurd heeft om het te doen reizen. De eigenaar zal dus door den reeder het recht toe te kennen het schip te doen uitzeilen en den schipper enz. te benoemen, hem tevens de macht verschafft, of beter gezegd, overgedragen hebben zijn schip te verbinden, althands voor zoodanige verbintenissen, die haar oorsprong vinden in de wet, en waarvan men mag aannemen dat zij blijven gelden voor wiens rekening het schip ook vare, bijv. aanzeiling. Na dit op den voorgrond gesteld te hebben gaan wij nu over tot de behandeling van het 2^e boek van het W. v. K. in zooverre dit in verband gebracht kan worden met het huurcontract, en beginnen derhalve met de

PRIVILEGIËN.

Volgens Art. 313 W. v. K. zijn er sommige schulden, die naar de orde hunner opsomming bevoorrecht zijn op de opbrengst van het schip. Waar de reeder eigenaar van het schip is heeft de wet de scheepsschuldeischers een bijzonder voorrecht toegekend boven de andere schuldeischers; in het belang van handel en scheepvaart was dit noodzakelijk.

Waar echter de reeder geen eigenaar is daar zullen deze schulden niet den eigenaar maar slechts den reeder aangaan. Deze heeft het schip doen uitzeylen, hij heeft het om dien reden gehuurd en is derhalve aansprakelijk voor alle gevolgen die het op reis zijn van het schip heeft. De moeilijke vraag, die zich echter hier voordoet, is de volgende:

Rust het oblige voor dergelijke schulden op het schip niettegenstaande de eigenaar niet is degeen die het schip heeft doen zeekiezen?

Men kan bij het beantwoorden dezer vraag tweerlei systeem volgen. Het eerste zegt: huur van schepen is een contract waaraan de wetgever niet gedacht heeft toen hij de bepalingen van het tweede boek van het W. v. K. opstelde; dit wetboek kan dus niet toepasselijk zijn en moet men in het Burg.

Wetboek, dat de mogelijkheid van een dergelijk contract niet uitsluit, opsporen welke bepalingen hier van kracht zullen zijn. Art. 1177 B. W. nu zegt: „Alle de roerende en onroerende goederen van den schuldenaar, zoowel tegenwoordige als toekomstige zijn voor deszelfs persoonlijke verbindtenissen aansprakelijk.” De goederen waarop men dus zijn recht zal willen verhalen moeten den debiteur behooren. Dit is de algemeene regel. Het schip dat den reeder niet behoort zal dus niet voor zijne schulden kunnen verbonden worden behalve in geval van Art. 1185 4°. en 5°. B. W. j° Art. 1193 B. W. betrekking hebbende op de kosten tot behoud eener zaak gemaakt en de kosten tot bearbeiding eener zaak aan den werkman verschuldigd. In die gevallen bestaat het privilege onafhankelijk van de vraag, of de kosten zijn gemaakt op last van den eigenaar of van wien anders dan ook. Men zoude met het Art. 1185 4°. B. W., Art. 313 1°. W. v. K. in verband kunnen brengen; de helpers en bergers zouden zich volgens onze meening op dit Art. kunnen beroepen zoo er huur van het schip had plaats gevonden, en men dit systeem toepaste.

Ter gelegenheid eener procedure voor het hof van Noord-Holland ¹⁾ over het hulploon verschul-

¹⁾ Zie arrest van het hof van N.-Holland van 28 Dec. 1848. R. B. XI. 10.

digd voor het bergen eener scheepslading beriepen de advocaten der helpers Mr. G. I. FABER en Mr. A. S. VAN NIEROP zich ook op Art. 1185 4°. B. W. Hiertegen werd door Mr. B. DONKER CURTIUS onder anderen aangevoerd, dat Art. 1185 4° ten onrechte werd ingeroepen daar er geene kosten door de helpers waren gemaakt en zij niet hebben veroorzaakt het behoud van het schip, maar slechts de voortzetting der reis hebben bevorderd. Wij wenschen alleen tegen het argument dat er geene kosten waren gemaakt op te komen, daar het andere eene quaestio facti is. Behoeft men onder kosten wel altijd te verstaan als men geld voor iemand uitgeschoten heeft en zouden tijd en moeite aan iets besteed, beiden op geld waardeerbaar niet even goed als kosten zijn aan te merken. Op dien grond zoude een metselaar of timmerman nooit zijn arbeidsloon maar slechts zijne materialen als kosten kunnen opgeven. Hij, die volgens Art. 313 6°. W. v. K. reparatiën aan het schip gedaan had zoude zich op Art. 1185 5°. kunnen beroepen, maar alle overige crediteurs, aan wie in Art. 313 W. v. K. voorrecht wordt toegekend, zouden concurreerende schuldeischers worden, niet alleen met elkander, maar zelfs met hen, die geene scheepsschuldeischers zijn.

Volgens het tweede systeem heeft de wetgever er wel niet in voorzien maar moet men zooveel mogelijk bij analogie het W. v. K. toepassen. De

eigenaar heeft den reeder de bevoegdheid afgestaan den schipper te kiezen en het schip te doen uitzeilen en heeft den reeder dus tevens in de mogelijkheid gesteld om zich door den schipper als lasthebber des huurders te doen verbinden. Dit systeem, dat naar onze bescheidene meening veel voor heeft boven het andere, kenmerkt zich daardoor dat het belang van handel en scheepvaart ongeschonden blijft en de rechten van derden, die onkundig zijn van de onbevoegdheid des reeders tot verbinden van het schip onaangetast blijven. Maar de rechten van den eigenaar zullen tevens gehandhaafd worden, er zal slechts dan eene schuld op zijn schip drukken, ten eerste voor zooverre de reeder onvermogen is die te betalen, en ten tweede, daar hij door zijn huurcontract den reeder niet de bevoegdheid toegekend heeft zijn schip voor *alle* scheepsschulden te verbinden, slechts voor die welke uit nood gemaakt of waar de wet reeds het schip verbindt ten wiens bate het ook vare. Over dit laatste handelen wij bij de verplichtingen des schippers tegenover den eigenaar, maar voor het eerste zullen wij weder de hulp en bergloonen beschouwen.

De wetgever heeft gemeend dat zij, die hunne moeiten besteed en dikwijls hun leven gewaagd hadden om als het schip in reddeloozen toestand verkeerde er nog van te redden wat zij konden, ook in de eerste plaats en voor alle anderen

hun loon daarvoor moesten ontvangen. Men vindt deze gedachte overal in onze wet toegepast zoowel bij Art. 1203 B. W. als bij Art. 1676 3° en Art. 1789 B. W. Nu zoude dit voorschrift toch ijdel blijken en hunne met levensgevaar dikwijls verrichte moeiten te vergeefs geweest zijn daar waar de reeder in zijne overige bezittingen te kort schoot om hun te voldoen. Dat dit de bedoeling des wetgevers niet geweest is bewijzen Art. 547 en Art. 548 W. v. K. waar hun het retentie recht wordt toegekend ten wiens behoefte het schip ook moge gevaren hebben.

