

### Exoneratieclausule op terreinbord S&S 2016/97, Rechtbank Zeeland-West- Brabant 15 juni 2016 'Challenger'

#### TERREINBORD NIET AFDOENDE

Ik beklim nogmaals mijn stokpaard over de vraag of een exoneratieclausule op een terreinbord werking heeft ten opzichte van vervoerders die een (haven)terrein oprijden of schippers die bij een kade afmeren.

Hier meerde het motorschip 'Challenger' af bij de werf en kwam in aanvaring met een aldaar afgezonken schroevendok, waardoor schade aan het schip ontstaat. De eigenaar van de 'Challenger' spreekt de werf voor deze schade aan op grond van onrechtmatige daad. De werf beroept zich ter bevrijding van haar aansprakelijkheid op het waarschuwbord dat op een van de kranen is bevestigd met de tekst 'Let op!! Beperkte diepgang i.v.m. schroevendok'.

De rechtbank is van oordeel dat dit bord geen afdoende waarschuwing bevat nu het bord niet de exacte ligging van het schroevendok markeert en de waarschuwing op het bord vanuit de 'Challenger' niet leesbaar was. Ook gaf het bord geen concrete informatie over de diepgang in de haven, zodat de schipper niet kon beoordelen of de 'Challenger' risico's liep.

Vervolgens beriep de werf zich nog op het bord op het toegangshek, waarop wordt gewaarschuwd voor de risico's van betreding van het terrein:

*'Waarschuwing! Het zich op het terrein of in het water van deze werf bevinden van personen of zaken is geheel voor **eigen risico**. Iedere aansprakelijkheid van de werf en de daardoor te werk gestelde voor letsel, doodelijk ongeval, verlies of beschadiging van zaken en oponthoud, uit welke hoofde dan ook is uitgesloten.'*



Maar ook deze tekst op het bord baat de werf niet, om de simpele reden dat het bord geheel onzichtbaar is vanuit de haven waar de 'Challenger' voer, zodat dit bord voor de schipper geen enkele waarschuwend functie kon hebben.

Tot slot probeert de werf het nog met een beroep op het feit dat partijen een zogenaamde betredingsovereenkomst met een exoneratie hebben gesloten, omdat de vennoot van de 'Challenger' wetenschap had van dat waarschuwbord aan de poort, nu hij bij de bouw van de 'Challenger' regelmatig het terrein van de werf heeft betreden. Ook dit verweer faalt. De rechtbank stelt vast dat de tekst van dat bord op enige afstand onleesbaar is. De vennoot behoefde zich dan ook niet bewust te zijn van de waarschuwing. Daarnaast vindt de rechtbank de tekst op het bord algemeen van aard en waarschuwt het bord niet voor specifieke risico's die een betredener van het terrein ten deel kunnen vallen en waarop deze bedacht zou moeten zijn. De waarschuwing op het bord is dan ook geen afdoende maatregel met het oog op voorkoming van het risico dat zich in dit geval heeft gemanifesteerd.

Samenvattend: op zich kan een exoneratieclausule op een terreinbord die goed leesbaar is voor degene die het terrein betreedt dan wel bij de kade afmeert, werking hebben. Maar dan moet de tekst niet in algemene bewoordingen zijn gesteld, maar heel duidelijk aangeven voor welke risico's de aansprakelijkheid wordt uitgesloten en, als gezegd, de betreffende tekst moet goed leesbaar zijn.

Ik schreef hierover al uitgebreid naar aanleiding van het arrest van het Hof Den Haag van 15 september 2015 over de werking van exoneratieclausules op terreinborden en de mogelijkheid dat er voor de geldigheid van een exoneratieclausule tussen partijen een zogenaamde betredingsovereenkomst wordt gesloten (S&S 2016/82; de Beursbengel nr. 858, oktober 2016, p. 30-31).

### CMR; controle van de stuwage; verdeling van aansprakelijkheid S&S 2016/110, Hof Den Haag 7 juli 2015

#### IS SPRAKE VAN MEDESCHULD?

Dit arrest bevat een uitgebreid college over de belangrijke vraag wie, bij gebreke van een contractuele voorziening, verantwoordelijk is voor de stuwage/het vastzetten van de lading bij CMR-vervoer.

De casus is betrekkelijk eenvoudig. Röntgenmachines moeten terug worden vervoerd van Riga (Letland) naar Noordwijk. Dat gebeurt met drie of vier vrachtwagencombinaties. Na afloop van de lossing van de tweede en derde vrachtwagen wordt schade aan de

machines bemerkt. De lading blijkt niet deugdelijk vastgezet. Het betrof hier bagage-inspectiemachines (37 in getal) die zijn ingezet in het kader van een NAVO-top in november 2006 die in Riga werd gehouden.

Het hof begint met de vaststelling dat de vraag wie verantwoordelijk is voor de stuwage/het vastzetten van de lading niet aan de hand van de CMR kan worden beantwoord, maar moet worden beantwoord naar het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht.

