

# HET STATUUT VAN DE BELGISCHE KOOPVAARDIJKAPITEIN ALS MANDATARIS EN WERKNEMER

door Jean H. BAEK

## INLEIDING

De koopvaardij is ouder dan welke beschaving ook. Dientengevolge en uiteraard is sedert eeuwen elk vaartig op zee, als kleine mensengemeenschap, opgegroeid aan de zelfkant van het politieke mensdom, en noodgedwongen – zoals de zwerfstammen in de woestijn – ertoe genoopt zich uitsluitend met eigen middelen te handhaven en te ontwikkelen. Elke gemeenschap heeft behoefte aan leiding: dat geldt voor alle wezens. Een schip zonder leiding, zonder kapitein, kan men zich eenvoudigweg niet voorstellen. Afgezonderd van alle verdere hogere hiërarchie gedurende de ganse reis (soms jaren) was de kapitein „Meester na God”, en moest de eigenaar (de reder) hem volledige volmacht (mandaat) verlenen voor schip, lading en opvarenden.

En zo bleef het dan ook eeuwen lang. Gedurende eeuwen voer de koopvaardij trouwens onder zeil, tot in de vorige eeuw, waar stoom en zeil mekaar ontmoetten; een terugblik laat ons toe vast te stellen, dat de kapitein nog steeds daadwerkelijk en onbeperkt Meester was na God aan boord van het schip, hetgeen heden ten dage niet meer met dezelfde stelligheid kan beweerd worden. De reizen duurden toen heel lang en telecommunicatiemiddelen bestonden eenvoudigweg niet. De kapitein had het meest volstrekte beslissingsrecht. De reis was nog een werkelijk avontuur.

De technische evolutie bracht niet alleen een grondige wijziging in de wijze van voortstuwen van het schip, maar bovendien moest de technische bevoegdheid aan boord meer en meer toevertrouwd worden aan werktuigkundigen, die hiervoor een steeds maar verder doorgedreven opleiding krijgen.

De inspraak van de reder nam aan boord eveneens geweldige uitbreiding door de ontwikkeling van de moderne communicatiemiddelen.

De sociale evolutie met de syndikale macht en het paritair beheer waren ook niet vreemd aan de verwatering van het absolute beslissingsrecht van de kapitein.

Terwijl hij vroeger meestal beloond werd met een aandeel in de winst, is de kapitein nu meestal een gesalarieerde.

Het sociaal statuut van de kapitein bij de Belgische Koopvaardij is een zeer aktueel probleem dat reeds flink wat stof deed opwaaien. De vier principiële standpunten welke ingenomen worden, kunnen we als volgt indelen:

1. de kapitein is hoofdzakelijk mandataris van de reder,
2. de kapitein is hoofdzakelijk werknemer,
3. het statuut van de kapitein is „sui generis”, hiermede wordt bedoeld dat het zijn eigen specifiek karakter heeft,
4. de kapitein is een hoger bediende.



Ik zal deze standpunten naar best vermogen en met onpartijdigheid trachten toe te lichten.

Vermits het een overwegend deskundig publiek is, dat voor deze studie belangstelling zal koesteren, meent de auteur te mogen afzien van alle rechtskundige bepalingen van kapitein, bevelhebber, gezagvoerder, enz. en het onderwerp meteen in de kern aan te vatten.

## I. DE RECENTE HISTORISCHE EVOLUTIE

Wanneer in de vorige eeuw een schip afvoer (en over het uur van vertrek besliste de kapitein, en hij alléén), dan was het met lading en opvarenden volledig aan de kapitein toevertrouwd: hij alleen was de werkelijke baas, gedurende zes maanden, een jaar, soms twee jaar. En nochtans, meestal behoorde hem niets toe (soms was hij wel eens medeëigenaar): hij kreeg dus onbeperkte volmacht van de reder, hij was mandataris.

Een brief kwam nooit sneller ter plaatse dan het schip; van radioverbindingen was nog geen sprake. Het schip (met de kapitein) was dus steeds op alle berichtgeving of onderrichtingen vooruit. Elk initiatief of beslissingsrecht berustte bij de kapitein. De reder diende zich volledig op hem te verlaten. Het hem toegekende mandaat was dus geen hol begrip, en bijgevolg was zijn macht in de meest uitgebreide zin onbeperkt: „Meester na God”. Het hieraan verbonden prestige was niet louter symbolisch: als knaapje van 11 of 12 jaar was hij naar zee vertrokken als dekjongen en vaak had hij zich met eigen middelen en doorzettingsvermogen langs alle graden tot stuurman en uiteindelijk tot kapitein weten op te werken.

De toenmalige maritieme wetgeving waarnaar de kapitein zich diende te gedragen, kende hem bijzonder veel volmachten toe, en uiteraard: de reis was nog een werkelijk avontuur.

De technische evolutie bracht echter veel verandering. De mechanische voortstuwing vereiste werktuigkundigen en technici aan boord en door de draadloze telegrafie werd het schip overal bereikbaar.

Technisch ontsnapte meer en meer boordapparatuur aan de bekwaamheid en de bevoegdheid van de kapitein, hetgeen onbewust zijn gezag aantastte, terwijl dat van de reder in de handelsuitbating van het schip andere verhoudingen begon aan te nemen, ingevolge de betere communicatiemiddelen.

De groeiende syndikale macht, de arbeidswetgeving en het paritair begrip in alle gelederen, leggen het oude „Meesterschap na God” langzaam maar zeker aan banden. Het aandeel in de winst van de reis wordt vervangen door een vast maandloon. Dat betekent echter niet dat de zeekapitein van heden nog maar een doodgewone gesalarieerde is. Hij is nog steeds officier van de burgerlijke stand en van de openbare macht, draagt zijn burgerlijke verantwoordelijkheid als bevelvoerder en handelsmandataris, maar op sociaal vlak kwam er zich een nieuw element bijvoegen: de dienstverhouding. Dit begrip vloeit deels samen met het handelsmandaat, hetgeen dan genoemd wordt: de dualiteit van het statuut van de kapitein.

De wet van 2.4.65<sup>1</sup> betreffende de nationaliteit en de immatriculatie van de zee- en binnenschepen, bepaalt dat een Belgisch schip slechts onder het bevel van een Belgisch onderdaan kan geplaatst worden, behalve in zeldzame



uitzonderingsgevallen. Dit vloeit voort uit het feit dat de kapitein officier van de burgerlijke stand, notaris, en onderzoeksrechter is; maar dat heeft geen rechtstreeks verband met zijn verhouding tot de reder.

In rapport nr. 3 van het Seminarie betreffende het Militair Strafrecht en het Oorlogsrecht<sup>2</sup> wordt de tucht in de koopvaardij door Mr. H. Anrys, Advokaat bij het Hof van Beroep te Brussel, in een heel nuchter daglicht geplaatst en lezen we o.m. inzake de verantwoording van de autoriteit van de kapitein:

„La vie en mer, comme la vie en guerre, laisse une place importante à l'incertitude et au hasard. Cela rend indispensable la possibilité de prendre des décisions immédiates face à des réalités changeantes, et ce parfois dans des délais très courts... C'est ce qui a donné naissance au principe qui veut que le capitaine soit Maître après Dieu à bord”.

En verder nog:

„Son autorité a pourtant subi plusieurs limitations provoquées par l'évolution des mœurs et de la technique et qui, non seulement restreignent le cadre dans lequel le capitaine peut exiger l'obéissance, mais même l'autorité de ses ordres”.

Hierbij aansluitend lichten we uit het *Vade-Mécum juridique à l'usage des capitaines de la marine marchande belge*<sup>3</sup>, het volgende:

„Au sujet des fonctions judiciaires du capitaine en mer, il faut distinguer deux situations et deux attributions différentes:

- a) le capitaine fait office de juge et applique les sanctions en matière de fautes disciplinaires seulement (art. 71-72 du *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande*);
- b) le capitaine remplit un rôle d'instruction en matière de délits et de crimes (art. 77 du *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande*).”

De wet van 5.6.28<sup>4</sup> gewijzigd door deze van 19.4.34<sup>5</sup> en 13.9.74<sup>6</sup> houdende *Tucht en Strafwetboek van de Koopvaardij en de Zeevisserij*, bepaalt in art. 5: „De kapitein heeft over al wie zich aan boord bevindt het gezag vereist voor de handhaving van de orde, voor de veiligheid van schip, personen en lading, alsmede voor de goede afloop van de tocht. Hij mag te dien einde alle nuttige middelen van dwang gebruiken en al wie zich aan boord bevindt opvorderen om hem daarbij behulpzaam te zijn. In de haven handelt hij in samenwerking met de Waterschout of met de Consul van België. Zo nodig kan hij de hulp inroepen van de plaatselijke overheid.”

Let wel, dat het *Tucht- en Strafwetboek* ook sancties voorziet t.o.v. de kapitein; inzake technische fouten van navigatie kan hij door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart (wetten van 30.7.26<sup>7</sup> en 30.12.33<sup>8</sup> tot een tuchtstraf veroordeeld worden (waarschuwing, vermaning, schorsing van diploma en ontzetting van recht gedurende een bepaalde periode niet meer in de betrekking te varen – art. 3).

„De rechtmacht van de raad is van louter administratieve aard en de straffen welke hij uitspreekt hebben uitsluitend betrekking op de tucht. Zijn uitspraken zijn voor de rechter geenszins bindend ten aanzien van de schadeloostelling in strafzaken of van de beteugelende vervolgingen” (art. 5).

Laten we besluiten dat de dwangmiddelen, waarover de kapitein beschikt tegenover de bemanning, in hoofdzaak zijn: straffen door inhoudingen op loon, hechtenis en ontschepping.



Het *Burgerlijk Wetboek* gelast de kapitein met het opmaken van de geboorteakten (art. 59), overlijdensakten (art. 86) en het toezicht op het verlijden van testamenten (art. 988) <sup>9</sup>.

Boek II, Titel II van het *Wetboek van Koophandel* (dat nog gewag maakt van zeilschepen) verstrekt uitvoerige bepalingen nopens de omzeggens onbeperkte verantwoordelijkheid van de kapitein inzake schip, lading, opvarenden en navigatie, kortom zijn opdracht t.o.v. de reder: zijn handelsmandaat.

