

## DOSSIER TRANSPORT

### Zeeschip of binnenschip?

S&S 2018/107, Hof Den Haag

15 mei 2018 'Sea Camel' en 'Valk'

#### CRITERIA SCHIP

Ik weet heus wel dat studenten mij wel eens professor 'Badeend' noemden. De reden was dat ik iedere collegecycle zeerecht begon met het tonen van een aantal badeendjes en ik de vraag stelde of die badeendjes als schip konden worden aangemerkt.

Art. 8:1 lid 1 BW luidt immers:

*'In dit wetboek worden onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.'*

De meeste studenten riepen dan dat de badeenden (dat zijn immers zaken, de voor menselijke beheersing vatbare stoffelijke objecten) schepen waren. Dat antwoord was fout, want mijn badeendjes hadden nog nooit gedreven en waren dus nog nooit schepen geworden ... Het was echter anders voor een zwarte badeend die ik in een bakje warm water liet drijven en die dan verkleurde tot een, ja zeker, oranje schip. Immers, deze badeend dreef of heeft gedreven en dan ben je een schip.

De volgende vraag is of deze, gedreven hebbende, badeend een zeeschip is of een binnenschip.

Art. 8:2 lid 1 BW zegt dat onder zeeschepen worden verstaan de schepen die als zeeschip in het (Nederlandse) zeeschepenregister te boek staan, alsmede de schepen die niet te boek staan in die registers, en die blijkens hun constructie *uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd*. Vervolgens kijken we naar de definitie van een binnenschip.

Art. 8:3 lid 1 zegt dat onder binnenschepen worden verstaan de schepen die als binnenschip te boek staan in het register alsmede de schepen die niet te boek staan in dat register en die blijkens hun constructie *noch* in hoofdzaak *noch* uitsluitend voor drijven in zee zijn bestemd.

Wat de wetgever hier doet, is formuleren dat het tegengestelde van 'wit' niet 'zwart' is, het tegenovergestelde van 'wit' is 'niet wit'. De badeend, die niet is bestemd om in hoofdzaak op zee te drijven, kwalificeert derhalve als binnenschip.

Na dit college over schepen, zee- en binnenschepen de onderhavige zaak. De duwboot 'Valk' met het daaraan gekoppelde ponton 'Sea Camel' vaart tegen de hefbrug te Waddinxveen. De eigenaar van de 'Sea Camel' wil zijn aansprakelijkheid beperken (de schade loopt tegen de 4 miljoen euro) door het stellen van het zakenfonds voor binnenschepen. De eigenaar van de aangevaren brug is daarentegen van mening dat het ponton

'Sea Camel' een zeeschip is en dan wordt het zakenfonds veel hoger.

De vraag die het hof moet beantwoorden, is of het ponton 'Sea Camel' een binnenschip is dan wel een zeeschip.

Het hof begint met de vaststelling dat het CLNI, het beperkingsverdrag voor de binnenvaart, geen criteria geeft om te bepalen wanneer een schip een zeeschip dan wel een binnenschip is. Een uniforme verdragsautonome uitleg van het CLNI is er niet op dit punt, nu sommige landen het gebruikscriterium hanteren en andere landen het bestemmingscriterium. Het hof voegt daaraan toe dat als wordt uitgegaan van het gebruikscriterium, niet kan worden betwijfeld dat de 'Sea Camel' een binnenschip is, omdat het alleen in gebruik is voor uitvoering van werkzaamheden op de binnenwateren. Niet is gebleken dat het ooit op zee is of zal worden ingezet. Maar, zo vervolgt het hof, in Nederland kennen wij het bestemmingscriterium. Immers bij het ontbreken van een inschrijving in het scheepsregister (dat was hier het geval) is doorslaggevend voor het zijn van binnenschip of het schip blijkens zijn constructie *noch* uitsluitend *noch* in hoofdzaak voor drijven in zee is bestemd.

Oorspronkelijk was het zeer grote ponton gebouwd voor militaire logistieke operaties. Het hof haalt pagina's lang de rapporten van de experts aan, waarin weliswaar wordt aangegeven dat het ponton leeg dan wel met weinig lading over zee gesleept kan worden. Maar de oorspronkelijke militaire specificatie van het ponton wijst veeleer naar een ponton dat bestemd is om te fungeren als ponton in havens en ook rivieren en voor het transport van voertuigen van het schip naar de kust.

De opvatting dat zodra een schip zodanig is geconstrueerd dat het ook de zee kan trotseren, zou betekenen dat het schip qua constructie ook steeds uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee is bestemd, en die opvatting kan in elk geval voor het onderhavige ponton niet worden aanvaard. Dat er rekening gehouden is met de mogelijkheid dat het

ponton over zee wordt gesleept, betekent niet dat de constructie daarvoor uitsluitend of in hoofdzaak voor varen op zee is bestemd.

