

Zitting 1978–1979

15 488

Regelen met betrekking tot de zeevisserij

Nr. 5

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 10 september 1979

Het is naar het oordeel van de vaste Commissie voor Visserij een belangrijke verdienste van het onderhavige wetsontwerp dat achterhaalde begrippen uit het Wetboek van Koophandel worden verwijderd, met name het onderscheid tussen de begrippen kust- en zeevisserij, zodat, aldus het voorlopig verslag, kan worden volstaan met het ene begrip zeevisserij.

De ondergetekende vestigt er de aandacht op dat het onderhavige wetsontwerp er van uitgaat dat de aanduidingen «kustvisserij» en «zeevisserij» achterhaald zijn, doch dat die begrippen niet in dit wetsontwerp uitdrukkelijk worden veralgemeend tot «zeevisserij». Evenwel, het ligt in het voornemen om, overeenkomstig de praktijk, het bestaand onderscheid tussen (vaartuigen gebezigd voor de) zeevisserij en (vaartuigen gebezigd voor) kustvisserij (vgl. artikel 319 van het Wetboek van Koophandel) te schrappen en wel in een ontwerp van wet dat op 6 augustus 1979 bij de Raad van State aanhangig is gemaakt (wijziging van het Wetboek van Koophandel, het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, het Wetboek van Strafrecht, het Wetboek van Strafvordering, de Zeebrievewet en de Wet van 3 juli 1974, Stb. 388).

Met voldoening heeft de ondergetekende er in het voorlopig verslag kennis van genomen dat de voorgenomen invoering van een aantal regelen omtrent de maatschapsvisserij door de Commissie als een groot winstpunt wordt gezien.

De Commissie wijst daarbij op het volgende:

- a. artikel 320: reder is degene die een schip gebruikt tot de vaart ter zee en het daartoe zelf voert of door een kapitein doet voeren;
- b. voert de reder niet zelf maar laat hij zulks over aan een kapitein dan moet de laatste in zijn dienst staan (artikel 320);
- c. de kapitein is derhalve werknemer van de reder (arbeidsrechtelijke sfeer) en daarnaast hoogste gezagsdrager aan boord (zuiver maritieme sfeer);
- d. de schepelingen zijn eveneens werknemers van de reder (arbeidsrechtelijke sfeer) en voorts aan de kapitein ondergeschikt in de zuiver maritieme sfeer.

De ondergetekende wil naar aanleiding van deze beschouwingen van de Commissie het volgende opmerken.

Niet alleen het gebruik van een schip tot de vaart ter zee bestempelt iemand tot reder. Zo heeft bij voorbeeld de tijdbvrachter van een schip gedurende een bepaalde tijd de beschikking over het schip om het in het handels-

verkeer te gebruiken zonder dat hij echter als reder van het schip kan worden aangemerkt. Bij tijdbevraching wordt een volledig uitgerust en bemand schip aan de tijdbevrachter ter beschikking gesteld. Wil de gebruiker van een schip tevens als reder van het schip aangemerkt worden dan moet hij tevens de zeggenschap over het schip en het gebruik daarvan hebben. Volgens artikel 320 van het Wetboek van Koophandel oefent de reder deze zeggenschap uit door het schip of zelf te voeren (bij voorbeeld de kapitein/eigenaar) of door middel van een kapitein die in zijn dienst staat. In dit laatste geval moet als criterium voor het zijn van reder worden gesteld dat beslissend is wie de kapitein kan ontslaan en door een ander vervangen (vergelijk Hoge Raad 5 januari 1968, *Schip en Schade* 1968, 10).

