

Binnenvaart; personenvervoerlimiet S&S 2018/85, Hoge Raad 18 mei 2018 'Mathilda'

LIMIET VERHOOGD MET INFLATIECORRECTIE

In juridische kringen baarde dit arrest van de Hoge Raad zeker opzien. De Hoge Raad is het namelijk met het hof eens dat een te lage limiet wordt verhoogd met de inflatiecorrectie. Maar let op, het gaat dan wel om de personenvervoerlimiet in de binnenvaart. Deze limiet bedraagt sinds 1991 300.000 gulden (nu 137.000 euro).

In 2007 maakt de heer P. met een aantal bekenden een zeiltocht op het Grevelingenmeer met de zeilklipper Mathilda. Bij een gijpmanoeuvre breekt plotseling de giek die terecht komt op P. Hij loopt ernstig letsel op en vordert ruim 620.000 euro aan schadevergoeding. De aansprakelijkheidsverzekeraar van de Mathilda erkent aansprakelijkheid, maar beroept zich op de limiet van 137.000 euro die van toepassing is op de overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren. Ook met een aantal vrienden meevaren met zo'n zeilboot kwalificeert als een 'overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren', waarbij de schipper of eigenaar van het schip als vervoerder optreedt (Hoge Raad 11 juli 2014, S&S 2015/28; *de Beursbengel* nr. 844, mei 2015, p. 30 'Grytsje Obes'). Van belang is erop te wijzen dat die limiet staat vermeld in de Algemene Maatregel van Bestuur (Stb. 1991, 108) die hoort bij art. 8:893 BW. In dat wetsartikel staat dat de limiet wordt vastgesteld bij AMvB. In de procedure heeft de rechtbank de limiet gehouden op 137.000 euro, het Hof Den Haag paste wel de inflatiecorrectie toe en kwam uit op 198.787

euro (Hof Den Haag 30 augustus 2016, S&S 2016/121; *de Beursbengel* nr. 862, maart 2017, p. 38).

DE HOGE RAAD

De Hoge Raad wijst een zeer uitvoerig gemotiveerd arrest en geeft een duidelijke aanwijzing hoe een dergelijke 'oude' limiet *in het personenvervoer* verhoogd moet worden met de inflatiecorrectie.

Allereerst onderzoekt de Hoge Raad of limieten niet in strijd zijn met art. 1 van het Eerste Protocol (EP) bij het Europees Verdrag voor Rechten van de Mens (EVRM). In dat art. 1 staat dat iedere persoon het recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom. Bij dit hoofdbeginsel past dus geen beper-

king van aansprakelijkheid, want dan krijgt de partij die schade lijdt minder dan waar hij recht op heeft. Maar art. 1 EP laat wel toe dat de Staat beperking van aansprakelijkheid in de wet regelt mits er een 'fair balance' bestaat tussen het algemeen belang van de samenleving om limieten in te stellen en de bescherming van het individu dat niet getroffen mag worden door een buitensporige last. Na een uitgebreid onderzoek komt de Hoge Raad tot het oordeel: het beginsel van limieten in het vervoerrecht (goederen- en personenvervoer) en 'global limitation' is gerechtvaardigd vanwege de noodzaak het ondernemersrisico beheersbaar te houden en vanwege de verzekeraarbaarheid van dat risico. Door mij kort samengevat: wettelijke beper-



»

ADVERTENTIE

STRIJD JIJ MEE TEGEN KINDERUITBUITING?

Wereldwijd worden miljoenen kinderen uitgebuit. Denk aan seksuele uitbuiting van kinderen, kindermisbruik of kinderarbeid. Terre des Hommes pakt deze extreme, mensonterende vormen van kinderuitbuiting aan.

Help mee via tdh.nl

terre des hommes
stopt kinderuitbuiting



Foto: Terre des Hommes & Corbino

DOSSIER TRANSPORT

king van aansprakelijkheid is toegelaten, ook al is dat onredelijk jegens de schadelijgende partij. Beperking van aansprakelijkheid is per definitie onredelijk!

Het komt erop neer dat het beginsel van 'beperking van aansprakelijkheid' niet opzij kan worden gezet met een beroep op de redelijkheid en billijkheid. Een rechter mag dus niet meer zeggen dat een beroep op een limiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is.

Maar let op, dat het een vervoerder wordt toegelaten zijn aansprakelijkheid te beperken, zegt nog niets over de vraag of de *hoogte van de door de wetgever vastgestelde limiet* redelijk is jegens de schadelijgende partij.

