

Wat bracht 'De Toekomst'?

1. Inleiding

Aanvaring is een van de grootste en meest voorkomende gevaren van de scheepvaart. Inmiddels is bijna een eeuw voorbijgegaan sinds Molengraaff die woorden opschreef in 1928.¹ Molengraaffs conclusie blijkt geen relikwie uit vervlogen tijden. Uit recent onderzoek van Allianz blijkt dat de aanvaring, na motorproblemen, het meest voorkomende scheepvaartincident is.² Voor de binnenvaart geldt het gevaar voor aanvaring evenzeer. Ondanks een daling van het aantal scheepsongevallen op de binnenwateren, blijven aanvaringen toch nog regelmatig voorkomen.³ De aanvaring is de nachtmerrie voor elke zeevarende of schipper, omdat de gevolgen voor lijf en goed groot kunnen zijn. Niet zelden is sprake van persoonlijk letsel of grote materiële schade aan de betrokken schepen. De schadelijgende partijen zullen in voorkomend geval hun vordering op het (andere) schip willen verhalen. Wanneer sprake is van een aanvaring of schadevaring⁴ geldt in het Nederlandse aanvaringsrecht dat een verplichting tot schadevergoeding pas bestaat wanneer de schade is veroorzaakt door 'schuld van een schip'.⁵ Cleton omschreef deze personificatie van het schip als een 'misleidende beeldspraak'.⁶ Hoe kan een zaak schuld hebben? Die vraag is bijna tachtig jaar onderwerp geweest van juridisch debat. Molengraaff,⁷ Cleveringa,⁸ Van Oven,⁹ Drion¹⁰ en diverse anderen¹¹ hebben zich het hoofd gebroken over het 'schuldige schip' naar Nederlands recht. Het heeft uiteindelijk geduurd tot het afbranden van vijf motorjachten tot de Hoge Raad een einde maakte aan deze discussie. Op 30 november 2001 wees de Hoge Raad zijn welbekende arrest 'Casuele'/'De Toekomst' en definieerde hij 'schuld van het schip'.¹²

Inmiddels zijn ruim twintig jaar verstreken sinds 'Casuele'/'De Toekomst' is gewezen. De tijd is ons inziens rijp om te onderzoeken hoe in de rechtspraak de definitie van de Hoge Raad is gebruikt. Wat heeft 'De Toekomst' het Ne-

derlandse aanvaringsrecht gebracht? Om die vraag te kunnen beantwoorden zijn ongeveer 200 uitspraken bestudeerd waarin rechters of arbiters hebben moeten beoordelen of sprake was van 'schuld van een schip'.¹³ Deze bijdrage geeft geen op basis van casuïstiek gecategoriseerde uiteenzetting, zoals Van den Dries dat ooit deed onder het oude recht.¹⁴ Deze bijdrage bespreekt vijf constateringingen die wij doen op basis van de bestudeerde jurisprudentie. Voordat wij aan die constateringingen toekomen, volgt eerst een algemene uiteenzetting van het Nederlandse aanvaringsrecht (paragraaf 2). Daarna gaat deze bijdrage in op de uitleg van 'schuld van het schip' tot aan 'Casuele'/'De Toekomst' (paragraaf 3). Vervolgens volgt een korte bespreking van het arrest 'Casuele'/'De Toekomst' (paragraaf 4), gevolgd door de gedane constateringingen naar aanleiding van het jurisprudentieonderzoek (paragraaf 5). Deze bijdrage sluit af met een conclusie (paragraaf 6).

2. Nederlands aanvaringsrecht in kort bestek

Het aanvaringsrecht is het geheel van voorschriften ter voorkoming van aanvaring, alsmede die tot regeling van de gevolgen, voortvloeiende uit het toebrengen van schade door botsing of aanraking van schepen met elkaar of met andere voorwerpen.¹⁵ Het Nederlandse aanvaringsrecht is voor een

* Nol van Hal en Mark Broekhuizen zijn werkzaam als advocaat bij Van Traa Advocaten te Rotterdam. Zij danken Jolien Kruit en Maarten Claringbould voor hun commentaar op een eerdere versie.

1. W.L.P.A. Molengraaff, *Kort begrip van het nieuwe Nederlandsche zeerecht*, Haarlem: De erven F. Bohn 1928, p. 277.
2. Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2022, p. 5, te raadplegen op [agcs.allianz.com](https://www.allianz.com).
3. 'Daling aantal scheepsongevallen in 2021', Rijkswaterstaat, 4 juli 2022.
4. 'Aanvaring' is de aanraking van schepen met elkaar. Wanneer schepen schade toebrengen zonder dat een aanvaring plaats had spreekt men over een 'schadevaring'. De Nederlandse aanvaringsbepalingen zijn op beide van toepassing; artikel 8:541 BW (zeeschepen) en artikel 8:1002 BW (binnenschepen).
5. Artikel 8:544 BW (zeeschepen) en artikel 8:1004 lid 1 BW (binnenschepen).
6. R. Cleton, *Hoofddlijnen van het vervoerrecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1994, p. 247.
7. W.L.P.A. Molengraaff, *Kort begrip van het nieuwe Nederlandsche zeerecht*, Haarlem: De erven F. Bohn 1928, p. 281-282.
8. R.P. Cleveringa, 'Schuld van een schip', *WPNR* 1936, afl. 3491 en *WPNR* 1936, afl. 3492; R.P. Cleveringa, *Zeerecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1961, p. 765-767.
9. A. van Oven, *De uniformeerende werking van het Brusselsche Aanvaringstractaat*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1938, p. 43-82.
10. J. Drion, 'Aanvaring en "eigen schuld"', *WPNR* 1963, afl. 4784, p. 425-427; *WPNR* 1963, afl. 4785, p. 437-439; *WPNR* 1963, afl. 4786, p. 449-453; *WPNR* 1963, afl. 4787, p. 461-465.
11. Zie onder meer: H.B. van Riesen, 'Schuld van het schip', *NJB* 1929, p. 77-84; A. Lind, '536 en 537 K.', *NJB* 1930, p. 555-557; J. Offerhaus, 'Boekbespreking. Prof. Mr. R. P. Clevering Jzn, Het Nieuwe Zeerecht, 2e druk, 1930-1931', *WPNR* 1931, afl. 3221, p. 471; E.W. Catz, 'Het schuldvraagstuk bij aanvaring conform art. 536 W.v.K.', *WPNR* 1936, afl. 3450, p. 80-81.
12. HR 30 november 2011, *NJ* 2002/143, m.nt. K.F. Haak ('Casuele'/'De Toekomst'). Zie ook over dit arrest: R. Cleton, 'Brand aan boord van de Casuele – schuld van het schip', *TVR* 2002, afl. 2, p. 60-62; M.H. Claringbould, 'Schadevaring: risicoleer gehandhaafd!', *AV&S* 2002, p. 160.
13. Voor de bijdrage zijn de tot 15 november 2022 gepubliceerde uitspraken bestudeerd. Daarna gepubliceerde uitspraken zijn niet meegenomen in het onderzoek.
14. J.J. van den Dries, *Aanvaring en andere aanverwante onderwerpen*, Amsterdam: Johannes Jesse 1924.
15. H. Mulderij, *Aanvaring, aanrijding en hulploon*, Haarlem: De erven F. Bohn 1932, p. 35.

belangrijk deel te vinden in de afdelingen 8.6.1 en 8.11.1 BW.¹⁶ Afdeling 8.6.1 BW¹⁷ is gebaseerd op het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring, 1910' (hierna: Aanvaringsverdrag 1910)¹⁸ en geeft regels voor aanvaringssituaties waarbij een zeeschip betrokken is. Afdeling 8.11.1 BW biedt regels voor gevallen waarbij uitsluitend binnenschepen betrokken zijn. Deze afdeling berust op het 'Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, 1960' (hierna: Binnenaanvaringsverdrag 1960).¹⁹ De beide afdelingen zijn nagenoeg gelijk.²⁰ Hieronder volgt een korte uiteenzetting van deze beide afdelingen.²¹

Uitgangspunt in beide afdelingen is dat zij van toepassing zijn op die gevallen waarbij een schip schade heeft veroorzaakt door een aanvaring of zonder dat een aanvaring plaats had.²² De wet definieert het begrip 'aanvaring' als de 'aanraking van schepen met elkaar'.²³ Aanvaring is een fysieke gebeurtenis, waarbij schepen feitelijk met elkaar in contact komen. De 'aanraking' is een voorwaarde om onder het begrip 'aanvaring' te vallen zoals gedefinieerd in Boek 8 BW.

