

DOSSIER TRANSPORT

**Personenvervoer;
aansprakelijkheid vervoerder
S&S 2018/3, Rechtbank Rotterdam
20 september 2017 'Herman'**

BOOTTOCHTJE

Deze uitspraak behandel ik alleen in de *Beursbengel* om u te waarschuwen voor boottochtjes met een *Rigid Inflatable Boat* (RIB). U weet wel, zo'n boot die keihard over het water vaart en flink op de golven klappt. Dat moet u dus niet doen... En als het om een bedrijfsuitje gaat zoals in de onderhavige zaak, moet de werkgever ervoor zorgen goed verzekerd te zijn tegen een mogelijke aansprakelijkheid voor letsel bij zijn werknemers.

Hier ging de tocht met de RIB genaamd 'Herman' van de Sint-Jobshaven in Rotterdam over de Nieuwe Waterweg en dan over zee naar Scheveningen. Bij aankomst in Scheveningen kan een passagier niet meer opstaan uit zijn stoel en wordt hij met een ambulance naar het ziekenhuis gebracht, waar verse inzakkingsfractuurletsel van de zesde en achtste rugwervel worden geconstateerd. De passagier dagvaardt de vervoerder en zijn verzekeraar tot verklaring voor recht dat vervoerder aansprakelijk is voor de gevolgen van het aan passagier overkomen ongeval aan boord van de RIB. De rechter die deze zaak behandelt, is kennelijk niet erg goed thuis in Boek 8 BW. Hij kijkt namelijk ook naar de afdeling over de overeenkomst van personenvervoer over de binnenwateren, maar in art. 8:500 sub e BW staat met zoveel woorden dat wanneer het vervoer over zee en binnenwateren plaatsvindt dat als vervoer over zee wordt beschouwd. Dan moeten dus de bepalingen van personenvervoer over zee worden toegepast. Gelukkig doet de rechter dat ook verderop in zijn vonnis.

Bij personenvervoer over zee is de aansprakelijkheid van de vervoerder tamelijk ingewikkeld geregeld. Wanneer er sprake is van een scheepvaartincident (dat wil zeggen schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of een defect aan het schip) is er risicoaansprakelijkheid van de vervoerder (alleen geen aansprakelijkheid als het incident een gevolg is van oorlog et cetera, dan wel is veroorzaakt door een derde met de opzet het incident te veroorzaken, art. 8:504 lid 3 BW). Maar indien de schade niet is veroorzaakt door een scheepvaartincident, zoals in het onderhavige geval, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of de nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Dat wil zeggen gewone schuld aansprakelijkheid van de vervoerder.

De passagier spreekt de vervoerder aan op grond van onrechtmatige daad nu hij niet



zelf partij was bij de vervoerovereenkomst (dat was zijn werkgever die dit bedrijfsuitje had georganiseerd), maar op grond van de paardensprongregeling is de vervoerder niet verder aansprakelijk dan hij op grond van de betreffende vervoerovereenkomst zou zijn.

In casu gaat het dus om een schuld aansprakelijkheid van de vervoerder, te bewijzen door de passagier. Volgens de passagier is er te hard gevaren waardoor hij rugletsel heeft overgehouden aan de boottocht. Dit acht de rechtbank niet voldoende om schuld van de vervoerder aan te nemen, temeer nu voordat met de vaartocht begonnen werd uitdrukkelijk instructie is gegeven dat je tijdens de tocht moet meebewegen met de golven vergelijkbaar als met paardrijden. En dat je bij problemen je hand moet opsteken, waarna de boot direct wordt gestopt. Er is ook nog voor gewaarschuwd dat je er blauwe plekken van zou kunnen krijgen en dat als je zwanger was het niet aan te raden was om mee te varen. Kortom, nu er duidelijke instructies zijn gegeven en de passagier tijdens de vaartocht niet van zich heeft laten horen, is er geen sprake van schuld of nalatigheid van de vervoerder.

Voor de liefhebbers verwijs ik nog naar mijn artikel 'Limieten in het personenvervoer: een overzicht', *de Beursbengel*, nr. 837, september 2014, p. 16-19.

Bij het vervoer over zee met zo'n RIB gelden de volgende limieten:

- in het geval van een scheepvaartincident 250.000 SDR per reiziger;
- buiten het geval van een scheepvaartincident, zoals in de onderhavige zaak, is de limiet 400.000 SDR per reiziger. Die limiet geldt trouwens ook als bij een scheepvaartincident de schuld van de vervoerder kan

worden bewezen.

- en vaart u met de RIB alleen over binnenwater zoals de Rotterdamse haven, dan is de limiet slechts 137.000 euro, met dien verstande dat het hof in de 'Mathilda' (S&S 2016/121, *de Beursbengel* nr. 862, maart 2017, p. 38) die lage limiet op gronden van redelijkheid en billijkheid heeft verhoogd met een inflatiecorrectie tot een bedrag van 198.787 euro.

