

**Algemene voorwaarden;
exoneratieclausule
S&S 2018/112, Gerecht Curaçao
4 juni 2018 'Algol'**

SCHADE AAN SCHEEPSKRAAN

Tijdens reparatiewerkzaamheden aan een scheepskraan van het zeeschip 'Algol' ontstaat schade aan de kraan ter hoogte van bijna 510.000 dollar. Tussen de werf en de eigenaar van de 'Algol' zijn de *General Conditions for Drydocking and Governing the Execution of Work* van toepassing. De exoneratieclausule luidt (ingekort):

'All liability of the Contractor and his personnel for damages incurred in connection with the contract and the execution of the work is completely excluded insofar as such exclusion is legally permissible.'

De schade aan de scheepskraan is ontstaan doordat er één gat (in plaats van twee) in de scheepskraan werd geboord teneinde de binnenzijde van de kraan te kunnen controleren op de aanwezigheid van gassen. Een medewerker van de werf blaast vervolgens enige tijd perslucht door het boorgat in de kraan, waarna een door overdruk ontstane bolling van de metalen platen van de boommiek van de kraan wordt waargenomen. Dit leidt tot schade van bijna 510.000 dollar.

Ik beperk me tot de vraag of de werf zich ter afwering van haar aansprakelijkheid op de exoneratieclausule kan beroepen. De rechtbank zegt daar het volgende van.

In de algemene voorwaarden wordt iedere aansprakelijkheid van de werf uitgesloten voor schade die ontstaat bij de uitvoering van de

overeengekomen werkzaamheden. Nu het hier gaat om een overeenkomst tussen twee gelijkwaardige partijen, is een dergelijke exoneratie in beginsel toegestaan, tenzij het beroep daarop in de gegeven omstandigheden naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar zou zijn. Dat is in elk geval aan de orde indien de schade is veroorzaakt door opzet of bewuste roekeloosheid van de werf of van personen die belast zijn met de leiding van de onderneming.

De rechtbank stelt aan de hand van de feiten vast dat de medewerkers van de werf hier weliswaar fouten hebben gemaakt, maar niet is gebleken dat een leidinggevende van de werf instructie heeft gegeven om de perslucht al in te blazen terwijl er nog maar één gat was geboord (er hadden eigenlijk twee gaten moeten worden geboord). Die onachtzaamheid is evenmin voldoende voor het aannemen van bewuste roekeloosheid. Dat er een voorman aanwezig was bij de werkzaamheden wil niet zeggen dat hij kan worden aangemerkt als een leidinggevende van het bedrijf zelf. Derhalve kan de werf een beroep doen op de betreffende exoneratieclausule.

Interessant is dat de rechtbank in het algemeen formuleert wanneer er geen beroep op een algehele uitsluiting van aansprakelijkheid kan worden gedaan. Het moet dan gaan om het geval dat de schade is veroorzaakt door opzet of bewuste roekeloosheid van de onderneming zelf of van personen die belast zijn met de leiding van het bedrijf. Wanneer werknemers ernstige fouten maken, kan nog steeds een beroep worden gedaan op deze exoneratieclausule.

**WAM van toepassing?; terreinbord
S&S 2018/135, Rechtbank Rotterdam
2 maart 2018**

ONHANDIG GEPARKEERD

Zoals u weet, behandel ik met enige regelmaat de betekenis van terreinborden en de daarop voorkomende exoneratieclausule en eventuele toepasselijk verklaring van algemene voorwaarden. De kwestie speelt met name bij terminals en stuwadoors, wanneer personeel van de terminal of stuwadoor bij het laden of lossen schade toebrengt aan schepen of vrachtwagens.

Hier is de situatie iets anders, want een achteruitrijdend busje van de stuwadoor rijdt tegen de bestelwagen van een lasbedrijf; de lassers kwamen regelmatig werken op het betreffende haven terrein. De werknemer van het lasbedrijf had zijn bestelwagen onhandig geparkeerd voor het kantoor, namelijk niet recht in één vak maar dwars over twee vakken, terwijl in één van die vakken een groot kruis staat. 25 meter verderop was de par-

keerplaats voor dit soort kleine voertuigen.