De wet zegt daar uitdrukkelijk dat zij slechts tegen genoegzame zekerheid voor hun loon het schip behoeven over te geven. Prof. DIEPHUIS schijnt in zijne Handleiding tot het W. v. K. II. 41 dit laatst genoemde systeem toegedaan.

Hij zegt daar: „In de toepassing der wet zal het ook in het algemeen geen onderscheid maken of de reeders tevens eigenaars van het schip zijn of niet.” Dit beginsel vindt men evenzoo terug in de A. D. H. Art. 477, dat luidt:

„Der Eigenthümer kann denjenigen welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hinderen, sofern er nicht beweist, das die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.” Hierop teekent de Heer LEVY

aan onder anderen: „Volgens *ons* recht zullen de in goede trouw zijnde scheepsschuldeischers zich aan het schip kunnen houden, onverschillig ten wiens behoefte van den uitruister of van den eigenaar de verbintenis waarop hunne vordering steunt is aangegaan.”

Wij kunnen dit slechts gedeeltelijk toegeven voor noodschulden en waar de wet een obligo vestigt, maar evenmin als de huurder van een huis voor reparatiën het huis verbinden kan, evenmin kan dat de huurder van een schip, al is de crediteur te goeder trouw.

Bij de schulden, die wegens nood of wettig verband op het schip rusten, zal men ons echter kunnen tegenwerpen, dat de verhuurder nu in eene zeer nadeelige positie verkeert; hij krijgt zijn schip terug, belast met schulden, terwijl hij dit vrij daarvan, in huur gegeven heeft. Veel gunstiger is de wet voor den kooper, die als het schip zonder protest, zestig dagen voor zijne rekening gevaren heeft (Art. 316 W. v. K.) het daardoor vrij van alle schulden heeft.

Wij geven dit gaarne toe en erkennen zelfs, dat de verhuurder hier in eene minder voordeelige positie geplaatst is, maar de vraag is hoe is hij daaraan gekomen.

Naar hetgeen wij hierboven gezegd hebben zullen deze schulden niet verder op het schip drukken dan voor zooverre de reederij ze niet betalen

kan en de verhuurder zal het slechts zich zelven te wijten hebben als hij gecontracteerd heeft met eene partij, die niet solvabel blijkt te zijn. ¹⁾

Ook is het verschil tusschen nieuwen eigenaar (kooper) en verhuurder slechts gelegen in het ontbreken van den termijn voor den verhuurder, nl. dat de voorrechten maar voor een bepaalden tijd (60 dagen) op het schip drukken voor den kooper en voor den verhuurder tot ze betaald zijn.

De kooper zal even goed als de verhuurder de schulden moeten betalen wil hij geen vonnis tegen zich gewezen zien, waardoor het schip executabel wordt verklaard, indien er voorrechten op het schip drukken, terwijl de vorige eigenaar niet solvabel blijkt.

Wij hebben tot dusverre gesproken over de bergen hulploonen, doch dezelfde reden, die voor deze geldt, zal ook voor de andere privilegiën in Art. 313 W. v. K. opgenoemd, gelden, voor zooverre ze betreffen schulden uit nood gemaakt.

Wel schijnt de wet te veronderstellen in Art. 314 W. v. K., dat ze alle uit nood gemaakt zijn ²⁾, doch dit is volstrekt niet noodzakelijk; wanneer een schip kalm in de haven ligt en er zeilen, touwen en dergelijken worden aangeschaft zal men deze schulden wel niet als noodschulden

¹⁾ Zie hieromtrent weder Mr. J. A. LEVY op Art. 477 A. D. H.

²⁾ Vergelijk ook Prof. DE WAL, II, blz. 41.

kunnen beschouwen; het gevolg hiervan zoude zijn, dat, zoo de crediteur door faillissement des reeders slechts voor een deel voldaan wordt, hij den eigenaar van het schip niet voor het overige zal kunnen aanspreken. Art. 313 5°. W. v. K. geeft eehter nog aanleiding tot eenige opmerkingen.

Volgens dit artikel wordt aldaar aan schipper en scheepsvolk privilegie verleend op den opbrengst van het schip. Hierbij lette men op de volgende woorden van Art. 394 W. v. K. „dat de verbinding tusschen schipper en scheepsvolk van de zijde des schippers (als lasthebber des reeders) bestaat in eene verbindtenis ter voldoening van hetgeen voor dezen dienst uit krachte van het beding of *van de wet* verschuldigd is.”

En nu behoort tot hetgeen *uit kracht der wet verschuldigd* is de zekerheid die het scheepsvolk heeft door het verbonden zijn van het schip voor hun loon. Art 451 W. v. K. immers verklaart het schip en de vracht bijzonder verbonden voor het loon, de schadeloosstellingen en het reisgeld der schepelingen. Indien hun dit voorrecht ontnomen wordt moet hun uitdrukkelijk gezegd worden, dat zij zich verbinden op andere wijze dan de wet bedoelt, bij stilzwijgen blijft anders de wet gelden en wordt het schip verbonden. Heeft de verhuurder niets daaromtrent in zijn huurcontract bepaald, dan zal door zijn contract

met den huurder geïmpliceerd zijn dat deze het schip verbinden mag.

Door dit aan de schepelingen toegekende voordeel derogeert dit artikel aan het gemeene recht, want wie moet volgens algemeene beginselen de diensten betalen van hem, dien hij in zijn dienst nam; natuurlijk hij, die de diensten huurde en die dan weder met zijn geheel vermogen aansprakelijk is voor deze schulden. De wetgever heeft bij het maken dezer bepaling de billijkheid niet uit het oog verloren; in navolging van de ordonnance van 1681 zijn zij bevoorrecht op het schip, wien dit ook toebehoore. Reeds in het Consolato del Mare treft men de volgende bepaling aan cap. 35. De schipper is verplicht aan de schepelingen uit de vracht, die hem betaald wordt, hunne gagie te voldoen, en als het vrachtloon niet toereikende is moet hij geld opnemen; mocht hij niemand vinden die hem geld leenen wil zoo moet het schip verkocht worden, en de matrozen vóór alle anderen, zij mogen geld voorgeschooten hebben of op andere wijze schuldeischers zijn, betaald worden. Want een matroos moet zijn geld hebben, ook dan wanneer *slechts een spijker over zou zijn* waaruit hij betaald kon worden.

Mocht onze wet nog altijd hunne aanspraken te gemoet komen, zij heeft echter gemeend hun in stede van eene eerste plaats slechts den vijfden rang te moeten inruimen.

Ligt er nu voor deze bepaling eene andere reden ten grondslag als bij de schulden uit nood gemaakt, in alle gevalle zal ook hier weder de eigenaar aansprakelijk zijn voor de schulden door den reeder-huurder gecontracteerd en zal hij zich zelf tevreden moeten stellen met eene persoonlijke vordering tegen den huurder.

Behalve hetgeen wij tot dusverre aanvoerden wenschen wij nog te wijzen op de onbillijkheid die er zou voortspruiten uit het onderstellen, dat de schepelingen bekend moeten zijn met den toestand des reeders. Ook de kracht der gewoonte doet hier veel toe af. In de regel (*bijna nooit anders*) verbinden de schepelingen zich op eene wijze waardoor het schip tot onderpand voor hunne vordering wordt; bij een exceptioneel geval zouden zij hierop moeten gewezen worden.

