

Zeevervoer; aansprakelijkheid van afzender
S&S 2017/93, Gerecht van Aruba
19 april 2017 'Rio Tamanaco'

BENZINE IN DE OLIE

Het valt mij op dat in de afgelopen tijd meer zaken worden gepubliceerd, waarin de aansprakelijkheid van de afzender voor schade toegebracht aan het schip de hoofdrol speelt. Ik wijs er nog eens op dat als de afzender aansprakelijk is voor dergelijke schade, de bedragen hoog kunnen oplopen en dikwijls zal de afzender voor die aansprakelijkheid niet adequaat verzekerd zijn.

Hier betref het vervoer van afgewerkte olie in een flexibag, geplaatst in een 20-voets container, met het zeeschip 'Rio Tamanaco'. Tijdens het vervoer barst de flexibag open en komt olie in het laadruim van het schip. De eigenaar van de 'Rio Tamanaco' stelt de tijdbvrachter aansprakelijk en diens aansprakelijkheidsverzekeraar, in dit geval een P&I-club, vergoedt aan de scheepseigenaar de schade van 243.351,21 Amerikaanse dollar. De P&I-club neemt vervolgens regres op de afzender, stellende dat de schade het gevolg is van de gevaarlijke aard van de lading.

De experts hebben vastgesteld dat de oorzaak van de schade ligt in het vrijkomen van een substantiële hoeveelheid gas uit de olie, waardoor overdruk is ontstaan. Dat kwam doordat er benzine in die olie zat, hoewel dat niet een normaal bestanddeel is van de gebruikte smeerolie.

De rechtbank acht de afzender aansprakelijk voor deze door de lading olie (een gevaarlijke stof) aan het schip veroorzaakte schade. Die aansprakelijkheid van de afzender baseert de rechtbank op de voorwaarden van de vervoerovereenkomst. In die vervoerovereenkomst waren door de afzender garanties en vrijwaringen gegeven ten aanzien van de aard

en geschiktheid van de lading. De rechtbank voegt daar nog aan toe dat het feit dat de afzender niet bekend was met de gevaarlijke aard van deze afgewerkte olie, niets afdoet aan zijn aansprakelijkheid. Het behoort tot de risicosfeer van de afzender dat de betreffende afgewerkte olie afweek van eerdere ladingen. De afzender wordt veroordeeld de schade van ruim 243.000 dollar plus 14.600 dollar aan expertisekosten te vergoeden aan de P&I-verzekeraar van de tijdbvrachter.

Opvallend is dat de rechter niet verwijst naar het hier – ook in Aruba – toepasselijke artikel 8:397 BW. Hoewel dit artikel geen dwingend recht bevat, maar slechts aanvullend recht, bepaalt het met zoveel woorden dat de afzender verplicht is aan de vervoerder te vergoeden de schade die de lading of de behandeling daarvan de vervoerder berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door de zogenoemde afzendersovermacht. Er is sprake van afzendersovermacht wanneer de afzender kan aantonen dat de schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig afzender van de ten vervoer ontvangen zaken niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulk een afzender de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen. Welnu, die afzendersovermacht is niet bewezen wanneer de afzender alleen maar stelt dat hij niet op de hoogte was van de gevaarlijke aard van de betreffende afgewerkte olie. Dat ligt in de risicosfeer van die afzender.