De slotsom is dat de 'Sea Camel' noch op grond van het gebruikscriterium, noch op grond van het bestemmingscriterium, en dus ook niet op grond van een combinatie van beide criteria, als zeeschip valt aan te merken. Nu het schip niet in het Nederlandse scheepsregister is geregistreerd als zee- of binnenschip, moet het hier als binnenschip worden aangemerkt. De eigenaar kan volstaan met het storten van het betrekkelijk lage zakenfonds voor binnenschepen.

Volledigheidshalve merk ik op dat per 1 juli 2019 het nieuwe CLNI 2012 in werking zal treden, waarbij het zakenfonds in waarde verdubbeld wordt.

Dit alles betekent dat als er twijfel is of een schip een zeeschip dan wel binnenschip is, zal de balans dikwijls doorslaan naar het binnenschip, omdat een schip minder snel *uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven op zee zal zijn bestemd* en door de negatieve formulering van art. 8:3 lid 1 BW zal een schip bij twijfel vaker 'noch uitsluitend noch in hoofdzaak voor drijven op zee zijn bestemd'. Badeenden zijn dus binnenschepen, want zij zijn niet uitsluitend of in hoofdzaak bestemd voor drijven op zee maar gewoon bij de kinderen in bad ... (dat er dan geen sprake is van een binnenwater doet niet ter zake, want dat staat niet in de definitie!).

### Binnenvaart; ladingschade;

schade aan andere zaken

S&S 2018/130, Rechtbank Rotterdam

5 september 2018 'Sailing Home'

#### WATERLEKKAGE

Een interessante binnenvaartzaak waar een aantal algemene begrippen uit het vervoerrecht aan bod komt. Vervoer per binnenschip van een lading cement van Duisburg naar Kampen. De Duitse afzender sluit voor dit vervoer een overeenkomst met Binnenlloyd, die weer een bevrachtingsovereenkomst sluit met de eigenaar van de 'Sailing Home'. Tijdens de lossing van het cement in Kampen blijkt het cement te zijn beschadigd door een waterlekage uit een leiding in het voorste ruim van de 'Sailing Home'. Daardoor wordt zowel het reeds in de silo van de geadresseerde geloste cement beschadigd, als ook het nog aan boord aanwezige cement.

De in de rechten van de afzender gesubrogeerde verzekeraar Ergo spreekt vervolgens Binnenlloyd en de scheepseigenaar aan voor de schade van ruim 180.000 euro.

Op de vervoerovereenkomst is het CMNI (het verdrag voor vervoer van goederen over de binnenwateren) van toepassing. Nu de



## DOSSIER TRANSPORT

schade zich in Kampen heeft voorgedaan, is op de buitencontractuele aansprakelijkheid Nederlands recht van toepassing.

Vaststaat dat een deel van het cement, dat nog in het voorste ruim van het schip aanwezig was, nat is geworden toen een matroos tijdens de lossing in Kampen de dekwaspomp aanzette en er water uit een lek in het gedeelte van de waterleiding dat door het voorste ruim liep, in dat cement terecht kwam. Ook het cement dat al in het leidingstelsel zat en in de silo was gelost, is door contaminatie met dit nat geworden cement beschadigd geraakt.

Over de vorderingsgerechtigdheid zegt de rechtbank het volgende: bij vervoer over de binnenwateren waarbij geen cognossement is afgegeven, zijn de afzender, als contractuele wederpartij van de vervoerder, en de geadresseerde na toetreding tot de vervoerovereenkomst gelijklijk jegens de vervoerder gerechtigd tot het instellen van een op de vervoerovereenkomst gegronde vordering. De rechtbank voegt daaraan toe dat de tot het instellen van een ladingclaim formeel gelegitimeerde afzender of geadresseerde niet de betreffende schade in diens eigen vermogen moet hebben geleden. In casu zijn de afzender en de geadresseerde gelijklijk gerechtigd om de ladingvordering tegen hun vervoerder in te stellen.

Maar deze afzender en geadresseerde hebben geen contractuele relatie met de door Binnenlloyd als ondervoerder ingeschakelde eigenaar van de 'Sailing Home'. Zij kunnen die ondervoerder alleen aanspreken op grond van onrechtmatige daad. Wel staat in art. 22 CMNI dat een dergelijke ondervoerder, hier de eigenaar van de 'Sailing Home', zich kan beroepen op de in dat verdrag voorziene ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op de vervoerovereenkomst of op onrechtmatige daad.