Ditzelfde achten wij ook toepasselijk op den schipper. In Art. 313 5°. W. v. K. wordt het schip gelijkelijk verbonden verklaard voor de gagiën zoowel van den schipper als van het scheepsvolk, terwijl Art. 391 W. v. K. dit in eenigzins geampliëerden vorm voor den schipper herhaalt.

Na deze bevoorrechte schulden wijst de wet in Art. 315 W. v. K. nog op 2 soorten schulden, die na de overige bevoorrecht zijn. 1°. Het bedrag der nog onbetaalde koopenningen; dit blijft natuurlijk bestaan al heeft de eigenaar het schip

verhuurd, en 2°. pandbrieven; de reeder (huurder) is niet bevoegd pandbrieven te nemen op het schip eens anders.

Over de rechtsverhouding tusschen scheeps-eigenaar en derden, ontstaan door handelingen des schippers.

„De eigenaar van een schip is aansprakelijk „voor de verbintenissen des schippers in alles „wat tot het schip en de onderneming betrek- „king heeft.”

Ziedaar Art. 321 W. v. K. in zooverre het ons voor het oogenblik belang inboezemt. Ik heb reeds vroeger aangetoond dat men bij het samenstellen der wet er niet aan gedacht heeft den reeder-eigenaar te scheiden van den reeder-niet-eigenaar. Hiervan zoude het gevolg zijn volgens den letterlijken zin van Art. 321, dat de eigenaar aansprakelijk wordt gesteld voor daden van iemand dien hij niet kent en dien hij nooit gemachtigd heeft voor hem te handelen. Zoowel uit het verband waarin dit Artikel geplaatst is als uit de algemeene beginselen van recht kan dit Art. echter niet aldus worden opgevat.

Men moet hier niet te veel aan de letter hangen, maar den geest van de wet in het oog houden.

En deze was immers den reeder aansprakelijk

te stellen voor iemand, dien hij kende, dien hij als schipper gekozen had en als zoodanig een groot vertrouwen waardig keurde en voor wien hij wist dat hij betalen moest welke uitgaven (ten behoeve van 't schip) hij op zijnen naam ook deed. Dit Art. kan onmogelijk anders opgevat worden en wij kunnen ons ten eenemale niet vereenigen met de meening van ROGRON die Art. 216 Code de Commerce. „Tout propriétaire de navire est „civillement responsable” enz. verklaart „même lorsqu'il n'est pas armateur. De beroemde ABBOTT (Lord Tenderden) zegt in zijn voortreffelijk werk: *Treatise on the law relative to merchant ships and seamen*, (dat acht Engelsche en vijf Amerikaansche uitgaven beleefde,) dat ingeval van huur van schepen, de huurder „and not the absolute owner would be held responsible,” voor de daden des schippers. Hij merkt verder aan dat men in een dergelijk geval niet te vragen heeft, wie zijn de geregistreeerde eigenaars maar aan wie ontleent de schipper zijne macht. Dat in onze jurisprudentie ook aldus hierover geoordeeld wordt bewijst het volgende vonnis van de Rechtbank te Nijmegen van 31 Dec. 1861. ¹⁾

De eigenaar van een schip is wel aansprakelijk voor de handelingen en verbintenissen van den schipper, doch alleen als hij is lasthebber van

¹⁾ Mag. v. Hand. IV. 153.

den eigenaar, niet als de schipper voor eigene rekening vaart, nogthands is de eigenaar aansprakelijk indien hij zich jegens den schuldeischer van den schipper verbonden heeft, bij verkoop van het vaartuig om de door den schipper aangegane verbintenis te zullen nakomen. Onder de motieven van dit vonnis leest men het volgende:

Ov.... dat het Art. 321 W. v. K. den eigenaar of de medereeders aansprakelijk stellende voor de handelingen en verbintenissen van den schipper in alles wat tot het schip en de onderneming betrekking heeft, alleen op het oog heeft den schipper zooals die omschreven wordt in Art. 341 W. v. K., alzoo hem, die het schip voert, hetzij tegen een bedongen loon, hetzij voor een aandeel in de winst of in de vracht, doch in ieder geval als lasthebber van den eigenaar of de reederij, dat zulks volgt èn uit de woorden van Art. 321 èn uit de omstandigheid dat alleen in geval van Art. 341 van eene veronderstelde lastgeving sprake kan zijn, dat *mitsdien in geen geval eene personeele verbindtenis voor den eigenaar kan geboren worden.*

Bij de schaarschheid van jurisprudentie over dit onderwerp kunnen wij toch een eenig vonnis over huur van een schip vermelden.

Is de aansprakelijkheid van den eigenaar of de medereeders van een schip voor de handelingen des schippers ook van toepassing op den

eigenaar eener turfpraam, die dat schip voor negen jaren aan den schipper verhuurd heeft?

Over deze vraag had de kantonrechter te Hoo-geveen op den 29 Sept. 1841 te oordeelen; en beantwoordde ze ontkennend en wel op de volgende gronden:

Ov. dat bij Art. 321 W. v. K. bepaald wordt dat een eigenaar van een schip of de medereeders voor de handelingen en verbindtenissen van den schipper aansprakelijk zijn, echter alleen in hetgeen *tot de onderneming betrekkelijk* is, hetgeen wel geene andere beteekenis kan hebben, dan dat die aansprakelijkheid bestaat, indien het schip voor rekening en ten bate en schade voor den eigenaar van het schip bevracht wordt.

Ov. dat het zooveel te meer duidelijk wordt dat die aansprakelijkheid zich tot dat geval moest restringeren, als men nagaat, dat de schipper, die zoodanige verbindtenis voor den eigenaar kan aangaan, naar de bepalingen van Art. 341 W. v. K., moet zijn de persoon *belast* met het voeren van het schip, hetzij tegen een bedongen loon, hetzij voor een aandeel in de winst of in de vracht;

Ov. dat uit deze bepaling niet anders kan afgeleid worden, dan dat de schipper, die geheel voor zijn eigen risico *zonder eenig belang voor den eigenaar* het schip bevracht heeft, ook *dien eigenaar niet kan verbinden*.

Op het appèl van den eischer heeft de Arr.

rechtbank te Assen bij haar vonnis van 3 Maart 1845 dit vonnis geheel bevestigd.

Wij wenschen hier nog even te vermelden dat het Engelsche en Amerikaansche recht in het hier behandelde geval in overeenstemming met het gezegde den eigenaar niet aansprakelijk stelt maar daarentegen wel den bevrachter.

ABBOTT zegt in zijn reeds vermeld werk dat in geval de kapitein zelf de „charterer” is en het schip van den eigenaar voor een tijd gehuurd heeft hij alsdan ook slechts beschouwd moet worden als in dienst te staan der bevrachters. In dit geval kan de eigenaar in het geheel niet verbonden worden, noch persoonlijk, noch voor zijn schip, door handelingen des schippers of der schepelingen. Men moet den kapitein dan beschouwen als „owner hoc vice.”