Eigenlijk is dit een principezaak, want de schade aan de bestelwagen was minder dan 3.000 euro. Toch claimt het lasbedrijf die schade van de stuwadoor. De eerste vraag die in het geschil is, is of de WAM van toepassing is en of het haven terrein een openbare weg betreft waar art. 185 WVV van toepassing is. Voor het betreffende haven terrein gelden strenge veiligheidsmaatregelen voor zowel de werknemers als voor bezoekers. Het betreffende terrein is afgesloten voor het publiek. Toegang wordt slechts verkregen nadat een bezoeker zich bij de portier heeft gemeld.

De verzekeraar van het lasbedrijf stelt dat de WAM en WVV van toepassing zijn omdat 'het terrein toegankelijk is voor personen'. Het stuwadoorsbedrijf geeft juist aan dat dit een privé terrein is dat niet voor publiek toegankelijk is. De kantonrechter gaat daarin mee en oordeelt dat het betreffende privé haven terrein niet onder 'openbare weg' valt. De WAM en de WVV zijn niet van toepassing in deze zaak.

Bij de ingang van het terrein staat het bekende terreinbord met daarop de volgende tekst:

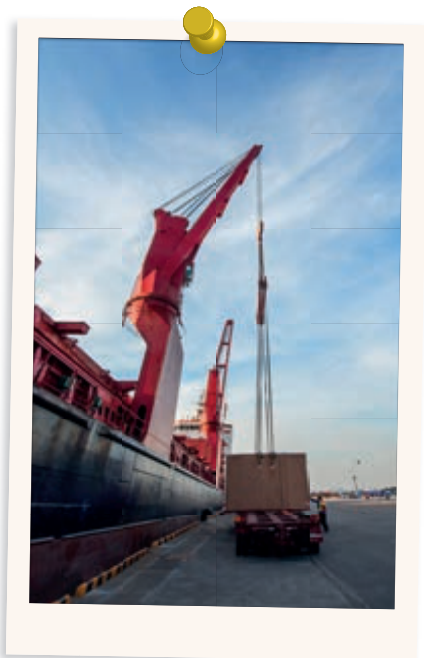
'Een ieder op het terrein van Stuwadoorsbedrijf B.V. bevindt zich daar volledig op eigen risico. Voor schade en/of letsel toegebracht aan personen, vervoer- en transportmiddelen en/of goederen die ontstaat als gevolg van de activiteiten die plaatsvinden op en/of aan dit haven terrein, zijn Stuwadoorsbedrijf B.V. en de door haar te werk gestelde personen niet aansprakelijk.'

De kantonrechter zegt over deze exoneratieclausule op het terreinbord het volgende:

- Het exoneratiebeding is duidelijk kenbaar gemaakt bij de ingang van het terrein;
- De betreffende chauffeur van de bestelwagen is een regelmatige bezoeker van dat terrein;
- De chauffeur heeft zijn auto niet op de daarvoor bestemde parkeerplaats geparkeerd;
- De schade is ontstaan als gevolg van activiteiten op het terrein.

De kantonrechter ziet in de gegeven omstandigheden niet in waarom het stuwadoorsbedrijf geen beroep op de exoneratiebeding zou toekomen. De vordering van het lasbedrijf wordt afgewezen.

Dit vonnis laat zien dat de exoneratieclausule op een terreinbord wel degelijk van belang kan zijn, maar het is evenzeer van belang dat de schadelijgende persoon dat terreinbord daadwerkelijk moet hebben gezien (hij kwam regelmatig op dat terrein). Wat ook een rol speelt is dat de chauffeur zijn auto op een verkeerde plaats had geparkeerd zodat de 'schuld' van het stuwadoorsbedrijf door



DOSSIER TRANSPORT

achteruit tegen die bestelwagen aan te rijden, eigenlijk heel gering is. De vraag blijft of, als het stuwadoorsbedrijf echt een serieus verwijtbare fout heeft gemaakt, het beroep op de exoneratieclausule op het terreinbord dan nog standhoudt.

Binnenvaart; ladingschade; vorderingsgerechtigdheid
S&S 2019/3, Rechtbank Rotterdam
15 augustus 2018 'Bernadette'

FOUTE AFMETING LADING

Een 'Cokes Transport Car' ('CTC') wordt vervoerd van Duisburg naar Schiedam. De afzender heeft voor het vervoer opdracht gegeven aan de hoofdvervoerder die het vervoer heeft uitbesteed aan een ondervoerder, die het op haar beurt weer heeft uitbesteed aan de feitelijke vervoerder, de eigenaar van de 'Bernadette'.

