

Zeevervoer; aansprakelijkheid van afzender**S&S 2017/47, Rechtbank Rotterdam
25 januari 2017 'UAL Antwerp'****EXPLOSIE AAN BOORD**

Vervoer onder cognossement van negen 'shipper owned' geïsoleerde tankcontainers (isotainers), gevuld met gekoelde vloeibare ethyleen van afzender Airgas van Houston naar Luanda (Angola) met de 'UAL Antwerp'. Deze aan dek gestuwde isotainers hebben een afblaasventiel, waarmee ingeval van teveel drukopbouw ethyleengas kan worden afgeblazen, maar de bedoeling is dat de ethyleen voldoende koud en daarmee vloeibaar wordt gehouden, waardoor afblazen wordt voorkomen. In strijd met het bepaalde in de 'International Maritime Dangerous Goods Code' worden nagenoeg alle isotainers te dicht bij reefercontainers met voedingswaren van een andere afzender geplaatst.

U voelt hem al aankomen, tijdens het lossen in Luanda doet zich een explosie voor aan boord van de 'UAL Antwerp', waarna brand ontstaat, gevolgd door nog een explosie. Grote schade aan schip en andere lading. Door de brand werden ook de naast de onderhavige isotainers geplaatste 37 reefercontainers met voedingswaren zwaar beschadigd. Ladingbelanghebbenden van de voedingswaren hebben die schade bij de vervoerder geclaimd, maar de vervoerder kan zich met succes beroepen op de brandexcepcie van de in die zaak toepasselijke US COGSA. Het vonnis van de rechtbank van 15 juni 2016 heb ik uitgebreid besproken in *de Beursbengel*, nr. 861, januari-februari 2017, p. 29.

In de onderhavige zaak gaat het echter om de vordering die de vervoerder UAL instelt tegen de afzender van de isotainers met ethyleen, Airgas. UAL vordert vergoeding van de schade aan het schip die hij zelf geleden heeft, en de schade die hij eventueel moet betalen aan andere ladingbelanghebbenden.

Art. 20 van de hier toepasselijke cognossementscondities bepaalt:

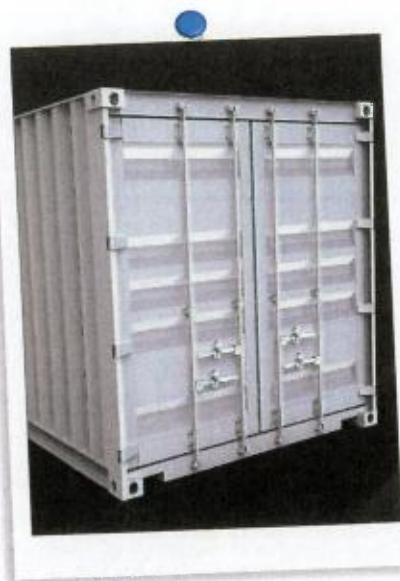
'Dangerous goods [...] The merchant agrees to indemnify the carrier against all consequences and liabilities arising out of the shipment or acceptance of hazardous or dangerous goods [...] unless the merchant proves that such liabilities are caused directly by negligence of the carrier.'

De rechtbank begint met de vaststelling dat de aansprakelijkheid van de afzender niet dwingendrechtelijk is geregeld in de Hague Visby Rules of de US COGSA, noch in Boek 8 BW. De rechtbank interpreteert art. 20 zodanig dat de afzender in principe aansprakelijk is wanneer de schade is veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, ook al heeft de afzender

geen schuld, tenzij de afzender bewijst dat de schade direct was veroorzaakt door schuld van de vervoerder of zijn ondergeschikten. Vervolgens onderzoekt de rechtbank aan de hand van vele rapporten of de explosie inderdaad is ontstaan door het afblazen van ethyleengas uit de isotainers. De vervoerder moet namelijk wel bewijzen dat de eerste explosie en de brand hun oorzaak vinden in die verscheepte ethyleen. Uiteindelijk acht de rechtbank UAL geslaagd in dat bewijs: de eerste explosie is voortgevloeid uit het ten vervoer aanbieden van de gevaarlijke stof ethyleen. Daaraan doet niet af dat de reefercontainers met voedingswaren in strijd met de IMDG Code vlakbij de isotainers met ethyleen waren gestuwd. De toenemende gaswolk afkomstig van de isotainers zou ook tot ontploffing zijn gekomen als de reefercontainers conform de regels elders waren gestuwd. De rechtbank komt tot de slotsom dat de verkeerde stuwage van de reefercontainers met voedingswaren niet het causaal verband doorbreekt tussen de verscheping van ethyleen in isotainers en de explosie die voortvloeide uit het afblazen van ethyleengas. Derhalve is afzender Airgas aansprakelijk voor de schade aan schip en andere lading, ontstaan door de explosie en de daaropvolgende brand. Immers, de afzender kan niet bewijzen dat de vervoerder schuld heeft aan het ontsnappen van het ethyleen.

