



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Afdelingen 8.3.1 en 8.8.1 BW: de rederij

Lubbers, T.

Citation

Lubbers, T. (2025). Afdelingen 8.3.1 en 8.8.1 BW: de rederij. *Tijdschrift Vervoer En Recht*, 2025(6), 169-179. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4292151>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4292151>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Afdelingen 8.3.1 en 8.8.1 BW: de rederij

42

Deze bijdrage behandelt het Nederlandse recht inzake de rederij uit Afdelingen 8.3.1 en 8.8.1 BW. Na een introductie van deze markante rechtsfiguur (par. 1) volgt een vergelijking met de oude bepalingen van het Wetboek van Koophandel (par. 2). Vervolgens worden de invloed van het Europees recht (par. 3) en de verhouding tot buitenlands recht besproken (par. 4), waarna de ervaringen met de rederij in rechtstheorie en -praktijk worden aangestipt (par. 5). Afgesloten wordt met een conclusie over de toekomstbestendigheid van de rederij (par. 6). Hoewel de rechtsfiguur van rederij uit de middeleeuwen stamt, blijkt zij nog altijd relevant.

1. Inleiding

Afdelingen 8.3.1 en 8.8.1 van het Burgerlijk Wetboek zijn gewijd aan de rederij. Het woord 'rederij' stamt af van het Middelnederlandse *reden* ('uitrusten')¹ en wordt in de Dikke Van Dale breed gedefinieerd als 'scheepvaartbedrijf in het algemeen' of, iets uitgebreider, 'maatschappij, handelsvennootschap die een schip of schepen uitrust en met commercieel oogmerk in de vaart brengt'. De *juridische* betekenis van rederij is evenwel nauwer. Hoewel een rederij gericht kan zijn op de exploitatie van een schip, behelst zij in de eerste plaats mede-eigendom van dat schip: 'indien een zeeschip [of binnenschip] blijkens de openbare registers (...) aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort, bestaat tussen hen een rederij' (art. 8:160 jo. 8:770 BW). Er zijn dus evenveel rederijen als er in het scheepsregister schepen in mede-eigendom zijn.² Is van zulk mede-eigendom sprake, dan gelden bijzondere wettelijke regels voor de verhoudingen tussen de mede-eigenaren onderling en jegens derden.³ Heeft een (zee)schip daarentegen slechts één eigenaar, dan noemt men deze eenvoudigweg 'reder'.⁴ Veelvoorkomende namen van scheepvaartbedrijven als 'Rederij Lubbers B.V.

zijn dan ook – juridisch gezien – een *contradictio in terminis*.⁵

De mede-eigenaren van het schip noemt men 'leden der rederij'. Hun lidmaatschap van de rederij ontstaat en eindigt van rechtswege met hun aandeel in het schip,⁶ en kan dus niet worden opgezegd of vervallen verklaard.⁷ Om dezelfde reden wordt de rederij als geheel wél ontbonden indien het schip wordt verkocht en geleverd,⁸ onder algemene of bijzondere titel in één hand komt,⁹ of tenietgaat, maar níét door de dood, handelingsonbekwaamheid of -onbevoegdheid van (een van) de leden.¹⁰ Als ondernemingsvorm houdt rederij daarmee het midden tussen vennootschap en mede-eigendom, hetgeen verklaard wordt door haar oorsprong in de late middeleeuwen. Met het opleven van de maritieme handel werd scheepsexploitatie toen een aantrekkelijke, doch kostbare en riskante investeringsmogelijkheid. Schipbreuk, piraterij en andere gevaren der zee vormden immers reële risico's. Door de scheepseigendom te verdelen in meerdere, vrij verhandelbare 'parten' kon het investeringsrisico worden gespreid en werd de investering toegankelijker. Zo ontstond de zogenaamde *partenrederij*, welke was verdeeld in tot maar liefst 64 scheepsparten (of door vererving zelfs meer).¹¹ Meestal had de rederij een bestuurder – de zogenaamde 'boekhouder' – die doorgaans eveneens een aandeel had. Hugo de Groot (1583-1645) schaarde de rederij onder de (toen vormvrije) personenvennootschap: *Mede-rederschap is maatschap van verscheide luiden, die een ofte meer schepen onder hun ghemeen zijnde tot ghemeene baet gebruicken. Deze mede-reding werd gherecht nae de ghemeene rechten van maatschap*.¹² In het Wetboek van Koophandel van 1838 werd deze definitie echter verlaten, omdat het doelmatiger werd geacht om te beschrijven hoe een rederij ontstaat.¹³ Sinds 1928 wordt zij zelfs expliciet onderscheiden van de vennootschap onder firma.¹⁴ De rederij wordt sindsdien niet nader gedefinieerd dan dat zij 'bestaat tussen de mede-eigenaren van een schip' en wordt

* Mr. T. Lubbers is promovendus bij de afdeling Rechtsgeschiedenis van de Universiteit Leiden.

1. Vergelijk de Romeinsrechtelijke *exercitor* ('reder') uit Digesten 14.1, als afgeleide van het werkwoord *exercere*.
2. M.H. Claringbould, *Parlementaire Geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8, Verkeersmiddelen en vervoer*, Deventer: Kluwer 1992, p. 232, stellend dat in de praktijk geen behoefte bestond aan rederijen die meer dan één schip omvatten; R.P. Cleveringa, *Zeerecht*, Zwolle: Tjeenk Willink 1961, p. 234.
3. De rederij is krachtens art. 8:189 lid 1 BW uitgezonderd van titel 8.7 BW ('Gemeenschap').
4. Art. 8:10 BW.
5. Cf. R.E. Japikse, Mr. C. Assers *Handleiding tot de beoefening van het Nederlands Burgerlijk Recht. 7. Verkeersmiddelen en vervoer. Deel I. Algemene bepalingen en rederij*, Deventer: Kluwer 2004, nr. 516.
6. Art. 8:161 BW; Asser/Japikse 7-I 2004/525.
7. Art. 8:183 BW.
8. Art. 8:184 BW.
9. Asser/Japikse 7-I 2004/778; W.E. Boonk, commentaar op art. 8:184 BW, aant. 2, in: W.J.M. van Veen (red.), *Groene Serie Personenassociaties*, Deventer: Wolters Kluwer.
10. Art. 8:182 BW.
11. Zoals nog steeds in Engeland, art. 2 lid 5 Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993.
12. H. de Groot, *Inleidinge tot de Hollandsche Rechts-Geleerdheid*, ed. Dovring, Fischer & Meijers, Leiden: Universitaire Pers 1965, III.23.1-2.
13. J.C. Voorduin, *Geschiedenis en beginselen der Nederlandsche Wetboeken*, dl. 9, Utrecht: Natan 1841, p. 354, 362; J.J.F. Noordziek, *Geschiedenis der beraadslagingen gevoerd in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, over het ontwerp van het Wetboek van Koophandel*, dl. 2-2, 's-Gravenhage: Nijhoff 1880, p. 588.
14. Art. 323 WvK (oud).

grotendeels beheerst door wettelijke bepalingen, al kunnen deze worden aangevuld of kan daarvan ten dele worden afgeweken bij overeenkomst: het zogenaamde ‘rederijceduul’.

Afdeling 8.3.1 BW is helder opgebouwd. Na de eerdergenoemde omschrijving van rederij (art. 8:160 BW) en van het lidmaatschap daarvan (art. 8:161 BW), komen achtereenvolgens aan de orde de interne verhoudingen, waaronder het beginsel van redelijkheid en billijkheid (art. 8:162 BW), de aanstelling, rechten en plichten van de boekhouder (art. 8:163-170 BW), de besluitvorming (art. 8:171-174 BW), en de verrekening van uitgaven, winst en verlies (art. 8:176-177 BW); de verhouding van de (leden der) rederij jegens derden (art. 8:178-181 BW); de wijze waarop de rederij wordt ontbonden (art. 8:182-185 BW); en, tot slot, de aanwijzing van bepalingen van dwingend recht (art. 8:186 BW).¹⁵ De afdeling ziet specifiek op rederijen van zeeschepen, maar wordt in afdeling 8.8.1 van overeenkomstige toepassing verklaard op rederijen van binnenschepen.¹⁶

Drie bijzonderheden van de rederij licht ik alvast uit, te beginnen met het proces van besluitvorming. Besluiten worden in beginsel genomen bij eenvoudige meerderheid van de aandelen in het schip.¹⁷ Dit meerderheidsbeginsel strekt zich zelfs uit tot ingrijpende kwesties als de ontbinding van de rederij en verkoop van het schip.¹⁸ In enkele specifieke gevallen wordt de minderheid echter beschermd met een uittreedrecht.¹⁹ De meerderheid kan daarmee worden gedwongen het aandeel van een tegenstemmend lid over te nemen. In enkele – kennelijk nog ingrijpendere – gevallen is ten slotte eenstemmigheid vereist.²⁰ Het rederijrecht wijkt daarmee af van het vennootschapsrecht, dat terughoudender is met de toekenning van uittreedrechten en nooit eenstemmigheid vereist.²¹

Bijzonder is ook dat in geval van een impasse de leden de rechter kunnen verzoeken om het schip te doen verkopen.

Dit kan in drie gevallen: indien het schip door staken der stemmen niet kan worden geëxploiteerd;²² indien na uitoefening van een uittreedrecht het aandeel van het betreffende lid niet wordt overgenomen;²³ en indien het aandeel van de boekhouder niet wordt overgenomen. De boekhouder heeft namelijk een uittreedrecht indien de leden zijn betrekking hebben beëindigd of hem een dringende reden hebben gegeven om deze zelf te beëindigen.²⁴ De regel oogt een uitwerking van de spreuk ‘schip moet varen’ (*navigare necesse est*). Een stilliggend schip brengt immers niets op en kost alleen maar geld.

