

Slepen; toepasselijkheid sleepcondities S&S 2018/53, Rechtbank Rotterdam 22 december 2017 'Zeehond'

SLEPEN VAN WOONARK

Graag weer even aandacht voor het sleepvervoer. Wanneer een sleepboot een sleepschip over water sleept, zijn niet de (dwingendrechtelijke) bepalingen van de overeenkomst van vervoer van goederen over zee of over de binnenwateren van toepassing, omdat het in dat geval moet gaan om vervoer van goederen *aan boord* van het vervoerende schip. Bij sleepvervoer zijn van toepassing de algemene bepalingen betreffende de overeenkomst van goederenvervoer, art. 8:20-32 BW. Deze algemene bepalingen bevatten geen dwingend recht en dat betekent dat het aansprakelijkheidsregime vaak wordt bepaald door de toepasselijk verklaarde algemene voorwaarden, in dit geval de Algemene Sleepconditiën.

In casu moest een woonark van Heerenveen naar Amsterdam worden gesleept door de sleepboot 'Zeehond'. Spruyt (de bouwer van de woonark) had daartoe mondeling aan Spithorst (de eigenaar van de sleepboot) opdracht gegeven. Tijdens de sleepreis zinkt de woonark. Spithorst spreekt Spruyt aan tot betaling van het sleeploon.

De rechtbank begint met de vaststelling dat de algemene bepalingen betreffende de overeenkomst van goederenvervoer van toepassing zijn. Volgens die bepalingen is de vracht (het sleeploon) pas verschuldigd na aflevering van de goederen ter bestemming (art. 8:29 BW). Vast staat dat Spithorst de woonark niet op de overeengekomen bestemming heeft afgeleverd. Maar er kan wel aanspraak worden gemaakt op dat sleeploon indien de oorzaak van het niet-afleveren voor risico van de afzender Spruyt komt.

Vervolgens zegt de rechtbank dat de Algemene Sleepconditiën een onderdeel vormen van de rechtsrelatie tussen partijen, nu zij gerekend moeten worden tot het gewoonterecht in de zin van art. 6:248 BW. Nu het hier gaat om professionele partijen en door Spruyt, de afzender, is aangegeven dat zij bekend is met de Sleepconditiën, is de rechtbank van oordeel dat de sleepconditiën krachtens gewoonte tussen partijen van toepassing zijn.

De gewoonte, als bedoeld in art. 6:248 BW, is een gedragslijn die men na of bij het sluiten van een overeenkomst bij herhaling pleegt te volgen. Strikt genomen had de rechtbank mijns inziens moeten zeggen dat het de gewoonte is (de gedragslijn die telkens wordt gevolgd) dat de eigenaar van de sleepboot de Sleepconditiën van toepassing verklaart (het aanbod) en vervolgens dat de afzender (zeker als het een professionele partij is) geacht moet worden die toepasselijkheid van

deze Sleepconditiën stilzwijgend te hebben aanvaard (zie ook Rechtbank Rotterdam 4 november 2009, S&S 2011/5; *de Beursbengel* nr. 806, juli-aug. 2011, p. 36). Op die manier kunnen de Sleepconditiën toch van toepassing zijn op de betreffende sleepovereenkomst, hoewel de sleepbooteigenaar helemaal niet over de toepasselijkheid van die Sleepconditiën heeft gesproken.

Uit de Sleepconditiën volgt dat alle schade die het gevolg is van schuld van de sleepboot voor rekening is van de eigenaar van het sleepschip. Hieruit volgt dat, ook indien Spithorst zou zijn tekortgeschoten, het risico van het niet-afleveren van de woonark bij Spruyt rust.

Dit alles betekent dat hoewel de woonark misschien door schuld van de sleepboot is gezonken, op grond van de Sleepconditiën het risico van het niet-afleveren van de woonark ter bestemming voor risico van Spruyt is gebleven. Dat betekent weer dat Spithorst geacht wordt voldaan te hebben aan zijn vervoersverplichtingen en derhalve is op grond van art. 8:29 BW Spruyt gehouden het sleeploon van 5.000 euro te betalen.

CMR; bewuste roekeloosheid S&S 2018/56, Hof Den Bosch 13 februari 2018

RIJDEN MET OPEN DEUREN?

CMR-vervoer van runderkarkassen van Brabant naar diverse afnemers in Rungis (Frankrijk). Het betreft hier koelvervoer en er wordt schade geclaimd omdat de karkassen bij aflevering in Rungis gedeeltelijk zijn ontdooid. Dat zou volgens de afzender zijn gekomen doordat de chauffeurs met open deuren over het terrein in Rungis reden.

Omdat de eenjaargestermijn kennelijk is verstreken, spreekt de afzender de vervoerder aan met de stelling dat er sprake is van 'bewuste roekeloosheid' en dat daarom de verjaringstermijn van drie jaar van toepassing is (art. 32 lid 1 CMR).