Onmiddellijk zal de eigenaar volgens ons recht dus nooit aansprakelijk zijn voor de handelingen des schippers, maar, en wij komen hier terug op hetgeen wij reeds vroeger zeiden, door zijn huurcontract heeft hij den reeder tevens de bevoegdheid verleend om het schip te verbinden en hij wordt dus *middelijk* verbonden.

Volgens Mr. S. H. LOTSJ in zijne reeds aangehaalde dissertatie kan de eigenaar door geene daden des schippers gebonden worden, dit wordt slechts de reeder. Hij onderscheidt echter één geval, namentlijk Art. 372 W. v. K., dat den

schipper machtigt om als hiertoe gedurende de reis dringende behoefte bestaat en de eigenaar te ver af woont om zijne orders af te wachten, noodzakelijke vertimmering en uitgaven te doen en zelfs bodemerijgeld op het schip op te nemen. Zelfs zonder vergunning des eigenaars zal de schipper (ingeval hij diens lasthebber is dat Art. 372 veronderstelt) dus gemachtigd zijn om het schip te verbinden.

Wij vermeen en dat er in dit geval hoegenaamd geen onderscheid bestaat of de eigenaar zelf het schip heeft doen uitzeilen of het tot dat doel aan een ander verhuurd heeft. De noodzakelijkheid dwingt den schipper en de wet heeft de middelen aangewezen waardoor deze gebiedende noodzakelijkheid bewezen moet worden als daar zijn 1° dat de omstandigheden of de afstand niet gedoogen dat de schipper de orders van den eigenaar afwacht (het begrip afstand is hier wel wat vaag, bij de Groot Inl. III 20 59 vindt men eene bepaalde grens „aen gene zijde des Zees dat is voorbij de engte van Doveren, ofte door de Zondt). 2°. de verklaring van de voornaamsten van het scheepsvolk en 3° last not least de autorisatie van den Nederlandschen consul. Er is tevens een climax bemerkbaar in de wijzen waarop hij deze uitgaven doen mag. Hij moet eerst vergunning hebben om de uitgaven te doen, mist hij vervolgens daartoe de noodige fondsen, dan kan hij

wisselbrieven op den boekhouder of de eigenaars van het schip afgeven. Baat ook dit middel niet dan mag hij zelfs geld opnemen bij wege van bodemerij op schip en toebehooren.

Wij wenschen hierbij even stil te staan.

Het geldt hier de zoogenaamde noodbodemmerij waar Art. 579 W. v. K. naar verwijst en dit zal het eenige geval zijn waarin op het schip geld kan opgenomen worden bij wege van bodemerij zonder toestemming des eigenaars. De som en de premie zal echter de reeder dienen te betalen omdat hij de oorzaak is waardoor het schip in dien noodlottigen toestand geraakt is, *slechts bij onvermogen des reeders zal de eigenaar* door zijn schip verbonden zijn. De natuurlijke reden hiervoor is dat hij zelf bevoordeeld is door het behoud van het schip, om dezelfde reden heeft de wet ook een later bodemerij-crediteur voor een vroegeren doen gaan.

Mr. VAILLANT in zijne op pagina 5 vermelde dissertatie zegt hieromtrent pag. 24, „cuivis competere, cui navis cura commissa est, sive a domino, sive a locatore, sive a fructuario praepositus est. Ex singulari etiam favore juris Bodmariae contra ipsum dominum admittendus erit.”

Wij keeren nu echter terug tot hetgeen Mr. LOTSJ over Art. 372 W. v. K. zeide.

Wij lezen daar: „even als de schipper een gedeelte der lading, eener niet aan de reederij toe-

behoorende zaak, mag verkoopen, alzoo als het ware eene gedwongene onteigening doen plaats hebben evenzoo kan hij dan op het schip geld op bodemerij nemen en daardoor den eigenaar verbinden."

Tot zoo verre zijn wij het met dien schrijver eens, wij wenschen vervolgens op te komen tegen hetgeen wij reeds mededeelden dat dit (Art. 372) het eenige geval zoude zijn waarin het schip verbonden wordt bij huur van schepen zonder uitdrukkelijke toestemming des eigenaars. Wij wenschen hier slechts te wijzen op de privilegiën waar volgens onze meening ook het schip verbonden werd al behoorde het niet den reeder eene quaestie door Mr. Lotsy in het geheel niet behandeld en vervolgens vestigen wij de aandacht op Art. 349 W. v. K. waar het schip verklaard wordt verbonden te zijn aan de inladers wegens ontrouw of schuld des schippers.

Hierop wordt door Mr. Lotsy gezegd „dat het schip den inladers slechts verbonden kan zijn zoo het den reeder behoort; want tot nakoming van iemands verbindtenissen kunnen zeker niet eens anders goederen tot pand dienen *zonder diens wil*." Dit is volkomen juist, maar naar onze bescheidene meening zal het *met den wil* des eigenaars zijn dat het schip verbonden wordt; wij verwijzen hier slechts naar hetgeen wij vroeger reeds zeiden, bij het behandelen der gevolgen van het huur-

contract, dat de verhuurder door zijne verbintenis met den huurder, dezen machtigt het schip te verbinden. Als bewijsgrond zoude hier tevens nog voor aan te voeren zijn dat men het verband in Art. 349 W. v. K. den inladers toegekend reeds vroeger vermeld vindt in Art. 313 10°. waar den inladers voorrecht wordt geschonken op de opbrengst van het schip en wij brengen hier in herinnering wat wij te dier plaatse zeiden, dat de wet deze schulden veronderstelt uit nood aangegaan te zijn. Deze op de wet gegronde verbintenis zal dus even goed ten voordeele der inladers bestaan, hetzij de eigenaar reeder al of niet is.

Geheel analoog hiermede is Art. 452 W. v. K. waar hetzelfde wordt gezegd voor het scheepsvolk als in Art. 349 voor den schipper, en tevens verwezen wordt naar Art. 1403 B. W. laatste alinea, waar staat, dat de verantwoordelijkheid der „werkmeesters” ophoudt, indien zij bewijzen dat zij de daad voor welke zij aansprakelijk zouden zijn niet hebben kunnen beletten.

Wij wenschen nu uit de volgende artikels aan te toonen dat in de bepalingen over eigenaars van schepen door het verhuren van het schip eenen geheelen omkeer wordt bewerkstelligd. De wet spreekt overal van rechten den eigenaars toegekend, doch waar deze geen reeder is zullen op hem deze bepalingen niet toepasselijk kunnen zijn.

Volgens Art. 328 W. v. K. stelt of de eigenaar of waar er meer zijn (reederij) de boekhouder den schipper aan, indien nu echter bij het huurcontract, de eigenaar den huurder de macht toegekend heeft om den schipper aan te stellen, dan zullen verder alle deze bepalingen, welke de wet met het oog op den reeder-eigenaar gemaakt heeft op den huurder toepasselijk zijn en *niet op den eigenaar*.

In de eerste plaats dan Art. 328 waar de zonder wettige reden ontslagen schipper recht op schadevergoeding toegekend wordt. Wie moet hem nu echter die schadevergoeding geven? Natuurlijk hij die hem zonder wettige redenen ontslaat en hem in dienst genomen heeft en niet de eigenaar volgens de bepaling der wet.