De belangrijkste regel van het rederijrecht, aldus Schadee,²⁵ bepaalt dat de aansprakelijkheid van individuele leden voor de ‘verbintenissen van de rederij’ evenredig is aan hun aandeel in het schip.²⁶ Deze beperking kan zich zelfs uitstrekken tot belastingschulden, omdat de Hoge Raad de rederij niet zonder meer heeft willen kwalificeren als (personen)vennootschap.²⁷ Vanwege de gedeelde aansprakelijkheid onderscheidt de rederij zich van de firma, waarvoor immers hoofdelijkheid regel is.²⁸ Betoogd wordt wel dat de rederij een ‘unieke middenpositie’ inneemt tussen firma en rechtspersoon.²⁹ De gedeelde aansprakelijkheid is evenwel ouder dan de private vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Zij werd voor het eerst opgetekend door Hugo de Groot, die haar verklaarde als een regel van natuurrecht en, bovendien, als een economische stimulans om in schepen te investeren.³⁰ Waarschijnlijk was de gedeelde aansprakelijkheid echter een voortvloeisel van middeleeuws gewoonterecht, dat de crediteur van de kapitein géén vordering toekende tegen de rederij, maar slechts een recht op (de aandelen in) het schip.³¹ Uit dit zogenaamde ‘executiesysteem’ ontwikkelde zich tevens de beperkte aansprakelijkheid van de reder(ij), die tot 1928 in één artikel werd behandeld met de gedeelde aansprakelijkheid van rederijleden.³² Heden treft men de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen in een aparte titel (8.7 BW).³³

15. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 229-230.

16. Art. 8:771 BW.

17. Art. 8:171 lid 1 BW. Cf. art. 8:168 BW.

18. *Asser/Japikse 7-1* 2004/638, 776. Dit volgt *a contrario* uit art. 8:171 lid 3 sub d BW.

19. Art. 8:174 lid 1 BW noemt buitengewone herstelling van het schip, benoeming of ontslag van de kapitein, en het aangaan van een vervoerovereenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander wordt gesteld. Geschiedt een buitengewone herstelling van het schip of benoeming of ontslag van de kapitein op initiatief van de boekhouder, dan is daarvoor krachtens art. 8:164 BW toestemming van de rederij vereist.

20. Art. 8:171 lid 3 BW noemt besluiten tot aanstelling van een boekhouder die geen lid is van de rederij; tot uitbreiding van de bevoegdheid van de boekhouder buiten aangelegenheden betreffende de normale exploitatie ex art. 8:178 lid 1 BW; tot het sluiten, voor meer dan zes maanden, van een rompbevrachting, een tijdbevrachting of een overeenkomst als genoemd in art. 8:531 of 8:991 BW; en ontbinding van de rederij tijdens de loop van een overeenkomst tot vervoer, van een overeenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander is gesteld, of van een ter visvangst ondernomen reis.

21. M.J. Kroeze, ‘Minderheidsbescherming in de rederij’, in: M.H. Claringbould e.a. (red.), *Verbindend recht. Liber Amicorum prof.mr. K.F. Haak*, Deventer: Kluwer 2012, p. 358, 360-361; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 244.

22. Art. 8:173 BW. *Asser/Japikse 7-1* 2004/650 geeft als voorbeeld het staken der stemmen over aanstelling van een kapitein.

23. Art. 8:174 lid 1 BW.

24. Art. 8:170 BW.

25. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 249.

26. Art. 8:181 BW. Zults in afwijking van art. 6:6 BW.

27. Zie m.b.t. de Wet op de Loonbelasting 1964 HR 10 februari 1978, ECLI:NL:HR:1978:AC1254, NJ 1978/527, m.nt. B. Wachter (*Sagitta*).

28. Art. 18 WvK.

29. *Asser/Japikse 7-1* 2004/514; K.F. Haak, *Hoofddlijnen Boek 8 NBW*, Zwolle: Tjeenk Willink 1987, p. 15.

30. H. de Groot, *De jure belli ac pacis libri tres*, ed. Molhuysen, Leiden: Sijthoff 1919 II.11.13; H. de Groot, *Inleiding tot de Hollandsche Rechts-Geleerdheid*, ed. Dovring, Fischer & Meijers, Leiden: Universitaire Pers 1965, III.1.31.

31. Zie hierover T. Lubbers, ‘Verliezen aan de zee: over geschiedenis en rechtvaardiging van beperking van maritieme aansprakelijkheid’, *Ars Aequi* 20250486 (bijzonder nummer ‘Recht door zee’).

32. Art. 321 WvK 1838.

33. *Asser/Japikse 7-1* 2004/765 lijkt in art. 8:181 BW een beperking van de aansprakelijkheid van de rederijleden tot hun aandeel in absolute zin te lezen. Een zodanige beperking volgt niet uit de tekst van de wet en verhoudt zich bovendien niet met het tonnagestelsel van het Verdrag inzake de Beperking van Aansprakelijkheid voor Maritieme Vorderingen 1976/1996. Cf. *Asser/Japikse 7-1* 2004/769-770.

2. Verhouding tot het oude recht

Tegen de regeling van de rederij in het Wetboek van Koophandel van 1928 bestonden in de praktijk geen grote bezwaren.³⁴ Afdeling 8.3.1 BW neemt deze regeling grotendeels over, in veel gevallen zelfs letterlijk.³⁵ Ook de toelichting op het oude recht kon voor een belangrijk deel worden gehandhaafd.³⁶ Er zijn desalniettemin zes belangrijke verschillen, die ik hieronder kom te bespreken.

Ten eerste heeft de wetgever een duidelijker onderscheid willen maken tussen enerzijds de *status* en anderzijds de *exploitatie* van het schip.³⁷ De rederij, ziende op de (mede-) eigendom, betreft de status van het schip en is daarom in titel 8.3 geplaatst ('Het zeeschip en de zaken aan boord daarvan'),³⁸ waarin nog meer zakelijke rechten op het zeeschip samenkomen.³⁹ Bepalingen betreffende aansprakelijkheid van de reder(ij) uit vervoersovereenkomst werden daarentegen verplaatst naar titel 8.5 ('Exploitatie'). De definitie van de reder werd, vanwege haar algemene belang, verplaatst naar titel 8.1 ('Algemene bepalingen'). In het Wetboek van Koophandel werden de drie onderwerpen nog gezamenlijk behandeld in titel 2.2 ('Van reeders en rederijen').⁴⁰ Naast de systematiek werd ook de definitie van rederij gewijzigd. Het vereiste van exploitatie van het schip werd geschrapt,⁴¹ zodat louter de mede-eigendom nog wordt vereist. Het lidmaatschap van de rederij werd zelfs gemodelleerd naar dat van de Vereniging van Eigenaars (vve).⁴² Ten gevolge van de wijziging vormen mede-eigenaren van een particulier pleziervaartuig eveneens een rederij, zolang dat maar staat ingeschreven in het scheepsregister. Toch heeft de wetgever vooral de commerciële scheepvaart voor ogen gehad. Scheepsexploitatie was volgens hem weliswaar geen kenmerk, maar wel gevolg van rederij.⁴³ In veel bepalingen staat de exploitatie dan ook centraal.⁴⁴ De voornaamste reden voor wijziging van de definitie was slechts dat de rederij moet kunnen voortbestaan indien de exploitatie (tijdelijk)

wordt gestaakt.⁴⁵ De definitie van 'reder' werd overigens nog ingrijpend gewijzigd. Deze was in 1928 veranderd van scheepseigenaar naar exploitant ('hij die een schip gebruikt tot de vaart ter zee'),⁴⁶ en omvatte sindsdien óók de rompbevrachter.⁴⁷ Deze ongelukkige definitie sloot niet goed aan op het historisch gegroeide systeem van speciale aansprakelijkheden van de reder, welke juist nauw samenhangen met de eigendom van het schip.⁴⁸ In het Burgerlijk Wetboek is daarom de omschrijving als 'eigenaar van een zeeschip' hersteld.⁴⁹ Thans sluiten de definities van reder en rederij weer op elkaar aan.⁵⁰

Een tweede in het oog springende aanpassing is de introductie van de redelijkheid en billijkheid in de verhouding tussen de rederijleden.⁵¹ Deze aanpassing ademt de geest van Meijers en voorzagt meer specifiek in de behoefte om het redelijkheid- en billijkheidsbeginsel voor gemeenschap in het algemeen te introduceren,⁵² al zijn de bewoordingen van de bepaling juist aan het vennootschapsrecht ontleend.⁵³ Alhoewel het nut van de bepaling in twijfel is getrokken,⁵⁴ lijkt zij vooral implicaties te hebben voor de besluitvorming. Zo neemt Schadee in geval van verkoop van het schip bij meerderheidsbesluit aan dat de belangen van de minderheid door de redelijkheid en billijkheid worden beschermd. Het eenstemmighedsvereiste voor besluiten tot (niet-openbare) verkoop van het schip kon zodoende worden geschrapt.⁵⁵ Anderzijds is niet ondenkbaar dat besluiten die normaliter eenstemmigheid zouden vereisen op grond van de redelijkheid en billijkheid toch bij meerderheid kunnen worden genomen, namelijk indien de belangen van een tegenstemmend lid niet opwegen tegen die van de overige leden.⁵⁶

Ten derde is het rederijrecht aangepast aan recente(re) ontwikkelingen in de scheepvaart. Had de boekhouder voorheen toestemming van de rederij nodig voor verzekering van het schip en het ondernemen van een nieuwe reis, met in dat laatste geval een uittreedrecht voor de leden,⁵⁷ nu is

34. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 228-229.

35. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 228-229; *Asser/Japikse 7-I* 2004/507.

36. *Bijlage Handelingen II* 1919/20, 448, nr. 3; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 228-229.

37. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 228-230; *Asser/Japikse 7-I* 2004/504.

38. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 329.

39. Waarover E.W. de Waegh, 'Afdelingen 8.3.2-8.3.4 BW: rechten en voorrechten op zeeschepen en op zaken aan boord van zeeschepen', *TVR* 2022, afl. 6, p. 177-182.

40. Art. 321-322, 323-340g resp. 320 WvK (oud).

41. Art. 323 WvK (oud) vereiste gebruik 'voor gemeenschappelijke rekening tot de vaart der zee'.

42. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 23. Cf. art. 5:125 lid 2 en 8:161 BW. Anders dan de rederij, heeft deze vereniging rechtspersoonlijkheid. Art. 324 WvK (oud) bepaalde slechts dat het lidmaatschap van de rederij overging met de eigendom van het aandeel in het schip.

43. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 232.

44. Art. 8:173, 8:177 en 8:178 lid 1 BW.

45. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 232, onder verwijzing naar Cleveringa 1961, p. 233-234.

