

Als een ‘droge’ advocaat niet beseft dat hij met een ‘aanvaring’ te maken heeft – een ‘natte’ advocaat weet dat een aanvaring niet altijd een botsing tussen twee schepen is – wachten hem proces- en verhaalsrechtelijke verrassingen. Zie daarom dit arrest van de Hoge Raad van 15 juni 2007.¹

Over aanvaring en verjaring

.....
Ph.A. Vos
advocaat te Amsterdam
.....

De scheepskraan van binnenschip ‘Zwartemeer’ beschadigde tijdens baggerwerkzaamheden in november 1999 een gasleiding van Essent die in de bodem van de IJssel lag. Per dagvaarding van 22 oktober 2002 riep Essent de eigenaresse van de ‘Zwartemeer’ op te verschijnen voor de Rechtbank Zwolle, haar vordering daarbij baserend op (algemeen) onrechtmatig handelen aan de zijde van de ‘Zwartemeer’.

Bij vonnis van 17 maart 2004 verwierp de rechtbank de vordering van Essent, daarbij overwegend dat het incident diende te worden gekwalificeerd als een

.....
aanvaring (een species van de onrechtmatige daad) in de zin van Boek 8 BW (art. 8:1002), en daarmee onderworpen was aan de verjaringstermijn van twee jaar conform art. 8:1793 BW.³ Essent was dan ook ten onrechte uitgegaan van de algemene verjaringstermijn van art. 3:310 lid 1 BW, had te laat gedagvaard, dan wel had verzuimd de termijn van art. 8:1793 BW tijdig te stuiten.

Bij het Hof Arnhem had Essent meer succes.⁴ Het hof overwoog dat er slechts sprake kan zijn van exclusieve werking van een regeling (in dit geval de aanvaringsbepalingen van Boek 8 BW), indien de wet dit voorschrijft of onvermijdelijk meebrengt. Volgens het hof was daarvan in dit geval geen sprake. Dit resulteerde in het oordeel dat, nu Essent haar vordering baseerde op art. 6:162 BW, de ‘Zwartemeer’ zich niet meer succesvol kon beroepen op de voor vorderingen uit aanvaringen in art. 8:1793 BW voorgescreven termijn van twee jaar.

Hiermee maakte het hof de aanvaringsregeling van Boek 8 BW in feite tot een dode letter en leek daarbij over het hoofd te zien dat art. 8:1793 BW de incorporatie is van art. 7 van het door Nederland geratificeerde Geneefse Aanvaringsverdrag van 1960.⁵

Tijdige actie

De Hoge Raad was een andere mening toegedaan en volgde daarbij de lezenswaardige conclusie van A-G Strikwerda. De Hoge Raad stapte over het ontbreken van een specifieke wettelijke voorrangregeling tussen de algemene onrechtmatige daad en de species aanvaring heen en overwoog als volgt. Dat voor een vordering uit onrechtmatige daad een langere verjaringstermijn geldt dan voor een vordering uit aanvaring, brengt onvermijdelijk mee dat de eiser de kortere verjaringstermijn voor vorderingen uit aanvaring niet kan ontlopen door zijn vordering te baseren op onrechtmatige daad, zodat de wettelijke regeling inzake

.....
1 S&S 2007/95.

2 Advocaat bij Wiersma Van Campen Vos.

.....
3 80635/HA ZA 02-1079.

4 9 augustus 2005, S&S 2006/30.

.....
5 Trb. 1961, 88 en Trb. 1966, 192.



Foto : Luuk van der Lee/HH

.....
Voor aanvaringsvorderingen
gelden relatief korte verjarings-
termijnen omdat het moeilijk is
na lange tijd de toedracht van
aanvaringen vast te stellen
.....

aanvaringen in zoverre exclusief van toepassing is. Een andere opvatting zou immers leiden tot een onaanvaardbare doorkruising van de verjaringstermijn van art. 8:1793 BW, omdat die dan in de praktijk als ongeschreven zou kunnen worden beschouwd.