Sinds de invoering van de Wet van 14 juni 1930, Stb. 240, wordt het begrip «reder» in het Wetboek van Koophandel ook nog in een andere betekenis dan die van artikel 320 van dat Wetboek gebruikt en wel in die van werkgever van de kapitein en schepelingen. Hoewel in het normale geval de werkgever van de kapitein van een schip tevens de reder in de zin van artikel 320 van het Wetboek van Koophandel (exploitant) van het schip zal zijn, kan het voorkomen dat deze beide betekenissen van het begrip reder *niet* kunnen vallen dat een kapitein tijdens zijn dienstverband tijdelijk niet op een schip is geplaatst. Aangezien het Wetboek van Koophandel geen eenduidig redersbegrip hanteert, zal men zich bij iedere bepaling waarin het begrip «reder» voorkomt moeten afvragen of bedoeld is de reder in de zin van artikel 320 of de reder/werkgever.

Naar de mening van de ondergetekende behoeft de invoering van de maatschap in Titel IV van Boek II van het Wetboek van Koophandel er niet toe te leiden dat moeilijkheden rijzen met betrekking tot de toepassing van het begrip reder. Immers, de maatschap zelve is reder – in de zin van artikel 320 van het Wetboek van Koophandel omdat de maatschap zelve het schip voert. Er is wél een kapitein (vgl. artikel 452q, eerste lid, tweede zin van het wetsontwerp). Deze staat niet in dienst van de maatschap (reder) doch hij maakt deel uit van de maatschap. In de tweede zin van artikel 452q, eerste lid, is bepaald dat de leden van de maatschap onderling de kapitein aanwijzen. Bij nadere beschouwing lijkt het juister de redactie van die tweede zin zodanig te wijzigen dat de maatschapsovereenkomst moet bepalen, wie van de maten als kapitein zal optreden. De reden voor deze verandering is hierin gelegen dat in bepaalde gevallen de eigenaar van het schip als kapitein wenst op te treden, zodat alsdan van een «onderling» aanwijzen van de kapitein, geen sprake kan zijn. Nu in het voorlopig verslag is gevraagd om ook de positie en de rol van de kapitein in het kader van het onderhavige wetsontwerp kritisch te overwegen, heeft de ondergetekende besloten, het wetsontwerp aan te vullen. In de eerste plaats wordt in het opschrift van de nieuwe paragraaf 6 de kapitein vermeld (vgl. nota van wijzigingen, Artikel II, onder 1). Dit is nodig omdat in de nieuwe paragraaf 6 bepalingen moeten voorkomen ter zake de vraag, welke wettelijke bepalingen van toepassing zijn op de maatschapskapitein te zeevisserij. Een en ander is niet noodzakelijk met betrekking tot de nieuwe paragraaf 5, welke alleen betrekking heeft op *schepeelingen* ter zeevisserij die uit hoofde van een arbeidsovereenkomst werkzaam zijn. Op de kapitein ter zeevisserij die een arbeidsovereenkomst heeft gesloten, is het Burgerlijk Wetboek van toepassing: vgl. artikel 375 van het Wetboek van Koophandel j^o. paragraaf 4 van de vierde titel van Boek II («Van de schepelingen ter zeevisserij») van datzelfde Wetboek. In de tweede plaats wordt voorgesteld om artikel 452q, laatste lid – dat handelt over het concurrentiebeding – niet alleen op de schepelingen betrekking te doen hebben, maar ook op de kapitein. Hiertoe wordt in dat laatste lid het woord «schepeeling» vervangen door «maat» (vgl. nota van wijzigingen, Artikel II, onder 4). In de derde plaats heeft de ondergetekende geoordeeld dat er reden is om een tweede lid toe te voegen aan artikel 452t van het wetsontwerp, d.i. artikel 452r in de nota van wijzigingen (vgl. nota van wijzigingen, Artikel II, onder 5).