46. Art. 320 WvK (oud); art. 320-321 WvK 1838.

47. Zoals ook de Romeinsrechtelijke *exercitor*, D. 14.1.15.

48. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 326-330. Schadee verklaart deze aansprakelijkheden vanuit het belang van derden bij een gemakkelijk vindbare debiteur. Een meer historisch correcte verklaring ligt echter in de oorsprong van deze aansprakelijkheden in bijzondere verhaalsrechten op het schip, en dus ten laste van de *eigenaar*, zie Lubbers, *AA* 20250486.

49. Art. 8:10 BW.

50. Eén incongruentie blijft desalniettemin in stand. De reder heeft krachtens art. 8:10 BW slechts betrekking op zeeschepen, terwijl een rederij krachtens art. 8:770 BW ook voor binnenschepen kan bestaan.

51. Art. 8:162 BW.

52. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 234; art. 3:166 lid 3 jo. art. 6:2 BW.

53. *Asser/Japikse 7-I* 2004/540-541; art. 2:8 lid 1 BW.

54. *Asser/Japikse 7-I* 2004/541.

55. Art. 8:171 lid 3 jo. 8:172 BW; art. 334 lid 3 jo. 340g WvK (oud); Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 241; *Asser/Japikse 7-I* 2004/639. Men kan hieraan toevoegen dat onderhandse verkoop in het algemeen juist tot een hogere opbrengst leidt dan per openbare veiling.

56. Kroeze 2012, p. 359, onder verdere verwijzing naar art. 3:13 BW.

57. Art. 337 lid 1 en 338 lid 2 WvK (oud).

dat vanwege de kortere reistijden in (vooral) de kustvaart en de normalisering van verzekering niet langer het geval.⁵⁸ Wel is het uittreedrecht uitgebreid tot vervoersovereenkomsten waarbij het schip ter beschikking van een ander wordt gesteld, terwijl voor tijd- en rompbevrachting langer dan zes maanden zelfs eenstemmigheid is vereist.⁵⁹ Het Burgerlijk Wetboek reflecteert daarmee meer recente ontwikkelingen in de bevrachtingspraktijk. Ook is het uittreedrecht uitgebreid tot benoeming en ontslag van de kapitein, waarvoor de boekhouder reeds toestemming van de rederij nodig had.⁶⁰ Verder is het uittreedrecht nu beperkt tot 'buitengewone herstellingen' van het schip, waar het eerst nog zag op alle reparaties buiten de reis zelf.⁶¹ Nieuw is ook de zelfstandige vertegenwoordigingsbevoegdheid van ieder afzonderlijk lid in noodsituaties indien er geen boekhouder (meer) is of deze is verhinderd.⁶² In een tijd van gebrekkigere communicatiemogelijkheden en grotere passiviteit van de rederijleden zou daarvoor geen aanleiding hebben bestaan.

Ten vierde besteedt het Burgerlijk Wetboek meer aandacht aan de positie van derden. Nieuw is bijvoorbeeld het vereiste dat de mede-eigendom kenbaar moet zijn uit het scheepsregister, al is daarmee vooral beoogd kleine schepen uit te sluiten waarvoor teboekstelling niet verplicht is.⁶³ Bijzondere aandacht is besteed aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de boekhouder. Deze is niet alleen nader geconcretiseerd tot alles wat 'de normale exploitatie van het schip' met zich brengt, maar ook exclusief gemaakt ten opzichte van de (andere) rederijleden.⁶⁴ Aan de kenbaarheid van de aanstelling van de boekhouder en eventuele bevoegdheidsbeperkingen komt bijgevolg meer gewicht toe, temeer omdat zonder boekhouder de meerderheid der leden vertegenwoordigingsbevoegd is.⁶⁵ Het Wetboek van Koophandel was op dit punt omslachtig geformuleerd.⁶⁶ De boekhouder diende te worden ingeschreven in het scheepsregister.⁶⁷ Zonder (ingeschreven) boekhouder waren de rederijleden vertegenwoordigingsbevoegd,⁶⁸ maar de feitelijke aanstel-

ling (of het ontslag) van een boekhouder kon niettemin aan de derde worden tegengeworpen indien hij daarvan op de hoogte was geweest.⁶⁹ Was de boekhouder niet ingeschreven maar wel bekend, dan waren naar de letter van de wet dus zowel de boekhouder als de leden vertegenwoordigingsbevoegd.⁷⁰ Vanwege de beperkte registratiemogelijkheden van het scheepsregister waren bevoegdheidsbeperkingen zelfs alleen tegenstelbaar bij bekendheid aan de derde.⁷¹ Het Burgerlijk Wetboek stelt daarentegen de *feitelijke* benoeming van de boekhouder voorop,⁷² en bepaalt dat de leden in beginsel slechts vertegenwoordigingsbevoegd zijn indien er (feitelijk) geen boekhouder is.⁷³ Derdenbescherming heeft nu plaats op basis van het Handelsregister,⁷⁴ zowel bij onduidelijkheid omtrent de aanstelling van een boekhouder als omtrent eventuele bevoegdheidsbeperkingen. Is de rederij in het Handelsregister ingeschreven, dan kunnen deze feiten enkel worden tegengeworpen indien zij eveneens zijn ingeschreven of aan de derde bekend waren; is de rederij niet ingeschreven, dan geldt slechts het laatste criterium.⁷⁵ Eenvoudiger gesteld: de boekhouder is slechts vertegenwoordigingsbevoegd en met uitsluiting van de leden indien hij – met de rederij – in het Handelsregister is geregistreerd, of indien de derde zijn bevoegdheid kende. Het gaat hier overigens steeds om een *daadwerkelijke* bekendheid, zodat irrelevant is of de derde de feiten had *behoren* te kennen.⁷⁶ Deze problematiek speelt natuurlijk niet bij uitbreiding van de bevoegdheden van de boekhouder, waarvoor slechts nieuw is bepaald dat deze eenstemmigheid vereist.⁷⁷

Ten vijfde geeft het Burgerlijk Wetboek enkele verduidelijkingen. Zo bepaalt het expliciet dat de rederij géén rechtspersoonlijkheid heeft.⁷⁸ Dat was reeds een meerderheidsstandpunt,⁷⁹ al werd de mogelijkheid opengelaten dat de rederij bij de (nooit gerealiseerde) invoering van titel 7.13 alsnog rechtspersoonlijkheid zou verkrijgen.⁸⁰ Ook is duidelijk gemaakt hoe een samenloop tussen rederij en vennootschap onder firma moet worden opgelost. Treden de

58. Art. 8:164 en 8:174 lid 1 BW; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 235. Het oude art. 333 WvK 1838 vereiste voor verzekering zelfs eenstemmigheid van de rederijleden.

59. Art. 8:171 lid 3 sub c BW; art. 334 WvK (oud).

60. Art. 8:164 BW; art. 327 WvK (oud). Zulks overigens zonder duidelijke toelichting, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 244.

61. Art. 8:174 lid 1 BW; art. 337 WvK (oud).

62. Art. 8:180 lid 2 BW; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 248-249.

63. Cf. art. 314 WvK (oud). Volgens Schadee bestond voor zulke schepen eenvoudigweg geen behoefte aan rederij, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 231-232. Voor binnenschepen, zie art. 8:785 lid 2 sub a BW. Voor zeeschepen is teboekstelling slechts vereist voor verkrijging van de Nederlandse scheepsnationaliteit, zie art. 6 jo. 7 sub a Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen (zie echter ook art. 21 lid 6 van deze wet).

64. Art. 8:178 lid 1 BW; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 246-247. Art. 331 WvK (oud) was breder geformuleerd: 'het gebruik van het schip volgens de bestemming daarvan'. Cf. art. 8:173 BW en art. 335 WvK (oud); Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 242.

65. Art. 8:180 lid 1 BW.

66. Cleveringa 1961, p. 240-241.

67. *Bijlage Handelingen II* 1919/20, 448, nr. 3, p. 43, 45.

68. Art. 330 WvK (oud).

69. Art. 329 WvK (oud).

70. In gelijke zin Cleveringa 1961, p. 240-241.

71. Art. 331 lid 2 WvK (oud).

72. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 248, in lijn met Cleveringa 1966, p. 240.

73. Art. 8:180 BW.

74. Het voorontwerp stond tevens aantekening in het scheepsregister toe, maar omdat niet werd verwacht dat van deze mogelijkheid gebruik zou worden gemaakt, werd zij geschrapt, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 247-248.

75. Art. 8:179 en 8:178 lid 2 BW.

76. *Asser/Japikse 7-I* 2004/725; *GS Personenassociaties*, art. 8:178 BW, aant. 1. Art. 3:11 en 3:61 lid 2 BW spelen hier derhalve geen rol.

77. Art. 8:171 lid 3 sub b BW; art. 334 lid 3 WvK (oud); *Asser/Japikse 7-I* 2004/631.

78. Art. 8:161 lid 2 BW.

79. Zie e.g. Cleveringa 1961, p. 234-235. Zie ook noot 27; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 232; Rb. Zwolle 13 mei 1953, *NJ* 1953/685; Rb. Groningen 3 mei 1988, ECLI:NL:RBGRO:1988:AB8420, *S&S* 1990/55 (*Polydorus*), bepalend dat een rederij dan ook niet failliet verklaard kan worden.

80. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 232-233.

scheepseigenaren op onder één gemeenschappelijke naam – doorgaans de naam van het schip – dan bestaat een firma, ténzij bij akte een rederij is overeengekomen en deze in het scheepsregister is ingeschreven.⁸¹ Met het oog op de gedeelde en hoofdelijke aansprakelijkheid van rederij respectievelijk firma is dit vooral voor derden een belangrijke verduidelijking.⁸² In het verlengde van deze aansprakelijkheid is ook het executierecht nader uitgewerkt, nu artikel 623 Rv bepaalt dat vonnissen tegen de rederij of de boekhouder niet alleen op het gemeenschappelijke rederijvermogen ten uitvoer kunnen worden gelegd, maar ook – voor ieders aandeel – op het overige vermogen van de afzonderlijke leden.⁸³ Ook deze mogelijkheid werd eerder reeds aangenomen in de literatuur,⁸⁴ al beoogde de wetgever in 1928 juist dat voor een dergelijke tenuitvoerlegging – hoe omslachtig ook – een aparte uitvoerbaarverklaring zou moeten worden gevorderd.⁸⁵ Ook is verduidelijkt dat de tenuitvoerlegging de leden raakt die lid waren ten tijde van het ontstaan van de vordering,⁸⁶ en dus níet op het moment van verhaal. Wie nieuw toetreedt tot een rederij riskeert voor bestaande vorderingen dus zijn nieuwverworven aandeel in het rederijvermogen, maar is persoonlijk niet verder aansprakelijk.⁸⁷ De rederij wijkt op dit punt af van de firma,⁸⁸ en neemt zodoende des te meer een ‘middenpositie’ tussen deze figuur en de rechtspersoon in. Andersom blijft men aansprakelijk voor de tijdens het lidmaatschap ontstane vorderingen, ook nadat dat lidmaatschap is geëindigd.⁸⁹ Voor de bijdrageverplichtingen tussen de leden onderling is dat niet anders.⁹⁰ Ten slotte zijn enkele vanzelfsprekendheden geëxpliciteerd, zoals het eindigen van de aanstelling van de boekhouder bij ondercuratelestelling, plaatsing in een gesticht ter zake van

krankzinnigheid, faillissement en schuldsanering.⁹¹ Hetzelfde geldt voor de beperking van interne aansprakelijkheid tot gemaakte kosten waartoe ‘bevoegdelyk’ is besloten,⁹² alsook de explicitering dat de exclusieve vertegenwoordigingsbevoegdheid van de boekhouder niet in de weg staat aan aansprakelijkheid van de rederijleden voor rechtshandelingen van de rompbevrachter.⁹³ Andere vanzelfsprekendheden zijn weliswaar geschrapt vanwege hun ‘overbodigheid’, maar zijn desondanks nog altijd geldend recht.⁹⁴ Zo staan de vertegenwoordigingsbevoegdheid ‘zoo in als buiten rechte’ van boekhouder dan wel meerderheid der rederij,⁹⁵ de koppeling tussen de boekhouders externe en interne bevoegdheid,⁹⁶ zijn plicht jegens de rederij tot handelen conform zijn aanstelling⁹⁷ alsook tot belangenbehartiging ‘zoals een goed reeder de zijne behartigt’,⁹⁸ en zijn aansprakelijkheid jegens de rederij voor opzet of schuld,⁹⁹ niet meer expliciet in de wet. Ook worden bepalingen over de verhouding tot derden niet langer tot dwingend recht verklaard,¹⁰⁰ omdat deze als vanzelfsprekend niet bij overeenkomst tussen de leden kan worden gewijzigd.¹⁰¹

De voor de praktijk misschien wel belangrijkste wijziging, ten slotte, is de uitwerking op procedurele punten. Naast de aanvulling of drastische inkorting van een aantal termijnen inzake de rekening en verantwoording van de boekhouder,¹⁰² introduceert het Burgerlijk Wetboek een algemene verjaringstermijn van vijf jaar voor verbintenissen binnen de rederij.¹⁰³ Ook is de procedure inzake door de rechter afgedwongen verkoop van het schip verder uitgewerkt en van termijnen voorzien. Stond deze remedie voorheen slechts ter beschikking wanneer de exploitatie van het schip door

81. Art. 8:160 lid 1 BW; art. 323 WvK (oud). Schadee spreekt daarom wel van een ‘indirecte sanctie’ op inschrijving in het scheepsregister, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 249. Eerder nam Cleveringa 1961, p. 236 aan dat schepen doorgaans onder een gemeenschappelijke naam werden geëxploiteerd, en dat de rederij daardoor ‘nauwelijks bestaanbaar’ was.
82. Art. 18 WvK en art. 8:181 BW; Asser/Japikse 7-I 2004/513; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 231-233.
83. Aanvankelijk art. 8.3.1.22 BW, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 249. Zie ook Asser/Japikse 7-I 2004/767. Voor de firma geldt deze regel niet, GS Personenassociaties, nr. 3.4.2.
84. Cleveringa 1966, p. 236. Contra: W.L.P.A. Molengraaff, *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandsche handelsrecht*, dl. 2, Haarlem: Erven F. Bohn 1933, p. 630.
85. Art. 332 WvK (oud); *Bijlage Handelingen II* 1919/20, 448, nr. 3, p. 43. Cf. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 249.
86. Cf. art. 8.3.1.22 BW, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 249.
87. Asser/Japikse 7-I 2004/766, 673; GS Personenassociaties, art. 8:181 BW, aant. 1. Contra: H.E. Urlus & P.R. Schippers, commentaar op art. 8:181 BW, aant. 1, in: W.J. Slagter (red.), *Groene Serie Personenassociaties*, Deventer: Kluwer 1998.
88. HR 13 maart 2015, ECLI:NL:HR:2015:588, r.o. 3.4.3-6, NJ 2015/241 (*Carlande Dienstverlening CV*). De door de Hoge Raad gehanteerde redenering, nl. dat de term ‘verbindtenissen der vennootschap’ in art. 18 WvK geen beperking bevat tot verbintenissen die ná toetreding zijn ontstaan, gaat evengoed op voor art. 8:181 BW, ware het niet voor art. 623 Rv.
89. Voor de firma, cf. GS Personenassociaties, nr. 4.1.5.2. Zie ook noot 156.
90. Asser/Japikse 7-I 2004/701. Voor de firma, cf. GS Personenassociaties, nr. 4.1.5.3.
91. Art. 330 WvK (oud) werd ter verduidelijking gesplitst in art. 8:169 en 8:180 lid 1 BW. Zie ook Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 238; Cleveringa 1961, p. 240-241. Bij Wet van 23 april 2025 (*Stb.* 2025, 124) is de ‘plaatsing in een gesticht terzake van krankzinnigheid’ geherformuleerd als ‘opneming in een accommodatie als bedoeld in de Wet verplichte geestelijke gezondheidszorg of in een accommodatie als bedoeld in de Wet zorg en dwang psychogeriatrische en verstandelijk gehandicapte cliënten’.
92. Art. 8:176 BW; art. 336 WvK (oud); Parl. Gesch. 8, p. 245. D.w.z. binnen de normale taakvervulling van de boekhouder of krachtens mandaat, dan wel door het vereiste deel van de rederijleden, Asser/Japikse 7-I 2004/699-700; GS Personenassociaties, art. 8:176 BW, aant. 1.
93. Art. 8:178 lid 1 BW jo. 8:360 BW; Asser/Japikse 7-I 2004/720. Dat deze exclusiviteit bijvoorbeeld niet geldt jegens de kapitein wordt niet geëxpliciteerd, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 247.
94. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 230; Asser/Japikse 7-I 2004/551-552.
95. Art. 331 lid 1 WvK (oud) en art. 8:178 lid 1 BW resp. art. 330 WvK (oud) en art. 8:180 1 BW. Zie ook Asser/Japikse 7-I 2004/718.
96. Art. 338 lid 3 jo. 331 lid 1 WvK (oud); Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 235.
97. Art. 338 lid 1 WvK (oud).
98. Art. 339 lid 1 WvK (oud). Cf. art. 8:178 lid 3 BW.
99. Art. 339 lid 2 WvK (oud); Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 230.
100. Art. 8:186 BW; art. 333 WvK (oud). Het gaat specifiek om art. 8:178 (art. 331 WvK (oud)), 8:179 (art. 329 WvK (oud)) en 8:181 (art. 326 WvK (oud)) BW.
101. Parl. Gesch. 8, p. 251; Asser/Japikse 7-I 2004/803.
102. Art. 8:166-168 BW; art. 340b-d WvK (oud). Voor art. 8:168 is in het bijzonder gekeken naar art. 3:195 lid 1 BW, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 237.
103. Art. 8:1770 BW.

staken der stemmen werd belemmerd,¹⁰⁴ nu kan zij ook worden aangewend bij niet-inachtneming van uittreedrechten en bij uitblijven van verkoop van het schip na een ontbindingsbesluit.¹⁰⁵ De wijze van verkoop laat de wetgever ter discretie van de rechter, om zo een onderhandse verkoop door deskundigen mogelijk te maken.¹⁰⁶ Voorheen schreef de wet een (minder fraudegevoelige, maar ook minder rendabele) openbare verkoop voor.

3. Verhouding tot Europees recht

Voor het onderwerp rederij is nooit bijzonder eenvormig recht tot stand gekomen. Wel heeft het Europees recht inzake vrije vestiging zijn stempel op het Nederlandse rederijrecht gedrukt, namelijk op de bepalingen met een link met de Nederlandse vlag. Tot 1994 was voor het voeren van de Nederlandse vlag vereist dat het schip voor minimaal twee derde toebehoorde aan Nederlanders.¹⁰⁷ Daaronder werden ook Nederlandse vennootschappen begrepen, mits minimaal twee derde van het aandelenkapitaal op naam van Nederlanders stond. In aansluiting op deze regels vereiste het Burgerlijk Wetboek eenstemmigheid onder de rederijleden voor overdracht van een scheepsaandeel waardoor het schip de Nederlandse nationaliteit zou verliezen,¹⁰⁸ terwijl bij nationaliteitsverlies anders dan door overdracht de rechter kon worden verzocht het desbetreffende aandeel te doen verkopen.¹⁰⁹ Omdat ook de boekhouder de Nederlandse nationaliteit diende te hebben en alhier gevestigd moest zijn,¹¹⁰ eindigde zijn betrekking van rechtswege indien hij het Nederlanderschap verloor of in het buitenland ging wonen en was voor de aanstelling van een niet-Nederlandse boekhouder eenstemmigheid vereist.¹¹¹

Naar aanleiding van Europese jurisprudentie inzake het recht op vrije vestiging verving de wetgever in 1994 de Nederlandse nationaliteits- en vestigingsvereisten door een vereiste van communautaire nationaliteit en vestiging in een lidstaat.¹¹² Dat bleek echter onvoldoende. In 2004 oordeelde het Europese Hof van Justitie dat het nationaliteitsvereiste met betrekking tot de boekhouder in strijd was met de Europese vestigingsvrijheid.¹¹³ Het vereiste dat het schip voor twee derde in handen was van (rechts)personen met

de communautaire nationaliteit werd niet ontoelaatbaar geacht. Wel sanctioneerde het Hof de voorwaarden waaronder het Nederlandse recht deze nationaliteit toekende aan vennootschappen, namelijk mits minimaal twee derde van het aandelenkapitaal in handen was van aandeelhouders met de communautaire nationaliteit.¹¹⁴ Het recht op vrije vestiging kwam immers eenvoudigweg toe aan vennootschappen die waren opgericht conform de wetgeving van een lidstaat en hun statutaire zetel, hoofdbestuur of hoofdvestiging in een lidstaat hadden, ongeacht hun aandelenstructuur.¹¹⁵