De Hoge Raad doet hiermee recht aan het belang van de (kortere) verjarings- en vervaltermijnen van Boek 8 en in het bijzonder aan de verjaringstermijn van twee jaar voor aanvaringen. De gedachte achter een relatief korte verjaringstermijn voor aanvaringsvorderingen ligt in de moeilijkheid of onmogelijkheid om na lange tijd de toedracht van aanvaringen vast te stellen. Daar komt bij dat – in feite in ruil voor deze verkorte verjaringstermijn – aanvaringsvorderingen een na de hypotheek bevoorrechte vordering op het schip geven (artt. 8:217 en 8:287 BW). De kapitaalintensieve scheepvaartindustrie is niet gebaat bij het te lang blijven voortbestaan van dergelijke bevoorrechte vorderingen, met name niet in die jurisdicties waar aanvaringsvorderingen in rang hoger staan

dan de hypotheek (zoals bijvoorbeeld de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk).

Nog afgezien van het wettelijke voorrecht van aanvaringsvorderingen, bevindt de benadeelde bij een aanvaring zich ook in een comfortabele bewijsspositie. Betreft het een aanvaring met een vast voorwerp (zoals een gaspijpleiding), dan wordt de bewijslast ten gunste van de benadeelde omgekeerd (art. 8:1004 BW). Betreft het een aanvaring tussen schepen, dan geldt, naar de huidige rechtspraak voor de beoordeling van de aansprakelijkheid van het schip, een met art. 6:173 lid 1 BW (schade door verwezenlijking bijzonder gevaar roerende zaak) vergelijkbaar regime.⁶ In ruil voor deze proces- en verhaalsrechtelijke voordelen, moet de benadeelde dan wel tijdig actie ondernemen, door op tijd te dagvaarden of te stuiten.

Wat het hof miskende, maar de Hoge Raad onderkende, is dat de aansprake-

lijkheid van schepen, of het nu zee- of binnenvaartschepen betreft, bij uitstek een rechtsgebied is dat vanwege haar internationale karakter wordt gereguleerd door breed gedragen verdragen. Zo is in internationale situaties de aansprakelijkheid bij aanvaringen door of tussen binnenschepen onderworpen aan het eerdergenoemde Geneefse Aanvaringsverdrag van 1960 (artt. 8:1000-1007 BW) en in geval van zeeschepen aan het Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelingen betreffende aanvaringen.⁷ Mocht de scheepsexploitant aansprakelijk blijken te zijn voor de (gevolgen van) de aanvaring, dan kan hij – behoudens in geval van opzet of bewuste roekeloosheid – zijn aansprakelijkheid vervolgens beperken door het (doen) stellen van een beperkingsfonds berekend op basis van het tonnage van het schip.⁸ Maar ook

6 HR 30 november 2001, S&S 2002/35 'De Toekomst/Casuele'.

7 Brussel 23 september 1910, *Stb.* 1913, 74; artt. 8:540-547 BW.

8 Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, Straatsburg 3 november 1988, *Trb.* 1989, 43; artt. 8:1060-1066 BW en voor zeeschepen het Verdrag inzake beperking van

Een aanvaring in de zin van Boek 8 kan ook die situatie betreffen waarin schade door een schip is veroorzaakt zonder dat een 'aanraking van schepen' heeft plaatsgevonden

voor meer alledaagse schades, zoals ladingsschades, is de aansprakelijkheid van de zee- of binnenvaartvervoerder onderworpen aan het verdragenrecht.⁹

Premiestijging

Deze internationaal geaccepteerde aansprakelijkheidsregimes hebben (uiteraard) hun weerslag gevonden in de door scheepsexploatanten/vervoerders afgesloten aansprakelijkheidsverzekeringen, zogenoemde 'protection and indemnity' ('P&I')-verzekeringen. Ter afdekking van hun aansprakelijkheden zijn scheepsexploatanten sinds het midden van de 19e eeuw onderlinge verzekeringen aangegaan in de vorm van zogenoemde *P&I Clubs*, waarbij de dekking was en is afgestemd op (voorlopers van) de aansprakelijkheidsregimes opgenomen in de hiervoor genoemde verdragen. Zou de overweging van het Hof Arnhem stand hebben gehouden, door de auteur hier gechargeerd weergegeven als 'de door de eiser verkozen grondslag van zijn vordering bepaalt het voor de scheepsexploitant geldende aansprakelijkheidsregime', dan zou, bij het ontbreken van duidelijke voorrangregels tussen Boek 6 en Boek 8, de meest vérstrekkende consequentie hiervan zijn geweest dat de scheepsexploitant (in ieder geval bij nationale gevallen) geen beroep meer

aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, Londen 19 november 1976, *Trb.* 1980, 32 en 1984, 31; artt. 8:750 e.v.