ARGUMENTEN OM DE INFLATIECORRECTIE TOE TE PASSEN

De argumenten om in het personenvervoer over de binnenwateren de inflatiecorrectie op de limiet toe te passen zijn de volgende:

- I In 2008 zijn wel andere personenvervoerlimieten voor het wegvervoer en het spoorvervoer aanzienlijk verhoogd, maar niet voor het personenvervoer over binnenwateren.
- II In de Nota van toelichting bij Besluit uit 2008 (welke Nota de Hoge Raad vrijwel geheel in het arrest aanhaalt) wordt aangegeven waarom de regering toen niet de limieten voor het personenvervoer over de binnenwateren wilde verhogen. Men was in afwachting van een nieuw limitatieverdrag, het CLNI, waarin met name de limieten voor het passagiersfonds aanzienlijk zouden worden verhoogd. De minister wilde wachten op die verhoging van de limieten in het passagiersfonds van het CLNI-verdrag.
- III Ik merk op dat de minister over het hoofd ziet dat 'global limitation', zoals geregeld in het CLNI, iets geheel anders is dan de personenvervoerlimiet die door een vervoerder jegens zijn passagier kan worden ingeroepen. 'Global limitation' (de maximale aansprakelijkheid van een scheepseigenaar) komt pas aan de orde als er veel passagiers grote schade leden en allemaal gaan claimen: dan zal de binnenvaartvervoerder zich jegens iedere passagier afzonderlijk eerst beroepen op de personenvervoerlimiet en vervolgens, als de gezamenlijke vorderingen nog te hoog zijn, zal hij het passagiersfonds stellen dat zijn maximale aansprakelijkheid tegenover alle passagiers beperkt. Sterker nog, voor de binnenvaart is er helemaal geen verdrag dat de personenvervoerlimiet van de vervoerder regelt, zoals wij dat nu wel kennen voor het zeevervoer (het Verdrag van Athene met de bijbehorende Verordening (EG) 392/2009). De Hoge Raad stelt vast dat de personenvervoerlimiet al dateert uit 1991 en dat het toe-

passen van zo'n lage limiet, gelet op de omstandigheden van het geval, naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar kan zijn.

De Hoge Raad is van mening dat het wenselijk is de lage limiet van 137.000 euro uit 1991 te verhogen. De regering had in 2008, toen de andere limieten in het personenvervoer wel werden verhoogd, niet moeten wachten op de internationale ontwikkelingen. En de regering had toen niet geheel moeten afzien van een verhoging van deze limiet. De Hoge Raad vindt dat het niet buiten zijn rechtsvormende taak gaat om het bedrag van de limiet (dat niet in een wettelijke bepaling staat, maar in het Besluit van 1991) aan te passen aan de opgetreden geldontwaarding. Slotconclusie van de Hoge Raad is:

'Voor schade geleden vanaf in elk geval het jaar 2007 (het jaar van het ongeval; M.H.C.) valt daarom tot uitgangspunt te nemen dat daarvoor weliswaar de limiet van art. 1 van het Besluit 1991 geldt, maar dat deze limiet van 1991 jaarlijks per 1 januari dient te worden verhoogd met het naar objectieve maatstaven te berekenen bedrag van de geldontwaarding.'

Met andere woorden: de aansprakelijkheidsverzekeraar van de Mathilda mag zich beroepen op de limiet van 137.000 euro uit 1991, mits verhoogd met de jaarlijkse inflatiecorrectie vanaf 1991 tot het jaar van het ongeval. In casu is dat 2007 en komt de limiet uit op 198.787 euro. Zou de limiet van 137.000 euro worden verhoogd met de inflatiecorrectie tot 2017 dan wordt het bedrag 230.065 euro. Zie voor het berekenen van de inflatiecorrectie: <http://visualisatie.cbs.nl/nl-NL/Visualisation/PrijzenToenEnNu>.

Het bijzondere van dit arrest is dat de Hoge Raad het beginsel van beperking van aansprakelijkheid in het personenvervoer, ook bij schrijnende gevallen, zonder meer overeind laat staan, maar dat er een enkele keer, op grond van redelijkheid en billijkheid, wel aan het bedrag van de limiet gemorrelt kan worden.

Dit arrest heb ik meer uitgebreid besproken in *Weg en Wagen* nr. 85 oktober 2018, www.sva.nl/weg-en-wagen. Daar vroeg ik mij af of de nationale wegvervoerlimiet van 3,40 euro per kilo uit 1997 nu ook met de inflatiecorrectie verhoogd kan worden. Ik ben van mening dat dat niet kan en dat die verhoging met de inflatiecorrectie alleen kan worden toegepast bij 'oude' limieten uit het personenvervoer.

Binnenvaart; 'Global limitation' S&S 2018/89, Rechtbank Rotterdam 20 maart 2018 'Ravestein; Ponton Made'

PONTONS IN BOUWPUT

In de vorige zaak noemde ik al het CLNI. Dat is het verdrag dat voor de binnenvaart de 'global limitation' regelt, dat wil zeggen de maximale aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip bij een groot ongeval.

Dit betreft een enigszins eigenaardige zaak die door de Rotterdamse rechtbank werd behandeld. De koppelpontons 'Ravestein' en 'Ponton Made' bevinden zich in een bouwput/kunstmatige vijver vlakbij het Van Harinxmakanaal (Leeuwarden) om ankerpalen uit te graven. Daarbij ontstaat aanzienlijke schade. De eigenaar van de pontons, die voor deze schade wordt aangesproken door de bouwonderneming, dient bij de Rotterdamse rechtbank een verzoek in tot beperking van



haar aansprakelijkheid als eigenaar/huurder van de pontons (dat zijn hier binnenschepen). De 'global limitation' voor de binnenvaart is geregeld in Titel 12 van Boek 8 BW, de artikelen 8:1060-1066 BW. Die wettelijke regeling is weer gebaseerd op het beperkingsverdrag voor de binnenvaart, het CLNI 1988.