Overigens is de afzendersaansprakelijkheid ook geregeld in Boek 8 BW.

Art. 8:397 BW bepaalt dat de afzender verplicht is de schade te vergoeden die de lading of de behandeling daarvan de vervoerder berokkende. De afzender is alleen dan niet aansprakelijk wanneer de afzender zogenaamde afzendersovermacht kan bewijzen, namelijk dat hij alle maatregelen heeft genomen om de betreffende schade te voorkomen. Vervolgens



bepaalt art. 8:398 BW nog dat een vervoerder gevaarlijke stoffen die tijdens de reis gevaarlijk dreigen te worden of daadwerkelijk gevaarlijk worden, mag lossen of vernietigen zonder enige schadevergoeding verschuldigd te zijn en de afzender is aansprakelijk voor alle kosten en schade die de vervoerder op dat punt lijdt. Met betrekking tot cognossementsvervoer wordt ditzelfde principe nog eens herhaald in art. 8:423 BW, welk artikel weer een vertaling is van art. 4 lid 6 Hague Visby Rules. De afzendersaansprakelijkheid is min of meer op dezelfde wijze geregeld voor de binnenvaart (art. 8:913 BW), hierna besproken bij S&S 2017/71, en het wegvervoer (art. 8:1117 BW).

Samengevat: ook met toepasselijkheid van de bepalingen van Boek 8 BW en met name art. 8:397 BW, zou afzender Airgas hier aansprakelijk zijn voor de schade ontstaan door de uit zijn isotainers ontsnappende ethyleen, die tot de explosie en de brand heeft geleid.

**Grove schuld in VOTOB-voorwaarden
S&S 2017/60, Rechtbank Amsterdam
25 januari 2017 'Explorer'****OLIELEKKAGE**

Een interessante uitspraak waar de rechter uiteindelijk tot het oordeel komt dat er sprake is van grove schuld in de zin van art. 57 VOTOB-voorwaarden van het personeel van de tankterminal.

Uit het binnenschip 'Explorer' moet een lading stookolie gelost worden in de landtank van de terminal. Ten behoeve van het overpompen wordt de laadarm van de terminal, met aan het uiteinde een klemmensysteem (clamp connection) door de scheepsbemanning verbonden met het scheepsmanifold. Van belang is het volgende: de maat van de flens van de laadarm bedraagt 405 mm en die van het scheepsmanifold 395 mm. Kortom, de twee flensen passen niet exact op elkaar en daarom wordt er gebruikgemaakt van de clamp connection die zich bij de flens van de laadarm bevindt, namelijk drie klemmen die de flensen op elkaar drukken. De scheepsbemanning heeft aldus de scheepsleiding en de laadarm aan elkaar bevestigd. Als er voldoende stookolie in de landtank is overgepompt, draait het terminalpersoneel de toegang van de pijpleiding naar die landtank dicht. Kort daarop treedt een sprayvormige olie lekkage op ter plekke van de verbinding/connectie van de twee flensen. Door die lekkage ontstaat er een schade van bijna 100.000 euro.

De rechtbank stelt eerst vast dat de rechts relevante schadeoorzaak de ondeugdelijkheid van de betreffende connectie tussen de flensen is. Gelet op de afspraken die voor de lossing waren gemaakt, droeg de terminal de verantwoordelijkheid voor het tot stand

komen van een deugdelijke connectie, ook al moest die connectie aan boord van het schip worden gemaakt en heeft de scheepsbemanning dat gedaan. In de procedure merkt de terminal op dat de scheepsbemanning gemakzuchtig ervoor heeft gekozen de twee flensen toch rechtstreeks op elkaar aan te sluiten met behulp van de klemmen, terwijl er het maatverschil tussen die flensen was. Dit was volgens de terminal een kardinale fout.

De rechtbank gebruikt dit argument van de terminal om vast te stellen dat juist het terminalpersoneel zich niet voldoende van zijn verantwoordelijkheid heeft gekwet. Het personeel van de terminal had die verbinding niet met een test op afstand moeten inspecteren, maar had zelf moeten nagaan hoe die verbinding was gemaakt. Als het personeel wél zelf had geïnspecteerd, had het gezien dat de scheepsbemanning met de onderhavige verbinding gemakzuchtig had gehandeld en nota bene een kardinale fout had begaan. Derhalve oordeelt de rechtbank dat de terminal onzorgvuldig heeft gehandeld en de rechtbank acht de terminal aansprakelijk op grond van onrechtmatige daad.

