

# Het schip en zijn verdragen

## *Zeerechtelijke bijzonderheden*

Rede en symposium  
ter gelegenheid van het afscheid van  
Maarten Claringbould  
als hoogleraar Zeerecht  
aan de Universiteit Leiden,  
op 7 december 2017

in het teken van de inaugurele rede  
van R.P. Cleveringa  
op 7 december 1927

# Zeerechtelijke Bijzonderheden

---

Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het  
Hoogleeraarsambt aan de Rijks-Universiteit te  
Leiden op Woensdag 7 December 1927

door

Mr. R. P. CLEVERINGA



ZWOLLE — W. E. J. TJEENK WILLINK — 1927

# Brommer op zee

Alex Geert Castermans

Er was eens een scheepsjongen, Isaïc. Als het werk was gedaan, kon je hem op het achterdek vinden, tot laat in de nacht. Op een dag zag hij in de verte een lichtje van wat leek een wegloevend schip, maar het kwam juist zijn kant op, merkwaardig stotend op het ritme van de golven. Toen het op zo'n tweehonderd vadem was genaderd zag hij wat het was: een man op een brommer, een brommer op zee.

Man en brommer kwamen aan boord. Hoe zit dat, vroeg Isaïc. Het bleek heel eenvoudig te zijn. De brommerman was met iets kleins begonnen, met een speld op het water. Toen die eenmaal bleef drijven nam hij steeds iets groters en uiteindelijk reed hij met een brommer over de zee.

Wat zou Maarten Claringbould hem hebben gevraagd? Is deze brommer blijkens zijn constructie bestemd om te drijven? Zo ja, dan is het een schip.

Hij zou zich eerst hebben voorgesteld, als natte advocaat en natte wetenschapper. Zo zei hij het ook, toen hij ruim vijf jaar hoogleraar Zeerecht was en hij zijn overstap aankondigde, als advocaat, van het kantoor Nauta Dutilh naar Van Traa: Claringbould blijft bij Van Traa nat en wetenschappelijk. De journalist van het *Nieuwsblad Transport* tekende het op uit zijn mond: 'Ik wil nat.'

Zo neemt hij ook de rechtspraktijk de maat. Hij tekent op dat rechtbank en hof onvoldoende kennis hebben van het natte recht. Gelukkig is hij als een partij zich in cassatie laat bijstaan door een advocaat die het natte recht wel kent. En: 'Gelukkig is de Hoge Raad voldoende nat onderlegd'.<sup>1</sup>

Ondertussen is Maarten Claringbould in zijn wetenschappelijke loopbaan gegroeid tot een droge wetenschapper. Van aanvang af heeft hij zich ingelaten met kwesties van algemeen vermogensrechtelijke aard. Hij werkt met Boek 3 over goederenrechtelijke kwesties als overdracht en pandrecht, met Boek 6 over de omvang van schadevergoeding, algemene voorwaardenregeling of de zorgvuldige vervoerder als de maatman.<sup>2</sup> Boek 8, het boek van het zee- en vervoerrecht, mag op zichzelf staan, het vervoerrecht mag niet worden overgelaten aan advocaten en rechters die het droge recht niet kennen. In onze faculteit is het vervoerrecht ingevaren in de droge wereld van het vermogensrecht; dat heeft stellig hieraan bijgedragen.

Wat wij in ieder geval weten is dat het hoogleraarschap van ruim twintig jaar een rijke oogst heeft opgeleverd: korte en rake reflecties op de rechtspraak in bladen die in de vervoerrechtsector worden gespeld – *Tijdschrift Vervoer en Recht*, *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht*, *de Beursbengel*, *Weg en Wagen* – , uitgewerkte bespiegelingen op het snijvlak van vervoerrecht en algemeen vermogensrecht, talloze geïnspireerde studenten die zonder morren bleven zitten als het college van Claringboot – correctie, Claringschip – weer eens een half uur uitliep en evenzovele onder-

---

1. *De Beursbengel* mei 2015, nr. 844, p. 30-31.

2. M.H. Claringbould, 'Een zorgvuldig vervoerder: hij die alle maatregelen neemt', in: A.G. Castermans e.a. (red.), *De Maatman in het burgerlijk recht*, Deventer: Kluwer 2008, p. 265-281.

zoekers die werden verrijkt met genereuze en kritische opmerkingen bij hun proeves van bekwaamheid.

