

Voor een deel is de materie nog al eenvoudig. Toen op 13 Juli 1907 de nieuwe titel over de arbeidsovereenkomst in ons Burgerlijk Wetboek werd ingelijfd, was tegelijkertijd in artikel 1637 z. lid 1 van dat Wetboek vastgesteld: „De bepalingen van dezen titel zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomst tusschen de reederij en den schipper en op die tusschen den schipper en de scheepsofficieren en scheepsgezellen, behoudens de bepaling van artikel 754 van het Wetboek van Koophandel”.

In de Memorie van Toelichting op het eerste wetsontwerp tot de herziening van ons stellig zeerecht, in datzelfde jaar aan den Raad van State aangeboden, werd echter beloofd een „Zeemanswet” en wel zulk een wet, die niet slechts de gewijzigde bepalingen betreffende de arbeidsovereenkomst van kapitein, officieren en scheepsgezellen, en het grootste deel van de tuchtwet zou bevatten, maar waarbij ook rekening zou worden gehouden met de voorgestelde regeling der ongevallenverzekering tot de zeelieden, alsmede met de voorgestelde regeling der ziekteverzekering. Die Zeemanswet zou dus, naar Cleveringa terecht concludeert, worden een wetboek van zeearbeidsrecht. Een gedachte, welke bij dezen kenner van ons zeerecht, hartelijke sympathie ontmoet ¹⁰⁾.

De zaak is echter geheel anders geloopt. In 1907 verscheen in het Staatsblad de wijziging der Schipperswet houdende regeling betreffende toelating als schipper op koopvaardij-schepen en het aan boord daarvan in dienst hebben van stuurlieden en machinisten, een wet, die meerdere bepalingen van zee-arbeidsrecht bevat en die belangrijke Koninklijke Besluiten ter uitvoering van verschillende bepalingen dier wet tot gevolg had. In 1909 volgde de Schepenwet, waarin o.a. in de artikelen 48 tot 51 verschillende maatregelen van tucht werden vastgesteld. In 1915 kwam de reeds vermelde oorlogszeeongevallenwet tot stand, in 1919 uitgedijld tot de zeeongevallenwet, het nieuwe zeerecht van 22 December 1924 wijzigde ook den titel van het Wetboek van Koophandel „van den schipper” (artikelen 341 W. v. K. seqq.). Kortom allerlei stukken, die deel zouden moeten uitmaken van een zeearbeidswet, werden stuksgewijs bij afzonderlijke wet of wetswijziging (ook latere) geregeld en toen in 1921 Minister Heemskerk de Commissie Molengraaff een opdracht verleende tot wijziging van het arbeidscontract ter zee, kon die opdracht heel beperkt luiden, „te onderzoeken, hoe de arbeidsovereenkomst tusschen den reeder eenerzijds en de kapiteins