[De woorden van de laatste alinea van dit artikel „en de reederij van het schip” hadden weggelaten kunnen worden. want de boekhouder benoemt in geval er eene reederij is en dit geval wordt reeds in het begin van het artikel behandeld].

Vervolgens Art. 343. De huurder en niet de eigenaar stelt volgens het huurcontract in overleg met den schipper de equipage aan.

De schipper is volgens Art. 345 verplicht aan den eigenaar of aan de reederij te vergoeden alle kosten, schaden en interessen, door zijne ontrouw of schuld veroorzaakt. Ook hier hebben men te lezen in plaats van eigenaar, de reeder-

huurder. Alle schaden het schip toegebracht zal hij hem moeten vergoeden, want de huurder is weder verplicht het schip in goeden staat aan den eigenaar terug te geven.

Mocht hij evenwel den eigenaar schade toegebracht hebben, die deze niet kan verhalen op den huurder, dan zal de eigenaar toch gedekt zijn, want al kan hij niet ageeren uit grond van Art. 345 W. v. K.; volgens Art. 1401 B. W. is iedereen in de verplichting om de schade toegebracht door zijne schuld te vergoeden.

Art. 21^e der wet van 7 Mei 1856, houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardijochepen Sb. N^o. 32. wenschen wij hier even aan te stippen.

In deze wet, alhoewel zij bijna 20 jaar verschilt met de invoering van het Wetboek van Koophandel, heeft men evenmin gelet op de mogelijkheid dat een niet-eigenaar den schipper aanstelde.

Dit Art. luidt: „de gagie van den schipper is verbonden voor de vergoeding welke hij door het te kort doen aan zijne verbintenis of door wan-gedrag aan de eigenaars van het schip schuldig is.” Hetgeen wij nu bij Art. 345 W. v. K. zeiden is ook voor dit artikel toepasselijk.

Uit hetgeen wij reeds vroeger zagen volgt dat er gederogeed is aan Art. 352 W. v. K. daar de eigenaar niet gekend wordt in het bevrachten. Hem zal dus geen verlof behoeven gevraagd te

worden om voor rekening des schippers koopmanschappen te laden, zooals dit artikel wil, maar wel den huurder.

Daar de eigenaar afstand gedaan heeft van het recht om den schipper te kiezen zoo is er geen enkele reden denkbaar om, als de reeder een schipper gekozen heeft, die ziek geworden is en nu een anderen wil kiezen, den eigenaar stem te geven in deze keus. Het recht voortvloeiend uit Art. 328 W. v. K. sluit Art. 356 W. v. K. in zich.

Ook volstaat de schipper met den *reeder* bericht te zenden „van zijn en des schips weder-varen” om eens de niet fraaie terminologie der wet te gebruiken. De reeder is zijn lastgever, hem moet hij rekening en verantwoording doen en Art. 360 zal dus ook niet op den eigenaar toepasselijk zijn.

In Art. 372 W. v. K. hebben wij het geval behandeld of de schipper de bevoegdheid had om noodzakelijke vertimmering en uitgaven te doen en zelfs het schip daarvoor te verbinden, gedurende de reis.

Men zal zich herinneren wat wij te dier plaatse zeiden. Art. 371 W. v. K. behandelt echter dit geval als de schipper zich ter woonplaatse van den eigenaar bevindt, dus vóór de reis. In dit artikel worden de volgende bevoegdheden te samen genomen.

1°. het vertimmeren van het schip.

2°. zeilen, touwen of andere voorwerpen voor het schip te koopen.

3°. tot dat einde geld opnemen op het schip.

4°. het schip vervrachten of verhuren.

De schipper zal nu volgens dit artikel geene dezer zaken mogen doen zonder toestemming des eigenaars.

Uit de vorige artikelen hebben wij reeds gezien dat het woord eigenaar (in geval van verhuring van het schip) toepasselijk was op den reeder in hoeverre is dit nu ook hier het geval. Hetgeen wij sub. 2° en 4° opnoemden zal in het geheel tot geene zwaarigheden aanleiding geven. De eigenaar behoeft niet te zorgen voor equipment en heeft niets te maken met het vervrachten.

Zijne toestemming hiertoe zoude dus niet alleen onnoodig zijn maar zelfs is hij onbevoegd daarin toe te stemmen. Uithoofde van het huurcontract gaat dit slechts den reeder aan. Vervolgens het vertimmeren van het schip. Hiertoe zal bepaald de toestemming des eigenaars een vereischte zijn, doch niet de schipper behoeft die te vragen, deze heeft slechts en uitsluitend met den reeder te maken, de reeder betaalt hem voor zijne diensten, den reeder is hij dus slechts verantwoordelijk. Uithoofde van Art. 1598 B. W. zal echter de *reeder* de toestemming des eigenaars moeten vragen. En nu ten laatste of de schipper geld mag opnemen op het schip om zeilen enz. aan te koopen.

Ook hier zal de toestemming des eigenaars een vereischte zijn, noch de eigenmachtige handeling des schippers noch zelfs de toestemming des reeders zoude hier baten. Vooreerst zijn dit onkosten, die de eigenaar niet behoeft te betalen en vervolgens zijn dit geene noodschulden. Slechts in het laatste geval kan het schip verbonden worden zonder den onmiddellijk uitgedrukten wil des eigenaars, doch anders geldt hiervoor dezelfde reden vermeld bij Art. 315 2°. W. v. K., dat men nooit bevoegd is eens anders zaak tot pand te geven.

Wij zullen nu overgaan tot het behandelen van het geval waarin de schipper het schip zonder eene bijzondere volmacht des eigenaars verkoopt, zie Art. 376 W. v. K.

Twee gevallen zijn hier te onderscheiden.

1°. Wettelijk bewezene onbevaarbaarheid.

2° Alle andere redenen, die er den schipper toe geleid hebben het schip te verkoopen.

In het eerste geval is de koop wettig gesloten en hoewel koop en verkoop eens anders zaak volgens Art. 1507 B. W. nietig is en volgens Art. 1833 B. W. zelfs de lasthebber, wat hij in ons geval niet eens is daar de reeder zijn lastgever is, tot eene dergelijke handeling niet gerechtigd is zonder bijzondere volmacht zijns lastgevers, heeft de wetgever toch gemeend dat eene dergelijke bepaling in het belang van handel en scheepvaart zoude zijn. In het tweede geval zal

volgens dit artikel de koop nietig zijn en de schipper daarenboven persoonlijk gehouden zijn tot schadevergoeding. De eigenaar alleen kan vergunning tot den verkoop geven. De reederhuurder mist dit recht geheel. Noch uit de gevolgen van eene huurovereenkomst zoude dit af te leiden zijn, noch heeft de eigenaar ooit deze bevoegdheid aan den reeder toegekend. De schipper zal nu tevens persoonlijk tot schadevergoeding aan den eigenaar kunnen veroordeeld worden en daar dit artikel hem aansprakelijk stelt wegens eene onrechtmatige daad zoo zal hij tegenover den reeder ook gehouden kunnen zijn naarmate hij ook diens belangen geschonden heeft.