Maarten Claringbould hield op donderdag 7 december 2017 zijn laatste, officiële, college aan de Universiteit Leiden, precies negentig jaar na de oratie die R.P. Cleveringa uitsprak bij de aanvaarding van het Hoogleraarsambt aan de Rijks-Universiteit te Leiden, op woensdag 7 december 1927.<sup>3</sup>

Cleveringa sprak over *Zeerechtelijke bijzonderheden*. In zijn dagen werd als één van de eigenaardige karaktertrekken van het zeerecht de internationale eenvormigheid genoemd. Hij haastte zich te zeggen dat het niet moeilijk was grote onderlinge verschillen aan te wijzen:

‘Het is eenigszins eigenaardig de faam der eenvormigheid van het zeerecht te hooren verkondigen tezelfdertijd, dat eenige te Brussel bijeengekomen diplomatieke conferentie’s en twee internationale vereenigingen zich doorlopend bezig houden met de verwerkelijking van een nog geenszins bestaande uniformiteit, tenzij men met Danjon er zich toe gerechtigd acht dit werk middellijk te kleineren door te beweren, dat de verscheidenheden, die ter zijde gesteld moeten worden, niet meer zijn dan “certaines différences de détail”. Ik zelf zie het anders in. [...] Het beeld der huidige zeerechtsstelsels lijkt mij van dien aard, dat men goed doet, met die karakteristiek zeerechtelijke eenvormigheid niet al te hoog van den toren te blazen’.<sup>4</sup>

Vervolgens ging hij na in hoeverre er sprake was van een groei van de eenvormigheid. Met veel relativiveringsvermogen was een positief antwoord te beluisteren:

‘Er behoort dunkt mij, een zekere blijmoedigheid toe, om uit dit alles tot een groei in de richting der eenvormigheid te besluiten; de voorzitter trouwens van het “Comité maritime international”, die om zoo te zeggen ambtshalve een dosis eenvormigheids-optimisme dient te bezitten, legde dezen zomer niet meer geestdrift over den toestand aan den dag dan dat hij dien “niet onbevredigend” noemde met dit belangrijke voorbehoud: “indien men let op het vele werk en de vele moeilijkheden, die verbonden zijn aan het invoeren in de nationale wetgeving van de verschillende landen” van de Brusselsche tractaten.’<sup>5</sup>

Enig begrip voor de wellicht tegenvallende groei is eigen aan het uitvaardigen van eenvormige regels. Zo’n regel waarborgt nog geen eenvormige toepassing:

‘Hoeveel zorg, geduld en scherpzinnigheid de beide internationaalrechtelijke vereenigingen ook aan hun werk hebben besteed, hoe bewonderenswaardig dit veelal moge zijn, de scheppers zelf zullen zich niet verheeld

3. R.P. Cleveringa, *Zeerechtelijke bijzonderheden*, Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het Hoogleraarsambt aan de Rijks-Universiteit te Leiden op Woensdag 7 December 1927, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1927.

4. Cleveringa, p. 4-5.

5. Cleveringa, p. 8.

hebben, dat hun eenvormige regelingen de kiemen van nieuwe verschillen reeds weer in zich droegen.<sup>6</sup>

Er zou een 'Hooge Raad der wereld' nodig zijn om de eenvormige interpretatie te hoeden. Maar dan nog dreigde het gevaar van het nationaal eigenbelang. Kooplieden hebben andere belangen dan reders, dus een natie van kooplieden heeft behoefte aan een ander zeerecht dan een natie van reders:

'De zeerechtsontwikkeling is voor argumenten van nationaal eigenbelang dus zeer gevoelig; het kan dan ook niet anders of dit belang is een sterke rem op de zeerechtelijke eenheid; en daarnaast op de deugdelijkheid der eenvormigheidsregelen.'<sup>7</sup>

Hoe kan dan internationale eenvormigheid worden gerealiseerd? Cleveringa sloot zich aan bij de gedachte dat verbijzondering van het zeerecht noodzakelijk is, door zijn instellingen en constructies los te weken van de andere delen van het recht en zo tot volkomen zelfstandigheid wordt gebracht:

'Het streven naar eenvormigheid brengt dan ook mee, dat men allereerst tot overeenstemming zoekt te komen omtrent de grondbeginselen; handelt men anders dan vermeerdert de kans, dat de bereikte eenheid bij de toepassing een schijneenheid zal blijken te zijn; of dat men, daarbij op hinderlijke wijze gebonden aan het reeds opgestelde, toch te avond of te morgen gedwongen zal worden dieper te graven.<sup>8</sup> [...] De gezochte eenvormigheid van het zeerecht vraagt een hechten grondslag; zij kan op den duur niet rusten op meeningsverschillen omtrent beginselen. Zij eischt daarom ook een verbijzondering van het zeerecht of althans van die zeerechtelijke instellingen, welke men eenvormig regelen wil.'<sup>9</sup>