Was het handelsmandaat van de kapitein honderd jaar geleden nog absoluut en onvoorwaardelijk, dient toegegeven, dat hierin grondige wijzigingen gekomen zijn en dat de werkelijkheid op de bestaande wetgeving reeds heel ver vooruitgelopen is. Laden, lossen, stuwen, bunkeren, bevoorraden, aan- en afmonsteren van de bemanning gebeurt meer en meer zonder zijn daadwerkelijke tussenkomst of zelfs raadpleging. Alle lading-, passagier- en bemanningsdokumenten zijn hem reeds lang vooruitgelopen per telex. Zijn schip wordt hem grotendeels uit de hand genomen door gespecialiseerde technici die instaan voor onderhoud en herstelling. Telex, draadloze telefonie en telegrafie houden de rederij desgevallend minuut na minuut op de hoogte van alles wat er aan boord gebeurt.

Het vrije beslissingsrecht, hoofdzakelijk bestanddeel van het handelsmandaat van de kapitein, wordt hierdoor ten eerste beperkt, hetgeen zijn belangrijkheid als mandataris van de reder in dezelfde mate inkrimpt, ware het niet dat de waarde van de zeeschepen zo ontzettend gestegen is, en deze nog steeds toevertrouwd zijn aan de navigatie- en zeemanskunde van de kapitein. Dat is dan ook heden ten dage zijn hoofdzakelijke opdracht geworden. Dat hij schip en lading kan hypothekeken, eetwaren inslaan of overboord werpen, de hulp van sleepers of loodsen aanvaarden of weigeren, valt niet te betwisten, vermits de wet in deze gevallen voorziet, maar dit belet niet dat de rederij zich desaangaande meestal in zijn plaats stelt tenzij in geval van hoogdringendheid.

We hoeven er dus niet verder op aan te dringen, dat het oude handelsmandaat van de Belgische zeekapitein zijn overwegend karakter t.o.v. de dienstverhouding heeft verloren.

Het past hier te verwijzen naar H. Libert in *Arbeidsrecht* <sup>10</sup>:

„De overeenkomst die de kapitein heeft met de reder bevat volgens de rechtsleer elementen van de lastgeving en van de arbeidsovereenkomst, maar wordt anderzijds veeleer gezien als een overeenkomst *sui generis* eigen aan het zeerecht. De kapitein is inderdaad geen gewoon zeeman en geen gewoon lasthebber (Smeesters en Winkelmoen, *Droit Maritime et Fluvial*). Volgens Ripert (*Droit Maritime*, Parijs 1922) kan zijn rechtsstatuut moeilijk aanzien worden als een arbeidsovereenkomst vermengd met elementen van de lastgeving. De verhouding kapitein-reder is volgens hem niet noodzakelijk van contractuele of zelfs van privaatrechtelijke aard; in principe moet volgens hem de kapitein aanzien worden als een vertegenwoordiger van de reder; het karakter van deze vertegenwoordiging is echter complex en moeilijk definieerbaar en heeft raakpunten enerzijds met het publieke en anderzijds met het privaatrecht. Ons komt het echter voor dat Ripert zijn stelling juridisch onvoldoende motiveert.

De 'Memorie van Toelichting' bij de wet op de arbeidsovereenkomst voor zeelieden sluit aan bij de eerste opvatting en poneert, dat de verhouding tussen reder en kapitein een overeenkomst *sui generis* is; in die zin moeten



de artikelen 97 tot en met 101 van de wet van 5 juni 1928 gezien worden. Verder doordenkend in de optiek van deze wet, komt men toch onvermijdelijk tot de conclusie dat het bijzonderste element in de overeenkomst tussen de reder en de kapitein het karakter draagt van een arbeidsovereenkomst."

Ziehier dan nog volgens J. Gepts, in *Nautilus*<sup>11</sup> :

„In onze tijd moet de zeekapitein op commerciaal gebied weinig of geen initiatieven meer hebben (Garron, *La responsabilité personnelle du capitaine de navire*, Parijs 1966). Hij is gebonden door de onderrichtingen van de reder voor al wat niet met de navigatie als dusdanig in verband staat. De reisweg en de aanlegplaatsen worden door de reder vastgesteld.

Zijn aanwijzingen in verband met de vracht en zelfs de uitrusting van het schip, moeten door de kapitein nageleefd worden, in de mate zij de veiligheid niet in gevaar brengen.

Het is de reder die thans de hoge leiding uitoefent over alle handelsbewerkingen i.v.m. het zeeavontuur. Hij leidt de uitbating van het schip en verwerft de winsten. De kapitein, als loontrekkende is economisch van hem afhankelijk....

Indien art. 99 (wet van 5.6.28) voorziet dat de reder te allen tijde de kapitein mag wegzenden, dan wordt hem door dezelfde bepalingen een recht op schadevergoeding toegekend in geval van niet gerechtvaardigde wegzending.

Door deze bepaling werd de kapitein praktisch op dezelfde voet geplaatst als een werknemer, die onrechtmatig door zijn werkgever afgedankt wordt. De rechtbanken beschikten voortaan over een rechtsgrond om aan de kapitein, die willekeurig door de reder was weggezonden geworden, een schadevergoeding toe te kennen. Zij maakten hiervan dankbaar gebruik (... Rb.Kph.Antw. 28.2.64 Vranckx t/Plouvier, bevestigd door Brussel 29.1.65 ; Rb.Kph.Antw. 29.4.66 Hembleme t/Rederij Hermans ...) Dit bracht echter mede dat de kapitein minder dan voorheen als lasthebber van de reder kan beschouwd worden.

Het is een feit dat het juridisch statuut van de zeekapitein steeds meer op een kontrakt van dienstverhuring gaat gelijken."

En tot slot, I. De Weerdt, eveneens in *Nautilus*<sup>12</sup> :

„Staat de kapitein onder het gezag van een werkgever ? In zekere zin wel : hij verhuurt zijn diensten aan een rederij en zal volgens haar instructies reizen uitvoeren. Anderzijds treedt de kapitein herhaaldelijk op als mandataris van de rederij en is er een grondig verschil tussen de arbeidsovereenkomst en de overeenkomst van lastgeving of mandaat.

De moeilijkheid om het juiste juridische statuut van de kapitein te bepalen is enigzins te vergelijken met deze i.v.m. een beheerder of afgevaardigd-beheerder van een vennootschap, die ontegensprekelijk mandataris van de vennootschap is, maar anderzijds ook door een contract met de vennootschap kan verbonden zijn, waarin vaste wedde en dergelijke bedongen zijn, met één woord dat op het eerste gezicht gelijk te stellen is met een overeenkomst van een hogere bediende..."



## II. IS DE HEDENDAAGSE KAPITEIN UITSLUITEND WERKNEMER ?

Stellen we nu, na dit uitvoerig onderricht, (en laten we geschiedkunde en etymologie terzijde), de vraag of een koopvaardijkapitein wel degelijk een werknemer is ?

Het antwoord hierop kan gezocht worden in de bevoegdheid van de Arbeidsrechtbank (niettegenstaande dat reeds in twijfel getrokken werd).

„Behoudens betwistingen tussen reders en kapiteins, worden geschillen betreffende arbeid op zeeschepen beslecht door minnelijke schikking, zoals gezegd in artn. 109 tot 115, of bij gebreke aan minnelijke schikking, bij een vonnis beslecht overeenkomstig de bevoegdheid en de rechtspleging, zoals bepaald in het *Gerechtelijk Wetboek*”, (art. 108 wet 5.6.28).

In de 'Memorie van Toelichting'<sup>13</sup> van bedoelde wet, inz. art. 108, wordt hoofdzakelijk de nadruk gelegd op het kiese karakter van de betwistingen tussen reder en kapitein.

Om die reden, inzake deze soort van betwistingen, is de Rechtbank (van Koophandel) bevoegd. Er dient onmiddellijk opgemerkt, dat art. 108 spreekt van betwistingen tussen reders en kapiteins enerzijds en van geschillen betreffende arbeid op zeeschepen anderzijds. Klaarblijkelijk meent de wetgever reeds een duidelijk onderscheid te moeten maken. De betwistingen hebben dus hoofdzakelijk betrekking op de commerciële opdracht door de reder aan de kapitein gegeven.

Wanneer deze opdracht ten tijde van de zeilschepen, en nog ten tijde van de stoomschepen, vóór het gebruik van de draadloze telegrafie en de geweldige technische uitbouw van de koopvaardij, en de wereldhandel een zeer allesomvattend karakter had en dus wel degelijk integraal als een mandaat kon beschouwd worden, heeft deze toestand heden ten dage gans andere proporties aangenomen.

De poging tot minnelijke schikking in de koopvaardij, alvorens zich desgevallend tot de rechtbank te wenden, gebeurt bij de Waterschout. Vroeger was dat verplichtend. De wet van 5.6.28 werd gewijzigd door het nieuw *Gerechtelijk Wetboek*. Inzake handelsbetwistingen, is de kapitein uitgesloten van de minnelijke schikking, zoals gesteld in de wet van 5.6.28 (zie ook art. 97).

Maar kàn de kapitein een geschil betreffende arbeid op zeeschepen hebben ? Het antwoord hierop is o.i. positief. De art. 10, 15, 21 en 22 zijn op de kapitein toepasselijk volgens art. 98 van de wet.

Art. 10 verwijst naar de wetgeving van de Pool van de Zeelieden van 25.2.64, waarvan art. 1, 3<sup>o</sup> bepaalt, dat haar opdracht o.m. behelst het toezicht op de werking van de diensten voor arbeidsbemiddeling voor zeelieden, ingericht bij toepassing van art. 11 van de wet van 5.6.28. Volgens art. 3 van de wet op de Pool, kan het personeel op Belgische koopvaardij-schepen slechts aangeworven worden onder de bij de Pool ingeschrevenen. Het uitvoeringsbesluit van 9.4.65<sup>14</sup> bepaalt in art. 1, 5<sup>o</sup>, dat onder zeelieden dient verstaan : „de ingeschrevenen in de Pool die deel kunnen uitmaken van de staf of de bemanning van de schepen van de Belgische koopvaardij”. Art. 7 van hetzelfde besluit, onder 3<sup>o</sup>, stelt dat om ingeschreven te worden in de Pool, de kandidaat moet voldoen aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor dienst als zeeman of shoganger, zoals bevonden bij de geneeskundige onderzoekingen enz.



