

# Zeeschip of binnenschip: “What’s (not) in a name?”

Olivier Böhmer<sup>1</sup>

***De vraag “Is dit een binnenschip of een zeeschip?” is wellicht niet de eerste vraag die opkomt als men een constructie ziet drijven, die veel weg heeft van een schip. En misschien doet de vraag op het eerste gezicht wat academisch aan. Zij is dat echter zeker niet. De kwalificatie zeeschip of binnenschip kan serieuze gevolgen hebben, bijvoorbeeld in het geval van een (maritieme) calamiteit. In het eerder dit jaar door het Hof Den Haag gewezen arrest in de zaak “Sea Camel”<sup>2</sup> bleek het onderscheid van groot financieel belang.***

## Aanvaring brug door ponton “Sea Camel”

De “Sea Camel” is een fors bemeten, oorspronkelijk militair ponton. Ze werd voortgeduwd door de sleep-/duwboot “Valk”, toen zij op 21 april 2015 de brug bij Waddinxveen ontzette. Naar aanleiding van dat voorval werden de eigenaren van de “Sea Camel” en de “Valk” aangesproken voor de schade als gevolg van de brugaanvaring en de daardoor ontstane langdurige stremming. Belanghebbenden bij de “Sea Camel” en de “Valk” dienden daarop een verzoekschrift in bij de Rechtbank Rotterdam teneinde hun aansprakelijkheid globaal te beperken. Discussie ontstond over de vraag of de Sea Camel een zeeschip of een binnenschip is en hoe dat in beperkingszaken dient te worden bepaald.

<sup>1</sup> Olivier Böhmer is advocaat en partner bij Van Traa Advocaten N.V.

<sup>2</sup> Hof Den Haag 15 mei 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:1114.

## Globale beperking van aansprakelijkheid

Nederland is partij bij het Londens Limitatieverdrag 1996 (“LLMC 1996”) en het CLNI 1988, de verdragen voor globale beperking van aansprakelijkheid. Dat leidt ertoe, dat in Nederland de belanghebbenden bij schepen die betrokken zijn in een maritieme calamiteit hun aansprakelijkheid als gevolg van de calamiteit kunnen beperken door het stellen van een beperkingsfonds, naar aanleiding van een daartoe strekkende beschikking op een zogenaamd ‘beperkingsrekest’, oftewel een verzoekschrift om aansprakelijkheid te beperken. De hoogte van dat fonds is niet voor alle schepen hetzelfde. Bij zeeschepen begint het te stellen zakenfonds op basis van het LLMC 1996 op een bedrag van SDR 1.510.000. De omvang van dat bedrag neemt toe indien het tonnage de 2.000 gt. te boven gaat. Bij binnenschepen begint het bedrag van de beperking aanzienlijk lager, namelijk met een zakenfonds van SDR 100.000. Het neemt toe op basis van zowel motorvermogen als tonnage.

## “Sea Camel”; zee- of binnenschip?

Terug naar de casus “Sea Camel”. De belanghebbenden bij het ponton verzochten hun aansprakelijkheid te mogen beperken als ware de “Sea Camel” een binnenschip. De schadelijdende partijen verzetten zich hiertegen. Zij wilden dat de “Sea Camel” werd aangemerkt als zeeschip. Dat zou een groter beperkingsfonds opleveren dan in het geval de “Sea Camel” een binnenschip zou zijn. Zij hadden ook argumenten voor de stelling, dat de

"Sea Camel" als zeeschip moest beperken: de "Sea Camel" is een zeer fors bemeten ponton, dat bestand is tegen zeegang en dat ook door de politie in het proces-verbaal als zeeponon werd gekwalificeerd. Ook de naam "Sea Camel" wijst in de richting van zeeschip.