Het bijzondere van deze uitspraak is dat de rechtbank het beperkingsverzoek afwijst. Op grond van art. 15 lid 1 is het CLNI alleen van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vordering is voortgekomen, het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868.

Even tussendoor: op 17 oktober 2018 is uitgebreid in Straatsburg gevierd dat die Herziene Rijnvaartakte 150 jaar oud is.

Volgens artikel 1 van dit verdrag is het van toepassing op 'de vaart op de Rijn en zijn uitmondingen van Bazel tot in de open zee'. Maar art. 15 lid 2 CLNI maakt het mogelijk dat een Staat het verdrag rechtstreeks van toepassing verklaart op alle waterwegen in het betreffende land; Nederland heeft dat inderdaad gedaan. Dit betekent dat het CLNI rechtstreekse werking heeft wanneer het ongeval plaatsvindt op enige waterweg in Nederland. Maar in Titel 8.12 BW vinden we een dergelijke bepaling betreffende de toepasselijkheid niet terug. Iedere eigenaar van een binnenschip is gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken voor de in art. 8:1062 BW genoemde vorderingen. Als een zeilboot in de winterstalling in de loods staat en in brand raakt, waardoor alle andere boten ook in de hens gaan, kan de eigenaar van die zeilboot nog steeds zijn aansprakelijkheid beperken volgens de bepalingen van Titel 8.12 BW.

Ik vind het vreemd dat de rechtbank tot het oordeel komt dat ook de wettelijke regeling van Titel 12 van Boek 8 BW beperkt is tot het toepassingsgebied van het CLNI. Toch doet de rechtbank dat met het argument dat de Nederlandse wetgeving op dit punt niet ruimer kan worden uitgelegd dan het CLNI zelf toelaat. Dus alleen beperking van aansprakelijkheid als de pontons ten tijde van het voorval op een waterweg hebben gevaren. Maar in het onderhavige geval lagen die pontons niet op een waterweg, maar in een onder water gezette bouwput. Nogmaals, ik blijf van mening dat het niet uitmaakt waar het binnenschip zich bevindt, want die beperking lees ik niet terug in de wettelijke regeling. Mijns inziens had de rechtbank hier het beperkingsverzoek gewoon moeten toekennen, zodat de eigenaar van de pontons de zakenfondsen voor de beide pontons kon stellen.

.....

**CMR; opvolgend vervoer,
vorderingsgerechtigdheid
S&S 2018/90, Rechtbank Den Haag
21 februari 2018**

TEGEN WIE MAG JE CLAIMEN?

Zoals bekend heeft in een geval van ladingsschade de afzender een abstract vorderingsrecht jegens zijn vervoerder; de afzender hoeft niet te bewijzen dat hij schade in zijn eigen vermogen heeft geleden. Het zal evenzeer bekend zijn dat bij opvolgend vervoer de afzender niet alleen een vorderingsrecht heeft jegens zijn eigen vervoerder, maar ook jegens de feitelijke vervoerder die tevens kan worden aangemerkt als opvolgend vervoerder (art. 36 CMR).

In de onderhavige zaak was de keten van vervoerders als volgt:

Scania AP - afzender
|
E-Logistics - hoofdvervoerder
|
Vis - papieren vervoerder
|
Retra - feitelijk en opvolgend vervoerder

Retra raakte betrokken bij een ongeval, waardoor de lading beschadigde. De vraag in deze procedure was of de hoofdvervoerder E-Logistics, die sowieso de opvolgend vervoerder Retra (bij wie de schade was ontstaan) kon aanspreken op grond van de opvolgend vervoerregeling, ook gerechtigd was zijn papieren vervoerder Vis aan te spreken.

De rechtbank heeft er weinig moeite mee om die vraag positief te beantwoorden. In de relatie tussen E-Logistics en Vis is E-Logistics de afzender jegens de vervoerder Vis; dan heeft de afzender eveneens zijn abstracte vorderingsrecht jegens zijn eigen vervoerder, in dit geval Vis. Dat E-Logistics op grond van de opvolgend vervoerregeling ook Retra kan aanspreken staat hieraan niet in de weg. Met andere woorden het vorderingsrecht op grond van de opvolgend vervoerregeling werkt niet exclusief. De afzender in de keten mag ook zijn eigen papieren vervoerder aanspreken; die afzender heeft dan evenzeer het abstracte vorderingsrecht.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (augustus/september 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.

.....

ADVERTENTIE



Vrijwilligers gezocht!

Het Epilepsiefonds organiseert speciale reizen voor mensen met epilepsie die niet zonder begeleiding met vakantie kunnen. Hiervoor zoeken wij enthousiaste vrijwilligers. Wil jij mensen met epilepsie een onvergetelijke vakantie week bezorgen? Op www.epilepsie.nl/vakantie vind je meer informatie en kun je je aanmelden.

 **Epilepsiefonds**
De Macht van het Kleine