Tegelijk waarschuwde hij tegen het koesteren van die zelfstandigheid. Als een rechtsfiguur niet langer bijzonder zeerechtelijk is, zoals het cognossement, dan is het maar de vraag of het juist zou zijn internationale eenvormigheid alleen op het gebied van het zeerecht na te streven. Cleveringa stelt de vraag:

'[...] of het niet juister is te streven naar eenvormige regelen omtrent een registerpand op bepaald aangewezen roerende zaken, dan naar een eenvormig scheepshypotheekrecht. In het eerste geval kan men pogen tot een rond geheel te komen, in het tweede geval houdt men zich bezig met een instituut, dat men links en rechts vastgehouden weet door afzonderlijke nationale regelingen van registerpand en van hypotheek op onroerende goederen met de natuurlijke gevaren voor de eenvormigheid van dien'.<sup>10</sup>

---

6. Cleveringa, p. 8.  
7. Cleveringa, p. 14.  
8. Cleveringa, p. 15.  
9. Cleveringa, p. 18.  
10. Cleveringa, p. 23.

Zo veellagig was Cleveringa's rede. Hij behandelde het zeerecht in de internationale context, in zijn verhouding tot de andere delen van het vervoerrecht en in de verhouding tot het algemene vermogensrecht, langs lijnen die naar de situatie negentig jaar later kunnen worden doorgetrokken.

Dat is precies wat Maarten Claringbould in zijn werk en in zijn afscheidsrede heeft gedaan.

Was hij als de brommerrijder op zee? Toen die op het punt stond het schip te verlaten, vroeg de jonge Isaïc hem of hij mee mocht naar de wal, als bijrijder. De man schoot in de lach. Hij moet Claringboulds 'Achterop de scooter: personenvervoerder aansprakelijk' in het hoofd hebben gehad.<sup>11</sup> Aangezien hij nog nooit had geoefend met een bijrijder, durfde hij de verantwoordelijkheid als vervoerder niet aan. Hij spoot weg, met een noodgang, de jonge Isaïc achterlatend, bedroefd, maar een mystieke ervaring rijker, opgetekend door de Leidse jurist Maarten Biesheuvel.<sup>12</sup>

Nee, zo hebben wij geen afscheid willen nemen van de hoogleraar Maarten Claringbould. Aan zijn afscheidscollege ging een symposium vooraf dat in het teken stond van zijn afscheid en van de intrede van Cleveringa, 90 jaar eerder. Met enige vertraging, maar met veel voldoening, is de tekst van zijn afscheidscollege gebundeld met de teksten van twee bijdragen aan het symposium, als blijk van onze grote waardering voor Claringboulds betekenis voor de rechtswetenschap en de rechtspraktijk, de natte en de droge.

Leiden, 7 december 2019

---

11. M.H. Claringbould, 'Achterop de scooter: personenvervoerder aansprakelijk', *de Beursbengel* oktober 2012, nr. 818, p. 12-14.

12. J.M.A. Biesheuvel, 'Brommer op zee', *Maatstaf*, Jaargang 19 (1971-1972), p. 814-818; te raadplegen via [www.dbnl.org](http://www.dbnl.org).

# Het schip en zijn verdragen

Maarten Claringbould

## Ten geleide

Deze afscheidsrede, die ik heb opgedragen aan Cleveringa, draagt de titel ‘Het schip en zijn verdragen’. Ongeveer de helft van deze tekst<sup>1</sup> mocht ik uitspreken op 7 december 2017, vanaf het lagere kathedraal in het Groot Auditorium van het Academiegebouw in Leiden.

Na die 7 december 2017 was er eerst vakantie in Japan en het bezoek aan onze pasgeboren kleinzoon aldaar, toen een aantal maanden klusjes op kantoor en pas in de loop van het voorjaar 2018 kwam ik ertoe de tekst van de rede publicabel te maken, de nodige stukken toe te voegen, onder andere over het arrest van de Hoge Raad inzake de ‘Mathilda’ (par. 4.3), en om de tekst te voorzien van een uitgebreid notenapparaat.