Schepen kunnen echter ook zonder aanraking schade toebrengen aan andere schepen. Zo kan een passerend schip een hekgolf veroorzaken die schade toebrengt aan een gepasseerd schip.²⁴ In dit voorbeeld zijn de schepen niet met elkaar in aanraking gekomen. Deze situatie kwalificeert dan ook niet als een 'aanvaring'. Toch zijn de aanvaringsbepalingen wel van toepassing. Het bereik van het Nederlandse aanvaringsrecht is namelijk niet beperkt tot de 'eigenlijke' aanvaring. Het Nederlandse aanvaringsrecht is ook van toepassing op gevallen waarin een schip schade heeft veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had. Deze situaties worden 'schadevaringen' genoemd. Enkele voorbeelden van 'schadevaringen' uit de rechtspraak zijn een schip dat in aanraking komt met een kade, sluis of brug,²⁵ het verzakken van een kade als gevolg van het stationair draaien van een schroef op enkele

meters afstand van die kade,²⁶ een container die van het schip afvalt en schade toebrengt aan een ander schip,²⁷ het losschieten van een stalen balk die over het scheepsruim ligt en die een in het ruim staande persoon verwondt²⁸ en verontreiniging van een schip door kakkerlakken die afkomstig waren van een ander schip.²⁹ Kortom, wanneer sprake is van een schade waarbij de oorzaak van de schade kan worden herleid tot een schip, dan is de kans groot dat het Nederlandse aanvaringsrecht van toepassing is op het voorval.³⁰

Het Nederlandse aanvaringsrecht bepaalt dat een verplichting tot schadevergoeding pas dan bestaat wanneer deze schade is veroorzaakt door *schuld van een schip*.³¹ Het schuldbegrip is niet wettelijk gedefinieerd. Dit heeft de Hoge Raad gedaan in zijn arrest 'Casuele'/'De Toekomst'.³² Het schuldbegrip en het arrest komen beide verderop in deze bijdrage uitgebreid aan de orde. Wettelijke vermoedens van schuld van een schip bestaan niet. De stelplicht en bewijslast van de schuld van een schip liggen bij de benadeelde.³³ Wanneer de oorzaak van een aanvaring niet vastgesteld kan worden, bijvoorbeeld bij een overslaande brand aan boord van een schip, dan is er in beginsel géén sprake van schuld van een schip en bestaat er geen verplichting tot schadevergoeding.³⁴ In de rechtspraak komt men aan de moeilijke bewijspositie van de benadeelden soms tegemoet met een zogenaamd feitelijk vermoeden. Dan wordt van de belanghebbenden bij het schip verlangd dat zij mogelijke (alternatieve) oorzaken stellen waardoor de schade kan zijn veroorzaakt. Slagen zij daar niet in, dan wordt schuld van het schip alsnog aangenomen. Ook de wet komt bepaalde benadeelden tegemoet. Wanneer een schip in aanraking komt met een 'andere, zo nodig behoorlijk verlichte, vaste of te bekwaamere plaatse vastgemaakte zaak, geen schip zijnde', is dat schip aansprakelijk, tenzij blijkt dat de aanraking niet veroorzaakt is door zijn schuld.³⁵ Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een schip in aanraking komt met een kademuur.

16. Deze bijdrage beperkt zich tot de afdelingen 8.6.1 en 8.11.1 BW. Het gaat het bestek van deze bijdrage te buiten om in te gaan op andere wet- en regelgeving die behoort tot het aanvaringsrecht. Hierbij valt te denken aan het aanvaringsvoorrecht (artikel 8:217 BW (zeeschepen) en artikel 8:827 BW (binnenschepen)), verjaring (afdeling 8:20.9 BW) en de vaarregels zoals neergelegd in bijvoorbeeld het Binnenvaartpolitiereglement en het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee.

17. Artikelen 8:540-8:547 BW.

18. Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring (*Stb.* 1913, 74). Zie voor een bespreking van het toepassingsbereik van het Aanvaringsverdrag 1910 onder meer R. Cleton, *Hoofdlijnen van het vervoerrecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1994, p. 245.

19. Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart (*Trb.* 1961, 88). Zie voor een bespreking van het toepassingsbereik van het Binnenaanvaringsverdrag 1960 onder meer R. Cleton, *Hoofdlijnen van het vervoerrecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1994, p. 245-246.

20. Relevante verschillen zijn dat de binnenvaartregeling een nadere specificatie van het begrip 'binnenschip' kent (artikel 8:1000 BW) en een nadere regeling voor het slepen van schepen (artikel 8:1005 BW).

21. Voor een uitgebreider overzicht zie de artikelsgewijze toelichting bij deze afdeling in H.B. Krans, C.J.J.M. Stolker & W.L. Valk (red.), *Tekst & Commentaar. Burgerlijk Wetboek. Boeken 7, 8 en 10*, Deventer: Wolters Kluwer 2021. Deze uiteenzetting is een bewerking van het drieluik 'Navigeren in aanvaringswateren' dat eerder is gepubliceerd op de website van Van Traa Advocaten.

22. Artikelen 8:541 en 8:542 BW (zeeschepen) en artikelen 8:1002 BW en 8:1003 BW (binnenschepen).

23. Artikel 8:540 BW (zeeschepen) en artikel 8:1001 BW (binnenschepen).

24. Rb. Rotterdam 26 april 1985, *S&S* 1985/120 ('*Clementine*'/'*Nedlloyd Waalekerk*').

25. Rb. Rotterdam 24 oktober 2018, *S&S* 2019/17 ('*Veendam*').

26. Rb. Rotterdam 8 augustus 2018, *S&S* 2019/7 ('*Amaranthus*').

27. Hof Den Haag 22 september 1998, *S&S* 2000/97 ('*Europoort*'/'*Sea-Land Performance*').

28. HR 30 november 1996, *NJ* 1998/297, m.nt. M.H. Claringbould ('*Zilverstad*').

29. Hof Den Haag 29 september 2006, *S&S* 2007/4 ('*Arna*'/'*Banglar Doot*').

30. Zie hierover ook: M.H. Claringbould, 'Hoe ver reikt het begrip schadevaring?', *TVR* 2011, afl. 6, p. 199-207.

31. Artikel 8:544 BW (zeeschepen) en artikel 8:1004 lid 1 BW (binnenschepen).

32. HR 30 november 2011, *NJ* 2002/143, m.nt. K.F. Haak ('*Casuele*'/'*De Toekomst*').

33. Zie bijvoorbeeld: Rb. Rotterdam 24 juli 2019, *S&S* 2020/18 ('*Formosa*'/'*Atlantic Performer*').

34. Zie bijvoorbeeld: Hof Leeuwarden 30 juni 2006, *NJF* 2009/420 ('*Bertiga*'); Rb. Zwolle 2 mei 2012, *S&S* 2013/110 ('*Né-O Vent*'); Rb. Noord-Holland 18 september 2019, *S&S* 2020/16 ('*Moonlight*').

35. Artikel 8:546 BW (zeeschepen) en artikel 8:1004 lid 1 BW (binnenschepen).

De fysieke aanraking van het schip met een dergelijke zaak is wel een vereiste voor toepassing van deze regel.³⁶

Wanneer een schip schuld heeft aan de aanvaring wijst het Nederlandse aanvaringsrecht één aansprakelijke partij aan: de (juridische)³⁷ eigenaar van het schip dat schuld had aan de aanvaring.³⁸ Deze kanalisatie van aansprakelijkheid naar de scheepseigenaar wil niet zeggen dat anderen niet aansprakelijk kunnen zijn voor door een aanvaring ontstane schade. In de literatuur wordt verdedigd dat ieder ander door wiens fout de aanvaringsschade is veroorzaakt ook aansprakelijk kan zijn.³⁹ In de jurisprudentie wordt dit standpunt gevolgd (waarover later meer; paragraaf 5.3).

Indien twee of meer schepen gezamenlijk door schuld een aanvaring hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren van die schepen beiden aansprakelijk voor de aanvaringsschade.⁴⁰ De omvang van die aansprakelijkheid hangt mede af van het type schade. De aansprakelijkheid is *zonder hoofdelijkheid* voor schade, toegebracht aan medeschuldige schepen en aan goederen, die zich aan boord van het schip bevinden. De aansprakelijkheid is *hoofdelijk* voor alle overige schade. Hoofdelijkheid houdt in dat benadeelden alle medeschuldige schepen kunnen aanspreken tot betaling van de volledige schade. Daarbij valt vooral te denken aan letselschade. Voor de component van schade waarvoor hoofdelijkheid geldt, moet elk der aansprakelijke eigenaren in beginsel naar rato van zijn schuldaandeel bijdragen. Dit zou anders kunnen zijn wanneer de mededader zich jegens een (beschadigde) passagier of ladingbelanghebbende op enige beperking van aansprakelijkheid zou kunnen beroepen. Die beperking kan een mededader dan ook invoeren jegens een medeschuldig schip dat regres komt nemen voor schade die is uitgekeerd aan een passagier aan boord van het schip dat de passagier vervoerde.⁴¹ Voor de niet-hoofdelijke component zijn de eigenaren van de medeschuldige schepen tegenover de benadeelden aansprakelijk tot het gewicht van de schuld van hun schepen. Indien de verhouding niet kan worden vastgesteld of als de schuld van de schepen gelijkwaardig is, wordt de aansprakelijkheid in gelijke delen verdeeld. Maar wanneer is nu sprake van een 'schuld van een schip'?