Naar aanleiding van het arrest van het Hof werden de regels aangaande nationaliteit en vestiging van de boekhouder uit het Burgerlijk Wetboek geschrapt,¹¹⁶ en werd de communautaire nationaliteit voortaan toegekend aan iedere vennootschap die simpelweg door het recht van een lidstaat wordt beheerst.¹¹⁷ Daar bleef het echter niet bij. Hoewel eigendom van een of meer communautaire (rechts)personen vereist bleef voor het voeren van de Nederlandse vlag, werd de twee-derde-verhouding losgelaten.¹¹⁸ Ook werden de bepalingen omtrent overgang van een scheepsaandeel met nationaliteitsverlies tot gevolg uit het Burgerlijk Wetboek geschrapt.¹¹⁹ De wetgever overwoog hiertoe dat ingevolge het arrest van het Hof geen nationaliteitseisen meer mogen worden gesteld aan participanten in vennootschappen, en dat daaronder óók de rederij moet worden begrepen.¹²⁰ Anders gesteld, betrof de wetgever de overwegingen van het Hof over de aandelenstructuur van een (mede)scheepseigenaar op de aandelenstructuur van het schip als geheel. De redenering lijkt ingegeven door het bijzondere karakter van de rederij, dat immers het midden houdt tussen mede-eigendom en vennootschap. Toch schiet zij haar doel voorbij. Het Hof beschouwde de rederij in de eerste plaats als een bijzondere vorm van mede-eigendom waarin Europese vennootschappen bovendien vrij kunnen deelnemen,¹²¹ zodat de vestigingsvrijheid te dier zake niet in het geding was. Voor de vlag is bovendien nog steeds de nationaliteit van de afzonderlijke eigenaren bepalend,¹²² niet die van de rederij 'als geheel'. Dat betekent dat nationaliteitsverlies als gevolg van overgang van een aandeel naar een niet-communautaire (rechts)persoon nog steeds mogelijk is, zónder dat de rederijleden daartegen nog langer een wettelijke remedie

104. Art. 8:173 BW; art. 335 WvK (oud).

105. Art. 8:170 jo. 8:174 lid 1 BW en art. 328, 337 WvK (oud) resp. art. 8:184 BW en art. 340e WvK (oud).

106. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 242.

107. Art. 311 WvK (vóór 1-8-1994). De resterende één derde mocht slechts toebehoren aan andere ingezetenen van het Koninkrijk.

108. Art. 8:171 BW (vóór 1-8-1994) jo. art. 313 WvK (oud).

109. Art. 8:175 BW (oud) jo. art. 313 WvK (oud). Voor ontbinding van de rederij als geheel was eventueel nationaliteitsverlies niet relevant, *Asser/Japikse 7-1* 2004/798.

110. Art. 311 WvK (vóór 1-8-1994).

111. Art. 8:169 en 8:171 lid 1 sub a BW (vóór 1-8-1994).

112. Art. 1 en 3 Wet van 22 juni 1994 (*Stb.* 1994, 507); art. 311 WvK (oud); art. 8:169 BW (vóór 19-7-2006); art. 8:171 lid 3 sub e BW (vóór 19-7-2006). Zie ook HvJ EG 25 juli 1991, zaak C-221/89, ECLI:EU:C:1991:320 (*Factortame II*) en HvJ EG 4 oktober 1991, zaak C-246/89, ECLI:EU:C:1991:375 (*Quotahopping*).

113. HvJ EG 14 oktober 2004, C-299/02, ECLI:EU:C:2004:620, S&S 2005/25; art. 43 jo. 48 EG (art. 49 jo. 54 VWEU).

114. Art. 311 lid 3 WvK (vóór 19-7-2006).

115. Art. 43 jo. 48 EG (art. 49 jo. 54 VWEU).

116. Art. 1 Wet van 19 juli 2006 (*Stb.* 2006, 325); art. 8:169 en 8:171 BW.

117. Art. 1 Wet van 19 juli 2006 (*Stb.* 2006, 325); art. 311 lid 1 sub a onder 2 WvK (oud). Zie tegenwoordig art. 8:194a jo. art. 8:195 lid 1 sub b onder 5 BW jo. art. 7-10 Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen.

118. Zie noot 117.

119. Art. 1 Wet van 19 juli 2006 (*Stb.* 2006, 325); art. 8:171 lid 2 BW. Art. 8:175 BW kwam geheel te vervallen.

120. MvT bij Wet van 19 juli 2006, *Kamerstukken II* 2005/06, 30412, nr. 3, p. 9, 12-13.

121. HvJ EG 14 oktober 2004, C-299/02, ECLI:EU:C:2004:620, r.o. 5, S&S 2005/25.

122. Zie noot 117.

hebben. Andere landen hebben zulke remedies wel behouden.¹²³

4. Verhouding tot vreemd recht

Hoewel de rederij lang niet meer zo vaak wordt gehanteerd als vroeger, wordt haar relevantie bijna overal erkend. Veel Europese landen kennen een equivalent van onze rederij en hebben de rechtsfiguur meegenomen in (her)codificaties van hun nationale zeerecht. Niet zelden vormde het Nederlandse recht daarbij een bron van inspiratie. Het meest recente voorbeeld is het Belgische Scheepvaartwetboek van 2019, dat het aantal bepalingen over 'scheepsmede-eigendom' uitbreidt van drie naar achttien en zelfs de redelijkheid en billijkheid heeft geïncorporeerd.¹²⁴ In schril contrast staat Duitsland, dat de *Partenreederei* in 2013 heeft afgeschaft.¹²⁵ Opgemerkt werd dat het aantal rederijen in de naoorlogse periode weliswaar een vlucht had genomen, maar dat deze groei na de afschaffing van fiscale voordelen in 2001 was gestagneerd. In verhouding tot andere vennootschapsvormen werd de eeuwenoude *Partenreederei* bovendien gezien als achterhaald en aansprakelijkheidsrechtelijk riskant.¹²⁶ Sommigen zagen in de *Partenreederei* zelfs een van de voornaamste redenen waarom het Duitse zeerecht zo ingewikkeld was.¹²⁷

Uit vergelijking met Belgisch, Frans, (voormalig) Duits, Noors en Zweeds recht volgen vooral overeenkomsten met het (oude) Nederlandse recht. In algemene zin valt op dat België en Frankrijk de mede-eigendom van schepen louter presenteren als een bijzondere vorm van gemeenschap, terwijl rederij in andere landen een exploitatie voor gemeenschappelijke rekening behelst en dus als ondernemingsvorm wordt gepresenteerd (*Partenreederei*; *partrederi*). In (de verschillen tussen) de materiële regels komt dit contrast echter niet verder tot uiting.

De meest fundamentele verschillen met het Nederlandse recht betreffen de externe aansprakelijkheid van de rederijleden. In Frankrijk en Noorwegen is niet gedeelde, maar *hoofdelijke* aansprakelijkheid de hoofdregel. In Frankrijk zijn alle handelende leden in beginsel vertegenwoordigingsbevoegd, en komt gedeelde aansprakelijkheid slechts

toe aan niet-handelende ('commanditaire') leden die ook als zodanig zijn geregistreerd.¹²⁸ Is de vertegenwoordiger daarentegen extern, dan zijn alle leden hoofdelijk aansprakelijk, tenzij zij een meerderheid van de leden als hoofdelijk aansprakelijk hebben aangewezen.¹²⁹ In Noorwegen dient gedeelde aansprakelijkheid voor de rederij als geheel te worden overeengekomen en geregistreerd,¹³⁰ en zijn nieuw intredende leden tevens aansprakelijk voor bestaande verbintenissen van de rederij.¹³¹ Verder blijkt het Nederlandse systeem van derdenbescherming relatief geraffineerd. In Frankrijk, bijvoorbeeld, zijn beperkingen van vertegenwoordigingsbevoegdheid geheel niet tegenstelbaar aan derden.¹³² Voor tegenstelbaarheid aan derden van de aanstelling en eventuele bevoegdheidsbeperkingen van de boekhouder ('*quiraair* scheepsbeheerder') volgt het Belgische recht het oude Nederlandse recht,¹³³ terwijl het Duitse recht daartoe daadwerkelijke bekendheid bij de derde vereist.¹³⁴

Wat de interne verhoudingen betreft, valt op dat veel landen aandacht besteden aan de gebondenheid van het intredende lid aan het rederijceduul en reeds door de rederij genomen besluiten alsook, in geval van intreden door aankoop van een scheepsaandeel, zijn aansprakelijkheid voor openstaande vorderingen van de rederij tegen de verkoper.¹³⁵ Naar gemeen recht is deze gebondenheid geen vanzelfsprekendheid. Anders dan bij firma,¹³⁶ geschiedt de toetreding immers niet bij overeenkomst, maar louter door verkrijging van een scheepsaandeel. Het is daarom des te opvallender dat het Burgerlijk Wetboek deze materie niet behandelt. Ook valt op dat meerderheidsbesluiten naar Frans recht vernietigbaar zijn, namelijk indien zij de rederij schaden met als enig doel de meerderheid ten koste van de minderheid te verrijken.¹³⁷ Alhoewel in Nederland de redelijkheid en billijkheid wellicht uitkomst biedt,¹³⁸ mist ons recht een dergelijke, expliciete nietigheidssanctie, hetgeen in de literatuur als een gemis wordt ervaren.¹³⁹ Verder voorzien Frankrijk en België bij impasses in de mogelijkheid van een door de rechter aangestelde beheerder, zodat niet direct naar het tamelijk zware middel van verkoop van het schip hoeft te worden gegrepen.¹⁴⁰ Gaat het om een staken der stemmen, dan kennen Noorwegen en Zweden daarentegen een doorslaggevende stem toe aan de bestaande boekhouder.¹⁴¹ Ten slotte valt op dat het Noorse en Zweedse recht de rederijleden

123. Zie e.g. art. L. 5114-43 *Code des Transports*; § 503 (2) *Handelsgesetzbuch* (oud). Zie ook § 116 *Lov om Sjøfarten*; art. 5.13 jo. 5.15 jo. 5.16 *Sjölag*.