Art. 377 en 378 W. v. K. zullen slechts den reeder aangaan. Opgave van lading en prijs der door den schipper voor rekening van den reeder ingeladene koopmanschappen behoort slechts in handen van den reeder te huis, terwijl er geene bijzondere verrekening bestaat tusschen eigenaar en schipper, zoo zal het beloop der gedane vertimmering en van de sommen door den schipper ter leen opgenomen, ook tusschen reeder en eigenaar dienen verrekend te worden.

Volgens Art. 1839 B. W. is de lasthebber verplicht zijn lastgever rekening en verantwoording te doen en al spreekt de wet in Art. 387 W. v. K. en volgende slechts van rekening den eigenaar te doen, zoo zal men niet dezen maar den reeder

moeten erkennen als den bevoegden persoon. De eigenaar is slechts verhuurder en heeft uit kracht hiervan geen recht om rekening en verantwoording te vorderen over de gedane reis.

Art. 398 W. v. K. zegt: Een schipper, die met zijn schip vertrokken is zonder dat in de gevallen waarin zulks wordt vereischt, bevorens de monsterrol opgemaakt en geteekend is zal ten behoeve van den eigenaar verbeuren *f* 100, de stuurman *f* 50 en de verdere scheepsgezellen eene maand der gagie. De schipper is als lasthebber des reeders verplicht een monsterrol op te maken, voldoet hij niet aan zijne verplichting als lasthebber dan vervalt hij in boete. Eene boete, die dan natuurlijk ten voordeele komt van hem tegenover wien hij in verzuim was, den reeder en niet van den eigenaar.

Art. 410 W. v. K. steunt op dezelfde gronden als die wij aanvoerden bij Art. 352 W. v. K. Wat zoude in dit artikel de toestemming des eigenaars baten als de eigenaar niet is degeen, die de scheepsffocieren aangesteld heeft, noch eenigzins te beschikken heeft over de ruimte van het schip.

Evenmin is Art. 434 W. v. K. toepasselijk op den eigenaar; de *huurder* van het schip zal verplicht zijn schadeloosstelling te geven aan den schepeling, die in zijnen dienst is slaaf geworden. Bij Koninklijk Besluit van 3 Augustus 1829

wordt het rantsoen geregeld dat de reederijen verplicht zullen zijn uit te betalen in geval van slaafmaking der schepelingen in scheepsdienst, naar aanleiding van Art. 435 W. v. K. In dit besluit heeft men evenmin als in ons wetboek van koophandel het oog gehad op het onderscheid tusschen reeder-eigenaar en reeder- niet eigenaar. Men heeft echter overal gesproken van reederijen en het woord eigenaars niet gebezigd, alleen staat in Art. 4: „Ingeval de storting (in handen des curators) mocht achterblijven, zal de benoemde curator gehouden zijn, om de uitspraak tegen de reeders van het schip of *tegen het schip* en de eigenaars van de lading ten uitvoer te doen leggen.” Ook hier rust weder, en wij hadden dit nog bij het behandelen van Art. 372 W. v. K. op blz. 40 dezer proeve kunnen vermelden, een obligo op den eigenaar van het schip zoowel als op dien der lading. De eigenaar zal weder door het verhuren van het schip verondersteld worden den reeder gemachtigd te hebben het schip te verbinden.

De eigenaar van het schip zal vervolgens niet verplicht zijn het loon aan het buiten 's lands afgedankt wordende scheepsvolk te betalen. Er is evenzoo door de bepalingen van het huurcontract aan Art. 443 W. v. K. gederogeed. De reeder-huurder zal hiertoe verplicht zijn.

Art. 502 W. v. K. geeft den schipper geene

vergunning uit de veilige haven te vertrekken als er oorlog ontstaan is zonder konvooi of na de noodige orders van den eigenaar ontvangen te hebben. Zelfs dit artikel hoeveel er voor den eigenaar ook daarbij op het spel moge staan, heeft voor hem zijne kracht verloren. De schipper zal alleen de vergunning van zijn lastgever, den reeder, te vragen hebben en is daardoor verantwoord. De eigenaar moet bij het schip aan een ander te verhuren een zoodanig te vertrouwen persoon voor huurder kiezen dat hij in dergelijke gevallen grootere verantwoording kan dragen, dan die van een „goed huisvader”. De eigenaar heeft voor een tijd afstand gedaan van de beschikking en het genot; gedurende dien tijd zal de huurder slechts de beheerder zijn.

Zoude de eigenaar bij eventuële schade zijn verhaal kunnen nemen op den reeder?

Deze zeer precaire vraag zal naar onze meening veel van de omstandigheden afhangen. Art. 1600 B. W. stelt den huurder aansprakelijk voor alle schade, gedurende den huurtijd aan het verhuurde toegebracht, ten ware hij bewees dat dezelve buiten zijne schuld hebbe plaats gehad.

Nu zal hij het bewijs van zijn niet in culpa zijn aanmerkelijk vergemakkelijken door, voordat hij den schipper last geeft om de veilige haven te verlaten eerst den eigenaar te raadplegen. Overeenkomstig dit geval zullen ook Art. 364

en 365 W. v. K. moeten beschouwd worden.

Wij meenen nu te kunnen volstaan met de tot dusverre opgesomde artikels; daar in de niet opgenoemde, waar gesproken wordt over eigenaars, de redenen bij de genoemden besproken toepasselijk waren, en wij daaruit voldoende vermeenen aangetoond te hebben hoe geheel anders deze artikelen der wet moeten geïnterpreteerd worden.

OVER ABANDON.

Wij wenschen nu over te gaan tot de behandeling van de tweede alinea van Art. 321 W. v. K., die aldus luidt:

„Deze aansprakelijkheid (van den eigenaar voor „de verbindtenissen des schippers) houdt op door „den afstand van het schip en van de met hetzelve verdiende en nog te verdienen vrachtpeningen voor de onderneming waartoe de handelingen en verbindtenissen betrekkelijk zijn.”

Indien wij ons nu herinneren wat wij te voren over de aansprakelijkheid des eigenaars zeiden, dan kwamen wij toen tot deze slotsom, dat de eigenaar niet aansprakelijk is voor de verbintenissen des schippers, *tenzij* er noodschulden gemaakt zijn of op het schip een wettig obligo rust en de reederhuurder niet in staat is om deze schulden te

voldoen. De eigenaar zal dus altijd nog de bevoegdheid hebben om in die gevallen en voor die schulden het schip met beroep op Art. 321 W. v. K. te abandonneeren. Al is de eigenaar dus geen reeder zoo zal voor hem dit beneficium nog altijd eene zekere waarde hebben. Eene andere vraag is deze. Kan de reeder, volgens de bepaling van dit artikel, dit beneficium ook op zich toepassen? Indien wij nu beginnen met de meening van de schrijvers over dit punt na te gaan dan bemerken wij het volgende.

Ten eerste Mr. S. H. LOTSY. In zijne vroeger vermelde dissertatie bestrijdt deze schrijver de meening van BRAVARD-VEYRIÈRES (waar wij zoo dadelijk op terugkomen) en zegt dat er geen sprake kan zijn van afstand als de uitruister niet tevens eigenaar is. Hij erkent eene gaping in de wet en meent dat voor de reederij, die geene eigenares is, hetzelfde belang bestaat als voor reederijen, die hare schepen in eigendom hebben om afstand te kunnen doen.