3. 'Schuld van het schip' – de historie

Een scheepseigenaar is verplicht de schade te vergoeden die het gevolg is van de schuld van zijn schip. Dit is het 'hoofdbeginsel' van het Nederlandse aanvaringsrecht.⁴² Dit is niet altijd zo geweest. Vóór 1 maart 1913 was het handelen van schipper of scheepsvolk bepalend voor het al dan niet bestaan van aanvaringsaansprakelijkheid. Het Wetboek van Koophandel 1838 (WvK 1838)⁴³ bepaalde dat wanneer door schuld van de schipper of scheepsvolk een schip in aanraking kwam met een schip de schipper van het schadeveroorzakende schip de schade van het andere schip moest vergoeden.^{44, 45} Van 'schuld van de schipper of scheepsvolk' was sprake wanneer gehandeld was in strijd met geldende vaarregels.⁴⁶

Op 1 maart 1913 trad voor Nederland het Aanvaringsverdrag 1910 in werking. Met dit verdrag kreeg de personificatie⁴⁷ van het schip haar plaats in het Nederlandse aanvaringsrecht. Zo bepaalt artikel 3 van het Aanvaringsverdrag dat indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een der schepen, de schadevergoeding ten laste komt van het schip dat de fout heeft begaan. Wat de verdragsopstellers met 'schuld van het schip' hebben bedoeld, blijkt niet uit de verdragsgeschiedenis.⁴⁸ Ook de Nederlandse wetgever was (toen) niet onder de indruk van de term 'schuld van het schip'. De parlementaire stukken vermelden bij artikel 3 van het Aanvaringsverdrag (...) ook het bij ons in art. 534 nedergelegde hoofdbeginsel [huldigt], dat het schadeherstel drukt op het schip door welks schuld de aanvaring plaats had.⁴⁹ De wetgever zag kennelijk géén noodzaak het begrip 'schuld van het schip' verder te duiden. De inwerkingtreding van het Aanvaringsverdrag had tot gevolg dat ruim twee decennia tweërlei aanvaringsrecht gold in Nederland. Het Aanvaringsverdrag was slechts van toepassing op aanvaring tussen zeeschepen of tussen zeeschepen en binnenschepen, mits alle bij een aanvaring betrokken schepen behoren tot verdragsstaten en niet alle belanghebbenden onderdanen zijn van de verdragsstaat waartoe de betrokken rechter behoort.⁵⁰ Voor alle andere gevallen gold het WvK 1838 en aanvullend het gemene recht. Dit heeft geduurd tot 1 februari 1927, het

36. Zie bijvoorbeeld: Rb. Leeuwarden 8 december 1999, *S&S* 2000/52 ('Wieke EE'), waaruit volgt dat het overspringen van een vonk van de top van de giek op de geleiders van een over een kanaal gespannen hoogspanningsleiding niet kwalificeert als een 'aanraking'.

37. Rb. Rotterdam 22 april 2020, *S&S* 2022/90 ('Loïc-Lucas'/'Ambassadeur'), waaruit volgt dat voor de vraag naar aansprakelijkheid wegens aanvaring de juridische eigenaar doorslaggevend is en niet de economische eigenaar.

38. Artikel 8:544 BW (zeeschepen) en artikel 8:1005 BW (binnenschepen). Wanneer niet kan worden aangetoond dat de aangesproken partij de scheepseigenaar is, strandt de aanvaringsvordering. Zie Rb. Rotterdam 23 december 2016, *S&S* 2017/52 ('Mira' en 'Mallorca').

39. R.E. Japikse, *Het schip en zijn schuldenaren*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1982, p. 7; M.H. Claringbould, *Het schip en zijn verdragen*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2020, p. 37-38; M.H. Claringbould, 'Wie kunnen aanvaringsdebiteur zijn?', *TVR* 2020, afl. 6, p. 176.

40. Artikel 8:545 BW (zeeschepen) en artikel 8:1006 BW (binnenschepen).

41. Artikelen 8:544 en 8:545 BW (zeeschepen) en artikelen 8:1005 en 8:1006 BW (binnenschepen).

42. H. Mulderije, *Aanvaring, aanrijding en hulploon*, Haarlem: De erven F. Bohn 1932, p. 14; R. Cleton, *Hoofdlijnen van het vervoerrecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1994, p. 248.

43. Wet van den 23sten Maart 1826, inhoudende den zesden titel van het tweede boek van het wetboek van koophandel (*Stb.* 1826, 34). Deze wet is in werking getreden op 1 oktober 1838. Het Besluit van den 10den April, houdende bepaling van het tijdstip waarop de invoering der nieuwe Nederlandse Wetgeving en de instelling van den Hoogen Raad zal plaats hebben (*Stb.* 1838, 12), regelt de inwerkingtreding van deze wet.

44. Artikel 534 WvK 1838.

45. Deze regeling gold op grond van artikel 756 WvK 1838 ook voor de binnenvaart.

46. HR 9 maart 1866, *W.* 2780.

47. Zie *Kamerstukken II* 1911/12, 258, nr. 4, p. 12 en R. Cleton, *Hoofdlijnen van het vervoerrecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1994, p. 247.

48. A. Oven, *De uniformeerende werking van het Brusselsche Aanvaringstractaat*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1938, p. 13-15.

49. *Kamerstukken II* 1911/12, 258, nr. 4, p. 13.

50. Artikel 1 jo. artikel 12 Aanvaringsverdrag. Zie hierover o.m. H.F.A. Völlmar, *Het Nederlandse Handelsrecht*, Haarlem: H.D. Tjeenk Willink & Zoon N.V. 1952, p. 213 en 214.

moment van de herziening van het Wetboek van Koophandel (WvK 1927).⁵¹

Artikel 536 WvK 1927 bepaalde dat indien de aanvaring het gevolg is van schuld van een der in aanvaring gekomen schepen of van een ander schip, de 'reeder' van het schip dat de fout heeft begaan, aansprakelijk was voor de gehele schade.⁵² De inwerkingtreding van dit artikel was de aanzet tot een polemiek tussen diverse 'admiraals' van het maritieme recht over de vraag wanneer een schip schuld heeft. Het duurde uiteindelijk tot aan het arrest '*Casuele*'/'*De Toekomst*' voordat een einde kwam aan deze 'zeeslag'. Aanleiding voor deze penningstrijd was de volgende tekst in de memorie van toelichting bij artikel 536 WvK 1927:

"Schuld van het schip" is altijd aanwezig, wanneer dit verkeerd vaart, door een oorzaak aan boord van het schip, onverschillig welke. De oorzaak kan wezen een gebrek van het schip door slechte constructie, onvoldoende onderhoud of onjuiste behandeling, een verkeerd bevel van den kapitein, een verkeerde uitvoering door een schepeling of in het algemeen door een der opvarenden van een juist bevel, een verkeerd bevel van den loods dien de kapitein aan boord heeft genomen, enz.⁵³

Deze woorden waren de basis voor de door onder meer Molengraaff⁵⁴ en Cleveringa⁵⁵ bepleite 'risicoleer'. Kort gezegd, is onder deze risicoleer sprake van schuld van een schip zodra het schip verkeerd vaart of ligt door een oorzaak aan boord, onverschillig welke oorzaak dan ook. Voor 'schuld' is een verwijtbare oorzaak niet vereist. Een verborgen gebrek in de stuurinrichting van het schip of een plotselinge flauwte bij de roerganger als gevolg waarvan het schip uit koers raakt en in aanraking komt met een ander schip, leiden tot schuld van het schip.⁵⁶ In deze leer is alleen géén ruimte voor 'schuld' wanneer het verkeerde varen een oorzaak buiten boord had, zoals een abnormaal hevige storm of vanden die de landvasten van het schip losgooien waardoor het op drift raakt. Cleveringa vatte de risicoleer samen als een risi-

coverdeling waarbij het risico wordt gelegd op wie door het optreden in het verkeer met een schip gevaar doet ontstaan.⁵⁷ De risicoleer is in de literatuur fel bekritiseerd. Diverse auteurs, waaronder Van den Dries,⁵⁸ Catz,⁵⁹ Offerhaus,⁶⁰ Lind⁶¹ en Van Riesen,⁶² verdedigden een 'schuldleer'. De aanhangers van de schuldleer wezen ter verdediging van hun standpunt onder meer op de noodzaak tot eenvormige uitleg van het verdragsrechtelijke begrip 'schuld van het schip' en het feit dat de meeste andere verdragsstaten bij het Aanvaringsverdrag 1910 de schuldleer aanhangen. Van Oven is de meest uitgesproken voorstander van deze leer. In zijn dissertatie geeft hij een gedetailleerde uiteenzetting waarom pas sprake is van 'schuld van een schip' wanneer het verkeerde varen of liggen van het schip te wijten is aan een fout van personen uit de scheepskring, zoals personeel van de scheepseigenaar, de rompbevrachter of de loods.⁶³ De plotselinge flauwte bij de roerganger of het verborgen gebrek in het goed onderhouden schip leiden onder de schuldleer niet tot 'schuld van het schip', waar dat bij de risicoleer wel het geval is.⁶⁴ Drion bepleitte een tussenleer die samengevat zou kunnen worden als 'schuldleer-plus'.⁶⁵ Volgens Drion is sprake van schuld van het schip als het verkeerd varen of liggen van het schip is veroorzaakt door een fout van personen uit de scheepskring of door een gebrek van het schip. Mulder en Van der Smit verdedigen een nog genuanceerdere opvatting. Volgens hen is sprake van schuld van het schip wanneer het verkeerd varen of liggen van een schip zijn rechtens relevante oorzaak vond in een laakbare of verwijtbare gedraging van iemand uit de scheepskring of, wanneer dat niet het geval is en niet gebleken is dat iemand zich buiten de scheepskring schuldig heeft gemaakt aan een verwijtbare gedraging, het verkeerd varen of liggen het gevolg is van een oorzaak aan boord van het schip.⁶⁶

Niet voor de eerste keer keek men naar de Hoge Raad voor een uitweg. De Hoge Raad heeft tussen 1927 en 2001 meermaals de gelegenheid gekregen om partij te kiezen voor een van de lerens. In zijn arresten '*Erato*'/'*Drechtstroom*'/'*Wilhel-*

51. Wet van den 22sten December 1924, tot herziening verschillende titels van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel en wijziging van daarmede samenhangende artikelen in andere wetboeken en in de Faillissementswet (*Stb.* 1924, 573).