Het hof verwerpt het betoog van de afzender. Onder verwijzing naar de bekende 5 januari-arresten haalt het hof nog eens de formulering van 'bewuste roekeloosheid' aan, namelijk:

'Van gedrag dat moet worden aangemerkt als roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien is sprake, wanneer de vervoerder het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door dit een en ander niet van dit gedrag laat weerhouden.'

En dan komt de toevoeging waar ik graag aandacht voor vraag:

'Dit gedrag kan ook bestaan uit het schepen of laten voortduren van een toestand.'

Het hof verwijst naar het bekende arrest van de Hoge Raad van 10 augustus 2012, S&S 2012/120, *de Beursbengel* nr. 821, jan.-febr. 2013, p. 47 'Traxys/Maat'. Met andere woorden, het voortdurend open laten staan van de deuren bij koelvervoer kan tot een 'bewust roekeloze' gedraging leiden. Het hof is in het onderhavige geval echter van mening dat dat feitelijk niet zo is, omdat niet bewezen kan worden dat er bij de onderhavige transporten daadwerkelijk met open deuren is gereden.

Overigens geef ik aan de studenten altijd als voorbeeld van mogelijke 'bewuste roekeloosheid' het geval dat een geldtransportwagen, 's nachts in de stad geparkeerd, de deuren wijd open laat staan en de voorbijgangers de zakken met geld zien staan en de goudstaven zien blikkeren... Typisch een geval van bewuste roekeloosheid bij de chauffeur. De kans dat geld en goud worden gestolen is maximaal en de geldtransportwagenchauffeur weet dat ook.

Global limitation; regresvordering S&S 2018/61 Hoge Raad 2 februari 2018 'Margreta/Sichem Anne' S&S 2018/62 Hoge Raad 2 februari 2018 'Riad/Wisdom'

WRAKOPRUIMING EN REGRES

De afgelopen jaren worden er steeds vaker uitspraken in *Schip & Schade* gepubliceerd waar *global limitation* de hoofdrol speelt. De laatste keer dat ik dit onderwerp uitgebreid in *de Beursbengel* besprak, was het vonnis van de Rechtbank Rotterdam, waar stookolie in het water was terechtgekomen uit de binnenvaarttanker 'Vlieland' (S&S 2016/120, *de Beursbengel* nr. 862, maart 2017, p. 38 'Vlieland'). In die binnenvaartzaak ging het erom of de opruimingskosten van de stookolie thuisshoorden in het waterverontreinigingsfonds (dat alleen voor de binnenvaart geldt) dan wel in het zakenfonds. De Hoge Raad heeft op 2 februari 2018 twee vrijwel gelijklopende arresten gewezen waar wederom de vraag aan de orde kwam in welk fonds de vorderingen moesten worden ingediend.

WRAKKENFONDS

Allereerst merk ik op dat het in beide zaken zeeschepen betrof die hun aansprakelijkheid willen beperken. Bij de zeerechtelijke *global limitation* kennen we niet het waterverontreinigingsfonds, maar er bestaat wel de mogelijkheid om het wrakkenfonds te stellen

DOSSIER TRANSPORT

voor, kort gezegd, vorderingen ter zake van wrakopruiming van een zee- of binnenschip of voor vorderingen ter zake van het opruimen van de lading van het schip. Overigens zijn de limieten van het Londens Limitatieverdrag zoals gewijzigd door het 1996 Protocol (LLMC) door het wijzigingsamendement per 8 juni 2015 weer aanzienlijk (met een factor 1,51) verhoogd. De limieten van het zakenfonds en van het wrakkenfonds zijn nu hetzelfde.

Dat wrakkenfonds is een 'Nederlands' fonds, omdat Nederland gebruik heeft gemaakt van de in het LLMC gegeven mogelijkheid om de aansprakelijkheid voor vorderingen wegens kosten verband houdende met het opruimen van het wrak en vanuit het schip afkomstige lading te beperken door het stellen van een wrakkenfonds. De Hoge Raad zegt met zoveel woorden dat de ratio van de regeling, dat een apart wrakkenfonds moet worden gesteld voor deze vorderingen, samenhangt met de veiligheid van het scheepvaartverkeer, meer in het bijzonder het belang van het obstakelvrij houden van vaarwegen. Dit belang wordt gediend door een regeling waarbij degene die kosten heeft gemaakt in verband met wrak- en ladingopruiming, bij het verhaal van die kosten niet hoeft mee te delen in het zakenfonds, maar mededeelt in een afzonderlijk fonds, het wrakkenfonds.

HULPVERLENING

Wanneer een hulpverlener hulp verleent aan een schip of lading, dan wel kosten maakt om een milieuschade te voorkomen, heeft die hulpverlener mogelijk recht op een hulploon. Art. 3 LLMC (art. 8:753 lid 1 a BW) bepaalt met zoveel woorden dat de reder zijn aansprakelijkheid niet mag beperken voor vorderingen uit hoofde van hulpverlening. Dat is ook logisch, want een hulpverlener die aan de slag gaat om schip en lading te bergen, moet zeker weten dat hij zijn volledige hulploon vergoed krijgt. Het kan niet zo zijn dat hij zijn vordering moet indienen in een zakenfonds of wrakkenfonds, waardoor hij veel minder zou krijgen dan waarop hij recht heeft.