Art. 8 stelt dat in toepassing van art. 7, 3°, de Minister de lichamelijke en geestelijke criteria bepaalt. Het desbetreffend ministerieel uitvoeringsbesluit van 17.1.80 (BS 28/2) bepaalt o.m. in art. 3 aan welke specifieke criteria de kapitein dient te beantwoorden om ingeschreven te worden of te blijven in het beroep van kapitein. Art. 5 van hetzelfde besluit stelt dat een zeeman in een ander beroep niet mag ingeschreven worden, o.m. als kapitein, indien hij niet houder is van het vereiste brevet, enz.

Art. 15 van de wet van 5.6.28 is toepasselijk op de kapitein en schrijft voor dat hij een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst afsluit. Dit gebeurt inderdaad op het aanwervingsbureau zoals bepaald in de wet op de Pool en de kapitein ondertekent effectief een kontrakt wegens scheepsdienst met zijn reder. Dit kontrakt behelst alle wettelijke bepalingen en eveneens het loon van de kapitein.

Art. 21 van de wet van 5.6.28 stelt wel duidelijk dat om op de monsterrol te kunnen ingeschreven worden, er vooraf een medisch onderzoek moet plaats vinden. De kapitein wordt ingeschreven op de monsterrol (met vermelding van zijn gages) en ondergaat een medisch onderzoek. Art. 2, 2° lid van bijlage XX van het K.B. van 20.7.73<sup>15</sup> houdende het Zeevaartinspectiereglement, bepaalt dat :

„De medische onderzoeken met het oog op het afleveren van deze getuigschriften (vooraf reeds bepaald en geldig voor alle varenden) moeten gebeuren door de geneesheren erkend door de Zeevaartinspectie. Voor de koopvaardij wordt uitsluitend erkend : de Medische Dienst van de Koopvaardij, v.z.w.” Art. 1 van hetzelfde bijvoegsel bepaalt dat elk bemanningslid bij elke aanmonstering in het bezit moet zijn van een getuigschrift van algemene en soms ook van bijzondere geschiktheid, ook van toepassing op de kapitein. Hiernaar wordt verwezen door artn. 7 en 8 van K.B. 9.4.65 inzake de Pool.

Art. 22 van de wet van 5.6.28, eveneens toepasselijk op de kapitein, bepaalt dat het arbeidskontrakt schriftelijk moet vastgelegd worden. Er werd hiervoren reeds vermeld, dat de kapitein zowel de monsterrol als het arbeidskontrakt ondertekent.

Zoals reeds gezegd, is de bedoeling van art. 108 wel heel duidelijk, nl. de kapitein te onttrekken, wegens zijn handelsmandaat, aan de verzoeningsprocedure bij de Waterschout (waar alléén arbeidsverhouding aan bod komt) teneinde hem (en de reder) in dit bijzonder geval de exclusiviteit van de rechtbanken te waarborgen, bijzonder met het oog op de kiesheid (hetgeen geen afbreuk doet aan het prestige van de Waterschout, maar misschien wel aan zijn bevoegdheid omdat het over een handelsmandaat gaat)<sup>16</sup>.

Hetzelfde geldt trouwens inzake de consuls in buitenlandse havens. Kiesheid inderdaad, inzake het handelsmandaat enerzijds, maar bovendien om hem aan de toenmalige Werkrechtsheren te onttrekken, waar de kapitein door (zijn eigen) ondergeschikten zou beoordeeld geweest zijn. Aldus is alles samen gelopen bij de Rechtbank van Koophandel : handelsmandaat en arbeidskontrakt. Dit was dan nogmaals een aanleiding tot misverstand, om de Belgische zee kapitein uitsluitend als een mandataris te beschouwen. De beweegredenen om de kapitein aan de werkrechtsheren te onttrekken bestaan nu beslist niet meer t.o.v. de Arbeidsrechtbanken. Bovendien fungeert daar eveneens het Arbeidsauditoraat, hetgeen hier van het hoogste belang is. Quid voor een directeur-generaal ?



Het kiese en vertrouwelijke karakter van betwistingen tussen reder en kapitein hebben geenszins verband met geschillen betreffende arbeid op zeeschepen, m.a.w. met het arbeidskontraat van bedoelde kapitein.

Inderdaad, en hier zit de knoop, vermits in diezelfde gedachtengang de dienstverhouding van de ganse bemanning een kies en vertrouwelijk karakter zou kunnen hebben. Het ligt dus voor de hand, dat deze redenering geen steek houdt en dat het alleen betwistingen inzake commerciële handelingen betreft.

In uitvoering van art. 108 (5.6.28) worden arbeidsgeschillen door de Waterschout verzoend. Art. 110 van dezelfde wet stelt echter, dat dit niet meer verplichtend is. Inzake ontslag van de kapitein (art. 99) is ze niet vereist. Er dient wel op gewezen te worden, dat, gezien de particulariteit van het zeemansberoep, het juist de Waterschout is die de best aangewezen autoriteit belichaamt om zeelieden en reders te verzoenen. Komt het niet tot een verzoening omdat de poging mislukt, of omdat partijen zich niet aanbieden (niet verplicht), zal de Arbeidsrechtbank, en niet de Rechtbank van Koophandel, volgens de gestelde wetsbeschikkingen in alle arbeidsgeschillen vooreerst (op straffe van nietigheid) partijen trachten te verzoenen. Hierop bestaat geen uitzondering.

Voegen we verder hieraan toe, dat de kapitein in zijn hoedanigheid van zeeman en van werknemer volledig en onvoorwaardelijk onderworpen is, (in hoofde van zijn dienstverband met een reder,) aan de besluitwet van 7.2.45<sup>17</sup> inzake de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij en dat hij als dusdanig steeds en integraal zijn persoonlijke bijdragen heeft gestort en zonder uitzondering steeds van alle sociale verstrekkingen als werknemer heeft genoten (en dus niet als mandataris, waarvoor het sociaal regime trouwens gans anders is).

De vroegere wetgeving inzake arbeidsongevallen ter koopvaardij en de arbeidsongevallenwet van 10.4.71<sup>18</sup>, hebben de kapitein steeds als werknemer opgenomen.

De wet van 25.2.64 betreffende de Pool der Zeelieden neemt de kapitein als vergoedbaar werkzoekende op, en het gebeurt inderdaad, dat een of ander kapitein als dusdanig werkzoekende is en door de Pool vergoed wordt. Deze toestand is sociaal-juridisch niet verenigbaar met het statuut van mandataris.

Wanneer de Rechter in sociale zaken, specialisten moeten zijn in de bedrijfstak of het beroep (o.m. „zeeman”) waarvan sprake in het geding (art. 81, laatste lid, Ger. Wetb.) en bovendien de Arbeidsrechtbank van Antwerpen (thuishaven van bijna de ganse Belgische Koopvaardij) van in den beginne een „Maritieme Kamer” heeft ingesteld, en dat de Arbeidsrechtbank voorrang heeft op de Rechtbank van Koophandel, kan bezwaarlijk verder beweerd worden, dat arbeidsgeschillen van koopvaardijkapitein niet tot de bevoegdheid van de Arbeidsrechtbank zouden behoren.

„De reder mag de kapitein te allen tijde uit zijn dienst ontslaan, behoudens schadeloosstelling ingeval van niet gerechtvaardigde doorzending. Voor het ontslaan van de kapitein is de tussenkomst van de zeevaartoverheid niet vereist.” (art. 99 wet van 5.6.28). In dit verband lichten we uit het Arrest van het Hof van Beroep van Brussel - 9e Kamer, gewezen op 18.4.69, volgende delen (J.P. d’Anvers, nrs. 9 en 10, 1969, pp. 407-418). De Rederij is in vereffening en het gaat specifiek over art. 99 :



„... Aangezien, in zover de schuldvordering van geïntimeerde voorspruit uit zijn overeenkomst wegens scheepsdienst, bewuste vordering luidens art. 23, 2° der zeewet en art. 88 der wet van 5.6.28, bevoorrecht is op het schip ...” „... Bevestigt het aangevochten vonnis onder de enkele wijzigingen :

1° dat de hoofdsom waartoe appellanten veroordeeld werden uit hoofde van schadeloosstelling wegens niet gerechtvaardigd wegzenden tot 500.000 frank (vijfhonderdduizend frank) herleid wordt ; ...”

Hieruit blijkt dus ten overvloede dat de kapitein in onderhavig geval :

1° als werknemer in dienst was,

2° als werknemer ontslagen werd,

3° volledig en uitsluitend als werknemer vergoed werd, aan de hand van de klassieke billijkheidsoverwegingen van de rechter (dienstjaren, graad, ouderdom en economisch nadeel door verlies van betrekking),

4° dat dientengevolge in dit geding de dienstverhouding het mandaat opslorpt, behelst en omvat.

Wij trekken de dualiteit van zijn statuut niet in twijfel, we proberen dat niet te minimaliseren, maar wel aan te tonen dat de kapitein van heden in tegenstelling met deze van enkele generaties terug, een overwegend statuut van dienstverband heeft.

### III. ONTLEDING VAN JURISPRUDENTIE EN RECHTSAUTEURS

Het Rechtskundig Weekblad<sup>19</sup> publiceert een vonnis van de tweede kamer van de Arbeidsrechtbank van Antwerpen gewezen op 25 april 1975 inzake een betwisting tussen een kapitein en zijn reder. Het betreft een buitenlandse kapitein en een buitenlandse reder, wiens schip in beslag genomen werd in de haven van Antwerpen. De kapitein vordert zijn loon en legt zijn arbeids-overeenkomst voor. De zaak blijkt dus heel eenvoudig te zijn. De arbeidsrechtbank verklaart zich bevoegd en wij nemen dat deel van het vonnis over. Het betrof hier in zekere zin een première, die aanleiding gaf tot kommentaar, o.m. vanwege J. Gepts, magistraat, die wij billijkheidshalve eveneens wensen te citeren.

De schuldvorderingen van de zeeman ingevolge zijn dienstverhuring zijn bevoorrecht, luidens art. 23 van Boek II van het *Wetboek van Koophandel* :

„Zijn alleen bevoorrecht op het schip, op de vracht verdiend gedurende de reis, tijdens welke de bevoorrechte schuldvordering ontstaan is, en op het toebehoren van het schip en van de vracht, sedert de aanvang van de reis ontstaan : ... 2° de schuldvorderingen voorspruitende uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein, het scheepsvolk en de overige personen, welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden.”