De ondergetekende heeft aanleiding gevonden om het artikel dat handelt over de maatschapskapitein (artikel 452t) te plaatsen achter artikel 452q (de

inhoud van de maatschapsovereenkomst). Hierdoor is artikel 452t verletterd tot 452r; de artikelen 452r en 452s zijn als gevolg daarvan in de nota van wijzigingen verletterd tot de artikelen 452s onderscheidenlijk 452t. Vooreerst treedt dit artikel 452r in de plaats van artikel 360 van het Wetboek van Koophandel door dat artikel niet van toepassing te verklaren in het toegevoegde tweede lid van artikel 452r. Verder is artikel 452r aangevuld met de bepaling dat op de maatschapskapitein artikel 364 van het Wetboek van Koophandel niet van toepassing is. Dit artikel 364 bevat verplichtingen van de kapitein jegens de reder, en wel de reder als werkgever, reden dat die regeling niet past in het kader van de maatschap. Ook de artikelen 375–392 van het Wetboek van Koophandel zijn op de maatschapskapitein niet van toepassing. Deze artikelen betreffen de arbeidsovereenkomst tussen de reder (werkgever) en de kapitein. Duidelijkheidshalve zijn de zojuist genoemde artikelen buiten toepassing verklaard ten aanzien van de maatschapskapitein.

Een en ander betekent dat de overige artikelen van het Wetboek van Koophandel die handelen over de kapitein wél op de maatschapskapitein van toepassing zijn. Echter, ten aanzien van artikel 365 moet worden opgemerkt dat de verplichting van de kapitein om de «reder» inlichtingen te verschaffen, hier zal moeten gelden jegens de eigenaar van het schip, zulks met name in het geval dat de eigenaar niet deel uitmaakt van de maatschap.

Thans moge aandacht worden besteed aan de functie van de (maatschaps)kapitein als hoogste gezagsdrager aan boord. Op het eerste oog zou het kunnen lijken dat die functie zich niet verstaat met de omstandigheid dat de maatschapskapitein lid van de maatschap is. Immers, de maten gezamenlijk beslissen over het uitvaren, over de vraag welke visgronden zullen worden aangedaan en hoe lang de vaart zal duren. Als maat is de (maatschaps)kapitein gebonden aan de interne besluitvorming van de maatschap. Echter, de Derde Titel van Boek II van het Wetboek van Koophandel («Van den kapitein») bevat – behalve de artikelen 364 en 375–392 waarvan hierboven sprake was – publiekrechtelijke regelingen die ook in het kader van de maatschapsvisserij zullen moeten gelden, en ook kunnen blijven gelden omdat zij de maatschapsconstructie als zodanig niet aantasten. Privaatrechtelijk is de (maatschaps)kapitein: maat, maar in publiekrechtelijk opzicht is hij de voerder van het schip (vergelijk artikel 341 van het Wetboek van Koophandel) met alle – publiekrechtelijke – verantwoordelijkheden en plichten van dien. Deze verantwoordelijkheden en plichten behoren te bestaan, los van de vraag of een kapitein optreedt ter koopvaardij, ter zeevisserij in arbeidsverhouding of ter zeevisserij in maatschapsverband.

In het voorlopig verslag is aan de hand van drie varianten betoogd dat door de invoering van de maatschapsconstructie een minder duidelijk beeld zou ontstaan in de zeerechtbepalingen in het Wetboek van Koophandel.

Variant I gaat over het geval dat de eigenaar van het zeevissersschip lid van de maatschap is en zowel zijn schip als zijn werkkraft inbrengt. In het voorlopig verslag wordt gezegd dat het dubieus is wie als kapitein zal optreden en wie als reder is aan te merken. De ondergetekende wijst er op dat – voor wat de kapitein betreft – het voorgestelde artikel 452q, eerste lid, tweede zin, bepaalt dat de maatschapsovereenkomst moet aangeven wie van de maten de kapitein zal zijn (vgl. artikel 452q, zoals veranderd bij Artikel II, onder 2, van de nota van wijzigingen). Er moet dus een kapitein zijn; wie van de maten als zodanig zal optreden, is een vraag die in het maatschapscontract moet worden beantwoord. Ten aanzien van de kwestie, wie de reder is, moge worden verwezen naar het vorengaande, waar is uiteengezet dat de maatschap de reder (exploitant) van het schip is.