Omdat voor aanvang van de lossing controlelijsten zijn opgesteld en getekend door de scheepsbemanning, en op deze controlelijst toepasselijkheid van de VOTOB-conditions wordt bedongen, is ook art. 57 van die conditions van toepassing. Daarin staat dat de terminal zijn aansprakelijkheid heeft uitgesloten behoudens opzet of grove schuld. De rechtbank gaat na of hier sprake is van dergelijke 'grove schuld' en haakt aan bij een arrest van het Hof Den Haag van 31 mei 2016 (ECLI:NL:GHDHA:2016:1419; gepubliceerd in *S&S 2017/90*) uit welk arrest kan worden opgemaakt dat er ook sprake is van dergelijke grove schuld als bewust wordt nagelaten een duidelijk aanwezig risico te onderzoeken, terwijl men op de hoogte was van de potentieel grote gevolgen van de verwezenlijking van dat risico. De rechtbank vervolgt met de opmerking dat zich in deze zaak de curieuze omstandigheid voordoet dat het de terminal zelf is geweest die heeft betoogd dat het maken van de connectie, op de wijze zoals dat is gebeurd, een kardinale fout is geweest. De terminal was immers van mening dat het maken van die connectie tot de verantwoordelijkheid van de scheepsbemanning behoorde. Maar de rechtbank is nu juist tot het oordeel gekomen dat aan de hand van de opgestelde controlelijsten die verantwoordelijkheid lag bij de terminal. Daarmee erkent de terminal schuld te hebben aan het intreden van de betreffende disconnectie en die schuld kwalificeert de rechtbank als grove schuld. Het terminalpersoneel moest immers weten hoe groot het risico is als zonder meer met het klemmensysteem wordt gewerkt om de

flensen die niet precies op elkaar passen, aan elkaar vast te zetten.

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de terminal hier zijn eigen graf heeft gegraven.

**Binnenvaart; afzendersaansprakelijkheid
S&S 2017/71, Rechtbank Rotterdam
1 maart 2017 'Santiago; LS Concorde'**

VERONTREINIGDE OLIE

Bij de bespreking van de hiervoor behandelde 'UAL Antwerp' merkte ik al op dat de afzendersaansprakelijkheid in de binnenvaart is geregeld in art. 8:913 BW. In de onderhavige zaak speelt dat art. 8:913 lid 1 BW de hoofdrol. Een lading olie wordt gelost uit de binnenvaarttanker 'Santiago'. Bij dat lossen wordt ontdekt dat die olie, afkomstig uit het zeeschip 'LS Concorde', verontreinigd was en als gevolg van die verontreiniging zijn de sloopstanks, pompen en leidingen van de 'Santiago' verontreinigd. De rompbevrachter Zefiros, die deze schade moet vergoeden aan de eigenaar van de 'Santiago', vordert deze schade vervolgens weer van zijn reisbevrachter RTR.

De rechtbank is van oordeel dat RTR in beginsel als afzender (reisbevrachter) daarvoor aansprakelijk is, behoudens een geslaagd beroep op afzendersovermacht (art. 8:913 lid 1 BW). Stelplicht en bewijslast dat de lading olie schade heeft berokkend aan het schip rusten op Zefiros. Aan de hand van expertiserapporten slaagt Zefiros in het bewijs dat voorafgaand aan de inname van de lading olie de ladingtanks van de 'Santiago' schoon waren. Daarmee is voorshands bewezen dat de lading olie in de 'LS Concorde' verontreinigd

is geraakt en na overslag de sloopstanks, pompen en leidingen van de 'Santiago' heeft verontreinigd. Bevrachter RTR beroept zich op afzendersovermacht. RTR voert daartoe aan dat zij de 'Santiago' weer had vervoerd aan Argos die de verontreinigde olie vanuit de 'LS Concorde' aan boord heeft laten pompen van de 'Santiago'. Dat is volgens RTR een omstandigheid die zij als zorgvuldig afzender jegens Zefiros niet heeft kunnen vermijden en waarvan RTR de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen. Daar gaat de rechtbank niet in mee. De rechtbank oordeelt dat RTR moet stellen en bewijzen dat hem ten aanzien van het ontstaan van de schade geen verwijt treft. RTR is jegens Zefiros gehouden tot het behandelen van de te vervoeren zaak op zodanige wijze dat hieruit geen schade voortvloeit voor de vervoerder. De gedragingen van de personen die de handelingen verrichten waarvoor de afzender ten opzichte van de vervoerder verantwoordelijk is, worden de afzender toegerekend. De enkele omstandigheid dat de afzender, in dit geval RTR, in het geheel niet bij de feitelijke uitvoering van de vervoerovereenkomst is betrokken, omdat zij de bevrachter Argos daarmee heeft belast, levert nog geen overmacht op.

De afzender RTR moet dus de schade aan Zefiros vergoeden; over de hoogte van de schade, bijna 250.000 euro, wordt nog voortgeprocedeerd.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit *S&S* (mei, juni en juli 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.