#### „Bevoegdheid

De vordering is ontstaan uit de arbeidsovereenkomst tussen partijen van 28 augustus 1974, waarbij eiser als kapitein werd aangeworven door verweerster, eigenares-reder, voor dienst op het schip *Howth Trader*, varend onder de vlag van de Ierse Republiek.

Het schip *Howth Trader* werd onder bewarend beslag gelegd. Dit beslag werd aangezegd aan de Waterschout te Antwerpen.



De overeenkomst tussen partijen is een arbeidsovereenkomst voor dienst op zeeschepen.

Ondanks het feit dat art. 3 van boek I, titel I, van het *Wetboek van Koophandel* bepaalt dat alle overeenkomsten betreffende de vergoeding van het scheepsvolk en alle verbintenissen van scheepslieden ten behoeve van koopvaardijochtschepen als daden van koophandel beschouwd worden, doet zulks geen afbreuk aan de bevoegdheid van de arbeidsrechtbank, evenmin deed dit afbreuk aan de bevoegdheid van de Werkrechtcrsraad voor zeelieden, opgericht door de Wet van 5 juni 1928 (zie Fredericq, 1, nr. 51, p. 510).

Hoewel op de overeenkomst ter zake de Ierse wetgeving toepasselijk is, zijn de bevoegdheidsregels van de Belgische wetgeving toepasselijk, daar de betwisting voor een Belgische rechtbank gebracht is wegens de ligging van het schip (art. 624, 2°, en art. 627, 9°, van het *Gerechtclyk Wetboek*).

De bevoegdheid inzake geschillen omtrent de arbeid op zeeschepen was oorspronkelijk bepaald door art. 108 van de Wet van 5 juni 1928. Met deze bevoegdheid en rechtspleging werd bedoeld die van de werkrechtcrsraad voor zeelieden bepaald door artn. 116 tot en met 172 van de Wet van 5 juni 1928.

Deze artikelen werden opgeheven door de Wet van 10 oktober 1967, art. 2, titel II, hoofdstuk II, afdeling II, afdeling III, art. 11, 44° van het *Gerechtclyk Wetboek* toen de arbeidsrechtbanken werden opgericht.

Art. 108 van de wet van 5 juni 1928 werd als volgt gewijzigd door de wet van 10 oktober 1967, art. 3, titel II, hoofdstuk V, art. 59 :

„§ 1, Artikel 108 van de wet van 5 juni 1928, houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepscienst, wordt door de volgende bepaling vervangen : „Behoudens wat de betwistingen betreft tussen reders en kapiteins van koopvaardijochtschepen en tussen reders van vissersschepen en vissers worden de geschillen betreffende de arbeid op zeeschepen beslecht bij wege van minnelijke schikking, zoals gezegd wordt in de artikelen 109 tot 115 of, bij gebreke van minnelijke schikking, bij een vonnis gewezen overeenkomstig de regels van bevoegdheid en rechtspleging gesteld in het *Gerechtclyk Wetboek*”.

„De uitzonderingen op de bevoegdheid in de gewijzigde tekst voor wat de betwistingen tussen reders en kapiteins van koopvaardijochtschepen aangaat, hebben blijkbaar alleen betrekking op de procedure van minnelijke schikking bepaald door de artikelen 109 tot 115 van de wet van 5 juni 1928. Dit wordt verklaard door art. 97 van dezelfde wet, dat bepaalt dat de zeevaartoverheid (Waterschout en Consul) niet tussenbeide komt in de overeenkomsten tussen de reder en de kapitein gesloten omtrent de handelsfunctie van laatstgenoemde.

In de memorie van toelichting bij de wet van 5 juni 1928 werd onderscheid tussen de bevoegdheid van de kapitein als hoofd van de zeetocht en zijn handelsbevoegdheid krachtens de lastgeving van de reder reeds gemaakt, waarbij benadrukt werd dat alleen de eerste bevoegdheid onder de wet van 5 juni 1928 valt.

Verder werd in deze ‘memorie van toelichting’ bevestigd dat de kapiteins onderworpen blijven aan het gemeen recht omdat de geschillen tussen reders en kapitein betrekking hebben op te grote en te kiese handelsbelangen, om onttrokken te worden aan de bevoegdheid van de rechtbanken en de regelen van de gewone rechtspleging.

Hoewel met de dualiteit van de bevoegdheid van de zeekapitein reeds rekening gehouden werd door de wetgever van 1928, heeft deze er toen



toch de voorkeur aan gegeven de zeekapitein aan de bevoegdheid van de werkrechtvaard voor zeelieden te onttrekken, omdat het commerciële mandaat van de kapitein destijds nog primeerde.

Een tweede reden was dat de zeekapitein voor de werkrechtvaard door zijn ondergeschikten (zeelieden en officieren) zou moeten worden beoordeeld, wat niet wenselijk was.

Deze bezwaren zijn echter door de oprichting van de arbeidsrechtbanken weggevallen.

De arbeidsrechtbanken zijn gewone rechtbanken met dezelfde procedure als voor de andere rechtbanken.

Voor zijn functie als hoofd van de zeetocht is de zeekapitein een werknemer ten opzichte van de reder, zijn werkgever.

De evolutie van de wetgeving op de sociale zekerheid bevestigt zulks overduidelijk.

De kapitein wordt als werkzoekende ingeschreven en vergoed zoals alle zeelieden (wet van 25 februari 1964 op de Pool van de Zeelieden ; K.B. van 9 april 1965, art. 31, 67 en 68) <sup>20</sup>.

De zeekapitein is, zoals iedere werknemer, onderworpen aan de sociale zekerheid op grond van de Besluitwet van 7 februari 1945.

De wetgeving op de betaalde feestdagen en de jaarlijkse vakantie zijn eveneens op de zeekapitein toepasselijk.

Hij is eveneens verzekerd tegen arbeidsongevallen, waarbij zijn wedde als basis wordt genomen voor de berekening van de bijdragen en de vergoedingen bepaald door de wet van 10 april 1971.

Zijn wedde is ook bevoorrecht zoals die van andere bemanningsleden (art. 23, titel II, *Wetboek van Koophandel*).

Hieruit volgt ontegensprekelijk dat de zeekapitein een werknemer is.

Met de evolutie van de scheepvaart en de uitbreiding van de communicatiemiddelen is leiding, gezag en toezicht van de werkgever veel groter geworden dan ten tijde van de wet van 5 juni 1928 <sup>21</sup>.

Deze evolutie heeft tot gevolg gehad dat de kapitein voor de uitoefening van de financiële en commerciële exploitatie van het schip veel meer gebonden is door de onderrichtingen van de reder, met wie hij in voortdurend contact is tijdens de reis.

In werkelijkheid heeft de reder zelf, of zijn vertegenwoordiger, de leiding van de commerciële exploitatie en heeft de kapitein enkel nog de nautische leiding van het schip.

De kapitein kan dan ook niet meer als een werkelijke lasthebber van de reder beschouwd worden, maar zijn statuut lijkt thans meer op dat van een lid van het leidinggevend personeel ; hij blijft een belangrijke vertrouwenspositie vervullen, maar wel in het kader van zijn arbeidsovereenkomst.

Deze zienswijze komt reeds tot uiting in de wet van 5 juni 1928, namelijk in de artn. 97, 98 en 99, 2° lid, die de tussenkomen van de zeevaartoverheid uitsluitend bij de handelsfuncties en het ontslag van de kapitein, en het recht tot schadeloosstelling geven aan de kapitein bij onrechtmatig ontslag, terwijl voordien diens lastgeving *ad nutum* herroepen kon worden, zoals bij een werkelijke mandataris, overeenkomstig het bepaalde in art. 2004 van het *Burgerlijk Wetboek*.

De kapitein dient dan ook enkel nog in de door de wet bepaalde omstandigheden als een vertegenwoordiger van de reder beschouwd te worden, en



voor het overige als een werknemer verbonden door een arbeidsovereenkomst met de reder.

Bovendien bepaalt het gewijzigde art. 108, in fine, van de wet van 5 juni 1928, dat bij gebreke aan een minnelijke schikking de geschillen tussen reder en kapitein beslecht worden bij een vonnis gewezen volgens de regels van bevoegdheid en rechtpleging gesteld in het *Gerechtelijk Wetboek*.

Ter zake bepaalt art. 574, 6° van het *Gerechtelijk Wetboek* de bevoegdheid van de Rechtbank van Koophandel wanneer partijen geen handelaars zijn.

Een zeekapitein is geen handelaar, zodat dit artikel betrekking heeft op huidig geschil.

Dit artikel bepaalt dat de Rechtbank van Koophandel kennis neemt van de vorderingen inzake zee- en binnenvaart en inzonderheid van het onderzoek van de schuldvorderingen bij verdeling van de gelden voortkomend van de toewijzing van een in beslag genomen schip.

De vorderingen in dit artikel bedoeld, zijn de commerciële vorderingen; de bevoegdheid van de Rechtbank van Koophandel bestaat erin de verdeling en de rangregeling van de schuldvorderingen te bepalen bij de verdeling van de gelden van de verkoop van de opbrengst van een in beslag genomen schip.

Deze bevoegdheid impliceert blijkbaar niet het bekomen van een uitvoerbare titel, zodat eiser thans vordert, na bewarend beslag.

Artikel 574, 6°, van het *Gerechtelijk Wetboek* is derhalve ter zake niet toepasselijk.

Bijgevolg is art. 587, 1° van het *Gerechtelijk Wetboek* terzake toepasselijk, waarbij de arbeidsrechtbanken kennis nemen van de geschillen inzake arbeidsovereenkomsten.

De vordering betreft enkel de uitvoering van de arbeidsovereenkomst van eiser, zodat art. 578, 1°, van het *Gerechtelijk Wetboek* toepasselijk is. Bijgevolg is de arbeidsrechtbank bevoegd om kennis te nemen van de huidige vordering."

### **Noot (Gepts)**

„De Belgische rechtsleer en rechtspraak is unaniem van mening dat het kontrakt van de zeekapitein geen arbeidsovereenkomst maar een kontrakt *sui generis* is (Smeester & Winkelmolen, 1, nr. 167

– J. Collard, *Aperçu Droit Maritime belge*, p. 112

– R. De Smet, *Droit Maritime et Droit Fluvial belges*, nr. 73, e.v.