52. Dit artikel gold, net als de andere bepalingen van de zesde titel van het WvK 1927 voor zeeschepen. Artikel 756 WvK bepaalde dat deze bepalingen 'in het algemeen en naar omstandigheden' ook van toepassing waren op de binnenvaart. Uit onder meer HR 8 juni 1928, W. 11849 volgt dat de 'zeeregels' slechts dan niet van toepassing zijn op een aanvaring in de binnenvaart wanneer de omstandigheden dat ongewenst en ongerechtvaardigd zouden doen zijn. Zie ook: H. Mulderij, *Aanvaring, aanrijding en hulploon*, Haarlem: De erven F. Bohn 1932, p. 51 en 52; H.F.A. Völlmar, *Het Nederlands Handelsrecht*, Haarlem: H.D. Tjeenk Willink & Zoon 1952, p. 386; J. Verhoeve, *Het nieuwe Binnenvaartrecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1954, p. 283.

53. *Kamerstukken II* 1919/20, 443, nr. 3, p. 76. Zie uitgebreider over de totstandkoming van dit artikel H. Mulderij, *Aanvaring, aanrijding en hulploon*, Haarlem: De erven F. Bohn 1932, p. 56-59.

54. W.L.P.A. Molengraaff, *Kort begrip van het Nieuwe Nederlandsche Zeerecht*, Haarlem: De erven F. Bohn 1928, p. 281 en 282; W.L.P.A. Molengraaff, *Leidraad bij de beoefening van het Nederlandse Handelsrecht. Vierde deel*, Haarlem: De erven F. Bohn 1966, p. 1403.

55. R.P. Cleveringa, 'Schuld van een schip', *WPNR* 1936, afl. 3491 en *WPNR* 1936, afl. 3492; R.P. Cleveringa, *Zeerecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1961, p. 765-767.

56. R.P. Cleveringa, *Zeerecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1961, p. 766.

57. R.P. Cleveringa, *Zeerecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1961, p. 767.

58. J.J. van den Dries, *Nederlandsch Zeerecht*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1926, p. 586 en 591, waarin hij uiteenzet dat zijns inziens aansprakelijkheid een toerekenbaar schuldige handeling vereist.

59. E.W. Catz, 'Het schuldvraagstuk bij aanvaring conform art. 536 W.v.K.', *WPNR* 1936, afl. 3450, p. 80.

60. J. Offerhaus, 'Boekbespreking. Het nieuwe Zeerecht, door Mr. R.P. Cleveringa', *WPNR* 1931, afl. 3221, p. 471; J. Offerhaus, 'Overzicht der Nederlandsche Rechtspraak', *WPNR* 1935, afl. 3387, p. 512.

61. A. Lind, 'Art. 536 en 537 K.', *NJB* 1930, p. 556 en 557.

62. H.B. van Riesen, 'Schuld van het schip', *NJB* 1928, p. 78.

63. A. van Oven, *De uniformeerende werking van het Brusselsche Aanvaringstractaat*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1938, p. 43-82.

64. A. van Oven, *De uniformeerende werking van het Brusselsche Aanvaringstractaat*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1938, p. 44.

65. Zie de artikelenreeks J. Drion, 'Aanvaring en "eigen schuld"', *WPNR* 1963, afl. 4784, p. 425-427; *WPNR* 1963, afl. 4785, p. 437-439; *WPNR* 1963, afl. 4786, p. 449-453; *WPNR* 1963, afl. 4787, p. 461-465.

66. S.J.A. Mulder & E.J.R. van der Smit, 'Schuld van het schip', in: P. Tuit e.a. (red.), *Gratia Commerci*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1981, p. 191-194.

mina⁶⁷ en 'Synthese'/'Rubens'⁶⁸ geeft de Hoge Raad duiding aan het begrip 'schuld van het schip'.

In 'Erato'/'Drechtstroom'/'Wilhelmina' zag de Hoge Raad zich gesteld voor de vraag of een schip (de 'Wilhelmina') dat ondanks dat het conform de reglementen heeft gevaren toch zuiging veroorzaakt waardoor twee andere schepen (de 'Erato' en de 'Drechtstroom') met elkaar in aanvaring komen, 'schuld' heeft aan die aanvaring. De Hoge Raad overwoog dat uit niets valt op te maken dat de wetgever met 'schuld van het schip' een nieuw begrip van 'schuld' zou hebben willen invoeren, anders dan dat geldt onder het gemene recht. Volgens de Hoge Raad was sprake van 'schuld van het schip' wanneer het schip anders gevaren heeft dan onder de gegeven omstandigheden en de eisen van goed zeemanschap was geboden. Dit 'verkeerd varen' kan ook te wijten zijn aan een gebrek van het schip.

Dat 'gebrek' staat vervolgens centraal in 'Synthese'/'Rubens'. In die zaak scheerde de 'Rubens' uit naar bakboord als gevolg van het zonder aanwijsbare oorzaak breken van haar roerkoening. Zij kwam vervolgens in aanraking met de 'Synthese'. Volgens de Hoge Raad was de reder van de 'Rubens' aansprakelijk, omdat de aanvaring is veroorzaakt door een gebrek aan zijn schip, waarbij het niet uitmaakt of hij of iemand voor wie hij verantwoordelijk is enig verwijt te maken valt ter zake van dat gebrek.

Deze beide arresten boden aanhangers van zowel de schuldleer⁶⁹ als de risicoleer aanknopingspunten in hun voordeel.⁷⁰ Völlmar heeft het zelfs over een merkwaardig voorbeeld van hoe verdedigers van tegenstrijdige opvattingen het oordeel van de Hoge Raad ten eigener voordeel inroepen.⁷¹ De wetgever heeft bij de inwerkingtreding van het Binnenaanvaringsverdrag 1960 en de totstandkoming van Boek 8 BW de mogelijkheid gehad om 'hom of kuit' te geven. Dat is niet gebeurd.⁷² De wetgever heeft het bij de implementatie van het Binnenaanvaringsverdrag 1960 in de Nederlandse wet zelfs over wijzigingen die niet 'ingrijpend' zijn,⁷³ terwijl hij zich bij de introductie van Boek 8 BW heeft onthouden van een verdragsinterpretatie en de invulling overlaat aan de rechter.⁷⁴ Dat deed de rechter uiteindelijk in 2001 in de zaak 'Casuele'/'De Toekomst'.

4. 'Casuele'/'De Toekomst'

De feitelijke achtergrond van het arrest is overzichtelijk. In een jachthaven woedt op 26 december 1991 een forse brand. Vijf in deze jachthaven liggende binnenschepen branden uit.

De 'Casuele' en de 'De Toekomst' waren twee van deze vijf schepen en lagen naast elkaar afgemeerd. De eigenaar van de 'De Toekomst' vorderde schadevergoeding van de eigenaar van de 'Casuele', stellende dat de brand het eerst was uitgebroken aan boord van de 'Casuele' en vervolgens is overgeslagen naar de 'De Toekomst'. De vordering was gebaseerd op de (binnenvaart)aanvaringsbepalingen van Boek 8 BW.

De vordering strandde bij de rechtbank Middelburg op een verjaringsverweer. In hoger beroep ging het hof Den Haag voorbij aan dit punt. In zijn inhoudelijke beoordeling van de zaak overwoog het hof dat in beginsel de schuld van de 'Casuele' was gegeven indien vast zou komen te staan dat de brand aan boord van de 'Casuele' zou zijn ontstaan, behoudens in geval van overmacht. Dit oordeel lijkt erop te duiden dat het hof aansluiting zocht bij de eerder besproken 'risicoleer' en de idee dat een oorzaak aan boord, onverschillig welke, voldoende is voor schuld van het schip en daarmee aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

In cassatie gaat het om de vraag of het hof bij zijn oordeel uitgegaan is van een verkeerde rechtsopvatting over het begrip 'schuld van het schip'. De Hoge Raad concludeert op basis van de verdrags- en parlementaire geschiedenis dat de uitleg van dit begrip aan de rechter is overgelaten. Zijn overwegingen in 'Synthese'/'Rubens' veegt hij met enkele zinnen van tafel; dat arrest was gebaseerd op de geschiedenis van de totstandkoming van artikel 536 WvK 1927. Die argumenten leggen met de inwerkingtreding van Boek 8 BW géén gewicht meer in de schaal. Omdat in de literatuur en de rechtspraak in andere landen andere opvattingen gelden over het begrip, is dat voor de Hoge Raad aanleiding om de uitleg van het begrip 'schuld van het schip' te heroverwegen.

De Hoge Raad overweegt dat nu géén wettelijk vermoeden van schuld bestaat, waaruit valt af te leiden dat op de eigenaar van het schip niet in het algemeen een risicoaansprakelijkheid rust. Wat de Hoge Raad hierna overweegt is onnavolgbaar. Temeer, nu de toelichting géén rekenschap geeft van een uniforme interpretatie van een verdragsbegrip en bovendien *contra legem* is. De Hoge Raad overweegt dat aansprakelijkheid van bezitters van gebrekkige zaken voor de wet niet voor schepen geldt,⁷⁵ maar dat een daarmee overeenstemmende regel toch heeft te gelden voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in gevallen van aanvaring. Na deze bijzondere redenering, volgt de bekende overweging:

'(...) Dit een en ander leidt tot de conclusie dat sprake is van schuld van een schip indien de schade het gevolg is van: (a) een fout van een persoon voor wie de eigenaar van het

67. HR 28 juni 1935, NJ 1936/7, m.nt. P. Scholten ('Erato'/'Drechtstroom'/'Wilhelmina').

68. HR 5 januari 1940, NJ 1940/340, m.nt. P. Scholten ('Synthese'/'Rubens').

69. Zie met name A. van Oven, *De uniformerende werking van het Brusselsche Aanvaringstractaat*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1938, p. 55-70, waarin hij concludeert dat de Hoge Raad voor de 'schuldleer' heeft gekozen vanwege onder meer het feit dat de Hoge Raad overweegt dat de wetgever kennelijk géén nieuw schuldbegrip heeft beoogd. Zie ook S. Busman, annotatie voor HR 28 juni 1935, W. 12989 ('Erato'/'Drechtstroom'/'Wilhelmina') en J. Drion, 'Aanvaring en "eigen schuld"', WPNR 1963, afl. 4784, p. 426.