124. Afdeling 2.3.1 Scheepvaartwetboek, i.h.b. art. 2.3.1.6.Cf. art. 55-57 Zeewet (oud).

125. Bestaande *Partenreedereien* werden gehandhaafd, art. 71 *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch*.

126. BR-Drucksache 310/12, p. 80.

127. G. Pokrant & A. Gran, *Transport- und Logistikrecht. Höchststrichterliche Rechtsprechung und Vertragsgestaltung*, Keulen: RWS Verlag 2016, p. 2.

128. Art. L. 5114-32 jo. L. 5114-33 jo. L. 5114-38 jo. L. 5114-39 jo. L. 5114-32 *Code des Transports*.

129. Art. L. 5114-40 *Code des Transports*.

130. § 102 *Lov om Sjøfarten*.

131. § 115 *Lov om Sjøfarten*.

132. Art. L. 5114-33 *Code des Transports*.

133. Art. 2.3.1.8 § 6 jo. art. 2.3.1.9 § 4 jo. art. 2.3.1.11 § 3 Scheepvaartwetboek.

134. § 495 *Handelsgesetzbuch* (oud).

135. § 504 *Handelsgesetzbuch* (oud); § 115 *Lov om Sjøfarten*; art. 5.14 *Sjölag*.

136. HR 15 april 1977, ECLI:NL:HR:1977:AC4087, NJ 1978/163; GS *Personenassociaties*, nr. 4.1.3, 4.2.4.

137. Art. L. 5114-36 *Code des Transports*.

138. Art. 8:162 jo. 6:2 jo. 6:248 jo. 3:13 BW.

139. Kroeze 2012, p. 354-357. Zulks temeer omdat vernietigbaarheid op grond van de redelijkheid en billijkheid bij rechtspersonen ex art. 2:15 lid 1 sub b jo. art. 2:8 BW wel mogelijk is, en deze artikelen krachtens art. 5:124 BW analoog toepasselijk zijn op de (aan rederij gelijkende) vereniging van eigenaars.

140. Art. 2.3.1.12 § 1 jo. 2.3.1.17 § 2 Scheepvaartwetboek; art. L. 5114-35 *Code des Transports*.

141. § 108 *Lov om Sjøfarten*; art. 5.7 *Sjölag*.

een voorkeursrecht toekennen op elkaars aandelen,¹⁴² dat het Belgische recht geen eenstemmigheidsvereiste kent,¹⁴³ en dat het uittreedrecht in veel landen is uitgebreid tot – of zelfs voorbehouden aan¹⁴⁴ – ontslagen gezagvoerders en bemanningsleden met een aandeel in het schip.¹⁴⁵

5. Ervaringen in theorie en praktijk

De inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen inzake rederij heeft weinig losgemaakt in rechtspraak en rechtspraak. Aangezien het aantal rederijen in Nederland beperkt is (waarover par. 6), het onderwerp weinig belangstelling geniet en het oude recht inzake rederijen bovendien goeddeels werd voortgezet, wekt dit geen verbazing. De enige uitspraken onder het nieuwe recht die ik heb kunnen vinden, benadrukken slechts dat de rederij géén rechtspersoonlijkheid heeft,¹⁴⁶ of leren dat voor exploitatie van het schip onder één naam (en bijhorende hoofdelijke aansprakelijkheid) niet volstaat dat één lid van de rederij als ondertekenaar van een cognossement in dat document wordt aangewezen als aansprakelijk vervoerder.¹⁴⁷ Ook suggereerde het Gerecht in Eerste Aanleg van Curaçao, in een overweging ten overvloede, dat de omstandigheid dat een rederijlid voor ‘maar’ 99% eigenaar is van een schip hem niet vrijwaart van de bijzondere hoofdelijke aansprakelijkheid van de reder voor rechtshandelingen van een rompbevrachter welke strekken tot het in bedrijf brengen of houden van dat schip.¹⁴⁸ De aansprakelijkheid voor ‘verbintenissen van de rederij’ wordt immers in evenredigheid met het aandeel over de rederijleden verdeeld.¹⁴⁹ Het Gerecht bevestigde daarmee dat de – op zichzelf vage – term ‘verbintenissen van de rederij’ mede de aansprakelijkheden omsluit die de wet anders aan de reder oplegt,¹⁵⁰ zulks uiteraard naast de contractuele verbintenissen aangegaan door de boekhouder of meerderheid der rederijleden en de reguliere wettelijke aansprakelijkheden.

In de rechtsliteratuur wordt het nieuwe recht vooral ontvaard als een verbetering van het oude. Het gebruikte begrippenkader is duidelijk, en voor zover dat niet het geval is wordt aangenomen dat dit in de praktijk geen probleem zal vormen.¹⁵¹ Dat geldt bijvoorbeeld voor de eerdergenoemde

‘verbintenissen van de rederij’. Een ander mooi voorbeeld vind ik de paradox dat de rederij na ontbinding blijft voortbestaan, namelijk voor zover nodig voor de vereffening.¹⁵² Toch roept het gebruik van sommige termen vragen op. Zo zijn rederijen van ‘zeevissersschepen’ uitgezonderd van het eenstemmigheidsvereiste voor besluiten tot benoeming van een externe boekhouder.¹⁵³ Kan deze regel krachtens artikel 8:770 BW analoog worden toegepast op de binnenvisserij? Onduidelijk is ook waarom besluiten tot reis- en tijdbevrachtingen (als ‘vervoersovereenkomst waarbij het schip ter beschikking van een ander wordt gesteld’) wél leiden tot een uittreedrecht voor tegenstemmende leden, maar rompbevrachtingen niet.¹⁵⁴ Dit is des te merkwaardiger omdat zowel romp- als tijdbevrachtingen – mits langer dan zes maanden – eenstemmige besluitvorming vereisen,¹⁵⁵ en rompbevrachting bovendien leidt tot hoofdelijke aansprakelijkheid van de reder(ij) voor de rechtshandelingen van de rompbevrachter welke strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip.¹⁵⁶ Een soortgelijke discrepantie volgt uit een reeks handelingen waarvoor de boekhouder toestemming van de rederij nodig heeft.¹⁵⁷ Deze overlapt met de besluiten van de rederij welke een uittreedrecht in het leven roepen,¹⁵⁸ maar níét met de besluiten waarvoor eenstemmigheid is vereist.¹⁵⁹ *A contrario* zouden er dus besluiten zijn die eenstemmigheid van de rederij vereisen, maar die de boekhouder niettemin zelfstandig kan nemen.¹⁶⁰ Deze discrepantie kan echter worden opgelost door de reikwijdte van de externe bevoegdheid van de boekhouder (‘alles wat de normale exploitatie van het schip medebrengt’) ook op zijn interne bevoegdheid te betrekken.¹⁶¹ De besluiten die eenstemmigheid vereisen vallen daar namelijk alle buiten. Een dergelijke koppeling bestond in het oude recht, maar is helaas geschrapt.¹⁶²

Meer concrete kritiek is geleverd op procedurele aspecten van het rederijrecht. Zo wordt de gedwongen verkoop van het schip gezien als een tamelijk zware remedie voor impasses. Men kan tegenwerpen dat de impasse wel van enige substantiële betekenis moet zijn,¹⁶³ al zal dat bij niet-naleving van een uittreedrecht steeds het geval zijn.¹⁶⁴ Ook is de bevoegdheid tot verkoop discretionair, en kan zij slechts

142. § 114 *Lov om Sjöfarten*; art. 5.13 *Sjölag*.

143. Art. 2.3.1.5 *Scheepvaartwetboek*; E. Van Hooydonk, *Vierde blauwboek over de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht*, Antwerpen: Commissie Maritiem Recht 2012, p. 91-92.

144. Art. L. 5114-45 *Code des Transports*.

145. Art. 2.3.1.16 *Scheepvaartwetboek*; § 501 (1) en § 552 *Handelsgesetzbuch* (oud).

146. Rb. Groningen 3 mei 1988, ECLI:NL:RBGRO:1988:AB8420, *S&S* 1990/55 (*Polydorus*).

147. Rb. Amsterdam 22 april 1998, ECLI:NL:RBAMS:1998:AJ3065, r.o. 11, *S&S* 1998/115 (*Bontegracht*).

148. GiEA Curaçao 1 maart 2021, ECLI:NL:OGEAC:2021:42, r.o. 4.20, *S&S* 2022/7, verwijzend naar art. 8:360 BW.

149. Art. 8:181 BW.

150. *Asser/Japikse 7-I* 2004/764. Dit lijkt tevens geïmpliceerd in art. 8:178 lid 1 BW, waarover *Asser/Japikse 7-I* 2004/720.

151. Bijvoorbeeld de ‘buitengewone’ herstelling in art. 8:164 en 8:174 BW, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 235.

152. Art. 8:185 BW en art. 340f Wvk (oud), waarover *Asser/Japikse 7-I* 2004/791, 796-797. Op deze ‘ontbonden rederij’ is titel 3.7 (‘Gemeenschap’) ex art. 3:189 lid 1 BW van toepassing.

153. Art. 8:172 jo. 8:171 lid 3 sub a BW. Zie ook art. 8:2 lid 3 BW.

154. *GS Personenassociaties*, art. 8:174 lid 1 BW, aant. 1; *Asser/Japikse 7-I* 2004/660.

155. Art. 8:171 lid 3 sub c BW. Hetzelfde geldt voor de overeenkomsten genoemd in art. 8:531 en 8:991 BW.

156. Art. 8:360 BW. *GS Personenassociaties*, art. 8:174 BW, aant. 1 stelt dat het uittredend rederijlid aansprakelijk blijft voor de verbintenissen die voortvloeien uit het besluit dat aanleiding gaf tot de uittreding. Cf. *Asser/Japikse 7-I* 2004/766. Krachtens art. 623 Rv is dit echter slechts het geval indien zijn lidmaatschap ten tijde van het ontstaan van de *vordering* nog niet beëindigd was, zie par. 2.