Kortom, bij een bedrijfsuitje met RIB's blijft u maar beter veilig als beste stuurman/-vrouw aan de wal staan en zwaait u uw collega's uit...

**Hulpverlening; hoogte hulploon
S&S 2018/17, Rechtbank Rotterdam
13 december 2017, 'Sea Bronco';
'Pacific Hickory'
en 'SM 251/SM 253' en 'SM 252/SM 254'**

PONTON OP DRIFT

Hulpverleningszaken komen tegenwoordig weinig voor in *Schip & Schade* om de eenvoudige reden dat de meeste hulpverleningszaken worden afgehandeld in Londen op basis van het Lloyd's Open Form. Arbiters in Londen bepalen dan de hoogte van het hulploon. Maar hier is toch weer een aardige hulploonzak die door de Rechtbank Rotterdam is beslist.

De sleepboot 'Pacific Hickory' sleepte vanuit China naar Rotterdam twee sets pontons, namelijk de ponton 'SM 251' met daarop de ponton 'SM 253' en daarachter de ponton 'SM 252', met daarop ponton 'SM 254'. Aangekomen bij de Maas West Approach op circa 24 zeemijl ten westen van Hoek van Holland breekt de sleepverbinding tussen de 'Pacific Hickory' en het ponton 'SM 252' met daarop

dus het ponton 'SM 254'. Overigens gaat het over zeer grote pontons met een lengte van meer dan 100 meter. Ruim een uur na het breken van de sleepkabel (om 11.40 uur) heeft een andere sleepboot, de 'Sea Bronco', vastgemaakt aan het los drijvende ponton 'SM 252' en is vertrokken richting Rotterdam. Omstreeks 15.30 uur passeerde de 'Sea Bronco' de pier van Hoek van Holland en is een loods aan boord gekomen. Vervolgens is met behulp van andere sleepboten de ponton 'SM 252' om 23:15 uur afgemeerd in de Waalhaven. Voor deze hulpverlening aan de pontons 'SM 252' en de daarop geladen 'SM 254' vordert de 'Sea Bronco' een hulploon van 150.000 euro.

Om de hoogte van het hulploon te kunnen vaststellen moet de rechtbank alle factoren wegen die van belang zijn om het hulploon vast te stellen; die factoren zijn, overigens niet limitatief, opgesomd in art. 8:563 lid 2 BW.

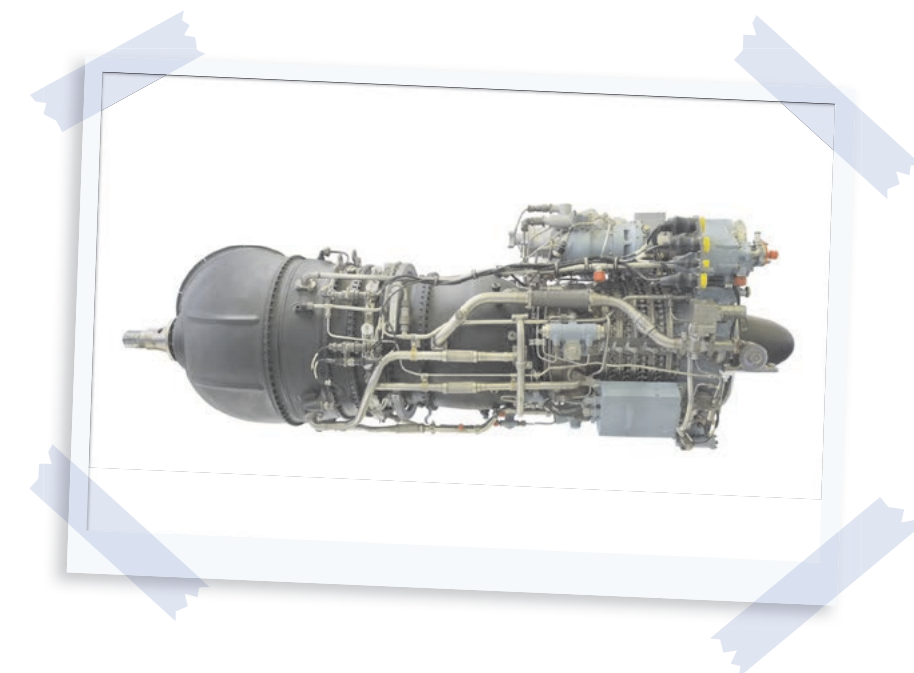
Maar allereerst moet de rechtbank de vraag beantwoorden of de pontons wel in gevaar hebben verkeer. Immers, er is pas recht op een hulploon als er met gunstig gevolg hulp is verleend aan een in gevaar verkerend schip. Nu de pontons vlak in de buurt waren van de grote vaargeul richting haven Rotterdam en zij niet op eigen kracht zonder hulp van buitenaf zich uit de gevaarlijke situatie konden redden, was er een reële dreiging van het oplopen van schade en mitsdien van gevaar. De rechtbank verwijst naar het standaardarrest op dit punt van de Hoge Raad van 2 oktober 1998 inzake het motorjacht 'Sioux' (S&S 2000/1, *de Beursbengel*, februari 2000, p. 14). Vervolgens loopt de rechtbank de factoren langs die de hoogte van het hulploon bepalen.