70. Zie met name R.P. Cleveringa, 'Schuld van een schip', WPNR 1936, afl. 3492, p. 597-599. Zie ook: J.A.L.M. Loeff, 'Boekbespreking Van Oven', WPNR 1940, afl. 3704, p. 594 en P. Scholten, annotatie voor HR 5 januari 1940, NJ 1940/340 ('Synthese'/'Rubens').

71. H.F.A. Völlmar, *Het Nederlandse Handelsrecht*, Haarlem: H.D. Tjeenk Willink & Zoon N.V. 1952, p. 219.

72. Zie hierover uitgebreider: S.J.A. Mulder & E.J.R. van der Smit, 'Schuld van het schip', in: P. Tuit e.a. (red.), *Gratia Commercii*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1981, p. 185-189.

73. *Kamerstukken II* 1963/64, 7568, nr. 3.

74. Zie o.m. *Parl. Gesch. Boek 8 BW* 1992, p. 573 (M.v.T. (14049) nr. 4 bij art. 8:544 BW); *Parl. Gesch. Boek 8 BW* 1992, p. 958, verwijst naar de M.v.T. (14049) bij art. 8:544 BW.

75. Artikel 6:173 lid 3 BW.

schip aansprakelijk is volgens de art. 6:169-6:171; (b) een fout van een persoon of van personen die ten behoeve van het schip of van de lading arbeid verricht/verrichten of heeft/hebben verricht, begaan in de uitoefening van hun werkzaamheden; (c) de verwezenlijking van een bijzonder gevaar voor personen of zaken dat in het leven is geroepen doordat het schip niet voldeed aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mocht stellen.'

De Hoge Raad vernietigt uiteindelijk het arrest van het hof, omdat het hof bij de invulling van het begrip 'schuld van het schip' blijkt heeft gegeven van een verkeerde rechtsopvatting.

De literatuur heeft de invulling van het begrip 'schuld van het schip' uit 'Casuele'/'De Toekomst' niet met open armen ontvangen. In hun noten bij het arrest hebben Haak,⁷⁶ Claringbould⁷⁷ en Cleton⁷⁸ zich kritisch uitgelaten. Voor zover relevant voor deze bijdrage, richten zij hun kritiek met name op de verrassende contra-legen-invoering van het 'gebrekige zaak'-criterium.

5. Wat bracht 'De Toekomst'?

5.1. Jurisprudentie in aanvaringszaken

Het invullen van de zoekterm 'aanvaring' geeft op Legal Intelligence voor de periode ná 30 november 2001 ruim 1400 uitspraken.⁷⁹ Wij vonden in 194 van deze uitspraken overwegingen die raken aan de uitleg van 'schuld van het schip' die de Hoge Raad daaraan gegeven heeft. Het gaat hier voornamelijk om uitspraken in eerste aanleg (in totaal 148). Het leeuwendeel is afkomstig van de rechtbank Rotterdam (87).⁸⁰ Rechter hebben het vaakst moeten beslissen over gevallen waar uitsluitend binnenschepen bij betrokken zijn geweest (107). Zeevaart (67) en pleziervaartuigen en andere schepen (20) maken het totaal compleet. Kijkend naar de onderverdeling 'aanvaring' en 'schadevaring' blijkt dat de aanvaringen in de meerderheid zijn (124 tegen 70). Indachtig het fenomeen van 'survivorship bias',⁸¹ zijn wij terughoudend in het trekken van conclusies over aanvaringen in het algemeen en hun afwikkeling. Immers, in de praktijk blijkt dat de meeste aanvaringszaken geschikt worden voordat het tot een gerechtelijke procedure of uitspraak komt. Wat volgt ons inziens dan wel uit de bestudeerde uitspraken?

5.2. De 'vergeten' scheepseigenaar

De scheepseigenaar is de centrale figuur in het aanvaringsrecht; de aanvaringsaansprakelijkheid is naar hem gekanaliseerd.⁸² Het daarom bijzonder te constateren dat de Hoge Raad bij de invulling van het begrip 'schuld van het schip' in het geheel voorbijgaat aan het handelen van de scheepseigenaar zelf. De Hoge Raad heeft het slechts over fouten van personen voor wie de scheepseigenaar aansprakelijk is. Niet over fouten van de scheepseigenaar zelf. Wat nu te doen met schipper-eigenaren?⁸³ Kunnen hun fouten niet leiden tot een aanvaringsaansprakelijkheid?

Onder het oude recht was deze constructie géén probleem. Zo bepaalde de wet vóór 1 maart 1913 expliciet dat een fout van een schipper een aanvaringsaansprakelijkheid tot gevolg had.⁸⁴ Ook na 'Casuele'/'De Toekomst' blijven schipper-eigenaren in geval van een fout niet gevrijwaard van aanvaringsaansprakelijkheid. De rechtbank Rotterdam overwoog in de zaak 'Hoeks Lady'/'Dushi'/'Baccarat'/'Alhena' expliciet dat de (a)-categorie van 'Casuele'/'De Toekomst', te weten de groep personen voor wiens fout de scheepseigenaar op grond van artikel 6:169-171 BW aansprakelijk is, mede betrekking heeft op een fout van de scheepseigenaar zelf.⁸⁵ Wij betwijfelen of deze opgerechte interpretatie van de rechtbank Rotterdam juist is. Is het niet simpelweg zo dat de scheepseigenaar, net als ieder ander, gewoonweg aansprakelijk is voor zijn eigen fouten? Daarnaast ligt het ons inziens meer voor de hand om de scheepseigenaar in te passen in de (b)-categorie van 'Casuele'/'De Toekomst', te weten een fout van een persoon of van personen die ten behoeve van het schip of van de lading arbeid verricht/verrichten of heeft/hebben verricht, begaan in de uitoefening van hun werkzaamheden. Immers, wanneer de schipper-eigenaar een fout maakt bij het besturen van het schip (bijv. handelt in strijd met toepasselijke vaarregels), heeft hij die fout dan niet gemaakt bij de uitoefening van zijn werkzaamheden ten behoeve van schip en lading? De praktijk heeft géén boodschap aan deze theoretische discussie. Uit diverse uitspraken waar de schipper-eigenaar aan het roer van het aanvarende schip stond wordt zonder meer en zonder uitleg aangenomen dat fouten van deze schipper-eigenaar tot 'schuld van het schip' leiden.⁸⁶

76. HR 30 november 2001, NJ 2002/143, m.nt. K.F. Haak ('Casuele'/'De Toekomst').

77. M.H. Claringbould, 'Schadevaring: risicoleer gehandhaafd', AV&S 2002, p. 160.

78. R. Cleton, 'Brand aan boord van de Casuele – schuld van het schip', TVR 2002, p. 60-62.

79. Peildatum 15 november 2022.

80. Vóór de inwerkingtreding van artikel 625 Rv (nieuw) op 1 maart 2017 en de bepaling dat de rechtbank Rotterdam in eerste aanleg bij uitsluiting bevoegd was tot kennisneming van vorderingen en verzoeken betreffende aanvaringen, namen ook andere rechtbanken kennis van aanvaringsvorderingen.

81. 'Survivorship bias' is de cognitieve denkfout waarbij alleen naar de 'overlevenden' of zichtbare groep van een populatie wordt gekeken, en daarmee het deel dat het niet heeft 'overleefd' wordt genegeerd. Zie hierover 'Survivorship bias (2022, 1 november), Wikipedia, geraadpleegd op 15 november 2022.

82. Artikel 8:544 BW (zeeschepen) en artikel 8:1005 BW (binnenschepen).

83. In de binnen- en pleziervaart is het niet ongebruikelijk dat de scheepseigenaar tevens de schipper van het schip is.

84. Artikel 534 WvK 1838.

85. Rb. Rotterdam 21 april 2004, S&S 2005/54 ('Hoeks Lady'; 'Dushi'; 'Baccarat'; 'Alhena').

86. Zie onder meer: Rb. Leeuwarden 7 augustus 2002, S&S 2003/64 ('Enterprise'/'James Bond'); Rb. Rotterdam 5 februari 2003, S&S 2004/64 ('Flamingo'/'Rijnland'); Rb. Rotterdam 28 april 2004, S&S 2005/125 ('Katharina B'/'Maurice' en 'Romi 5'); Rb. Breda 26 mei 2004, S&S 2005/11 ('White Pepper'/'Blue Berry'); Rb. Rotterdam 29 september 2004, S&S 2005/126 ('Elizabeth'/'Albatros'); Rb. Rotterdam 4 mei 2005, S&S 2005/138 ('Twaite'/'Afhankelijk'); Rb. Haarlem 15 september 2005, S&S 2006/68; Rb. Amsterdam 6 juli 2005, S&S 2006/31 ('Roskilde'/'Condor'); Hof Den Haag 4 oktober 2011, S&S 2012/17 ('Elizabeth'/'Albatros'); Rb. Gelderland 15 mei 2013, ECLI:NL:RBGEL:2013:CA4014; Rb. Rotterdam 7 augustus 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:7840; Hof Arnhem-Leeuwarden 3 november 2015, S&S 2016/38; Rb. Rotterdam 18 november 2015, S&S 2016/40 ('Vera Cruz' en 'Vera Cruz II'/'Excelsior'); Rb. Lelystad 10 augustus 2016, S&S 2017/16 ('Elisa'/'Asgaard'); GiEA Sint Maarten 23 juli 2019, S&S 2019/109 ('Mr Ray').