Van dezelfde meening is ook Prof. DE WAL in zijn Handelsrecht II, pag. 57, waar hij zegt: dat de leer om ook den huurder het recht van afstand toe te kennen „strijdig is met de gezonde rechtsbeginselen.”

Mr. J. A. LEVY teekent vervolgens op Art 477 A. D. H. aan dat men moeielijk den huurder de bevoegdheid geven kan tot afstand omdat

volgens algemeene beginselen niemand meer recht kan overdragen dan hij zelf heeft.

Dit is dan ook naar onze meening een argument, dat het meest weêrlegt; de reeder is geen eigenaar van het schip en kan dus nooit eigendomsrechten aan een ander overdragen.

In het Magazijn van Handelsrecht van 1860. Meng. blz. 33 vindt men van de hand van Mr. L. J. H. BOUMAN, een stuk over abandon, waarin de schrijver begint met te zeggen dat daar Art. 320 W. v. K. alleen spreekt van reeders-eigenaars ook hun alleen dit recht mag toegekend worden. De reeder dus, die geen eigenaar is van het schip is voor de handelingen en verbintenissen van den schipper, die tot het schip en de onderneming betrekking hebben, gehouden ook tot boven de waarde van het schip en de vrachtpenningen.

Volgens hem mist de huurder dit voorrecht. Deze schrijver zegt verder. De huurder-reeder is dan aansprakelijk voor de handelingen en verbintenissen van den kapitein; op het schip is de schuldeischer bevoorrecht, bij executie daarvan heeft de eigenaar zijn verhaal op den huurder, die geen afstand heeft kunnen doen van het schip om bevrijd te wezen van de schuld voor zooveel die de waarde van het schip overtreft.

Wij vermeenden deze plaats in haar geheel te moeten overnemen omdat de schrijver, evenals wij er in onze Inleiding op wezen, bemerkt dat

er slechts sprake kan zijn van reeder-eigenaar volgens onze wet. Hij had hieraan nog kunnen toevoegen dat ook Art. 335 W. v. K. sprekende over het abandon slechts doelen kan op reeders-eigenaars, men leest daar immers: „doch deze zijn bevoegd hun aandeel in het schip af te staan.”

Wij hebben reeds vroeger aangetoond dat de scheepsschuldeischer niet altijd op het schip bevoorrecht is, wien dit ook toebehoore zooals Mr. BOUMAN veronderstelt.

Tegenover de meening van deze schrijvers staat echter de opinie van BRAVARD-VEYRIÈRES in zijn Manuel du droit Commercial (Paris 1860) neergelegd in de volgende woorden, die wij nogmaals wagen over te nemen.

„Que le propriétaire ayant seulement fourni son navire à l'armateur et ne s'étant aucunement mêlé de l'expédition, dont les préparatifs, la surveillance comme les profits concernent l'armateur seul, la responsabilité ne doit peser que sur celui-ci. Dès lors seul responsable des faits du capitaine il ne saurait l'être indéfiniment et il doit avoir le droit de s'affranchir de toute responsabilité envers les créanciers pour faits et engagements du capitaine en leur abandonnant avec le frêt le navire lui-même, *qui d'ailleurs abandonné ou non leur sert de garantie spéciale*. Mais le propriétaire ainsi privé de sa chose pour des causes

auxquelles il est tout-à-fait étranger aura son recours contre l'armateur.

Prof. DIEPHUIS schijnt de eenige onzer Hollandsche schrijvers het met hem eens te zijn. In zijne Handleiding II pag. 50, verkondigt hij dezelfde meening. „Voor zoo verre anderen dan de eigenaar het schip laten bevaren, is ook hun het recht van afstand met het daaraan verbondene gevolg niet ontzegd, waar de eigenaar zelf daartoe is bevoegd verklaard.”

Indien wij nu echter de vraag bij het begin dezer afdeeling gesteld zelfstandig onderzoeken dan moeten wij tot een ontkennend antwoord komen.

Wij kunnen ons noch met de meening van BRAVARD-VEYRIÈRES, noch met die van Prof. DIEPHUIS vereenigen en wel om de volgende reden, dat zoowel de een als de andere schrijver de grond voor hun betoog daarin zoeken dat het schip toch reeds aan de schuldeischers verbonden was, de een zegt dat het schip „abandonné ou non leur sert de garantie spéciale” en de ander. „Ook dan is eigenlijk het schip verbonden.”

Wij hebben dit bij het behandelen der aansprakelijkheid van den eigenaar voor de handelingen des schippers nagegaan en behalve hetgeen wij daar aanvoerden vermeenen wij dat, hoedanig het huurcontract door het zeerecht ook gewijzigd moge worden, toch altijd deze twee zaken vast-

staan, dat slechts de *eigenaar* over den eigendom zijner zaak mag beschikken en dat de huurder na den huurtijd weder moet opleveren, zaken die beide schrijvers niet genoeg in het oog gehouden hebben.

Ook Prof. T. M. C. ASSER zegt in zijne schets van het Handelsrecht, pag. 128. „Heeft de reederij het schip niet in eigendom maar bijv. in huur dan kan er geen afstand plaats hebben.”

CARL VON KALTENBORN echter is de meening van BRAVARD-VEYRIÈRES toegedaan. In zijn reeds vermeld werk zegt hij I. pag. 153 dat het schip, hoewel varende voor rekening van een ander dan van den eigenaar, verbonden is door handelingen des kapiteins. Hij meent verder dat dit in het belang der zeehandel is daar het crediet hier een hoofdrol speelt en de scheepsschuldeischers, die met den kapitein handelen in de regel onbekend zullen zijn met de splitsing van reeder en eigenaar.

Voor den eigenaar zal deze verplichting moeten opwegen met het voordeel dat hij geniet van de huursom (*ubi commodum ibi onus*.) Een eerste woord over dit *voordeel* dat de eigenaar zoude hebben. Zoude de eigenaar wel voordeel beoogen met het verhuren van het schip? Het komt ons voor dat in plaats van voordeel, hij op deze wijze slechts trachten zal geen nadeel te hebben. Want wat is het geval? Hij, die schepen in eigendom heeft zal ze in de regel zelf uitrusten, maar op

het oogenblik dat hij juist geene ladingen vindt om al zijne schepen te bevrachten, zal hij om te voorkomen dat ze renteloos liggen de gelegenheid te baat nemen, dat eene andere reederij schepen noodig heeft en ze deze verhuren. Zijn *voordeel* zal dan, dunkt ons, niet zeer groot zijn. Hoewel wij het dus dien schrijver toegeven, dat het „eine vernünftige Billigkeitsrücksicht” zoude zijn en uit dit oogpunt beschouwd de wet den reeder-huurder onrechtmatig bejegt, zoo moet de billijkheid echter achterstaan bij het recht. Wij hebben gezien dat de beschikking over den eigendom door afstand (zoowel uit Art. 321 als uit Art. 335 W. v. K.) slechts den *eigenaar* toekomt en hoe vele verschillende meeningen de schrijvers over het juridiek karakter hiervan aan den dag legden, zoo gingen toch allen slechts van deze meening uit.