Voor de nog aan boord nat geworden cement is Binnenlloyd als vervoerder op grond van art. 16 lid 1 CMNI aansprakelijk, behoudens

een geslaagd beroep op een ontheffing van aansprakelijkheid dan wel vervoerdersovermacht. In casu zijn er geen ontheffingsgronden als genoemd in art. 18 lid 1 CMNI, nu er geen sprake is van een verborgen gebrek van de lading. Er is ook geen sprake van vervoerdersovermacht, want pas na lossing van de gehele partij had de matroos moeten beginnen met het schoonspuiten van het dek.

Interessanter wordt het wanneer de ladingbelanghebbenden ageren tegen de ondervoerder, de scheepseigenaar van de 'Sailing Home'. Dat kan niet uit hoofde van de vervoerovereenkomst. Zij ageren op basis van onrechtmatige daad. Maar hier is sprake van een schadevaring. Immers, de schade is veroorzaakt door het schip en dan zijn de aanvaringsbepalingen van toepassing (art. 8:1002 BW).

Die schade is inderdaad veroorzaakt door het schip, nu het ging om een lekkage uit een waterleiding die loopt door het voorruim van het schip.

De eigenaar van het schip is aansprakelijk wanneer de schade is veroorzaakt door 'schuld van het schip'. In het arrest-'Casuele/De Toekomst' heeft de Hoge Raad aangegeven wanneer er sprake is van 'schuld van het schip'. Ik beperk mij nu tot criterium c., dat juist in deze zaak van belang is.

Er is sprake van 'schuld van het schip' indien de schade het gevolg is van: 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 rechtbank begint met de opmerking dat op de eigenaar van een schip geen risicoaansprakelijkheid rust met betrekking tot door of met het schip toegebrachte schade. Vervolgens kijkt de rechtbank naar criterium c. van 'Casuele/De Toekomst' en stelt vast dat de lekkage uit de waterleiding een omstandigheid is op grond waarvan het schip niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven

omstandigheden eraan mocht stellen. In beginsel is de scheepseigenaar voor de daardoor ontstane schade aansprakelijk. Maar de rechtbank gaat verder en overweegt het volgende. Indien het aan de scheepseigenaar en zijn bemanning niet bekend was, noch bekend behoorde te zijn, dat zich een lekkage had ontwikkeld in de waterleiding die door het voorruim loopt en indien de scheepseigenaar die lekkage ook niet bij behoorlijk en regelmatig onderzoek en onderhoud had kunnen ontdekken, dan is de scheepseigenaar niet aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door die lekkage. Op dat punt krijgt de scheepseigenaar de bewijsopdracht dat hij bij een van hem te verwachten behoorlijk en regelmatig onderzoek en onderhoud niet heeft kunnen waarnemen dat zich een lek had ontwikkeld in het gedeelte van de waterleiding dat door het voorruim loopt.

Als de scheepseigenaar in die bewijsopdracht slaagt, is hij niet aansprakelijk jegens ladingbelanghebbenden voor de waterschade van het cement aan boord en evenmin voor de waterschade van het cement in het leidingstelsel en in de silo.

Het verbaast mij dat de rechtbank het 'c.-criterium' van 'Casuele/De Toekomst' niet gelijkstelt met de risicoaansprakelijkheid voor gebrekkige zaken van art. 6:173 lid 1 BW. De Hoge Raad zegt immers in dat arrest met zoveel woorden dat, ofschoon die bepaling volgens art. 6:173 lid 3 BW uitdrukkelijk niet op schepen van toepassing is, een daarmee overeenstemmende regel ook dient te gelden met betrekking tot de aansprakelijkheid van een schip volgens de aanvaringsbepalingen van Boek 8 BW.

Met andere woorden, wanneer een gebrek van het schip de schade heeft veroorzaakt, is de scheepseigenaar daarvoor aansprakelijk, waarbij het niet uitmaakt of de eigenaar al dan niet bekend was met het gebrek of dat hij al dan niet het schip goed heeft onderhouden. Voor juristen: de 'tenzij-formule' van art. 6:173 lid 1 BW is in deze zaak niet aan de orde. Die 'tenzij-formule' betreft het geval dat het gebrek zo kort voor de schade is ontstaan (een degelijk huis stort door een watersnood in) dat hij ook bij onmiddellijke bekendheid de schade niet had kunnen voorkomen.

Bij schade ontstaan door een gebrek van het schip draagt de scheepseigenaar daarvoor de risicoaansprakelijkheid, zoals geformuleerd in art. 6:173 lid 1 BW.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (oktober en december 2018), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

Em. prof. mr. M. (Maarten) H. Claringbould  
De auteur is werkzaam bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