Dat de categorieën van 'Casuele'/'De Toekomst' niet limitatief zijn blijkt ook uit een recent arrest van het hof Arnhem-Leeuwarden. In die zaak ging het om de vraag of een eigenaar van een pleziervaartuig aansprakelijk is voor door een huurder van het schip veroorzaakte aanvaringsschade. Zulks volgt niet uit de overwegingen van 'Casuele'/'De Toekomst'. Immers, de verhuurder van pleziervaartuigen is in beginsel niet aansprakelijk voor het handelen van zijn huurders, noch verrichten de verhuurders handelingen ten behoeve van het schip of de lading. Het hof Arnhem-Leeuwarden omzeilt deze problematiek door aansluiting te zoeken bij het schuldbegrip uit het Binnenaanvaringsverdrag van Geneve.⁸⁷ Het hof overweegt dat uit dit schuldbegrip volgt dat de kwalitatieve aansprakelijkheid van een scheepseigenaar ook in stand blijft wanneer deze zijn schip zonder bemanning verhuurt. Uit het arrest 'Casuele'/'De Toekomst' volgt volgens het hof dan ook niet dat een scheepseigenaar uitsluitend aansprakelijk is wanneer de fout is gemaakt door een persoon die onder categorie (a) of (b) valt. 'Casuele'/'De Toekomst' ziet volgens het hof namelijk op de vraag of er op de scheepseigenaar een algemene risicoaansprakelijkheid rust met betrekking tot de door zijn schip toegebrachte schade aan zaken of personen.⁸⁸

5.3. De kring van aanvaringsdebiteuren⁸⁹

Is de scheepseigenaar dan de enige die in geval van een aanvaring aansprakelijk is?

Japikse⁹⁰ en Claringbould⁹¹ hebben die vraag met 'nee' beantwoord. Beiden hebben betoogd dat de wettelijke regeling niet heeft beoogd de scheepseigenaar bij uitsluiting als aansprakelijke partij aan te wijzen. Zij bepleiten dat naast de scheepseigenaar ook anderen aansprakelijk moeten kunnen zijn voor door aanvaring ontstane schade, voor zover door hun fout de aanvaringsschade is veroorzaakt. Zij vinden medestanders in de rechtspraak.

Meest duidelijk is het hof Amsterdam naar aanleiding van een aanvaring tussen twee roeiboten, waarbij een opvarende van de ene roeiboort de stuurman van de andere roeiboort rechtstreeks aansprak:

'Het uitgangspunt is dat bij samenloop van meer op zichzelf toepasselijke rechtsgronden voor een door eiser gesteld vorderingsrecht, deze cumulatief toepasselijk zijn, tenzij de wet anders voorschrijft of onvermijdelijk meebrengt. Artikel 8:1005 BW bepaalt dat indien schade als gevolg van een aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één binnenschip (i.c. de acht van roeivereniging De Hoop), de eigenaar van dat schip verplicht is de schade te vergoeden. De wet bepaalt

niet met zoveel woorden dat deze aanvaringsregeling van Boek 8 BW bij samenloop met het onrechtmatigedaadsrecht uit Boek 6 BW exclusieve werking heeft. Evenmin bestaat er aanleiding om aan te nemen dat de wet die exclusiviteit onvermijdelijk meebrengt in die zin, dat de gelaedeerde niet in plaats van de eigenaar van het schip, de stuurman die een fout heeft gemaakt op basis van artikel 6:162 BW zal mogen aanspreken.⁹²

Een vergelijkbaar oordeel volgt uit andere uitspraken. Zo is onder meer geoordeeld de bestuurder van een waterscooter,⁹³ de rompbbevrachter van een schip,⁹⁴ en de kapitein van een schip⁹⁵ persoonlijk aansprakelijk kunnen zijn voor schade als gevolg van een aanvaring. Het is daarbij vereist dat de schadelijgende partij onderbouwt waarom naast de eigenaar van het schip ook die andere partij persoonlijk aansprakelijk is. Daarvoor is vereist dat op basis van het algemene aansprakelijkheidsrecht hun een 'persoonlijk verwijt' te maken is.⁹⁶

Het moge dan zo zijn dat de kring van aanvaringsdebiteuren ruimer is dan de wet op het eerste gezicht doet vermoeden, met Claringbould zijn wij van mening dat deze aanvaringsdebiteuren ondanks de 'gewone' onrechtmatige daad als de grondslag van hun vordering zouden moeten kunnen profiteren van de aanvaringsverjaringstermijn van twee jaar. In artikel 8:1790 en 8:1703 BW wordt verwezen naar rechtsvorderingen tot vergoeding van schade veroorzaakt door een aanvaring of schadevaring. Dat geldt niet alleen voor de aanvaringsverjaringstermijnen maar ook voor alle bepalingen betreffende aanvaring en schadevaring van de afdelingen 8.6.1 BW (zeeschepen) en 8.11.1 BW (binnenschepen).⁹⁷

Een aanvaring blijft een aanvaring, ongeacht de partij die daarvoor wordt aangesproken. Naast het beroep op de aanvaringsverjaringstermijn lijkt voor deze aanvaringsdebiteuren een beroep op de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in voorkomend geval ook mogelijk. Zolang de vordering is opgekomen in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip en de aanvaringsdebiteur kwalificeert als beperkingsgerechtigde, is niet van belang op welke grondslag de aansprakelijkheid is gebaseerd.⁹⁸

5.4. 100/0 geen zeldzaamheid!

'Bij een aanvaring tussen varende schepen is de schuldverdeling zelden 100/0' is een veelgehoorde uitspraak in de maritieme wereld. Toch strookt deze uitspraak niet helemaal met de rechtspraak sinds 'Casuele'/'De Toekomst'. Van de 124 bestudeerde aanvaringen sinds 'Casuele'/'De Toekomst' oor-

87. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 augustus 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6480.

88. Zie ook: F. van Huizen, 'Aanvaring: de pleziervaartverhuurpraktijk in theorie', VAST 2020 / N-0047; M.H. Claringbould, 'Wie kunnen aanvaringsdebiteur zijn?', TVR 2020, afl. 6, p. 175.

89. Titel ontleend aan F.G.M. Smeele, 'Regres binnen de kring van tot beperking gerechtigden', TVR 2006, afl. 1, p. 8-13.

90. R.E. Japikse, *Het schip en zijn schuldenaren*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1982, p. 6 en 7.

91. M.H. Claringbould, *Het schip en zijn verdragen*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2020, p. 37 en 38; M.H. Claringbould, 'Wie kunnen aanvaringsdebiteur zijn?', TVR 2020, afl. 6, p. 176.

92. Hof Amsterdam 6 juli 2010, S&S 2011/7.

93. Rb. Dordrecht 15 mei 2003, S&S 2004/15.

94. Rb. Rotterdam 18 december 2019, S&S 2022/36 ('Bolero'/'Werner Reich').

95. Rb. Dordrecht 27 juli 2011, NJF 2011/438 ('Lucas'; 'Takboa 1'/'Ijsselstroom').

96. Zie onder meer Rb. Alkmaar 14 april 2004, S&S 2004/89 ('HD80'/'HD27'); Rb. Middelburg 10 september 2008, JA 2009/23; GiEA Sint Maarten 9 augustus 2016, S&S 2017/62 ('Treasure Seeker'); Hof Arnhem-Leeuwarden 18 augustus 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:6480.

97. M.H. Claringbould, 'Wie kunnen aanvaringsdebiteur zijn?', TVR 2020, afl. 6, p. 176 en 177.

98. Rb. Rotterdam 5 december 2018, S&S 2019/27 ('Seine').

deelde de rechter in 39 gevallen⁹⁹ dat slechts een van de betrokken schepen schuld heeft aan de aanvaring. Oftewel in ruim 30% van de gevallen is de schuldverdeling toch 100/0. Uit deze uitspraken leiden wij drie gevalstypen af waarin een '100/0' tot de mogelijkheden behoort:

1. het aanvarende schip maakt een zeer onverwachte of uiterst ongebruikelijke manoeuvre;¹⁰⁰
2. het aangevaren schip heeft aantoonbaar er alles aangedaan om een aanvaring te voorkomen.¹⁰¹ Hierbij valt te denken aan het tijdig waarnemen van het andere schip, tijdig vaststellen dat er gevaar voor aanvaring bestaat, door middel van marifoonoproepen, licht- dan wel geluidssignalen contact proberen te krijgen met het andere schip en indien mogelijk uitwijken;
3. het aanvarende schip bevindt zich volledig aan de verkeerde kant van het vaarwater.¹⁰²

Een '100/0' wil niet altijd zeggen dat slechts een van de betrokken schepen verwijtbaar heeft gehandeld. Bij de aanvaring tussen de 'Renata' en de 'Galapagos' oordeelde de rechter namelijk dat van medeschuld geen sprake is omdat de nautische fouten van de 'Galapagos' in het niet vallen bij de fouten van de 'Renata'.¹⁰³ De 'Galapagos' had naar het oordeel van de rechter weliswaar verwijtbaar gehandeld maar dit resulteerde niet in enige schuld.