Wenscht men met Mr. s'JACOB ¹⁾ het abandon te beschouwen als eene datio in solutum, slechts hij zal tot dit in betaling geven mogen overgaan wiens eigendom het schip is. Met zijne eigene zaken zal men slechts zijne schulden kunnen voldoen. Noemt men het met Mr. MOLSTER in Magazijn van Handelsr. I. 41 eene derelictio, welnu derelictio kan slechts een eigenaar onbelemmerd doen.

¹⁾ Zie Ned. Jaarboeken voor Rechtsg. en Wetgeving XII. blz. 267.

Volgens Mr. S. H. Lotsy ¹⁾ is abandon eene vereeniging van derelinquere en alienare, ook hier zal de conclusie dezelfde zijn.

Volgens het Nederlandsche recht kan het abandon dus niet plaats vinden, tenzij door den eigenaar en de reeder zal mitsdien kunnen gehouden zijn tot boven de waarde van het schip. Mocht de reeder abandonneeren, dan zal dit eene ongelidge handeling zijn en de eigenaar zijn schip terug kunnen vorderen.

Of dit nu een toestand is, die wenschelijk kan geacht worden betwijfelen wij. Het belang van handel en scheepvaart brengt mede, dat de reeder nooit meer verlieze dan het schip, dat hij aan de zee toevertrouwde, het overig vermogen des reeders moest intact blijven van handelingen des schippers. Het was immers den reeder van het schip onmogelijk om altijd in onmiddelijke betrekking met den schipper te blijven en was hij in zekeren zin gedwongen hem een groot vertrouwen te schenken, dit moest de schipper niet eigenmachtig kunnen overschrijden.

En moet nu eene reederij, die niet eens bij machte is hare eigene schepen te hebben, meer bezwaard worden?

Dat is eene grove onbillijkheid vooral voor *onze* wetgeving, die in tegenstelling met de Romeinsche

¹⁾ Over Reederijen, blz. 122.

op dit punt veel juistere begrippen aan den dag legde. Immers DE GROOT zeide reeds in zijn „de jure bellis ac pacis II. 13, „est male Romanis legibus introductum, ut ex facto magistri exercitores in solidum singuli tenerentur. Nam hoc nec naturali aequitati convenit, quae satis habet si pro suis singuli partibus convenientur, nec publice utile est. Absterrentur enim homines ab exercendis navibus, si metuant ne ex facto magistri quasi in infinitum teneantur. Atque adeo apud Hollandos, ubi mercatura pridem maxime viguit et nunc et olim lex illa Romana observata non est: imo contra constitutum, ne exercitoria etiam universi amplius teneantur, quam ad aestimationem navis et eorum quae in navi sunt.”

En zoude men nu tegenover den eigenaar onrecht plegen als men dit voorrecht ook den huurder toestond. Wij vermeenen het tegendeel omdat de eigenaar altijd zijn verhaal zal behouden tegen den reeder en hij wel zorgen zal, bij het kennen dezer bepaling dat hij geen reeder tot huurder van zijn schip neemt dan hem, die daarvoor goed kan zijn. Men zoude ook daardoor huur van schepen tot een instituut verheffen dat, daar het van groot nut kan zijn, veel malen zoude gebruikt worden.

Wij besluiten deze proeve met den wensch uit te drukken dat het daarin verhandelde moge aanleiding gegeven hebben tot het vestigen der aandacht, op een instituut, dat in het geheel niet van belang ontbloot is.

Mocht er dus eene herziening der wet plaats vinden dan zoude men door deze leemte aan te vullen weder een stap nader gekomen zijn tot een volmaakt handelswetboek.

INHOUD.

Inleiding	
Over den aard en de gevolgen van het Huurcontract	Blz. 21—25
Privilegiën	» 26—36
Over de rechtsverhouding tusschen scheeps- eigenaar en derden, ontstaan door han- delingen des schippers	» 36—54
Over Abandon	» 54—63

STELLINGEN.

I.

Pignora, data a debitore mulieri, quae intercessit, creditori non obligata sunt.

II.

Actio rerum amotarum adversus heredes mulieris in solidum non datur, sed in quantum ad eos pervenerit.

III.

Volgens ons W. v. K. kan men den huurder van een schip niet als reeder beschouwen.

IV.

De huurder van een schip is niet gerechtigd tot den abandon van Art. 321 W. v. K.

V.

Het woord aandeel in Art. 323 W. v. K. kan slechts beteekenen aandeel in het schip.

VI.

In het geval van Art. 825 W. v. K. zijn Art. 133 en 135 W. v. Burg. Rechts. niet van toepassing.

VII.

Eene overeenkomst waarbij, een schuldeischer van den gefailleerde zich verbindt voor het accoord te stemmen, terwijl hij zich een bijzonder voordeel bedingt is nietig.

VIII.

Ten onrechte beweert Mr. J. G. KIST in zijn „maatschap of vennootschap” blz. 80 dat de solidariteit in handels overeenkomsten berust op Art. 1848 B. W.

IX.

Art. 106 en Art. 107 Allgem. Deutsch. Hgbuch, regelen beter de winstverdeeling onder vennooten dan Art. 1670 B. W.

X.

Eene bepaling als die van Art. 289. Allgem. Deutsch. Hgbuch dat ook zonder afspraak of vordering in rechten kooplieden in handelszaken over en weder gerechtigd zijn tot vordering van renten sedert den dag, dat een schuld opeischbaar is, zoude ook in ons recht wenschelijk zijn.

XI.

De voogd zal de toestemming waarvan sprake is in Art. 465 B. W. niet noodig hebben in geval van Art. 19 W. v. B. R.

XII.

De koop van dividenden der Ned. Handelmaatschappij valt onder de bepaling van Art. 1811 B. W. omtrent „spel en weddenschap.”

XIII.

Het zoude billijk zijn dat hij, die wegens onwaardigheid uitgesloten is van eene erfenis en wiens kinderen volgens Art. 877 B. W. uit eigen hoofde tot die nalatenschap komen tevens alle rechten verloor op de goederen zijner kinderen voor zooverre die, uit die erfenis verkregen zijn.

XIV.

De kooper kan wegens verborgen gebreken van het gekochte wel eene actio tot vernietiging maar niet eene actio tot nietigverklaring der koopovereenkomst instellen.

XV.

Eene belastingwet op speelkaarten is aan te bevelen.

XVI.

Aan te bevelen is eene belasting vroeger bekend onder den naam van „armengeld,” dat door ondernemers van tooneelvertooningen en publieke vermakelijkheden moest worden opgebracht.

XVII.

De vrije mededinging der voortbrengers is een beter middel om het volk goedkoop en deugdelijk voedsel te verschaffen dan de zorg der overheid.

XVIII.

Onder de woorden openbare fondsen of effecten van Art. 421 en 422 C. Penal vallen niet de dividenden der Ned. Handelmaatschappij.

XIX.

Een geneesheer kan niet weigeren den eed af te leggen volgens Art. 183 W. v. Strafv. zich beroepende op Art. 378 C. P.

XX.

Het recht den Koning in Art. 56 der Grondwet toegekend om Oorlog te verklaren diende uitgeoefend te worden in overleg met de Staten-Generaal.



236 11





U
L