REGRESVORDERING

Maar in de onderhavige twee zaken zijn die kosten voor het bergen van schip en lading gemaakt door de benadeelde partij zelf, in die zin dat deze de kosten aan derden heeft betaald. Vervolgens wil de benadeelde partij die kosten voor het bergen van de lading en het vlot brengen van haar eigen schip als een regresvordering indienen bij het wrakkenfonds van het aansprakelijke schip.

De vraag die in beide procedures speelt, is of een dergelijke regresvordering wegens het weer vlot brengen van het eigen schip en het opruimen van de lading moet worden ingediend in het zakenfonds, dan wel thuishoort in het wrakkenfonds van de aansprakelijke



scheepseigenaar. Uit het zakenfonds wordt zaakschade vergoed, dat wil zeggen alle schade die niet is personenschade. Maar ook worden voor het zakenfonds de vorderingen wegens wrak- of ladingopruiming uitgezonderd.

In de onderhavige procedures gaat het uiteindelijk om de vraag of kosten die zijn gemaakt ter zake van wrak- en ladingopruiming alleen in het wrakkenfonds thuishoren, wanneer die kosten daadwerkelijk zijn gemaakt door degene die zijn vordering ter zake van die kosten vordert van de aansprakelijke persoon, zoals vaarwegbeheerders die wrak en lading hebben opgeruimd. Of geldt dat ook voor de regresvordering wanneer de benadeelde niet zelf de kosten heeft gemaakt, maar daarvoor derden heeft ingeschakeld en men vervolgens voor die kosten, die men aan derden heeft betaald, regres wil nemen op de aansprakelijke persoon? Hoort die regresvordering dan ook thuis in het wrakkenfonds?

Zowel de rechtbank als het hof hadden in beide zaken die vraag met een volmondig ja beantwoord. De Hoge Raad doet een en ander nog eens uitgebreid over en duikt diep in de uitleg van het Londens Limitatieverdrag en de betekenis van het door Nederland ingestelde wrakkenfonds.

In art. 2 lid 1 LLMC worden alle vorderingen opgenoemd die voor beperking vatbaar zijn. Dat zijn vorderingen ter zake van dood of letsel, dan wel alle vormen van zaakschade en vermogensschade die is opgekomen aan boord van het schip of in rechtstreeks verband staat met de exploitatie van het schip. Daarnaast betreft het de vorderingen ter zake van wrakopruiming en ladingopruiming en tot slot de vorderingen om bovengenoemde schade te voorkomen of te verminderen met uitzondering van dusdanige vorderingen van de aansprakelijke persoon zelf. De Hoge Raad stelt vast dat uit de tekst van dat art. 2 volgt dat de grondslag van de vordering daarbij niet ter zake doet. Een vordering valt dus onder art. 2 lid 1 LLMC als het onderwerp ervan onder een van de omschrijvingen van art. 2 lid 1 LLMC is te brengen, ongeacht de

grondslag van de vordering. De Hoge Raad voegt daaraan toe dat dit ook geldt als sprake is van een vordering uit hoofde van hulpverlening. Weliswaar bepaalt art. 3 LLMC dat de regels van het verdrag niet van toepassing zijn op vorderingen wegens hulpverlening, maar die uitsluiting ziet uitsluitend op vorderingen die rechtstreeks zijn gegrond op hulpverlening (dus: zijn ingesteld door degene die hulp heeft verleend) en niet op eventuele regresvorderingen ter zake van hulpverlening.

Dan blijft nog de vraag over of de regresvordering ter zake van wrak- en ladingopruiming in het zakenfonds thuishoort, dan wel in het door Nederland ingestelde wrakkenfonds. Immers, in een land dat geen wrakkenfonds heeft, kunnen dergelijke vorderingen alleen worden ingediend in het zakenfonds. Maar nu Nederland wel dat aparte wrakkenfonds kent, is het geheel in lijn met de bedoeling van het wrakkenfonds, zoals hierboven al aangeven, dat die specifieke regresvorderingen ter zake van wrak- en ladingopruiming in het wrakkenfonds thuishoren. Het bijzondere regime van het wrakkenfonds gaat dan als *lex specialis* boven de algemene regeling die alleen een zakenfonds erkent, zoals in het LLMC is opgenomen. Dat geldt dus niet alleen voor de vordering ter zake van wrakopruiming en ladingopruiming van degene die dergelijke kosten daadwerkelijk heeft gemaakt, maar ook voor de regresvordering betreffende die kosten die de benadeelde aan derden heeft betaald.

Na dit lange college is het niet meer nodig om beide zaken nog feitelijk te bespreken. De einduitkomst is dat regresvorderingen ter zake van wrak- en ladingopruiming in Nederland in het wrakkenfonds thuishoren en niet in het zakenfonds!

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