Ook wanneer de rechter oordeelt dat er wel sprake is van medeschuld bij een aanvaring betekent dit niet altijd dat ook beide partijen verplicht zijn om de schade tot het deel van hun schuld te vergoeden. In uitzonderlijke gevallen kan de billijkheid er namelijk aan in de weg staan dat een partij met

schuld aan haar vergoedingsplicht wordt gehouden.¹⁰⁴ Bij de aanvaring tussen het plezierjacht 'Bolero' en het binnenschip 'Werner Reich' oordeelde de rechtbank Rotterdam dat de oploepmanoeuvre van de 'Werner Reich' de voornaamste oorzaak (90% schuld) was van de aanvaring.¹⁰⁵ Ook de 'Bolero' trof enige blaam (10% schuld), omdat zij niet alle voorzorgsmaatregelen had genomen die volgens de eisen van goed zeemanschap geboden waren. Vanwege de twee dodelijke slachtoffers aan de zijde van de 'Bolero' en de uiteenlopende ernst van de gemaakte fouten, paste de rechtbank de billijkheidscorrectie toe en kwam de vergoedingsplicht van de 'Bolero' te vervallen.

5.5. Spreken is goud, zwijgen is schuld

Onderzoeksbureau Intergo heeft in 2020 onder meer onderzoek gedaan naar in hoeverre menselijke factoren een rol spelen bij ongevallen in de binnenvaart. In haar rapport 'Human factors root causes of accidents in inland navigation'¹⁰⁶ concludeert Intergo dat communicatie (of het gebrek daaraan) in bijna de helft van de gevallen de hoofdoorzaak is.¹⁰⁷ Het belang van communicatie in de scheepvaart volgt uit diverse wet- en regelgeving. Zo bepaalt onder meer het Binnenvaartpolitiereglement dat schepen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke berichten moeten

99. Rb. Rotterdam 7 mei 2003, S&S 2004/66 ('Ansa'/'Wendy Ivan'); Hof Den Haag 30 september 2003, S&S 2004/34 ('Alter Ego'/'Basel Xi'; 'Paris'); Rb. Middelburg 19 november 2003, S&S 2005/17 ('Bt Nautilus'/'Fort Fleur D'epée'); Hof Den Haag 9 december 2003, S&S 2005/124 ('Aqua Pioneer'/'Xi Hai'); Rb. Middelburg 17 december 2003, ECLI:NL:RBMID:2003:AO0497 ('Todorna'/'Adri'); Rb. Middelburg 25 februari 2004, ECLI:NL:RBMID:2004:AO9035 ('Zodiac'/'Inno'); Hof Den Haag 22 februari 2005, S&S 2005/79 ('Rijnland'/'Flamingo'); Rb. Rotterdam 4 mei 2005, S&S 2005/38 ('Twaite'/'Afhankelijk'); Hof Den Haag 28 november 2006, S&S 2011/2 ('Keizersgracht'/'Menominee'; 'Willemijn'); Rb. Middelburg 31 juli 2007, S&S 2009/15 ('Bran'/'Thom'; 'Nautica'); Rb. Rotterdam 22 augustus 2007, S&S 2009/16 ('Klostertal'/'Crystal Pearl'); Rb. Arnhem 13 februari 2008, ECLI:NL:RBARN:2008:BC4434; Rb. Rotterdam 25 maart 2009, S&S 2011/4 ('Prelude'/'Maria D'); Rb. Middelburg 10 april 2010, ECLI:NL:RBMID:2010:BM4224; Rb. Rotterdam 6 oktober 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BP1415 ('Adriana'/'Matrico'); Rb. Rotterdam 10 november 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BO6439 ('Schloss Windsor'/'Baccarat'); Rb. Middelburg 12 januari 2011, S&S 2012/5 ('Renata'/'Galapagos'); Rb. Middelburg 17 augustus 2011, S&S 2012/79 ('Illusion'/'Somtrans XIX'); Rb. Rotterdam 6 juni 2012, S&S 2013/4 ('Anaconda' en 'Voorst'/'St. Rita'); Hof Den Bosch 6 november 2012, S&S 2013/7 ('Illusion'/'Somtrans XIX'); Rb. Rotterdam 23 januari 2013, S&S 2013/111 ('Till Deymann'/'Albatros' en 'Espera 4715'; 'Veerhaven 63'; 'CFNR 745'); Rb. Rotterdam 20 maart 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:BZ5137 ('TX19'/'Ligrum'); Rb. Gelderland 15 mei 2013, ECLI:NL:RBGEL:2013:CA4014; Rb. Rotterdam 3 juli 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:6173 ('Linquenda'/'Ohringen'); Hof Amsterdam 3 december 2013, ECLI:NL:GHAMS:2013:4423 ('De Waddenzee'/'Brave Hendrik'); Kamer van beroep Centrale cie. Rijnvaart 29 december 2014, S&S 2015/49 ('Imatra'/'Celina'); Rb. Gelderland 1 april 2015, S&S 2015/123 ('Ma-Baker'/'Atlas'); Rb. Rotterdam 30 april 2015, S&S 2015/139 ('Düsseldorf'/'Einstein'); Hof Arnhem-Leeuwarden 3 november 2015, S&S 2016/38 ('Van Dijk'/'Ijsselmuiden'); Rb. Rotterdam 18 november 2015, S&S 2016/40 ('Vera Cruz' en 'Vera Cruz II'/'Excelsior'); Rb. Gelderland 1 november 2017, S&S 2018/50 ('Fidelitas' en 'Fidelitas II'/'Eiltank 20'); Rb. Gelderland 17 mei 2019, S&S 2019/107 ('Josef Jaegers'/'Navatrans V'); Rb. Rotterdam 24 juli 2019, S&S 2020/18 ('Formosa'/'Atlantic Performer'); Hof Den Haag 18 februari 2020, S&S 2022/54 ('Düsseldorf'/'Einstein'); Rb. Rotterdam 25 maart 2020, S&S 2020/103 ('Pollux'/'Nord Taurus'; 'Perseus'); Rb. Rotterdam 25 maart 2020, S&S 2021/56 ('Rozalinde'/'Elsava'); Rb. Rotterdam 28 juli 2021, S&S 2022/50 ('Excelsior'/'Herkules II' en 'VH92' en 'Veerhaven 92'); Rb. Gelderland 23 februari 2022, ECLI:NL:RBGEL:2022:975 ('Stolt Florence'/'Tyro' en 'Walter Deyman').
100. Rb. Middelburg 25 februari 2004, ECLI:NL:RBMID:2004:AO9035 ('Zodiac'/'Inno'); Rb. Rotterdam 22 augustus 2007, S&S 2009/16 ('Klostertal'/'Crystal Pearl'); Rb. Rotterdam 10 november 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BO6439 ('Schloss Windsor'/'Baccarat'); Rb. Middelburg 17 augustus 2011, S&S 2012/79 ('Illusion'/'Somtrans XIX'); Rb. Rotterdam 6 juni 2012, S&S 2013/4 ('Anaconda' en 'Voorst'/'St. Rita'); Rb. Gelderland 15 mei 2013, ECLI:NL:RBGEL:2013:CA4014; Rb. Rotterdam 3 juli 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:6173 ('Linquenda'/'Ohringen'); Kamer van beroep Centrale cie. Rijnvaart 29 december 2014, S&S 2015/49 ('Imatra'/'Celina'); Rb. Gelderland 17 mei 2019, S&S 2019/107 ('Josef Jaegers'/'Navatrans V').
101. Hof Den Haag 9 december 2003, S&S 2005/124 ('Aqua Pioneer'/'Xi Hai'); Rb. Middelburg 19 november 2003, S&S 2005/17 ('Bt Nautilus'/'Fort Fleur D'epée'); Rb. Middelburg 10 april 2010, ECLI:NL:RBMID:2010:BM4224; Rb. Rotterdam 20 maart 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:BZ5137 ('TX19'/'Ligrum'); Rb. Rotterdam 28 juli 2021, S&S 2022/50 ('Excelsior'/'Herkules II' en 'VH92' en 'Veerhaven 92').
102. Hof Den Haag 30 september 2003, S&S 2004/34 ('Alter Ego'/'Basel Xi'; 'Paris'); Rb. Middelburg 17 december 2003, ECLI:NL:RBMID:2003:AO0497 ('Todorna'/'Adri'); Rb. Rotterdam 25 maart 2009, S&S 2011/4 ('Prelude'/'Maria D'); Rb. Gelderland 23 februari 2022, ECLI:NL:RBGEL:2022:975 ('Stolt Florence'/'Tyro' en 'Walter Deyman').
103. Rb. Middelburg 12 januari 2011, S&S 2012/5 ('Renata'/'Galapagos').
104. Rb. Rotterdam 18 december 2019, S&S 2022/36 ('Bolero'/'Werner Reich').
105. Rb. Rotterdam 18 december 2019, S&S 2022/36 ('Bolero'/'Werner Reich').
106. Human factors root causes of accidents in inland navigation. Phase 1: data and expert analysis (Intergo 18 november 2020).
107. Human factors root causes of accidents in inland navigation. Phase 1: data and expert analysis (Intergo 18 november 2020), p. 6, 20 en 21.

geven¹⁰⁸ en volgt uit de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee dat een schip te allen tijde onder meer goed moet luisteren teneinde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.¹⁰⁹

Uit de bestudeerde uitspraken volgt dat rechters het een schip doorgaans snel aanrekenen wanneer het schip gezweven heeft waar spreken toch meer voor de hand had gelegen. Zo rekenden de rechtbank Rotterdam¹¹⁰ en het hof Den Haag¹¹¹ het de 'Vlieland' aan dat zij niet actief had deelgenomen aan de marifooncommunicatie, waardoor de uit de Mercuriushaven varende 'Kevin S' niet bedacht was op de aanwezigheid van de 'Vlieland'. Ondanks het feit dat de 'Kevin S' de 'Vlieland' ten onrechte géén voorrang verleende, resulteerde de 'stilte' van de 'Vlieland' in 20% medeschuld. Ook uit andere uitspraken volgt het belang van communicatie tussen schepen ter voorkoming van een aanvaring.¹¹² In de scheepvaart is géén plaats voor veronderstellingen.¹¹³ Het reageren op marifoonoproepen en het maken van duidelijke (passeer)afspraken is van zeer groot belang bij het goed laten verlopen van manoeuvres van schepen. Als een schip door te communiceren een aanvaring had kunnen voorkomen en dit heeft nagelaten, dan leiden wij uit de bestudeerde uitspraken af dat rekening gehouden moet worden met een percentage medeschuld van minimaal 20%.