– Kh. Antwerpen, 17 januari 1941, i.z. Kesteloot/N.V. Rederij Alexander

– Kh. Antwerpen, 25 mei 1941, i.z. Cyren Brengt Eric t/Margit Steamship Cy.

– h. Antwerpen, 14 oktober 1948, i.z. Hintjens t/Lalement e.a.

– Kk. Antwerpen, 28 februari 1964, i.z. Vranckx t/N.V. Plouvier, bevestigd door Hof Brussel, 29 januari 1965

– Kh. Antwerpen, 29 april 1966, i.z. Hemblenne t/N.V. Rederij Hermans

– Hof Brussel, 18 april 1977, i.z. N.V. Rederij Hermans t/Matoul).

De memorie van toelichting van de wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst voor zeelieden vermeldt dat de betrekkingen tussen de reder en de zeekapitein een kontrakt *sui generis* uitmaken, ontstaan door de eeuwen heen uit de gebruiken van de zee. De Rechtbank van Koophandel was bevoegd om de geschillen tussen de rederijen en zeekapiteins te beoordelen,



zowel voor de vorderingen ingesteld door de zeekapitein tegen zijn reder als omgekeerd (Collard, p. 117). Heeft de inwerkingtreding van het *Gerechtigd Wetboek* hierin verandering gebracht zoals door de Arbeidsrechtbank te Antwerpen beslist werd? Het kan betwijfeld worden. De wijzigingen door de wet van 10 oktober 1967 aangebracht aan art. 108 van de wet van 5 juni 1928, doen eerder het tegenovergestelde vermoeden. Waarom zou alleen de kapitein niet aan de speciale procedure van minnelijke schikking onderworpen zijn, indien de arbeidsrechtbank voortaan bevoegd is om over zijn geschillen met de reder te oordelen zoals voor alle leden van de bemanning. Dat de zeekapitein niet moet aangemonsterd worden is hiervoor geen verklaring. De vraag kan ook gesteld worden, waarom de redenen op grond waarvan de geschillen tussen reder en kapitein aan de werkrechtshoofdelijheid voor zeelieden onttrokken werden, niet gelden voor de arbeidsrechtbank.

Het is zeker dat bepaalde taken van de zeekapitein door de evolutie van de scheepvaart in belang verloren hebben, maar het wezen van zijn functie is ongetwijfeld onveranderd gebleven. De kapitein is nog steeds bekleed met een uitzonderlijke macht waarvan de gelijke niet in het landrecht aangetroffen wordt. Als vertegenwoordiger van het land waartoe het schip behoort, bestuurt hij tijdens de reis de kleine maatschappij aan boord. Hij dient geboorte- en overlijdensakten op te stellen en bij het verlijden van maritieme testamenten kan hij vergrepen worden met een notaris. Hij is belast met de betuiging van de vergrijpen tegen de tucht aan boord tijdens de reis en voert informaties uit m.b.t. wanbedrijven en misdaden. Hij is dus tegelijk ambtenaar van de burgerlijke stand, notaris, disciplinair rechter en onderzoeksrechter. Als gezagvoerder op het schip is hij verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading en mag hij alle maatregelen nemen vereist voor deze veiligheid. Hij moet ten slotte de belangen van zijn reders behartigen en de reis naar behoren volbrengen. Binnen het kader van zijn mandaat dat hij bezit, mag hij zijn reder verbinden en aan zijn bevoegdheid kan niet worden getornd daar ze door de wet bepaald is.

Het is niet omdat de zeekapitein, zoals de leden van zijn bemanning, thans bepaalde sociale voordelen geniet, dat hij noodzakelijk een werknemer is en zijn contract met de reder een arbeidsovereenkomst is in de zin van art. 578, 1<sup>o</sup>, *Ger. W.*

De ondergeschiktheid die vereist is voor het bestaan van een arbeidsovereenkomst is nog steeds geen essentieel kenmerk van de rechtsverhouding reder/kapitein. De kapitein is niet in alle omstandigheden verplicht de onderrichtingen van zijn reder na te leven. Wanneer de veiligheid in gevaar zou komen door de naleving van deze onderrichtingen, mag hij het zelfs niet doen en het wordt hem als een fout aangerekend wanneer hij het toch doet.

Aldus is de kapitein niet verplicht de reis te beginnen of voort te zetten, wanneer hij meent dat het schip niet zeewaardig is. In het belang van de veiligheid van de scheepvaart moet deze onafhankelijkheid van de kapitein t.o.v. zijn reder volledig gevrijwaard blijven.

Tenslotte mag niet uit het oog verloren worden dat de reder in beginsel slechts gehouden is tot de uitbetaling van het loon van de kapitein, wanneer deze de uitvoering van zijn mandaat zal gerechtvaardigd hebben. Indien de arbeidsrechtbank bevoegd is om te oordelen over de loongeschillen tussen



reder en kapitein, zal zij ook gebeurlijk kennis moeten nemen en beslissen over problemen die voornamelijk commercieel zijn. Is dat wenselijk ?

Jules GEPTS

Raadsheer bij het Hof van Beroep

Docent aan de Hogere Zeevaartschool." 22

Op 2 december 1977 sprak dezelfde rechtbank zich nogmaals uit inzake een geschil tussen een kapitein en zijn reder (A.R. 50.712). Nogmaals legt betrokken kapitein zijn arbeidscontract neer en vordert een opzegvergoeding. De rechtbank verklaart zich bevoegd.

### Bemerking

Inzake de commentaar van Jules Gepts, waar hij staande houdt dat de kapitein binnen het kader van zijn mandaat zijn reder mag verbinden en dat aan zijn bevoegdheid niet mag worden getornd aangezien ze door de wet vastgelegd is, willen we toch wel overwegen of dit standpunt met mathematische stelligheid kan weerhouden worden. Dat de kapitein te allen tijde moet waken over de veiligheid van schip, opvarenden en lading is zijn meest evidente opdracht als hoofd van het schip en als leider van de reis. Dit maakt deel uit van zijn graad net zoals voor de bevelhebber van een vliegtuig en tal van verantwoordelijken inzake vervoer of andere industriële activiteiten. Bij deze bemerking willen we de eigenheid van de koopvaardij niet uitwissen. De kapitein heeft mandaat, of kan verondersteld worden dit te hebben in de mate echter hij geen instructies heeft gekregen of gehouden is deze te vorderen.

We zouden kunnen stellen dat het mandaat suppletief is bij ontstentenis van onderrichtingen van de reder, die alleszins primeren, in de mate de uitvoering ervan strookt met de veiligheid.

Het *Burgerlijk Wetboek* bepaalt in art. 1985 dat lastgeving kan verleend worden bij geschrift of mondeling. Geschreven lastgevingen aan kapiteins van de Belgische koopvaardij zijn heden ten dage uiterst zeldzaam en er kan slechts besloten worden dat mondelinge lastgevingen zich dan als algemene regel in de plaats zouden stellen. De realiteit, getoetst aan de massa onderrichtingen waarmee onze hedendaagse kapiteins overladen worden, stemt dan toch tot nadenken.

Of het wenselijk is dat de arbeidsrechtbank inzake kapiteins eveneens over commerciële geschillen zou moeten oordelen, zoals de auteur hierover bedenkingen maakt, lijkt ons niet onwaarschijnlijk daar waar het samenhang kon betreffen. Er kan evenzeer samenhang zijn met technische problemen. Wanneer het geheel resulteert in een geschil inzake de arbeidsovereenkomst, zal deze primeren en de rechter oordelen of hij al dan niet beroep doet op deskundigen. Zou dat verwonderlijk zijn voor de arbeidsrechtbank, daar waar alle rechtbanken regelmatig experten aanstellen ? Trouwens, een handelsvertegenwoordiger heeft meestal een bediendencontract. Een burgerlijk ingenieur kan handelsvertegenwoordiger zijn voor de verkoop van ganse fabrieken en een geneesheer voor de verkoop van hospitalen. Komen zij daarom niet aan bod op de arbeidsrechtbank, gezien het hoog wetenschappelijk niveau van hun activiteiten of de zeer belangrijke commerciële implicaties van hun beroepsijver ?

De *Jurisprudentie van de Haven van Antwerpen* publiceerde een vonnis gegeven door de Rechtbank van Koophandel van Antwerpen op 23 juni 1970 <sup>23</sup>.



In concreto gaat het hier om een vordering van een handelsmaatschappij, die wegens beschadiging van goederen gedurende de zeereis, de kapitein en de rederij tezamen dagvaart en ze individueel of solidair verantwoordelijk stelt. De Rechtbank van Koophandel, „overwegende dat eiseres beweert dat de kapitein van het schip bij de uitvoering van al zijn verrichtingen i.v.m. de zeevaart daden van koophandel stelt, waar dat eerste verweerder (de kapitein) geen handelaar is en dan ook geen subjectieve daden van koophandel kan stellen, derwijze dat de betwiste bevoegdheid der rechtbank zal bepaald worden door het bewijs, dat eerste verweerder inzake opgeroepen werd op grond van de door hem gestelde daad van koophandel ; dat eiseres in conclusie preciseert dat door zijn tussenkomst, de kapitein een onderneming van vervoer te water (art. 2 Wb.v.Kh.) zou uitbaten en/of een onderneming ter zee (art. 3 Wb.v. Kh.), dat zij alzo stelt, dat de kapitein door de uitvoering in persoonlijke naam en niet als vertegenwoordiger van de zeevervoerder en/of scheepseigenaar „door al zijn verrichtingen i.v.m. de zeevaart (zijn nautische verrichtingen)” een objectieve daad van koophandel zou stellen, overwegende bovendien dat de door de wet in art. 2 & 3 geciteerde daden van koophandel door de tweede verweerster worden gesteld en zij als dusdanig gedagvaard werd, enz. dat hij (de kapitein) in gezegde omstandigheden geen daad van koophandel heeft gesteld en de rechtbank onbevoegd is om de tegen hem gestelde vordering te ontvangen en te beslechten.”

#### IV. HOE DE KAPITEINS ER ZELF OVER OORDELEN

Dit kan deels blijken uit het feit dat bvb. in Denemarken, de Verenigde Staten, Griekenland, Mexico, Noorwegen en nog tal van andere traditioneel maritieme landen de kapiteins verenigd zijn in hun eigen specifiek syndicaat. Enkele jaren geleden kwam het zelfs tot een staking van de Deense kapiteins. In België kennen wij de *Belgian Shipmasters' Association* aangesloten bij de *International Federation of Shipmasters' Associations*.