Het hof begint met een algemene opmerking over de controleplicht van de chauffeur. Die plicht kan ook bestaan als de belading en stuwage geheel of ten dele behoren tot de verplichtingen van de afzender. Uitgaande van het bestaan van een controleplicht volstaat niet dat de vervoerder van een door hem opgemerkte onvoldoende stuwage een aantekening maakt op de vrachtbrieven 'dat de goederen op wieltjes stonden en onmogelijk waren te bevestigen'.

Vervolgens stelt het hof vast dat hier Lets recht aanvullend van toepassing is op de CMR en volgens dat recht rust de plicht tot laden, stuwen en lossen op de afzender, maar is afwijking van dit uitgangspunt mogelijk. Daarnaast heeft de chauffeur een controleplicht. Het hof merkt op dat dit 'systeem' overeenkomt met dat van de AVC-2002.

Daarna kijkt het hof hoe er feitelijk is beladen en gestuwd. Het enkel meebrengen en vastsjorren van spanbanden door de vervoerder is onvoldoende om te concluderen dat de afzender daarmee ontheven is van de verplichting tot stuwage. Overigens kan het deugdelijk vastzetten van de lading meer omvatten dan alleen het meebrengen en vastsjorren van spanbanden door de vervoerder. Uit de aard van het voorgenomen transport zal vaak blijken wie wat moet doen en wat tezamen wordt gedaan.

Dan komt het hof met een interessante overweging over de verdeling van aansprakelijkheid op grond van art. 17 lid 5 CMR. Uitgangspunt van de CMR is het bestaan van een resultaatsverbintenis voor de vervoerder, met, zij het beperkte, gronden voor ontheffing van aansprakelijkheid en in lijn daarmee een mogelijkheid van medeschuld. In geval van medeschuld wordt de aansprakelijkheid over de vervoerder en de rechthebbende verdeeld. Daarbij kan bij wederzijdse fouten per geval bezien worden hoe zwaar deze dienen te wegen. Dat betekent dat, ook al rustte de verplichting tot beladen en stuwen op de afzender, de vervoerder nog steeds gehouden is om te controleren of die stuwage en het vastzetten van de lading deugdelijk is gebeurd. Met betrekking tot die controleplicht heeft de vervoerder een eigen verantwoordelijkheid die niet reeds wordt weggenomen door de mededeling van de afzender dat een bepaalde

wijze van belading/stuwage volstaat. Het hof merkt wel op dat er begrip voor kan bestaan dat het in de praktijk vaak lastig zal zijn voor de vervoerder om aanvullende maatregelen af te dwingen, zeker indien de afzender, die bekend is met de bijzonderheden van de door hem ten vervoer aangeboden lading, zegt dat een bepaalde wijze van belading/stuwage volstaat. Het hof concludeert dat daar art. 17 lid 5 CMR ruimte biedt om daarmee bij de weging van de aan weerszijden gemaakte fouten rekening te houden en tot een verdeling van de aansprakelijkheid te komen.

In casu wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder gesteld op 25 procent van de aansprakelijkheidslimiet.

Met die laatste overweging heb ik moeite. Het hof stelt eerst de hoogte van de in deze zaak toepasselijke limiet vast (de werkelijke schade was veel hoger dan die limiet) en vervolgens stelt het hof vast dat de vervoerder voor 25 procent van die limiet aansprakelijk is en dat het aldus gelimiteerde bedrag aan de ladingbelanghebbende moet worden betaald. Ik ben van mening dat het hof eerst conform art. 17 CMR de aansprakelijkheid voor de schade moet vaststellen en als de vervoerder aansprakelijk is voor slechts 25 procent van de schade, welke schade bijvoorbeeld 1.000.000 euro bedraagt, moet het hof bij een aansprakelijkheidsverdeling van 75/25 procent de vervoerder aansprakelijk houden voor het bedrag van 250.000 euro. Daarna moet pas gekeken worden of de vervoerder zich kan beroepen op de limiet van 8,33 SDR per kilo. In de onderhavige zaak was de limiet bijna 100.000 SDR en dat zou in mijn visie betekenen dat de vervoerder dat bedrag van 100.000 SDR, omgerekend 120.000 euro, zou moeten betalen en niet, zoals het hof doet, 25 procent van 100.000 SDR is 25.000 SDR, circa 30.000 euro.

Maar los van deze opmerking over de toepassing van de CMR-limiet, is dit arrest van groot belang als het gaat om de vraag hoe het zit met de controleverplichting door de chauffeur van de door de ladingbelanghebbende uitgevoerde belading/stuwage. Als een dergelijke zaak zich voordoet is het van belang het arrest in zijn geheel na te lezen, want juist een zorgvuldige beoordeling van het feitencomplex kan leiden tot een verdeling van de aansprakelijkheid zoals het hof hier heeft gedaan.