⁹ Voor binnenvaart de Convention de Budapest relative au contrat de transport international de marchandises par navigation intérieure (CMNI); *Trb.* 2001, 124; artt. 8:890-961 BW en voor zeevaart de Hague Visby Rules van 1924; artt. 8:370-496 BW.

zou kunnen doen op de in Boek 8 opgenomen specifieke maritieme verweren en beperkingsgrondslagen. In dat meest vérstrekkende geval zouden ook de sinds jaar en dag geldende *P&I*-dekkingen moeten worden herzien, ongetwijfeld gevolgd door een in de (op dit moment toch al uitzonderlijk hoge) vrachtprijs door te berekenen *P&I*-premiestijging.

Meer dan botsing tussen schepen

Tot zover dit, door het Hof Arnhem vermoedelijk niet-voorzien, doomsce-nario. Voor de 'droge' juristen bevat het 'Zwartemeer'-arrest (weer) de les dat een aanvaring in de zin van Boek 8 niet altijd binnen de Van Dale-definitie van dit begrip hoeft te vallen (botsing van twee schepen tijdens het varen). Uit art. 8:541 BW (zeeschepen) en art. 8:1002 BW (binnenschepen) volgt dat een aanvaring in de zin van Boek 8 ook die situatie betreft waarin schade door een schip is veroorzaakt zonder dat een 'aanraking van schepen' heeft plaatsgevonden. Deze ruime uitleg van het begrip 'aanvaring' heeft geleid tot interessante jurisprudentie. Zo bepaalde de Hoge Raad in het genoemde arrest inzake de 'Casuele' en de 'Toekomst' dat ook een tussen schepen overslaande brand als aanvaring kan worden gekwalificeerd; het Hof Den Haag schaarde ook het door een lossingsfout vallen van een container van het ene op het andere schip onder het begrip 'aanvaring' (Hof Den Haag 22 september 1998, *S&S* 2000/97) en datzelfde hof bracht ook vervuiling door kakkerlakken vanuit het ruim van het ene naar het ruim van het andere schip onder het begrip 'aanvaring' (Hof Den

Haag 26 september 2006, *S&S* 2007/4).

Een van de meest recente – en op dit moment nog bij de Rechtbank Rotterdam (263170/HA RK 06-93) aanhangige – kwesties waarin de uitleg van het begrip 'aanvaring' een rol speelt, betreft een met het 'Zwartemeer'-arrest vergelijkbare situatie waarin een baggerschip per abuis een tweetal elektriciteitskabels 'opviste'. In deze kwestie beroept de rompbevrachter (de energieproducent liet evenals Essent de vordering naar de eigenaresse van het schip verjaren) zich tot nu toe met succes op het feit dat ook dit incident onder het begrip 'aanvaring' valt en dat hij – alhoewel dit strikt genomen los staat van de vraag of het wel of geen aanvaring betrof – zijn aansprakelijkheid op de voet van art. 8:750 BW kan beperken, waardoor in dit geval zijn maximale aansprakelijkheid (behoudens in geval van opzet of bewuste roekeloosheid) beperkt is tot slechts een deel van de gevorderde schade. En ook dat is een verweer waarop de 'droge' advocaat doorgaans niet bedacht blijkt, maar wel behoort te zijn.

Niet de enige

Overigens, mochten de scheeps- en vervoerdersvriendelijke bepalingen uit Boek 8 en de daarin verwerkte verdagen op punten indruisen tegen uw rechtvaardigheidsgevoel, dan bent u daarin niet de enige. Een Engelse jurist zei in dat kader eens: 'Recht kan slecht tegen water en dan vooral tegen zout water.'¹⁰

¹⁰ Prof. mr. M.H. Claringboud, *PG Boek 8*, Kluwer, Deventer 1992, p. 21.

(advertentie)