Zonder te voldoen aan onze wettelijke bepalingen inzake representativiteit, stelt deze organisatie zich als hoofdzakelijke opdracht, de verdediging van o.m. de materiële belangen van de kapiteins. Als dusdanig doet zij zich trouwens dan ook gelden daar waar het gaat om de werknemersbelangen van de kapiteins.

Tal van kapiteins zijn aangesloten bij een zeeliedensyndicaat. Dat bewijst op zichzelf niets terzake, maar wijst op de distantiëring tussen reder en kapitein, waar deze laatste spontaan bewust wordt van de verschuiving van zijn belangen van mandataris naar gesalarieerde, van „handelaar” naar werknemer.

De grond van heel de zaak is o.i. van overwegend psychologische aard. De kapitein van een zeeschip draagt een ontzettend grote verantwoordelijkheid ; dit is onbetwistbaar. In het *Burgerlijk Wetboek*, het *Strafwetboek*, het *Wetboek van Koophandel*, in internationale verdragen, in de wet van 5.6.28 op het arbeidscontract wegens scheepsdienst en in het *Tucht- en Strafwetboek van de Koopvaardij*, in de wetgeving van de *Onderzoeksraad voor de Zeevaart*, in de wetgeving op de arbeidsongevallen en de maatschappelijke veiligheid van de koopvaardij wordt de kapitein honderden malen gelast met opdrachten, toezicht en verantwoordelijkheid hierover, zonder de hieraan verbonden straffen over het hoofd te zien. In het begin van deze eeuw oordeelde de wetgever dat



de Werkrechtersraad voor Zeelieden geen kapiteinsgeschillen mocht behandelen om diens autoriteit t.o.v. zijn eigen ondergeschikten te vrijwaren. Het handelsmandaat van de kapitein was toen van overwegend belang, zijn geschillen dienden beslecht door een hoger geplaatste rechtbank, *in sé* de Rechtbank van Koophandel. Als gevolg ontstond een zekere verontwaardiging, als later de arbeidsrechtbanken zich wel bevoegd verklaarden.

Daar waar destijds een kapitein mandaat had om zelf een vracht te zoeken en hiervan de prijs te bepalen: en door het feit dat hij deze geweldig laag kon stellen en zijn reder op die manier commercieel nadeel berokkende, lijdt het geen twijfel dat bij doorzending deswegen, de rechtbank zal moeten oordelen of het om handelsbelangen gaat of niet, en in bevestigend geval of de arbeidsverhouding, want die is er helaas ook, een einde neemt. Op dit laatste punt zou o.i. de Arbeidsrechtbank zich desgevallend slechts kunnen uitspreken nadat de Rechtbank van Koophandel de commerciële benadeling gevonnist heeft, als oorzaak.

## V. LASTGEVING EN LOON

Een laatste element inzake het statuut van de kapitein, is de bezoldiging. Sedert generaties geniet de quasi-totaliteit van de Belgische koopvaardijkapiteins van een vaste maandwedde, meestal aangevuld met rendementspremies onder verschillende benamingen. Tot heden wordt het loon van de kapitein niet paritair vastgelegd, en is dus verondersteld individueel bedongen te zijn. Het wordt in het arbeidscontract wegens scheepsdienst (en de monsterrol) vermeld. Het is onderworpen aan fiscaliteit, sociale afhoudingen en de wetgeving op de bescherming van het loon.

In verschillende traditioneel maritieme landen worden de lonen van de kapiteins wel paritair vastgelegd en het is niet uitgesloten dat het in België ook wel eens zou kunnen gebeuren. De meeste rederijen hier ten lande stellen hun eigen kapiteinsbarema's op, rekening houdend met deze van andere graden. Dat is ook de situatie van directiepersoneel, dat zoals de meeste kapiteins verbonden is door een individueel contract.

Inzake lastgeving (mandaat), daar waar de wet van 5.6.28 er nergens melding van maakt, willen we toch volledigheidshalve verwijzen naar enkele nuttige artikelen uit het *Burgerlijk Wetboek*.

„Art. 1984. Lastgeving of volmacht is een handeling, waarbij een persoon aan een ander de macht geeft om iets voor de lastgever en in zijn naam te doen.

Het contract komt slechts tot stand door de aanneming van de lasthebber.”

„Art. 1985. *Lastgeving kan verleend worden, of bij een openbare akte, of bij een onderhands geschrift, zelfs bij een brief. Zij kan ook mondeling verleend worden, maar het bewijs ervan, door getuigen, wordt alleen toegelaten overeenkomstig de titel Contracten of verbintenissen uit overeenkomst in het algemeen.*

De aanneming van de lastgeving kan ook stilzwijgend geschieden, en blijken uit de uitvoering ervan door de lasthebber.”

„Art. 1986. Lastgeving geschiedt om niets, tenzij het tegendeel bedongen is. (Le mandat est gratuit, s'il n'y a convention contraire).”

„Art. 1991. De lasthebber is gehouden de lastgeving te volbrengen, zolang hij daarvan niet ontheven is, en hij is verantwoordelijk voor de schade die uit het niet uitvoeren ervan zou kunnen ontstaan.



Eveneens is hij gehouden de zaak waarmee ten tijde van het overlijden van de lastgever een aanvang was gemaakt, ten einde te brengen, indien de aan gelegenheid geen uitstel gedooft."

„Art. 1993. Ieder lasthebber is gehouden rekenschap te geven van de uitvoering van zijn opdracht, en aan de lastgever verantwoording te doen van al hetgeen hij krachtens zijn volmacht ontvangen heeft, al was ook het door hem ontvangene aan de lastgever niet verschuldigd."

„Art. 2003. *Lastgeving eindigt* :

Door herroeping van de volmacht van de lasthebber.

Door opzegging van de lastgeving door de lasthebber.

Door de dood, de onbekwaamverklaring of het kennelijk onvermogen, hetzij van de lastgever, hetzij van de lasthebber" <sup>24</sup>.

En verder nog commentaar :

„Il arrive qu'un employé est chargé par son patron d'accomplir des actes juridiques déterminés. Dans ce cas, l'intéressé cumule deux qualités, à savoir celle d'employé et celle de mandataire. Les effets juridiques de chacune des ces activités devront donc être appréciés sous un angle entièrement différent.

Un mandataire, même salarié, n'est donc pas un „salarié", au sens que l'entend le droit social. Au même titre que le contrat d'entreprise, le mandat diffère essentiellement du contrat de louage de services <sup>25</sup>."

„Le capitaine est la personne à qui est confié le commandement du navire. Le contrat qui lie le capitaine à l'armateur est un contrat de *mandat* <sup>26</sup>. Comme tout mandat, ce contrat est révocable à volonté <sup>27</sup>."

„Gezag, leiding en toezicht moeten niet noodzakelijk op werkelijke en permanente wijze uitgeoefend worden. Het is voldoende dat de werkgever de juridische mogelijkheid heeft gezag, leiding en toezicht uit te oefenen <sup>28</sup>."

„Dit kan bvb. gebeuren door een reeks controles van geschriften of rekeningen a posteriori <sup>29</sup>."

„Gezag, leiding en toezicht betekenen niet noodzakelijk dat de werknemer elke zelfstandigheid ten aanzien van zijn werk opgeeft."

„Ondergeschikt verband kan bestaan wanneer de werknemer de volle zelfstandigheid van de werken en de verantwoordelijkheid voor zijn werk zal behouden <sup>30</sup>."

„Aldus kan een artiest <sup>31</sup>, een apotheker <sup>32</sup>, een leraar <sup>33</sup>, een geneesheer <sup>34</sup> verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst, ook al behouden deze personen in de uitoefening van hun functie zelf een volledige onafhankelijkheid."

„Belangrijk is dat dat er leiding, gezag en toezicht aanwezig is *bij de organisatie* van de onafhankelijke arbeidsprestatie <sup>35</sup>."

Hieruit kan dus wel besloten worden dat symbolische toepassing van leiding, toezicht en gezag NIET automatisch tot lastgeving kan doen besluiten. Kijk : een arbeidsgeneesheer staat effectief onder leiding, toezicht en gezag, en is verbonden met een arbeidsovereenkomst voor bedienden met de bedrijfsmedische dienst.

Hetzelfde geldt voor een P.D.G.

## VI. IS EEN KAPITEIN HOGER BEDIENDE ?

Een verder twistpunt inzake het statuut van de kapitein is wel, of hij al dan niet als een hoger bediende moet beschouwd worden. Sommigen blijven halsstarrig vasthouden aan de letter van art. 15 en 16 van de wet van 5.6.28.



Art. 15 bepaalt dat er slechts een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is gedurende de zeereis waarvoor ze afgesloten is. Daartegenover bepaalt art. 16 dat alle verdere arbeidsovereenkomsten afgesloten tussen een reder en een zeeman onderworpen zijn aan de algemene wetgeving inzake arbeidsovereenkomsten, hetzij voor bedienden, hetzij voor handarbeiders. Dat moet gesitueerd worden in de jaren 1928. Ten dien tijde bleven de schepen meestal weken in de thuishaven en verdween de ganse bemanning, kapitein inclusief, tot het volgend vertrek. Heden wordt het verblijf in de thuishaven in dagen soms wel in uren gerekend. De schepen zélf zijn drijvende fabrieken geworden, waar alles onder deskundige controle moet blijven, kapiteins en officieren dienen zich dan ook regelmatig in de thuishaven met hun schip bezig te houden. Inzake officieren voorziet de CAO van de shoregang dat zij in de thuishaven zoals shoregangers kunnen tewerkgesteld worden. Hiermede wordt niet bedoeld dat zij het statuut van shoreganger krijgen, maar wel, dat zij aan dezelfde werkregeling onderworpen zijn, weliswaar met behoud van hun zeeloon.

De kapiteins zijn niet opgenomen in de paritaire akkoorden, maar bij uitbreiding van begrip kan hier een zekere analogie vastgesteld worden. Een arbeidscontract kan ook mondeling tot stand komen, tenzij het voor een bepaald werk of een bepaalde tijd afgesloten wordt. Het proefbeding moet alleszins uit een geschrift blijken.