CMR-vervoer; schade bij lossen
S&S 2017/96, Rechtbank Rotterdam
8 maart 2017

GECONTAMINEERDE BUTANOL

Het komt regelmatig voor dat de chauffeur bij het lossen van de lading niet zozeer schade toebrengt aan de vervoerde lading zelf, maar aan het terrein of andere zaken van de geadresseerde. Dat schade toebrengen kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld de vervoerde azijnzuur is gecontamineerd geraakt in de tank van de vrachtauto; dat gecontamineerde azijnzuur wordt gelost in de landtank waarin gezond azijnzuur zit. Dat azijnzuur raakt dus ook gecontamineerd en er is schade. In het bekende Cargofoor-arrest uit 1994 (S&S 1994/72) heeft de Hoge Raad al uitgemaakt dat dergelijke schade niet wordt geregeld door het CMR-verdrag. Dan is het gewone nationale recht van toepassing is. In casu kan de geadresseerde die schade aan het azijnzuur in de landtank vorderen op basis van onrechtmatige daad. Het kan ook zo zijn dat bij het lossen van bijvoorbeeld een lading cement, de losslang los schiet, waardoor dit 'gezonde' cement het terrein van de geadresseerde bevuilt. Ook die schade aan het terrein kan de geadresseerde

van de vervoerder vorderen op grond van onrechtmatige daad. We kennen ook nog de situatie uit het Schenker/Transfennica-arrest (Hoge Raad 18 december 2015, S&S 2016/37; door mij uitvoerig besproken in *de Beursbengel* nr. 856, juli-aug. 2016, p. 31). In de betreffende vervoerovereenkomst is niet alleen afgesproken dat de vervoerder de goederen zal afleveren op de plaats van bestemming, maar er zijn ook nog nevenverplichtingen afgesproken, zoals het opgeven van laadreferentienummers ten behoeve van de inklaring bij de douane. Als een dergelijke extra afspraak is overeengekomen en de vervoerder doet dat niet goed, is er sprake van wanprestatie en is de vervoerder aansprakelijk voor de schade volgens het gewone verbintenissenrecht; die aansprakelijkheid wordt immers niet geregeld in het vervoerrecht.

Let op, die aansprakelijkheid gegrond op onrechtmatige daad of op wanprestatie wegens het schenden van nevenverplichtingen is een onbeperkte aansprakelijkheid die op de vervoerder rust.

Nu naar de onderhavige zaak die ik vereenvoudigd zal weergeven. Het gaat om vervoer van een lading butanol van Axel (Zeeuws-Vlaanderen) naar Beveren bij Antwerpen. De betreffende butanol was geladen in compartiment 3 van de tankwagen. In diezelfde tankwagen was in compartiment 1 2.000 liter ballastwater geladen; dit was gedaan om de stabiliteit van de tankwagen te bevorderen. Wanneer de chauffeur met zijn tankoplegger arriveert bij de geadresseerde in Beveren, een tankterminal voor chemische producten, wordt na weging op de weegbrug geconstateerd dat de tankoplegger aanzienlijk meer product bevat dan was aangekondigd. De tankterminal heeft de afzender daarnaar gevraagd en de afzender heeft aangegeven dat de gehele zending moet worden gelost.

U voelt 'm al aankomen, de chauffeur heeft niet alleen de butanol in compartiment 3 gelost maar ook de 2.000 liter ballastwater in compartiment 1.

Later wordt door experts vastgesteld dat de aldus gecontamineerde butanol in de landtank weliswaar gereconditioneerd kon worden, maar uiteindelijk leidt dat tot een schade van 9.608 euro. Maar daar blijft het niet bij, want enkele dagen later wordt in diezelfde tank, waarin die met water gecontamineerde butanol zat (water en butanol tezamen bijna 5.000 kg), maar liefst 1.888.000 kg butanol bijgepompt uit een zeeschip. Die butanol raakt dus ook gecontamineerd met die 2.000 liter water. Dat leidt tot een schade van bijna 200.000 euro.

Zowel de vervoerder als de afzender zijn het erover eens dat deze vordering tot vergoeding van de schade van de butanol in de landtank niet valt onder de vervoerdersaansprakelijkheid van de CMR, maar dat op de betreffende



DOSSIER TRANSPORT

vordering het gewone Nederlandse verbintenisrecht van toepassing is.