### Toetsingskader; bestemmings- en/of gebruikscriterium

De beperkingsverdragen zelf definiëren niet wat een binnenschip of zeeschip is. De rechter die zich buigt over het beperkingsverzoek moet zich afvragen welke criteria hij hanteert voor de beoordeling of het een zeeschip of een binnenschip betreft. Nu het incident waarop de aansprakelijkheid en dus het beperkingsverzoek is gebaseerd, heeft plaatsgevonden binnen het geografische toepassingsgebied van het CLNI, neemt de rechter het CLNI als startpunt. Het CLNI bevat echter net zo min als het LLMC een werkbaar criterium om zeeschepen van binnenschepen te onderscheiden. Van een verdragsautonome uitleg van het begrip is, zo stelt de rechtbank vast, ook niet gebleken. De verdragslanden blijken ofwel uit te gaan van het bestemmingscriterium (waar is het voor bedoeld?), het gebruikscriterium (hoe wordt het schip daadwerkelijk gebruikt?) of van een combinatie van die criteria.

Naar Nederlands recht (art. 8:2 en 8:3 BW) is de bij de teboekstelling in het Kadaster gekozen categorie zeeschip of binnenschip primair bepalend. Eenmaal geregistreerd als zeeschip of binnenschip, is het antwoord op de vraag of het een zeeschip of binnenschip is dus gegeven. Voor niet te boek gestelde schepen is bepaald dat alleen de schepen die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd, kwalificeren als zeeschepen. Alle andere niet te

boek gestelde schepen zijn binnenschepen.<sup>3</sup> Met andere woorden: een niet te boek gesteld schip is een binnenschip, tenzij uit de constructie van het schip volgt dat het uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee is bestemd.

### "Sea Camel" is een binnenschip

De "Sea Camel" was niet te boek gesteld. De kwalificatievraag moest dan ook naar nationaal Nederlands recht aan de hand van het bovenbeschreven bestemmingscriterium worden beantwoord. Na een uitgebreide beschouwing van de bouwspecificaties van de "Sea Camel" en de daarin onder het kopje "Intended use" opgenomen gegevens, oordeelde het hof dat de "Sea Camel" vooral geschikt is voor gebruik in havens en rivieren. Het kan wel een zeereis trotseren, maar dat was voor het hof onvoldoende. De conclusie luidde dan ook, dat de "Sea Camel" op grond van het bestemmingscriterium naar Nederlands recht niet als zeeschip valt aan te merken.

De schadelijdende partijen hadden ook nog aangevoerd, dat er in het kader van de verdragsautonome uitleg moest worden gekeken naar het gebruikscriterium. De rechter stelt dan vast dat dit voor de uitkomst in deze zaak geen verschil maakt. Het voorval had niet plaatsgevonden te "Waddinxveen aan zee", noch was de "Sea Camel" op weg naar zee. De "Sea Camel" was ook feitelijk een zoetwaterkameel, zo zal het Hof Den Haag hebben gedacht toen het oordeelde dat de uitkomst niet anders zou zijn bij een beoordeling op basis van het

---

<sup>3</sup> Dit blijkt ook uit de Memorie van Toelichting (MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 47): "Het ontwerp sluit thans beter aan bij de na het voorontwerp tot stand gekomen wet van 3 juni 1974 (Stb. 388) door slechts die schepen als zeeschepen te zien die uitsluitend of in hoofdzaak voor het drijven op zee zijn bestemd".

gebruikscriterium. De slotsom is dan ook dat de "Sea Camel" haar aansprakelijkheid volgens zowel wel de rechtbank als het hof als binnenschip mag beperken.

## Onzekerheid voor toekomst

Voor deze zaak is de uitkomst duidelijk nu zowel het bestemmingscriterium als het gebruikscriterium leidt tot de kwalificatie van binnenschip. Het hof echter laat nadrukkelijk in het midden of voor het onderscheid van zee-

/binnenschip verdragsautonome criteria moeten worden aangelegd (en wat die dan zijn) of het bestemmingscriterium van artikel 8:3 BW. Voor toekomstige zaken blijft dus de onzekerheid.

**Zaken helder maken.**



**Olivier Böhmer**

Advocaat | Partner

[bohmer@vantraa.nl](mailto:bohmer@vantraa.nl)

**Van Traa Advocaten N.V.**

Minervahuis II  
3011 JP Rotterdam  
Meent 94

Tel. +31 10 413 7000

[www.vantraa.nl](http://www.vantraa.nl)

[info@vantraa.nl](mailto:info@vantraa.nl)