De geredde waarde van de beide pontons was 1.700.000 euro.

De weersomstandigheden waren tijdens de berging gunstig, zodat achteraf bezien het gevaar zeer gering was. Het vastmaken van de sleepkabel door de 'Sea Bronco' heeft slechts tien minuten in beslag genomen. De berging is verder vakkundig uitgevoerd, maar nu het om relatief simpele handelingen van de 'Sea Bronco' ging, zijn er op dat punt geen hulploon verhogende of verlagende factoren.

De rechtbank is van oordeel dat de tijd gemoeid met de hulpverlening slechts gerekend kan worden tot het moment dat de 'Sea Bronco' om 15.30 uur bij de pieren van Hoek van Holland arriveerde. Dat er daarna nog acht uur nodig waren om de sleep in de Waalhaven af te meren, rekent de rechtbank niet meer tot daadwerkelijke hulpverlening. De 'Sea Bronco' lag destijds niet op het station om direct uit te varen om hulp te verlenen, maar was toevallig in de buurt. De factor 'staat van gereedheid van het hulpverleningsschip' wordt niet als hulploonverhogend meegenomen.

De rechtbank komt tot het oordeel dat rekening houdend met de geredde waarde



van de pontons, de betrekkelijk geringe mate van gevaar, de door de 'Sea Bronco' gebruikte tijd, het gunstig gevolg van de hulpverlening en de snelheid en vakkundigheid van de hulpverlening, een hulploon van 25.000 euro in de gegeven omstandigheden redelijk moet worden geacht.

In feite kent de rechtbank hier een behoorlijk verhoogd sleeploon toe, nu de hulpverlening niet al te moeilijk en ingewikkeld was. Hetzelfde was destijds ook gebeurd in het al genoemde arrest van de 'Sioux', waarbij het motorjacht 'Sioux' van het wad werd losgetrokken; ook daar kwam het hulploon neer op een verhoogd sleeploon.

Let overigens op: bij het bepalen van het hulploon mag u nooit een percentage van de geredde waarde tot uitgangspunt nemen. Het gaat erom dat alle factoren genoemd in art. 8:563 BW in ogenschouw worden genomen zoals de rechtbank in het onderhavige geval ook heeft gedaan.

CMR-vervoer; stuwage

S&S 2018/20,

Rechtbank Zeeland-West-Brabant

15 november 2017

BESCHADIGDE VLIEGTUIGMOTOR

Eindelijk weer eens een recht-op-en-neer CMR-wegvervoerladingschade. Vervoer van een vliegtuigmotor van Zevenbergen naar Istanbul. De wegvervoerder neemt de vliegtuigmotor in Zevenbergen in ontvangst. De motor bevindt zich op een oplegger in een speciaal draagstel dat de schokken van het wegvervoer moet opvangen. Op het draagstel staat een figuur met een verbodssymbool met daarin een bevestigingshaak met de tekst

'NO TIE DOWN'. Vlak voor vertrek heeft de chauffeur het draagstel aan de bovenzijde met spanbanden gezekeerd. Wanneer de vliegtuigmotor in Istanbul aankomt, blijkt dat er schade is ontstaan. Dat kwam doordat bij een dergelijke bevestiging met spanbanden aan de bovenzijde van het draagstel de schokdempers van dat draagstel niet naar behoren werken.

Wanneer de vervoerder tot schadevergoeding wordt aangesproken (ruim 80.000 euro) beroept hij zich op de exoneraties van artikel 17 lid 4 onder b (gebrekige verpakking), c (behandeling van de lading door de afzender) en d (de aard van de goederen) CMR. De rechtbank is echter van mening dat de vervoerder geen beroep op deze onthefingsgronden kan doen, nu de chauffeur van de vervoerder de vliegtuigmotor zelf heeft gezekeerd door middel van spanbanden, terwijl uitdrukkelijk zichtbaar op het draagstel was gewaarschuwd dat aan de bovenzijde niet met spanbanden mocht worden gewerkt ('NO TIE DOWN'). Gelet op de verbodsinstructies op dat draagstel had het voor de vervoerder, die reeds eerder vliegtuigmotoren had vervoerd en zich op haar website profileert als een ter zake deskundige vervoerder, duidelijk moeten zijn dat het draagstel niet aan die bovenzijde diende te worden vastgezet met spanbanden en derhalve is de vervoerder aansprakelijk voor deze ladingschade.

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

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