Variant II handelt over het geval dat de eigenaar van een schip, wel het schip inbrengt maar niet zijn werkkraft. Ook dan, aldus in het verslag, is het dubieus, wie als reder is aan te merken, terwijl er dan bovendien een kapitein optreedt die niet in enig dienstverband staat. De ondergetekende merkt op dat ook in deze variant de maatschap reder (exploitant) van het schip is. Inderdaad is er een kapitein die niet in arbeidsverhouding staat tot een ander. De ondergetekende moge hier verwijzen naar hetgeen hij in het vorengaande over het redersbegrip en over de kapitein heeft medegedeeld.

Variant III betreft het geval dat de maatschap een zeevissersschip huurt van de eigenaar die zelf niet tot de maatschap toetreedt. Ook nu, zo zegt het verslag, is het hoogst twijfelachtig of de eigenaar als reder te zien is, terwijl de gezamenlijke maten, aldus vervolgt het verslag, niet als zodanig kunnen worden aangemerkt omdat voor het bestaan van een rederij mede-eigendom is vereist. De ondergetekende beaamt dat hier de eigenaar niet als reder is aan te merken. Ten aanzien van het rederschap van de maatschap wijst hij er op dat in het verslag twee verschillende begrippen door elkander worden gebezigd: «reder» in de zin van artikel 320 van het Wetboek van Koophandel en «rederij» als omschreven in artikel 323 van dat Wetboek. «Reder» is de huidige wettelijke benaming van de exploitant van het schip waarvan hij niet de eigenaar behoefte te zijn. De rederij is volgens artikel 323 een vorm van medeëigendom van een schip waarbij ten aanzien van het optreden van de deelgenoten een bepaalde wettelijke samenwerkingsvorm is gekozen voor het geval zij niet optreden als vennootschap. In het in Variant III gegeven voorbeeld is de maatschap niet als rederij aan te merken omdat de verhuurder eigenaar is van het schip maar wel als reder (exploitant) van het schip.

Anders dan in het verslag wordt geoordeeld, meent de ondergetekende dat de maatschap wel degelijk als reder van een schip kan optreden. De maatschap is weliswaar geen rechtspersoon – zo min als thans de vennootschap onder firma of de commanditaire vennootschap – maar is wel een samenwerkingsverband met maatschappelijke gestalte. De maten hebben een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid die zich naar buiten manifesteert. Daaraan doet niet af dat, in beginsel, elke maat zich jegens derden zélf rechtens bindt als hij aan het rechtsverkeer deelneemt. Wel heeft de maat de mogelijkheid van regres jegens zijn mede-maten. De ondergetekende meent daarom dat aanpassing van artikel 320 van het Wetboek van Koophandel niet nodig is. Evenmin ziet hij aanleiding tot aanpassing van de bepalingen omtrent de rederij aan maatschapsvisserij. Wel is, zoals gezegd, bij nota van wijzigingen een aanpassing voorgesteld van artikel 452t met betrekking tot de kapitein, welk artikel in die nota is verletterd tot artikel 452r.

Het voorlopig verslag wijst er op dat het voorgestelde artikel 452q nog enige aanpassing behoeft. Daarin wordt onder meer artikel 400 sub 5° van het Wetboek van Koophandel van overeenkomstige toepassing verklaard. Daar is er sprake van dat de (maatschaps) overeenkomst moet behelzen: de hoedanigheid «waarin de schepeling in dienst zal treden». In het verslag wordt het meer juist geacht dat in de verwijzing blijkt dat de maat «gaat deel uitmaken van de maatschap». De ondergetekende heeft deze suggestie – in enigszins gewijzigde vorm – gevolgd en bij de nota van wijzigingen, een aangepaste redactie voorgesteld ten aanzien van het tweede lid van artikel 452q.