De C.A.O. voor zeevarende officieren voorziet vóóropzegperiodes voor doorlopende dienst. Dit paritair akkoord schijnt zich dus niet te beperken tot de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. De achterevolgende periodes van varen en bijwerk, alsmede de gelijkstellingen, vormen dus één lineaire opeenvolging voor de berekening van de anciënniteit. Dit doet géén afbreuk aan het feit dat opeenvolgende periodes van tewerkstelling bij eenzelfde patroon in de hoedanigheid van bvb. arbeider en bediende, dus contracten van verschillende aard, als éénzelfde periode van tewerkstelling beschouwd wordt, waar het anciënniteit betreft.

Feit is echter, dat in deze periodes van bijwerk tussen aankomst en vertrek, de reder beroep doet op zeevarende officieren in hun specifieke bekwaamheid en rang. Anderzijds wordt de driehoek schip, officier en reder ook niet verbroken. Een schip zonder kapitein is onbestaande, vermits hij op de zeebrief vermeld blijft tot hij vervangen wordt. Een schip mag ook niet varen of manœuvreren zonder dat de kapitein persoonlijk aan boord is en zich zelfs op de brug bevindt, zo stelt het *Wetboek van Koophandel*. De binding tussen het schip en de kapitein staat in exclusief verband met zijn bekwaamheid als zeeman.

Als de wet van 5.6.28 volledig uit zijn tijd is geraakt en langs geen kanten nog de weerspiegeling is van de aktualiteit van de zeevaart, willen we wel even gaan kijken in de memorie van toelichting betreffende de wet van 3 juli 1978, waarin gezegd wordt dat de bepalingen van de wet van 5.6.28 inzake de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst niet opgenomen werden in de coördinatie van de arbeidsovereenkomsten, omdat de arbeidsvoorwaarden, de gebruiken en de gewoonten eigen aan de zeelieden, het niet toelaten hen met andere werknemers gelijk te stellen.

In artikel 1 van *K.B.* van 9.4.75 betreffende de Pool wordt gesteld dat het toepasselijk is op de zeelieden die ingevolge hun inschrijving in de Pool kunnen deel uitmaken van de staf of de bemanning van schepen van de Belgische Koopvaardij. Artikel 2 van de besluitwet van 7.2.45 inzake de



maatschappelijke veiligheid van de zeelieden beschrijft deze als : ieder persoon ingeschreven in het algemeen stamboek der zeelieden ter koopvaardij zoals voorzien door de wet van 5.6.28 en voor zover hij onder Belgische vlag vaart of door een contract van dienstverhuring met een reder verbonden is.

Voor onbepaalde duur zou er een ontbindend beding moeten worden opgenomen, om deze bediende terug naar zee te krijgen als kapitein en dan willen we nog niet praten over het proefbeding.

Laten we duidelijk stellen en toegeven, dat met het begrip „hogere bediende” meestal geschermd wordt, wanneer het een opzegvergoeding betreft. Dat eenieder het democratisch recht heeft zijn belangen te behartigen willen we niet in twijfel trekken. Trouwens, bij ontstentenis van betere formules, inspireerde zich reeds destijds de Rechtbank van Koophandel van de principes geldig voor hogere bedienden, inzake het bepalen van opzegvergoedingen voor afgedankte kapiteins. Dat deze redenering verder werd aangehouden door de arbeidsrechtbanken is een voldoende gekend feit. Vandaar echter gaan betweten dat een kapitein een hoger bediende is, lijkt ons eerder een gemakkelijkheidsoplossing om uit het dualiteitsbegrip werknemer/mandataris of zeeman/bediende te geraken ; daartegenover zouden wij kunnen stellen dat het arbeidsrechtkundig en sociaal bestand voor de zeelieden overbodig zou zijn, en de memorie van toelichting tot de gecoördineerde wetten op de arbeidsovereenkomsten als onbestaande dient beschouwd.

De hoofdzakelijke bedoeling van partijen moet primeren en aan de realiteit getoetst.

Een kapitein is zeevarende en aldus in dienst van een reder om hoofdzakelijk op zee te varen. Wordt van deze hoofdzakelijkheid afstand gedaan en wordt hij bvb. walkapitein in dienst van die reder, dan is er inderdaad zéér uitdrukkelijk een ànder kontrakt met àndere bedoelingen tot stand gekomen, en heeft betrokken kapitein het statuut van bediende. Trouwens vanaf dat ogenblik verliest hij het statuut van zeeman, wordt hij uitgeschreven uit de Pool en het stamboek en ressorteert hij onder geen enkele specifieke maritieme wet meer. Vanaf dat ogenblik zal hij meestal het statuut van hoger bediende hebben.

De arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 is volgens haar artikel 1 toepasselijk op personen die vallen onder de genoemde besluitwet, terwijl artikel 76 nog verder specificeert dat ze dienen ingeschreven te zijn in de Pool van de Zeelieden. Al deze wetgevingen zijn integraal toepasselijk op de kapitein en maken dus inzake onderwerping als zeeman geen enkel onderscheid tussen vaartperiodes en andere vormen van tewerkstelling als zeeman, ingeschreven in de Pool en het stamboek, in dienst van een reder. Bovendien willen we onderstrepen dat de *Onderrichtingen aan de Rederijen* uitgegeven door de *Dienst voor Maatschappelijke Veiligheid van de Koopvaardij*, geen onderscheid maakt tussen de verschillende vormen van tewerkstelling voor zover het zeeluid betreft ingeschreven in de Pool en het algemeen stamboek, in dienst van een Belgisch reder. Dit alles wijst er ontegensprekelijk op dat in onderhavig geval, de kapitein zijn statuut van zeeman op geen enkel ogenblik verliest, zomin als dat van officier. Mochten tewerkstellingen buiten de vaartperiodes ressorteren onder het bediendenstatuut, dan zouden de genoemde wetgevingen op de maatschappelijke veiligheid, de Pool en de Arbeidsongevallen reeds niet op hen toepasselijk kunnen zijn ; we stellen dan de vraag : in welke mate het



paritair comité van de koopvaardij bevoegd zou blijven, tenminste daar waar het de officieren betreft.

Het *K.B.* van 10.2.65<sup>36</sup> inzake arbeidsduur, specificeert dat ondermeer een kapitein als leidinggevend personeelslid dient beschouwd; dat doet hier echter niets terzake.

Wanneer we dan de arbeidsovereenkomst voor bedienden van dichterbij gaan beschouwen, zou ze in het merendeel van de gevallen schriftelijk dienen vastgelegd, wanneer het een bepaalde duur betreft.

Van sociale arbitrage wordt geen melding gemaakt in de koopvaardij. Hiertoe bestaat inderdaad weinig aanleiding, gezien de vorm van de dienstverhuring en haar beperkte intrinsieke waarde. Bovendien heeft de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst een zeer relatief individueel karakter; ze is sterk gebonden aan de wetgeving en kan dan ook moeilijk afwijkende bepalingen inzake rechtscolleges bevatten, hetgeen zou indruisen tegen de dwingende bepalingen van de wet van 5.6.28, qua betwistingen. Ook de kapitein (dienstverhuring) ontsnapt hieraan niet en een arbitrageclausule te zijnen overstaan zou o.i. niet stroken met art. 1678 - 2° van het 6e deel van het *Gerechielijk Wetboek* (wet 4.7.72 - B.S. 8.8.72). Inderdaad, dit artikel stelt: „Onder voorbehoud van de door de wet bepaalde uitzonderingen, is van rechtswege nietig iedere overeenkomst tot arbitrage, afgesloten vóór het ontstaan van het geschil, waarvan de arbeidsrechtbank kennis moet nemen krachtens de artikelen 578 tot 583”.

Bij ontstentenis van specifieke wetsbepalingen voor de zeelieden, kan hier suppletief verwezen worden naar artn. 13 en 69 van de wet van 3.7.78 betreffende de arbeidsovereenkomsten. Art. 69 laat het scheidsrechterlijk beding toe voor bedienden met een jaarloon boven de F. 500.000,- en die gelast zijn met het dagelijks beheer van de onderneming of een evenwaardige functie, desgevallend aan het hoofd van een belangrijke afdeling van de onderneming. Hiermede argumenteren, dat een kapitein aan deze voorwaarden voldoet, is fout. Is een schip een belangrijke afdeling? Heeft de kapitein het dagelijks beheer van een schip? Quid als een bepaalde reder maar één schip heeft? Hier kan moeilijk een universele formule vastgesteld worden.

Geval per geval dient o.i. overwogen in welke mate het schip een „belangrijk” deel van de onderneming is en in hoeverre de kapitein buiten zijn opdracht van hoofd van de zeereis, daadwerkelijk gelast is met het dagelijks beheer, en dus in feite alléén verantwoording verschuldigd is aan de raad van beheer.

\*  
\*\*

Na onze wandeling door deze juridische kruidentuin, zou ik snel terug op lage hoogte naar het begin van deze voordracht willen vliegen. Trachten we nu - als conclusie - de vier inleidende vragen naar best vermogen te beantwoorden, gezien in de verhouding kapitein/reder.

1. We hebben wel voldoende vastgesteld dat het handelsmandaat niet meer het hoofdzakelijk bestanddeel is van de relatie kapitein/reder, omdat deze laatste de commerciële uitbating van het schip meer en meer tot zich trekt (in hoofdzaak dankzij de techniek).
2. Er kan anderzijds nog niet drastisch gesteld worden, dat de kapitein een



gewone gesalarieerde is, zonder meer. De leiding van de reis, met al wat dit omvat, is zijn opdracht en zijn verantwoordelijkheid.

3. Hem als een hoger bediende beschouwen is een louter opportunistische stelling. Hij is in dienst van de reder *hoofdzakelijk* om te varen – als zeeman. Daàrom is de wet van 5.6.28 op hem toepasselijk. Daàrom gaat hij een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan. Daàrom ressorteert hij als zeeman onder alle sociale wetgevingen en mag hij trouwens zijn diensten niet buiten de koopvaardij verhuren (hetgeen een walkapitein wèl doet, maar die heeft een bediendenstatuut, zoals de wet van 5.6.28 het bepaalt in art. 16).

Het louter feit dat hij activiteiten uitoefent, nà de aankomst en vòòr het vertrek, zijn onontbeerlijke kapiteinsactiviteiten welke niet te scheiden zijn van zijn zeevarende opdracht en meestal zelfs wettelijk opgelegd zijn. Dat de rechters zich desgevallend inspireren (en daar beslissen zij soeverein over) van criteria toepasbaar op hogere bedienden inzake opzevergoeding, is geen afdoend argument, om de kapitein een bediendenstatuut aan te smeren : dit is in tegenspraak met het volledig wettelijk bestel en de bedoelingen van partijen, m.a.w. het varen.