5.6. Tweede kansen in het aanvaringsrecht

Het is niet ongebruikelijk dat beide partijen het niet eens zijn met een vonnis. De vraag die dan voorligt is of het zinvol is om in hoger beroep te gaan. Bij de beantwoording van die vraag zal meespelen in hoeverre gerechtshoven vonnissen van rechtbanken hebben bekrachtigd of vernietigd. Zestien van de bestudeerde uitspraken betreffen arresten waarin het gerechtshof zich moest uitlaten over een schuldverdeling die de rechtbank in eerste aanleg had vastgesteld. In negen van die gevallen bekrachtigde het gerechtshof de in eerste aanleg

vastgestelde schuldverdeling.¹¹⁴ In de andere zeven gevallen blijkt het gerechtshof toch een andere visie op de zaak te hebben dan de rechtbank. In drie arresten heeft het gerechtshof een 100/0-schuldverdeling vernietigd en heeft het tot medeschuld geoordeeld.¹¹⁵ De in eerste aanleg vastgestelde medeschuld werd in twee gevallen gecorrigeerd.¹¹⁶ Van een 'remontada' was sprake in de laatste twee gevallen; het hof vernietigde de vonnissen in eerste aanleg en ging van 0/100 naar 100/0.¹¹⁷ Aanvaringen blijven casuïstisch en afhankelijk van de subjectieve beoordeling van de rechter of raadsheer die de feiten moet beoordelen. Dat gerechtshoven in het merendeel van de bestudeerde gevallen tot hetzelfde oordeel komen als de rechtbank lijkt slechts een gezichtspunt dat bij een beslissing over hoger beroep meegenomen kan worden. Het aanvaringsrecht biedt in voorkomend geval wel degelijk tweede kansen.

6. Afsluiting

De keuze om slechts vijf constatering te doen naar aanleiding van de bijna 200 bestudeerde uitspraken is arbitrair. Zij doet géén recht aan alle andere zaken die opvallen en bijzonder zijn aan de bestudeerde overwegingen van rechtbanken en hoven in de ruim 20 jaar na 'Casuele'/'De Toekomst'. Ter afsluiting kan wel gezegd worden dat 'Casuele'/'De Toekomst' een 'klassieker' is in het maritieme recht. Het arrest heeft de maritieme rechtspraktijk handvatten geboden die in en buiten rechte zonder problemen gehanteerd kunnen worden bij het beoordelen van aanvaringen. En in die gevallen waarin 'Casuele'/'De Toekomst' niet voorziet, zijn rechtsgeleerden, rechters en advocaten spitsvondig genoeg om die lacunes op te vullen.

108. Zie artikel 4.05 lid 5 Binnenvaartpolitiereglement.

109. Voorschrift 5 (Uitkijk) Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

110. Rb. Rotterdam 30 september 2015, S&S 2016/15 ('Vlieland'/'Kevin S').

111. Hof Den Haag 6 maart 2018, S&S 2018/106 ('Vlieland'/'Kevin S').

112. Zie o.m. Rb. Middelburg 25 september 2002, S&S 2003/65, r.o. 4.13 ('Valsezia'/'Alexander von Humboldt'); Rb. Rotterdam 5 maart 2003, S&S 2003/137, r.o. 4.6. en 4.7 ('Argos I'/'Faial'); Rb. Rotterdam 7 mei 2003, S&S 2004/14, r.o. 4.3 ('Esti'/'Speranza'); Rb. Rotterdam 17 september 2003, S&S 2004/109, r.o. 3.4. en 3.8 ('Alcedo'/'Lombardia'); Rb. Rotterdam 21 juni 2006, S&S 2007/75, r.o. 6.6 ('Hellenic Star'/'West Express'/'Western Trader'); Arbitragecommissie 20 juli 2004, S&S 2007/2 ('Isala'/'Lindos'; 'Lindos II'); Rb. Rotterdam 29 september 2004, S&S 2005/126, r.o. 5.3 ('Elizabeth'/'Albatros'); Rb. Rotterdam 17 augustus 2005, S&S 2006/32, r.o. 5.4 ('Chamsin'/'Janna'); Rb. Rotterdam 16 november 2005, S&S 2007/85, r.o. 2.6 ('Saphir'/'Adonai 6'; 'Mercurius'); Hof Den Haag 27 april 2006, S&S 2008/70, r.o. 14 ('Schuitengat'/'Grietje'); Hof Den Haag 27 april 2006, S&S 2008/71, r.o. 17 ('Schuitengat'/'Eben Haëzer GY 57'); Rb. Rotterdam 30 september 2009, S&S 2011/87, r.o. 5.10 ('Mirage'/'Atlanta'); Rb. Rotterdam 27 april 2011, S&S 2012/47, r.o. 7.20 ('T.C. Gleisner'/'Glennstar'); Rb. Arnhem 7 september 2011, S&S 2012/27, r.o. 4.27 ('Dilsberg'/'Estate'; 'Estate II'); Hof Den Haag 4 oktober 2011, S&S 2012/17, r.o. 12 ('Elizabeth'/'Albatros'); Rb. Arnhem 29 augustus 2012, S&S 2013/132, r.o. 4.7 ('Pride of Braila'/'Heliodor'); Rb. Utrecht 14 november 2012, S&S 2013/53, r.o. 4.8 ('Albatros III'/'Christopher Burmester'); Rb. Rotterdam 29 november 2012, S&S 2013/64, r.o. 5.18 ('Anton'/'Harlingen'); Rb. Rotterdam 7 augustus 2013, S&S 2014/54, r.o. 5.16 ('Margretha'/'Sichem Anne'); Rb. Rotterdam 25 september 2013, S&S 2014/32, r.o. 5.4 ('Ceeblender'/'Transito'); Rb. Zeeland-West-Brabant 4 december 2013, ECLI:NL:RBZWB:2013:11300, r.o. 4.6 ('LRG Gas 86'/'Indigo'); Rb. Rotterdam 29 januari 2014, S&S 2014/87, r.o. 5.15 ('Titan'/'Crane Barge 2'); Rb. Rotterdam 13 augustus 2014, S&S 2015/122, r.o. 2.7 ('Helgafell'/'Nesseland'); Hof Den Haag 24 mei 2016, S&S 2016/86, r.o. 5 en 8 ('Margretha'/'Sichem Anne'); Rb. Rotterdam 28 augustus 2019, S&S 2021/31, r.o. 4.14. en 4.20 ('Antares'/'Renata'); Rb. Gelderland 6 mei 2020, S&S 2021/82, r.o. 4.1.12 ('Esperanto'/'Avalona'/'Wertheim') en Rb. Rotterdam 22 december 2021, ECLI:NL:RBROT:2021:12847, r.o. 4.12.

113. Rb. Rotterdam 28 augustus 2019, S&S 2021/31, r.o. 4.20 ('Antares'/'Renata').

114. Hof Den Haag 30 september 2003, S&S 2004/34 ('Alter Ego'/'Basel XI'; 'Paris'); Hof Den Haag 9 februari 2003, S&S 2005/124 ('Aqua Pioneer'/'Xi Hai'); Hof Den Haag 22 februari 2005, S&S 2005/79 ('Rijnland'/'Flamingo'); Hof Den Haag 4 oktober 2011, S&S 2012/17 ('Elizabeth'/'Albatros'); Hof Den Bosch 6 november 2012, S&S 2013/17 ('Illusion'/'Somtrans XIX'); Hof Den Haag 14 juli 2014, S&S 2016/49 ('Titan'/'Crane Barge 2'); Hof Den Haag 24 mei 2016, S&S 2016/86 ('Margretha'/'Sichem Anne'); Hof Den Haag 6 maart 2018, S&S 2018/106 ('Vlieland'/'Kevin S') en Hof Den Haag 15 december 2020, S&S 2021/21 ('Jana'/'Veritas').

115. Hof Leeuwarden 11 augustus 2004, ECLI:NL:GHEE:2004:AQ6682 ('Marie Bouanga'/'Zircone'); Hof Den Haag 27 april 2006, S&S 2008/70 ('Schuitengat'/'Grietje') en Hof Den Haag 27 april 2006, S&S 2008/71 ('Schuitengat'/'Eben Haëzer').

116. Hof Amsterdam 6 juli 2010, S&S 2011/7; Hof Den Haag 30 augustus 2022, ECLI:NL:GHDHA:2022:1835.

117. Hof Amsterdam 3 december 2013, ECLI:NL:GHAMS:2013:4423; Hof Den Haag 18 februari 2020, S&S 2022/54 ('Düsseldorf'/'Einstein').