Ten aanzien van artikel 452s van het wetsontwerp (thans, bij nota van wijzigingen verletterd tot 452t) wordt in het verslag gevraagd of het niet tot misverstanden kan leiden wanneer gesproken wordt over «eigenaar». Dit in verband met artikel 407, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel. In de visserij, aldus het verslag, kent men het begrip exploitant die volledig verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip. De ondergetekende merkt vooreerst op dat het Wetboek van Koophandel het begrip exploitant niet kent. Dat zou op zich zelf nog geen reden behoeven te zijn om dat begrip niet te hanteren, doch dit zou zijns inziens om een andere reden wél onjuist zijn. In artikel 407, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel, wordt de reder aangewezen als degene die verplicht is te zorgen voor de voeding aan boord, de verblijven van de schepelingen, de kombuis en de andere ruimten voor de voeding, op een zodanige wijze dat een behoorlijke voorziening is verzekerd. Voor zover het in artikel 407, eerste lid, gaat om de indeling van het schip, is in het wetsontwerp de eigenaar als verantwoordelijke aangewezen. Zeker als de maatschap huurder is van een schip zou het te ver gaan om de maatschap te belasten met de zorg voor een behoorlijke voorziening ten aanzien van de indeling van het schip. Deze voorzieningen behoren door de eigenaar te worden getroffen. Het is de ondergetekende niet duidelijk waarom op dit punt, de voorgestelde regeling tot misverstand aanleiding zou ge-

ven. Hij wil geredelijk erkennen dat de «exploitant» volledig verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip doch hij meent dat de aangelegenheid van indeling van de ruimten in het schip, niet een zaak is die het gebruik van het schip betreft.

In het verslag is gevraagd of het begrip rompbevrachter in het voorgestelde artikel 452u gelijk is aan het begrip exploitant. De ondergetekende deelt hieromtrent mede dat onder rompbevrachting te verstaan is: de overeenkomst waarbij de rompbervrachter zich verbindt, een schip uitsluitend ter zee ter beschikking te stellen van de rompbevrachter zonder dat de rompbevrachter over het schip nog enige zeggenschap behoudt (vergelijk artikel 8.5.4.1 Vaststellingswet Boek 8 Nieuw BW, Wet van 28 maart 1979, Stb. 245). De rompbevrachter is dan de reder in de zin van artikel 320 van het Wetboek van Koophandel (exploitant). In het verslag is de – thans beantwoorde – vraag gesteld met het oog op de kwestie wie kan bepalen, welk nettenmateriaal zal worden gebruikt. De ondergetekende wijst er op dat hierover geen probleem zal rijzen ingeval de eigenaar van het schip, als maat het schip in de maatschap inbrengt. Dan is het de reder (exploitant) – dus de maatschap – die bepaalt welk nettenmateriaal zal worden gebruikt. Als de maatschap huurder is van het schip dan zal het van de inhoud van de huurovereenkomst kunnen afhangen of er door de eigenaar (of de rompbevrachter) beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van bepaald nettenmateriaal. Zo moge hier worden vermeld dat bij bepaalde typen schepen het gebruik van de boomkor een verhoogd risico met zich mede kan brengen in vergelijking met het gebruik van de bordentrol. Het antwoord op de vraag welk materiaal mag worden gebruikt op een (gehuurd) zeevisserschip wordt bepaald door het contract tussen partijen. Dit is eveneens het geval wanneer de maatschap huurder van een schip is. Een en ander staat los van de vraag of het begrip rompbevrachter gelijk is aan het begrip reder (exploitant) – welke vraag, zoals zojuist gezegd, overigens bevestigend wordt beantwoord.

Aan het slot van deze memorie wil de ondergetekende beklemtonen dat het onderhavige wetsontwerp een aanpassing bevat van het Wetboek van Koophandel en niet vooruitloopt op de gestaltegeving aan Boek 8 Nieuw BW. Dit Boek 8 heeft een andere terminologie en indeling in vergelijking met het Wetboek van Koophandel. In het onderhavige wetsontwerp is het nodig om te blijven binnen het door het Wetboek van Koophandel getrokken kader.

De Minister van Justitie,
J. de Ruiter