**Zeevervoer; brandexceptie;  
bewijslastverdeling  
S&S 2016/117, Rechtbank Rotterdam  
15 juni 2016 'UAL Antwerp'**

#### ISOTAINERS MET ETHYLEENGAS

Over de brandexceptie en de daarbij behorende bewijslastverdeling heb ik met regelmaat in



de *Beursbengel* geschreven. Zie bijvoorbeeld de *Beursbengel* december 2009, p. 32-33, S&S 2009/85 Rechtbank Rotterdam 8 augustus 2007 'Hanjin Pennsylvania' en S&S 2009/102, Hof Amsterdam 11 oktober 2007 'Egelantiersgracht'.

In geval van brand kan de vervoerder zich op de brandexceptie van art. 4 lid 2 sub b HVR beroepen om in principe niet aansprakelijk te zijn voor schade ontstaan door brand. Dat beroep op die brandexceptie slaagt niet indien de ladingbelanghebbende bewijst dat die brand is te wijten aan de persoonlijke schuld van de vervoerder (zie daartoe een eerder vonnis van de Rechtbank Rotterdam inzake de 'Egelantiersgracht' (S&S 2006/99; de *Beursbengel* december 2006, p.30).

De andere manier voor de ladingbelanghebbende om door de brandexceptie heen te breken, is te bewijzen dat de vervoerder voor en bij de aanvang van de reis onvoldoende zorg voor de zeewaardigheid van het schip heeft betracht. Immers, als de oorzaak van de brand geweten kan worden aan het feit dat het schip bij aanvang onzeewaardig was (bijvoorbeeld onvoldoende blusapparatuur), dan mag de vervoerder de brandexceptie niet meer inroepen (dit is het leerstuk van de 'overriding obligations'). Ook hier slagen ladingbelanghebbenden maar zelden in de zware bewijslast dat de vervoerder voor en bij de aanvang van de reis die onvoldoende zorg voor de zeewaardigheid van het schip heeft betracht.

In de onderhavige zaak gaat het om het vervoer van 37 reefercontainers met voedingswaren waarbij de vervoerder de reefer direct naast enkele isotainers met licht ontvlambaar ethyleengas heeft gestuwd. Tijdens de lossing blaast een van de isotainers ongecontroleerd ethyleengas uit, vindt een explosie plaats en ontstaat brand. Hoewel verschillende experts onderzoek naar de oorzaak van de brand doen, wordt de ontstekingsbron niet onomstotelijk geïdentificeerd. Een groot deel van de

voedingswaren gaat door de brand verloren, met een schade van ruim 730.000 US dollar. In deze zaak moet Amerikaans recht worden toegepast.

De rechtbank stelt vast dat in de Amerikaanse rechtspraak grote verdeeldheid bestaat over de vraag of de redelijke zorg voor de zeewaardigheid van het schip onder de US COGSA als een 'overriding obligation' heeft te gelden. Dat wil zeggen dat de vervoerder zich niet mag beroepen op de brandexceptie als de oorzaak van de brand is te wijten aan het gebrek aan redelijke zorg voor de zeewaardigheid van het schip. Maar, zo vervolgt de rechtbank, op het moment dat niet komt vast te staan dat de schade (in dit geval: de brand, die de oorzaak is van de schade) door onzeewaardigheid is veroorzaakt, speelt deze verdeeldheid niet. De vervoerder hoeft de redelijke zorg voor de zeewaardigheid (waaronder de ladinggeschiktheid van het schip) dan níet te bewijzen. Ladingbelanghebbenden moeten daarentegen bewijzen dat de brand is ontstaan door de *actual fault or privity of the carrier*. Vervolgens gaat het om de feitelijke vraag of de vervoerder wel voldoende zorg voor de zeewaardigheid van het schip heeft betracht door isotainers met ethyleengas aan boord te nemen en die vlakbij de reefercontainers te stuwen, hoewel dat in strijd is met de voorschriften van de IMDG-Code. Daarvan stelt de rechtbank echter vast dat dit tekortschieten niet de rechtens relevante oorzaak van de brand is, maar het ontsnappen van het ethyleengas. Het is aannemelijk dat deze brand ook zonder de naaste aanwezigheid van de reefercontainers zou zijn ontstaan. De slotsom is derhalve dat niet is gebleken dat onzeewaardigheid (waaronder begrepen ladingongeschiktheid) de oorzaak is van de brand. In dat geval hoeft de vervoerder naar Amerikaans recht niet te bewijzen dat voldoende zorg voor de zeewaardigheid en de lading is betracht en derhalve kan de vervoerder zich hier op de brandexceptie beroepen.

Volgens mij ligt de zaak naar Nederlands recht ietsje anders. Wanneer de vervoerder zich op de brandexceptie kan beroepen, is het sowieso aan ladingbelanghebbende om te bewijzen dat de vervoerder voor en bij de aanvang van de reis niet redelijke zorg voor de zeewaardigheid (daaronder de ladinggeschiktheid) van het schip heeft betracht, en dat dit gebrek aan zorg tot de brand heeft geleid.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (september, oktober en november 2016), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

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