157. Art. 8:164 BW.

158. Art. 8:174 lid 1 BW.

159. Art. 8:171 lid 3 BW.

160. Cf. *Asser/Japikse 7-I* 2004/555.

161. In gelijke zin *GS Personenassociaties*, art. 8:164 BW, aant. 3.

162. Art. 338 lid 3 Wvk (oud).

163. *GS Personenassociaties*, art. 8:173 BW, aant. 1; *Asser/Japikse 7-I* 2004/651, 656.

164. Cf. *Asser/Japikse 7-I* 2004/671.

worden uitgeoefend na verhoor (of behoorlijke oproeping) van de rederijleden en de eventuele boekhouder.¹⁶⁵ Dit stelt de rechter in staat om minder verstrekende regelingen te verkennen, zoals de verkoop van een aandeel of tijdelijke uitoefening van het daaraan verbonden stemrecht door een onafhankelijke derde.¹⁶⁶ Toch wordt een daadwerkelijke alternatieve remedie hier gemist, zoals de aanstelling van een gerechtelijk beheerder uit het Franse en Belgische recht. Verwondering bestaat ook over het feit dat niets is bepaald omtrent de vorm van de rekening en verantwoording door de aangestelde boekhouder, terwijl voor de rekening en verantwoording zonder boekhouder geheel geen bepalingen bestaan.¹⁶⁷ Verder is van veel nieuw ingevoerde termijnen onduidelijk wanneer deze precies aanvangen, in het bijzonder ter zake van uittreedomten.¹⁶⁸ Daar doet zich bovendien een samenloopprobleem voor. Wordt binnen één maand na mededeling van het verlangen tot uittreding geen overeenkomst bereikt over de ter bepaling van de waarde van het aandeel te benoemen deskundigen, dan kunnen deze door de voorzieningenrechter worden benoemd.¹⁶⁹ Indien echter het aandeel niet binnen dezelfde termijn is overgenomen, kan de rechter worden verzocht het schip te doen verkopen.¹⁷⁰ Naar de letter der wet heeft de uittreder daartussen de vrije keuze. Gelet op de redelijkheid en billijkheid zal de uittreder echter de houding van de leden mee dienen te nemen in zijn overweging.¹⁷¹ Wordt het aandeel wel overgenomen, dan stelt de wet ten slotte dat dit aandeel in evenredigheid over de overgebleven rederijleden wordt verdeeld.¹⁷² De wet voorziet zodoende niet in het scenario dat slechts één rederijlid zich bereid toont het aandeel van de uittreder over te nemen.

Naast de voornoemde procedurele aspecten bestaat ook op materieelrechtelijke punten kritiek, waarvan enkele reeds zijn besproken.¹⁷³ Het belangrijkste punt betreft de niet-eenduidige rol van het Handelsregister in verhouding tot het scheepsregister. Hoewel als rederij gedreven ondernemingen in het Handelsregister als zodanig moeten worden geregistreerd,¹⁷⁴ heeft de wetgever deze inschrijving bewust geen constitutief vereiste voor de rederij gemaakt.¹⁷⁵ Dat is begrijpelijk: zoals gezegd presenteert het Burgerlijk Wetboek de rederij niet zozeer als ondernemingsvorm maar als bijzondere vorm van mede-eigendom, die moet blijken uit

het scheepsregister. Bijgevolg accommodeert het Handelsregister de rederij maar ten dele: de rederij kan weliswaar als aparte rechtsvorm worden geregistreerd, maar daartoe dient gebruik te worden gemaakt van formulieren voor vennootschappen onder firma en commanditaire vennootschappen,¹⁷⁶ waardoor de boekhouder bijvoorbeeld slechts kan worden geregistreerd als 'gevolmachtigde'. Voor belangrijke kwesties blijft bovendien het scheepsregister doorslaggevend, zoals de vraag of het schip (indien onder één naam) in een rederij of onder firma wordt geëxploiteerd en de aansprakelijkheid derhalve gedeeld dan wel hoofdelijk is. Daardoor is het in theorie mogelijk dat een onderneming die in het Handelsregister als firma staat geregistreerd, op grond van het scheepsregister toch als rederij moet worden aangemerkt. Het ware beter geweest om eenvoudigweg aan te sluiten bij de in het Handelsregister neergelegde rechtsvorm, zoals Schadee oorspronkelijk voor ogen stond.¹⁷⁷ Het Burgerlijk Wetboek spitst de rol van het Handelsregister nu volledig toe op de boekhouder, meer in het bijzonder op zijn aanstelling en de omvang van zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid. Desondanks zullen derden zowel het Handelsregister als het scheepsregister moeten naslaan. Bij gebreke van een boekhouder blijkt immers uit dat laatste register de vertegenwoordigingsbevoegde meerderheid van de rederijleden. In een tijd van snel zakendoen doet deze route omslachtig aan.¹⁷⁸ Aan dit bezwaar lijkt slechts ten aanzien van (snel verhandelbare) cognossemerten tegemoet te zijn gekomen, en wel door gehele terzijdestelling van de registers: ondertekening van een cognossement door een daartoe onbevoegde boekhouder kan alleen worden tegengeworpen aan de eerste cognossementhouder, en dan slechts indien hij op het moment van uitgifte wist dat de boekhouder zijn bevoegdheid overschreed.¹⁷⁹

Zelfs indien de aanstelling en eventuele bevoegdheidsbeperkingen van de boekhouder vaststaan kunnen voor de derde vragen blijven bestaan. Zo zal niet altijd duidelijk zijn of de boekhouder handelt in het kader van de 'normale exploitatie' van het schip, waartoe zijn bevoegdheid in beginsel is beperkt.¹⁸⁰ Ook geeft de wet geen antwoord op de vraag of deze bevoegdheid ook exclusief is indien hij tevens handelt ter vervulling van een wettelijke verplichting van de rederij.¹⁸¹ In geval van een door de boekhouder gelaste

165. Art. 621 Rv.

166. Cf. Kroeze 2012, p. 363-364.

167. Art. 8:166 BW; Asser/Japikse 7-I 2004/610; H. Beckman, 'De boekhouder', in: M. Claringbould e.a. (red.), *Verbindend recht. Liber Amicorum prof. mr. K.F. Haak*, Deventer: Kluwer 2012, p. 66-67, die pleit voor een boekhoudersverslag over het gevoerde beheer met toevoeging van een balans, exploitatierekening en toelichting, alsook voor bepalingen omtrent decharge.

168. Art. 8:170 en 8:174 lid 1 BW; Asser/Japikse 7-I 2004/588, 668; GS *Personenassociaties*, art. 8:170 BW, aant. 2, art. 8:174 BW, aant. 2. Zie voor art. 8:175 BW (oud) e.g. Asser/Japikse 7-I 2004/685.

169. Art. 622 Rv.

170. Art. 8:170 BW jo. art. 621 Rv.

171. Zoals gesuggereerd door GS *Personenassociaties*, art. 8:170 BW, aant. 2. Cf. Asser/Japikse 7-I 2004/588.

172. Art. 8:170 lid 3, 8:174 lid 2 BW.

173. Zie par. 3.

174. Art. 5 sub a, f Handelsregisterwet 2007 jo. art. 20 Handelsregisterbesluit 2008.

175. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 231, 233.

176. Zie kvk.nl/inschrijven/rederij/ (geraadpleegd oktober 2025).

177. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 231-232. Het voorstel werd niet overgenomen vanwege het principiële bezwaar dat het Handelsregister weliswaar gegevens over ondernemingen verstrekt, maar niet mag bepalen of een onderneming al dan niet bestaat.

178. Asser/Japikse 7-I 2004/751. In België werd daarom vastgehouden aan het scheepsregister, zie noot 133; Van Hooydonk 2012, p. 94.

179. Art. 8:462 en 8:944 BW; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 491, 901.

180. Asser/Japikse 7-I 2004/715.

181. Art. 8:178 lid 1 en 3 BW. Asser/Japikse 7-I 2004/732 impliceert van wel en neemt de verklaring bij teboekstelling ex art. 8:194 lid 4 BW als voorbeeld. Art. 8:192 BW bepaalt echter dat deze verplichting bij mede-eigendom (ook) rust op iedere mede-eigenaar, cf. art. 447a lid 1 Sr jo. art. 8:785 jo. 8:782 jo. 8:178 lid 3 BW. Bovendien is vóór teboekstelling krachtens art. 8:160 BW strikt genomen geen sprake van een rederij.

'buitengewone herstelling' van het schip laat de wet bovendien onduidelijk of het ontbreken van de daarvoor vereiste toestemming van de rederij kan worden tegengeworpen aan de derde.¹⁸² Alhoewel dat onder het oude recht niet het geval was,¹⁸³ impliceert de tekst van het Burgerlijk Wetboek van wel ('kan slechts met toestemming (...) overgaan tot').¹⁸⁴ Buiten deze onduidelijkheden zal de derde in twee andere gevallen een onderzoeksplicht hebben. Wanneer de boekhouder de rederij *buiten* de normale exploitatie van het schip vertegenwoordigt, ten eerste, zal de derde zich moeten vergewissen van de voor deze bevoegdheid vereiste eenstemmigheid van de leden.¹⁸⁵ Ten tweede zal bij afwezigheid van de boekhouder niet steeds duidelijk zijn of sprake is van zijn 'ontstentenis of belet', in welk geval de leden zelf bij meerderheid vertegenwoordigingsbevoegd zijn.¹⁸⁶ Dat geldt des te meer bij noodgevallen, in welk geval ieder individueel lid vertegenwoordigingsbevoegd is.¹⁸⁷

Ten slotte is kritiek geuit op het gegeven dat de boekhouder géén uittreedrecht toekomt indien hij de rederij een dringende grond heeft gegeven om zijn betrekking te beëindigen.¹⁸⁸ Deze kritiek is begrijpelijk indien men het uittreedrecht beschouwt als een waarborg tegen verstoring van een harmonieuze samenwerking binnen de rederij,¹⁸⁹ waarvoor het aandeel van de boekhouder in de verstoring immers irrelevant is. Dat de boekhouder een uittreedrecht heeft indien de rederij hem een dringende reden heeft gegeven om zélf ontslag te nemen – zonder dat daartoe nog opzet of schuld van de rederij is vereist, zoals in het oude recht – is waarschijnlijk ingegeven door soortgelijke overwegingen.¹⁹⁰ Beschouwt men het uittreedrecht daarentegen als een vorm van bescherming, zoals dat bij bepaalde meerderheidsbesluiten voor de minderheid het geval is,¹⁹¹ dan maakt de rol van de boekhouder wel degelijk uit.