De rechtbank stelt vast dat het kerngeschilpunt is, wie verantwoordelijkheid draagt voor het te Beveren in de landtank van de terminal lossen van niet alleen de butanol uit compartiment 3 maar ook het ballastwater uit compartiment 1 van de tankoplegger. Op de vrachtbrief stond alleen vermeld dat er een lading butanol in compartiment 3 met een gewicht van 2.900 kg werd vervoerd. De vervoeropdracht neergelegd in de vrachtbrief strekte dan ook niet tot aflevering van enig ander product uit enig ander compartiment. Het water uit compartiment 1 was geen onder deze vrachtbrief vervoerde en aan deze geadresseerde af te leveren lading en behoefde niet als lading daarop te worden vermeld. Ook is niet gebleken dat de vervoerder aan haar chauffeur heeft opgedragen om in afwijking van de vrachtbrief toch het water uit compartiment 1 te lossen in de tank van de terminal. Dit betekent, zo oordeelt de rechtbank, dat de chauffeur van de vervoerder een fout heeft gemaakt en dat de vervoerder in strijd met de vervoerovereenkomst zoals neergelegd in de vrachtbrief heeft gehandeld, door in strijd met de vrachtbrief toch het water uit compartiment 1 te lossen in de landtank van de terminal. De vervoerder is dus aansprakelijk voor de schade aan de butanol die in de landtank vermengd is met water.

Uit de door de rechtbank gehanteerde formulering dat de chauffeur een fout heeft gemaakt door in strijd met de vervoerovereenkomst toch het water uit compartiment 1 te lossen, maak ik op dat de rechtbank hier een fout in de zin van een onrechtmatige daad op het oog heeft. Het gaat dus niet om wanprestatie gepleegd bij de uitvoering van de betreffende vervoerovereenkomst nu de betreffende butanol keurig is gelost in de landtank. Los van de vervoerovereenkomst voor het vervoer van de butanol, heeft de chauffeur de fout gemaakt om nog andere lading (ballastwater) te lossen in diezelfde landtank en dat leidt in dit geval tot een onrechtmatige daad, waarvoor de vervoerder (onbeperkt) aansprakelijk is.

Toch loopt de zaak voor de afzender niet goed af, want in werkelijkheid ging het om de schade die is veroorzaakt door het bijladen in die terminaltank van 1.888 MT butanol, afkomstig uit het zeeschip. Op dat punt past de rechtbank de toerekeningsregel van het droge recht, artikel 6:98 BW, toe:

'Voor vergoeding komt slechts in aanmerking schade die in zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de schuldenaar berust dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en van de schade, als een gevolg van deze gebeurtenis kan worden toegerekend.'

In dat kader zal ook dat wat naar objectief inzicht voorzienbaar of waarschijnlijk was een rol kunnen spelen. De rechtbank komt tot het oordeel dat in dit geval de schade veroorzaakt door de lading butanol uit het zeeschip niet voorzienbaar was voor deze wegvervoerder. Normaal gesproken moet de afzender standaard bij iedere lossing uit de tankoplegger monsters nemen en analyseren. In casu waren die monsters wel genomen, maar later weggegooid omdat de afzender van mening was dat er alleen maar butanol in die landtank was gelost. De wegvervoerder hoefde er in dit geval niet vanuit te gaan dat enkele dagen later de scheepslading in de landtank zou worden gelost zonder voorafgaande analyse van de inhoud van de tankoplegger of van de landtank. Op die grond is de vervoerder niet aansprakelijk voor de schade die is ontstaan aan de 1.888 MT butanol uit het zeeschip.

Kortom, een pyrrusoverwinning voor de afzender. Maar houd goed voor ogen dat de vervoerder buiten het vervoerrecht om onbeperkt aansprakelijk kan zijn op grond van onrechtmatige daad indien hij ook een ander product dan het te vervoeren product lost in de landtank.

.....