De afzender heeft als hoogte van de CTC opgegeven 11,86 m. Bij het passeren van de Willemsbrug (doorvaarthoogte: 12,13 m) komt de CTC met de brug in aanraking waardoor schade aan de CTC ontstaat. Experts stellen later vast dat de werkelijke hoogte van de CTC 12,89 m is in plaats van de opgegeven 11,86 m. De afzender stelt de hoofdvervoerder, de ondervoerder en de scheepseigenaar aansprakelijk voor deze ladingschade. Het Verdrag voor vervoer van goederen over de binnenwateren, de CMNI, en aanvullend het Nederlandse recht, is op deze vervoerovereenkomst van toepassing.

Op grond van art. 6 lid 2 CMNI is de afzender verplicht de juiste afmeting van de goederen aan de vervoerder op te geven. Nu de afzender dat niet heeft gedaan, is hij in zijn verhouding tot de hoofdvervoerder voor de onjuiste opgave aansprakelijk, ook

indien de afzender daaraan zelf geen schuld heeft. De vervoerder kan zich terecht beroepen op de exoneratie zoals geformuleerd in art. 18 lid 1a CMNI nu de schade het gevolg is van het handelen of nalaten van de afzender. De hoofdvervoerder is niet aansprakelijk jegens de afzender voor deze ladingschade.

Tussen de afzender en de ondervoerder, noch tussen de afzender en de scheepseigenaar, bestaat een rechtstreekse contractuele relatie. De CMNI noch het Nederlandse binnenvaartrecht verschaft aan de afzender onder de hoofdvervoervereenkomst een op de vervoerovereenkomst gegrond vorderingsrecht ten opzichte van de ondervoerder, respectievelijk de feitelijke vervoerder, de scheepseigenaar.

Art. 22 CMNI bepaalt dat de in dit verdrag voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen van toepassing zijn op elke vordering wegens verlies of schade, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst of op onrechtmatige daad. Dat betekent dat de ondervoerder en de scheepseigenaar zich kunnen verweren met dezelfde contractuele verweren als de hoofdvervoerder. Zij zijn evenmin aansprakelijk voor deze ladingschade.

De afzender probeert nog wel iets bijzonders te doen. Hij beroept zich erop dat op de onrechtmatige 'daad'-vordering jegens de ondervoerder en de scheepseigenaar de aanvaringsbepalingen van toepassing zijn, nu het hier een geval van schadevaring betreft; immers de schade is veroorzaakt door het schip. Vervolgens beroept de afzender zich op de omkeringsregel van de bewijslast van art. 8:1004 BW. Dat wil zeggen dat wanneer het schip in aanraking komt met een andere vaste zaak, dat schip in principe aansprakelijk is voor de schade, tenzij blijkt dat de

schade niet is veroorzaakt door schuld van het schip. De rechtbank is van mening dat art. 8:1004 BW hier niet van toepassing is, omdat:

- de CTC als lading aan boord van het schip niet kan worden aangemerkt als een andere zaak (dat is namelijk de Willemsbrug), waarmee dat schip in aanraking is gekomen; en
- de afzender geen vergoeding vordert van de schade die bij de aanraking aan de Willemsbrug is opgekomen. Het gaat hier om de schade aan de CTC, de lading zelf.

Met andere woorden, als de eigenaar van de Willemsbrug zijn schade had gevorderd van de scheepseigenaar zou art. 8:1004 BW wel van toepassing zijn geweest; zie de Hoge Raad in het standaardarrest in een soortgelijke zaak (Hoge Raad, 11 november 1994, S&S 1995/21 'E 2002'). Daar botste de kraan die als lading aan boord stond van het ponton 'E 2002', tegen de Calandbrug. In dat geval behoort het volgens de Hoge Raad geen verschil te maken of het schip, dan wel een aan boord bevindende lading, met de brug in aanraking is gekomen. Dan is, als de brug een 'te bekwamer plaatse vastgemaakte zaak' is, de bewijslastomkering van art. 8:1004 BW van toepassing en moet het schip jegens de brugeigenaar afwezigheid van schuld bewijzen wil hij niet aansprakelijk zijn. Die situatie deed zich hier niet voor.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (oktober, december 2018 en januari 2019), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

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