4. We weerhouden dus het mandaat en de arbeidsovereenkomst als enige elementen in de enveloppe van het eigen karakter (*sui generis*) van het statuut van de kapitein ; in die kontekst moeten we ons bij de evidentie neerleggen, dat thans de arbeidsverhouding zwaarder in de schaal weegt dan het mandaat, zonder dit laatste te negeren.

## VOETNOTEN

- <sup>1</sup> *Wet van 2.4.65 betreffende de nationaliteit en de immatriculatie van zee- en binnenschepen.* Art. 2. B.S. 6.5.65.
- <sup>2</sup> *Rapport nr. 3 van het Seminarie betreffende het Militair Strafrecht en het Oorlogsrecht (zitting 61/62).* (Onuitgegeven).
- <sup>3</sup> J. COLLARD & R. BOSQUET, *Vade-Mécum Juridique à l'usage des Capitaines de la Marine Marchande Belge.* Edit. Lloyd Anversois, Antwerpen 1944, p. 23.
- <sup>4</sup> *Wet van 5.6.28 houdende Tucht- en Strafwetboek van de Koopvaardij en de Zeevisserij.* B.S. 26.7.28.
- <sup>5</sup> *Wet van 19.4.34 houdende Wijziging van de Wet van 5.6.28 houdende Tucht- en Strafwetboek van de Koopvaardij en de Zeevisserij.* B.S. 5.5.34.
- <sup>6</sup> *Wet van 13.9.74 tot Wijziging van de Wet van 5.6.28 houdende Tucht- en Strafwetboek van de Koopvaardij en de Zeevisserij.* B.S. 12.6.76.
- <sup>7</sup> *Wet van 30.7.26 houdende Oprichting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.* B.S. 11.8.26.
- <sup>8</sup> *Wet van 30.12.33 tot Wijziging van de Wet van 30.7.26 houdende Oprichting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.* B.S. 8/9.1.34.
- <sup>9</sup> J. VYNCKIER, W. VERSCHUEREN & J. BAEK, *Juridisch Handboek voor de Scheepsleiding.* Edit. Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, Antwerpen 1979.
- <sup>10</sup> R. BLANPAIN & H. LIBERT, *Arbeidsrecht.* Edit. Die Keure, Brugge 1972.
- <sup>11</sup> J. GEPTS, *Het Juridisch Statuut van de Kapitein.* In : *Nautilus*, november 1967, pp. 362-365.
- <sup>12</sup> I. DE WEERDT, *Het Juridisch Statuut van de Kapitein.* In : *Nautilus*, oktober 1967, pp. 313-314.
- <sup>13</sup> *Memorie van Toelichting (wet van 5.6.28 houdende Arbeidsovereenkomst wegens Scheepsdienst).* Senaatsdocument nr. 236 – zitting 25-26.
- <sup>14</sup> *Koninklijk Besluit van 9.4.65 betreffende de Pool van de Zeelieden.* B.S. 19.5.65.
- <sup>15</sup> *Koninklijk Besluit van 20.7.73 houdende Zeevaartinspectiereglement.* B.S. 22.11.73.
- <sup>16</sup> *Memorie van Toelichting (wet van 5.6.28 houdende Arbeidsovereenkomst wegens Scheepsdienst).* Senaatsdocument 236, sessie 25-26, p. 915.



- <sup>17</sup> *Besluitwet van 7.2.45, inzake de Maatschappelijke Veiligheid van de Zeelieden ter Koopvaardij*. B.S. 17.2.45.
- <sup>18</sup> *Arbeidsongevallenwet van 10.4.71*. B.S. 24.4.71.
- <sup>19</sup> *Arbeidsrechtbank te Antwerpen - Tweede Kamer - 25.4.75*. Noot van J.G. In : *Rechtskundig Weekblad* 1975/76, p. 1896 e.v.
- <sup>20</sup> *Koninklijk Besluit van 9.4.65*. Artn. 31, 67 en 68. B.S. 19.5.65.
- <sup>21</sup> R. BLANPAIN & H. LIBERT, *op. cit.*, pp. 26 & 29.
- <sup>22</sup> J. GEPTS, *Het Statuut van de Kapitein*. In : *Nautilus*, 1967, pp. 313-314 en 362-365.
- <sup>23</sup> *Rechtskundig weekblad*, XXXIX, 1975/76, nr. 30, p. 1896 e.v.
- <sup>24</sup> *Jurisprudentie van de Haven van Antwerpen*, 1970, p. 289 e.v.
- <sup>25</sup> *Burg. Wetb.*
- <sup>26</sup> *Guide Social Permanent*, september 1960, nr. III, 8. Edit. Service, Brussel.
- <sup>27</sup> Deze bepaling strookt geenszins met de wet van 5.6.28 houdende arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.
- <sup>28</sup> *Guide Social Permanent*, oktober 1973, nr. 113, 2. Edit. Service, Brussel.
- <sup>29</sup> In : *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 1967, 357, Cass. 15.02.1967. Cass. 06.06.68, Pas. 1968, 1, 1142 ; 13.06.68, Pas. 1968, 1, 1169.
- <sup>30</sup> In : *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 1967, 357, Cass. 30.06.66, Pas. 1966 - 1, 1399.
- <sup>31</sup> In : *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 1968, 110. Cass. 27.03.1968.
- <sup>32</sup> In : *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 1963, 193. Cass. 07.03.61.
- <sup>33</sup> In : *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 1961, 135. Cass. 07.03.1961.
- <sup>34</sup> In : *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 1976, 27. Cass. 08.10.1975.
- <sup>35</sup> In : *Tijdschrift voor Sociaal Recht*, 1968, 22. Cass. 22.02.1968.
- <sup>36</sup> *Personeel, Lonen en Sociale Wetten*, 1.9.78, nr. 2.1.2. Edit. Ced. Samsom, Brussel.
- <sup>37</sup> *Koninklijk Besluit van 10.2.65 tot aanwijzing van de personen die met een leidende functie of met een vertrouwenspost zijn bekleed in de particuliere sectors van 's lands bedrijfsleven, voor de toepassing van de wet betreffende de arbeidsduur*. B.S. 12.2.65.

## Résumé

### Le Statut du Capitaine de la Marine Marchande comme mandataire et salarié

Le navire est probablement le plus ancien des moyens de transport. Suite à son éloignement quasi-permanent, la communauté d'hommes à bord a été contrainte d'organiser sa survie et la discipline, selon le principe universel de la hiérarchie. L'homme, tout comme l'animal ou l'insecte vivant en communauté, n'a jamais pu vivre sans chef. Ainsi le navire et son capitaine constituent une entité éternelle.

La coutume maritime étant née d'une volonté de l'homme vis-à-vis d'un élément constamment hostile à lui-même, d'un part, et de l'éloignement d'autre part, sa consécration légale s'est généralement réduite à n'être qu'un mémoire juridique. Il en fut ainsi du statut du marin et du capitaine, jusqu'à nos jours, sans négliger pour autant un impact croissant de la technologie et des ideologies démocratiques d'avant-garde.

Le capitaine d'antan était forcément porteur des pleins pouvoirs de son armateur, aucun contact n'étant possible dès qu'il se trouvait en mer. Il n'en est certainement plus ainsi de nos jours et d'aucuns n'admettent qu'avec nostalgie que le mandat commercial du capitaine se restreigne graduellement au profit de l'armateur, dont il est devenu principalement le salarié. Tel est d'ailleurs son statut social actuel, tandis que le dialogue paritaire a pris résolument le chemin de la co-gestion. Cela ne diminue en rien la responsabilité du capitaine (comme d'aucun cadre d'ailleurs) et personne ne lui conteste d'être encore le « Maître après Dieu », mais « Dieu » a changé...

Du fait que notre législation spécifique ne répond plus aux réalités du jour, un thème du genre de celui-ci remet à la une les points de vue les plus avisés dans un sens comme dans l'autre.

Après l'analyse des théories émises dans des ouvrages et articles ad hoc ou formulées aux cours de jugement et d'arrêts, l'auteur aboutit aux conclusions suivantes quant à la situation du capitaine vis-à-vis de l'armateur :



1. le capitaine ne dispose plus du plein mandat commercial d'antan ;
2. il n'est pas un simple salarié sans plus ;
3. il n'a pas le statut de cadre supérieur, comme défini par une législation dont il ne relève pas ;
4. il a toujours un statut « sui generis » dans l'enveloppe duquel le premier élément, le contrat de travail, a pris le pas sur le second, le mandat, qui conserve pourtant sa respectabilité.

## Summary

### The Status of the Captain of the Merchant Marine as Mandatory and Employee

The ship is most probably the ancestress of all vehicles. As a consequence to its almost permanent isolation, the community of men on board had to organize its survival and discipline, according to the universal principle of hierarchy. Men as well as any other form of community, be it animals or insects, never could live without a leader. So ship and captain constitute an eternal inseparable concept.

Maritime tradition being born from the human will against constant hostile elements and in permanent exile, its legal consecration was generally but a juridical memoir. In such circumstances grew the status of both the sailor and the captain up till now, taking into account however the growing interference through modern technology and progressive democracy.

The former captain was compelled to be the plenipotentiary of the shipowner as any other form of contact was impossible. This has changed beyond any doubt and it is still often reluctantly admitted that the commercial mandate of the captain is gradually being drained by the shipowner, whose employee he mainly became. His present social status is completely based on this new situation, while meantime collective bargaining tends clearly towards integrated management.

This fact does not diminish in any way the responsibility of the captain (as actually of no manager) and no voices are raised to contest that he still is the „Master after God“, but God has changed.

As our specific legislation is no longer the exact image of nowadays realities, the publicity of this subject stimulates voices in favour of various divergent but respectable points of view.

After an analysis of ideas mirrored in the literature or in judgements and court-decisions, the author concludes that nowadays and in relation with the shipowner :

1. the captain is no longer the former commercial plenipotentiary of the shipowner ;
2. that he may not be considered as an ordinary employee ;
3. that he anyhow has not the status of superior manager, as determined by a legislation which is not applicable to him ;
4. and that he still has a status called „sui generis“ of which the first element, the employment contract, is predominant on the second, the mandate, which however keeps its respectability.