Vrachtuitwisseling via internet; opvolgend vervoer
S&S 2017/108, Rechtbank Limburg
21 juni 2017

GESTOLEN PALLETS FRISDRANK

Over de vraag of een CMR-vervoerder die via een intranetsysteem waarop vrachtuitwisseling plaatsvindt, zoals Teleroute, een vervoerder inschakelt die er met de lading vandoor gaat aansprakelijk is, heb ik al een aantal keren geschreven. Zie bijvoorbeeld *Weg en Wagen* nr. 74, november 2014, 'Vrachtuitwisseling via internet: geef dieven geen kans!'; *de Beursbengel*, november 2014, p. 30 (S&S 2014/116); *de Beursbengel*, december 2015, p. 31 (S&S 2015/102).

Hetzelfde geldt voor het onderwerp opvolgend vervoer: *Weg en Wagen* nr. 77, november 2015, 'Opvolgend vervoer: Hoge Raad kiest voor ruime uitleg'; de hiervoor al genoemde *Beursbengel* december 2015 alsmede *de Beursbengel*, oktober 2016, p. 30 (S&S 2016/77). En nu formuleert de kantonrechter te Maastricht het geleerde nog eens in een keurig vonnis.

CMR-vervoer van 28 pallets frisdrank van Rodgau (Duitsland) naar Londen in opdracht van Highwood door Europeenne, die het vervoer uitbesteedt aan BCW, die het vervoer evenmin zelf uitvoert, maar aanbiedt op Teleroute. Een Poolse vervoerder DREM reageert en krijgt de transportopdracht. De zending wordt keurig opgehaald, maar nimmer afgeleverd...

Highwood spreekt Europeenne aan tot schadevergoeding en zij treffen een schikking op grond waarvan deze eerste papieren vervoerder 12.954 euro aan Highwood vergoedt. Europeenne vordert betaling van het schikkingsbedrag van haar papieren vervoerder BCW.

De rechtbank stelt vast dat BCW het vervoer niet feitelijk heeft uitgevoerd noch de goederen in ontvangst heeft genomen. Zij is daarom geen opvolgend vervoerder in de zin van artikel 34 CMR. BCW is daardoor geen partij bij de vervoerovereenkomst geworden en dus niet uit dien hoofde rechtstreeks jegens Highwood aansprakelijk voor de schade. De rechtbank merkt nog op dat op grond van het hierboven genoemde Hoge Raad-arrest over opvolgend vervoer slechts de laatste feitelijke vervoerder, in casu DREM, als opvolgend vervoerder kan worden aangemerkt en dat Europeenne en BCW alleen papieren vervoerders zijn. Derhalve oordeelt de rechtbank dat tussen Europeenne en BCW een (onder) vervoerovereenkomst is gesloten en dat in die verhouding Europeenne als afzender geldt en BCW als gewone vervoerder. Ingevolge artikel 3 CMR is BCW aansprakelijk voor de daden en de nalatigheden van de partij die zich heeft gepresenteerd als DREM, omdat zij zich voor de bewerkstelling van het vervoer van deze partij heeft bediend en deze partij handelde in de uitoefening van haar werkzaamheden. Ook al heeft deze partij de goederen verduisterd, dat is nog steeds een handelen in het kader van het te verrichten vervoer en dus geschied in de uitoefening van de werkzaamheden. Derhalve is BCW jegens afzender Europeenne aansprakelijk voor het verlies van de goederen. BCW kan zich natuurlijk niet beroepen op vervoerdersovermacht. De rechtbank voegt er nog aan toe dat in artikel 3 CMR besloten ligt dat in de verhouding tussen Europeenne en BCW de gevolgen van de keuze van BCW voor de partij die zich heeft gepresenteerd als DREM, voor rekening van BCW komt. Met andere woorden, zoals ik al eerder heb betoogd, of de vervoerder nu een chauffeur aanstelt die later een dief blijkt te zijn of een ondervoerder inschakelt die later een dief blijkt te zijn, in beide gevallen is deze vervoerder aansprakelijk voor de daden van zijn door hem ingeschakelde hulppersonen. Let op, dit is een onbeperkte aansprakelijkheid omdat de goederen door de chauffeur respectievelijk de ondervoerder zijn gestolen.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (september en oktober 2017), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

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