De rode draad in dit afscheidscollege is de historische ontwikkeling van het zeerecht, vanaf de Harter Act uit 1893 (par. 2.2) tot de Rotterdam Rules van 2008 (par. 9). Maar die historische ontwikkeling van het zeerecht vormt eigenlijk een kapstok waaraan ik een aantal van mijn stokpaardjes (‘zeepaardjes’) hang.

Zo duik ik diep in de historie van het begrip ‘vervoerdersovermacht’ (par. 3.1.1); ik ben van mening dat de CMR kilolimiet van € 10 per kilo met de inflatiecorrectie verhoogd zou moeten worden tot € 76,75 per kilo (par. 4.2).<sup>2</sup> Overigens eindig ik mijn betoog over de limieten dat limieten, met name in het personenvervoer, per definitie onredelijk zijn (par. 4.5). Vervolgens keer ik weer terug naar het zeerecht. Daar bepleit ik dat bij aanvaring niet alleen de eigenaar van het schuldige schip de aansprakelijke persoon is, maar dat ook anderen dan die eigenaar met toepassing van de aanvaringsbepalingen met bijbehorende korte verjaringstermijn aansprakelijk kunnen zijn voor schade ten gevolge van aanvaring of voor schade veroorzaakt door een schip (par. 5.3). Ik ga nog een stap verder. Die eigenaar dient ook de centraal aansprakelijke persoon te zijn als hij zijn schip uitleent aan iemand die de fout maakt terwijl de criteria van ‘Casuele; De Toekomst’ niet van toepassing zijn (ook te lezen in par. 5.3). Tja, en mijn grootste stokpaard is wel de *both-to-blame collision* onder de Rotterdam Rules. Dat lange verhaal (par. 9.1) kon ik niet uitspreken en om het te kunnen begrijpen moet u het gewoon lezen.

De titel van deze afscheidsrede is, als gezegd, ‘Het schip en zijn verdragen’. Aan de hand van een aantal bekende zeerechtelijke verdragen laat ik zien dat het vaak vele jaren, zo niet tientallen jaren, duurt voordat zo’n verdrag in werking treedt.

- 
1. Het dankwoord, dat meestal wel door eenieder wordt gelezen, sprak ik in zijn geheel uit zoals nu afgedrukt.
  2. De Hoge Raad past die inflatiecorrectie wel toe bij de personenvervoerlimiet in de binnenvaart (par. 4.3, de ‘Mathilda’).

Wat dat betreft is er nog hoop voor de Rotterdam Rules uit 2008. Aan het slot (par. 9.2) bepleit ik met kracht dat die Rotterdam Rules in werking moeten treden. Mijn verhaal over die Rotterdam Rules heb ik in par. 9 wel up-to-date gemaakt nu in juli 2019 de Uitvoeringswet Rotterdam Rules en de Goedkeuringswet Rotterdam Rules tot stand zijn gekomen.

Dit afscheidscollege vormt een caleidoscoop van zee- en vervoerrechtelijke onderwerpen waarmee ik mij de afgelopen ruim veertig jaar<sup>3</sup> heb bezig gehouden. Deze vaak zich herhalende onderwerpen<sup>4</sup> worden bijeengehouden door de historie van het nieuwe zeerecht uit 1927 tot die van het allernieuwste zeerecht, de Rotterdam Rules van 2008.

Een aantal mensen uit de ‘natte’ wereld heb ik met name genoemd, velen blijven ongenoemd. Wij allen vormen een leuke club;<sup>5</sup> het was en is een voorrecht om daar bij te horen.

Rotterdam, 31 juli 2018

#### *Post scriptum*

De tekst van deze afscheidsrede en de andere bijdragen konden door onvoorziene omstandigheden pas ruim een jaar na het indienen van de teksten worden gepubliceerd. Derhalve hebben alle auteurs hun bijdragen geactualiseerd en afgesloten in december 2019. Door het Coronavirus heeft de publicatie nog wat langer geduurd.

- 
3. In 1975 trad ik toe tot de Rotterdamse, zeg maar ‘natte’, balie; in 1995 volgde de benoeming tot Hoogleraar Zeerecht in Leiden.
  4. M.H. Claringbould, *Parlementaire geschiedenis van Boek 8 BW*, Deventer: Kluwer 1992, p. XV Inleiding sub 3, ‘Boek 8 is gebouwd op herhalingen’. In een caleidoscoop herhaalt een figuurtje zich vele malen.
  5. Zie: Dankwoord ‘*Quo Vadis? Waarheen gaat gij?*’ aan het eind van deze bijdrage, p. 56.