6. Conclusie

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek inzake rederij vormen een duidelijk en coherent geheel. Alhoewel op punten verbetering mogelijk is, kunnen ze zonder twijfel een verbetering van de bepalingen van het oude Wetboek van

Koophandel worden genoemd. Is deze eeuwenoude rechtsfiguur ook toekomstbestendig? Voor de beantwoording van deze vraag is de geringe hoeveelheid jurisprudentie niet zozeer van belang. Dat weinig over het rederijrecht wordt geprocedeerd kan immers veel dingen betekenen, en kan zelfs wijzen op een in de praktijk goed hanteerbaar systeem. Veel belangrijker is het aantal rederijen in de Nederlandse scheepvaart. In de afgelopen honderd jaar betrof dit steeds een minderheid van het aantal schepen onder Nederlandse vlag. In het buitenland ligt dat niet anders. Reeds ten tijde van de hervorming van het Wetboek van Koophandel in 1928 werd de rederij verouderd geacht in het licht van nieuwere vennootschapsvormen en de opkomende *single ship companies*.¹⁹² De rechtsfiguur werd niettemin behouden vanuit de overtuiging dat, zolang rederijen nog voorkomen en kunnen worden aangegaan, behoefte bestaat aan een wettelijke regeling, zelfs al zou de rederij 'spoedig geheel verdwenen (...) zijn'.¹⁹³ Uitgegaan werd toen van een aantal van slechts 34 uit 799 zeeschepen onder Nederlandse vlag (4%) in 1917.¹⁹⁴ Het tegendeel bleek echter waar. In 1967 was het aantal rederijen gegroeid tot 107 rederijen, welke vooral actief waren in de kustvaart.¹⁹⁵ Ook omringende landen hadden de rederij als rechtsfiguur behouden. Ten tijde van de invoering van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek werd de blijvende behoefte aan een wettelijke regeling daarom des te sterker gevoeld.¹⁹⁶ Dat een meerderheid van de schepen inmiddels in een bv werd ondergebracht, vormde geen aanleiding om het bedrijfsleven 'deze mogelijkheid te ontnemen'.¹⁹⁷ Sindsdien is het aantal rederijen ongeveer gelijk gebleven. Om een beeld te schetsen: het Handelsregister telt 117 rederijen van zeeschepen, steeds in de sector vracht- en tankvaart (5% van het aantal voor deze sector geregistreerde ondernemingen);¹⁹⁸ het vlagregister telt 114 rederijen, alle van een vrachtschip (9% van het aantal vrachtschepen) gebouwd tussen 1997 en 2024;¹⁹⁹ en de KVMR telt 106 rederijen (8% van het aantal aangemelde schepen), voornamelijk actief in de kustvaart (*short sea shipping*).²⁰⁰ Ter vergelijking: in België was een aantal van 15 zeeschepen in mede-eigendom (4% van het totaal) reeds voldoende om in 2019 tot codificatie over te gaan.²⁰¹ Vanuit kwantitatief perspectief is de rederij in Nederland dus alleszins toekomstbestendig.

182. Art. 8:164 BW; *Asser/Japikse 7-I 2004/716*; *GS Personenassociaties*, art. 8:178 BW, aant. 1.

183. Art. 338 lid 2 WvK (oud) ('vraagt (...) de beslissing der rederij, alvorens over te gaan tot'); *Bijlage Handelingen II 1919/20*, 448, nr. 3, p. 45. Contra: *Cleveringa 1961*, p. 238.

184. Cf. *Cleveringa 1961*, p. 238. Men kan zich bovendien afvragen of een 'buitengewone' herstelling als vanzelfsprekend binnen de 'normale' exploitatie van het schip valt, al stelde de wetgever eertijds van wel, *Bijlage Handelingen II 1919/20*, 448, nr. 3, p. 45. In *Asser/Japikse 7-I 2004/560* en *GS Personenassociaties*, art. 8:164 BW, aant. 2 wordt slechts een schadeplichtigheid van de boekhouder jegens de rederij aangenomen.

185. Art. 8:171 lid 3 sub b BW.

186. Art. 8:180 lid 1 BW; *Asser/Japikse 7-I 2004/750*; *GS Personenassociaties*, art. 8:179 BW, aant. 1.

187. Art. 8:180 lid 2 BW; *Asser/Japikse 7-I 2004/758*.

188. Art. 8:170 lid 1 BW.

189. Kroeze 2012, p. 362, verwijzend naar jurisprudentie over de bestuurders van een bv. Kroeze trekt tevens een vergelijking met art. L. 5114-45 *Code des Transports* en – zo neem ik aan – art. 329 WvK 1838, maar deze bepalingen zien slechts op de kapitein en leden van de bemanning.

190. Cf. art. 328 WvK (oud); Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 239-240.

191. Art. 8:174 BW.

192. Kroeze 2012, p. 350-351.

193. *Bijlage Handelingen II 1919/20*, 448, nr. 3, p. 31, 43.

194. *Bijlage Handelingen II 1919/20*, 448, nr. 3, p. 42-43.

195. Waarvan 70 in Groningen en 19 in Rotterdam, Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 228-229. Tegen het jaar 1969 waren er in Groningen nog 15 bijgekomen.

196. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 228-230.

197. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 230.

198. September 2025, met dank aan de Kamer van Koophandel. Eventuele onjuistheden zijn voor rekening van de auteur.

199. September 2025. Hiervan zijn 77 rederijen gevestigd te Amsterdam, 24 te Delfzijl, en 11 te Groningen.

200. September 2025, met dank aan mr. Lodewijk Wisse. Eventuele onjuistheden zijn voor rekening van de auteur.

201. Van Hooydonk 2012, p. 77-78.

Schadee verklaarde het voortbestaan van de rederij vanuit haar aantrekkingskracht op hen 'die meer zeeman dan koopman zijn', en benoemde daarbij het gebrek aan formaliteiten, de mogelijkheid tot belegging zonder beheersverplichting en hoofdelijke aansprakelijkheid, de continuïteit van exploitatie bij mede-eigendom door vererving, en de eenvoudige mogelijkheid tot uittreding door verkoop van het aandeel.²⁰² Deze factoren maakten de (parten)rederij reeds in de zeventiende eeuw tot een succes en zijn vandaag niet minder valide. Toch is enige nuance op zijn plaats. Een grote meerderheid van de in rederij ondergebrachte zeeschepen valt namelijk uiteen in groepen schepen met soortgelijke scheepsnamen in het beheer van één scheepsbeheerder, en vormt zodoende onderdeel van grotere ondernemingsstructuren. Bovendien zal (een meerderheid van) de rederijleden doorgaans een rechtspersoon zijn,²⁰³ terwijl de wetgever vooral natuurlijke personen voor ogen heeft gehad.²⁰⁴ Aangezien het uitsluitend vrachtschepen betreft, zal ook de gewoonte een rol spelen in de keuze om nieuwe rederijen te vormen.

Voor de Nederlandse binnenvaart en visserij lijkt de rederij minder relevant te zijn. In de binnenvaart vind ik niet meer

dan acht rederijen, alle van een motortankschip (1% van het totale aantal motortankschepen) gebouwd tussen 2009 en 2012.²⁰⁵ Reeds in 1952 heeft de wetgever de rechtsfiguur voor de binnenvaart geschrapt omdat de rederij daar voor zover bekend niet meer voorkwam.²⁰⁶ In 1991 werden de rederijbepalingen niettemin opnieuw van toepassing verklaard omdat daaraan vanuit de binnenvaartpraktijk behoefte zou bestaan.²⁰⁷ Dat lijkt dus mee te vallen, al wil ik, gezien het grote aantal gezinsbedrijven in de binnenvaart, niet uitsluiten dat er veel binnenvaartschepen zijn waarvan de mede-eigendom niet anders dan uit het scheepsregister blijkt.

Wat de visserij betreft, heb ik in het geheel geen rederijen kunnen vinden.²⁰⁸ Thans is slechts één bepaling toegesneden op (zee)vissersschepen, welke bepaalt dat voor benoeming van een externe boekhouder geen eenstemmigheid is vereist.²⁰⁹ Deze regel gold nog niet onder het Wetboek van Koophandel,²¹⁰ en wordt door de wetgever niet verder onderbouwd dan dat 'het vereiste van eenstemmigheid (...) bij de rederij van een vissersschip minder veelvuldig [behoeft] te worden gesteld dan bij de rederij van een koopvaardijsschip'.²¹¹ Overwogen kan dus worden om de bepaling te schrappen.

202. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 228-229.

203. Vergelijk voor de binnenvaart Rb. Gelderland 23 februari 2022, ECLI:NL:RBGEL:2022:975; Kamer van Beroep CCR, 25-05-2023, nr. 529 BZ.

204. *Asser/Japikse 7-I* 2004/509-511; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 229-230.

205. September 2025, met dank aan de IVR en de Kamer van Koophandel. Eventuele onjuistheden zijn voor rekening van de auteur.

206. Besluit van 23 juni 1952 (*Stb.* 349); Wet van 24 juni 1939 (*Stb.* 201); Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 689.

207. Art. 8:770 BW; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 689.

208. In het Handelsregister, bijvoorbeeld, komen geen rederijen van vissersschepen voor.

209. Art. 8:172 jo. 8:171 lid 3 sub a BW. Eerder was deze rederij ook uitgezonderd van het eenstemmigheidsvereiste voor de overdracht van een aandeel waardoor niet langer zou worden voldaan aan de vereisten voor Nederlandse nationaliteit ex art. 311 WvK (oud) (waarover par. 3), welke ex art. 319 WvK (oud) immers niet golden voor vissersschepen. Art. 340g WvK (oud) zonderde de rederij van een vissersschip tevens uit van het eenstemmigheidsvereiste voor besluiten tot ontbinding tijdens een bevrachting, overigens zonder duidelijke reden, Cleveringa 1961, p. 244. Thans is zulks krachtens art. 8:172 jo. art. 8:171 lid 3 sub d BW niet langer het geval. Zie ook *Asser/Japikse 7-I* 2004/637.

210. Art. 340g WvK (oud).

211. Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 242.