

Schadevaring S&S 2019/7, Rechtbank Rotterdam 8 augustus 2018 'Amaranthus'

GAT IN KADE

Om te beginnen leg ik graag nog even uit wat het verschil is tussen aanvaring en schadevaring.

De wettelijke definitie van aanvaring is heel eenvoudig: 'Aanvaring is de aanraking van schepen met elkaar' (artikel 8:540 BW (zeerecht) en artikel 8:1001 BW (binnenvaartrecht)).

Schadevaring wordt, verkort aangehaald, als volgt gedefinieerd: 'Indien schade door een zeeschip respectievelijk een binnenschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had zijn de bepalingen omtrent aanvaring eveneens van toepassing' (artikel 8:541 en artikel 8:1002 BW).

De definitie van aanvaring is een zuiver fysieke gebeurtenis: er is sprake van aanvaring als schepen elkaar aanraken. Onder schadevaring vallen veel meer gevallen, zoals schade die door een schip wordt veroorzaakt als het tegen een brug vaart of als het schip in brand vliegt en aldus schade aan andere schepen of gebouwen op de kade veroorzaakt, of wanneer het schip door zuiging een ander schip van zijn koers afbrengt zodat dat schip in de wal vaart. En ook wanneer het schip bij het draaien van de schroef zuiging veroorzaakt, die ervoor zorgt dat de kademuur inzakt. Kortom, alle gevallen waarbij door een zee- of binnenschip schade is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaatshad, vallen onder het begrip schadevaring. Het veroorzaken van schade is ook hier een puur feitelijk begrip. Als die situatie zich voordoet zijn de aanvaringsbepalingen van toepassing.

In het onderhavige geval ging het om een verzakking van een damwand waar de 'Amaranthus' was afgemeerd. Door het draaien van de schroef werd zand weggezogen onder de damwand met een groot gat in de kade tot gevolg (zie de foto, opgenomen in het vonnis, in *Schip & Schade*).

De rechtbank begint met de theorie. Indien schade door een binnenschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaatshad (schadevaring) zijn de aanvaringsbepalingen van toepassing. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat het veroorzaken van schade door een schip aan de orde is wanneer de schade het gevolg is van het draaien met de schroef van een schip. Terecht vermeldt de rechtbank dat het veroorzaken van schade een puur feitelijk begrip is. De rechtbank merkt ook nog op dat het bewijsvermoeden van artikel 8:1004 BW bij aanraking van het schip met een vaste zaak, hier toepassing mist; immers, de 'Amaranthus' is niet in aanraking gekomen



met de kade. Dat bewijsvermoeden van artikel 8:1004 BW houdt in dat wanneer een schip in aanraking komt met een andere vaste zaak het schip aansprakelijk is voor de schade, tenzij blijkt dat de schade niet is veroorzaakt door schuld van het schip. Met andere woorden, als het schip tegen de kade aanvaart, wordt vermoed dat het schip schuld heeft en moet het schip zelf afwezigheid van schuld bewijzen. Maar in het onderhavige geval moet dus de eigenaar van de kade bewijzen dat het schip schuld heeft door op een verkeerde manier met zijn schroef te draaien.

Aan de hand van een uitgebreid feitencomplex stelt de rechtbank vast dat de schadevaring inderdaad is te wijten aan een verkeerde wijze van varen door de 'Amaranthus'. Het komt erop neer dat de schipper op een grotere afstand van de kade met zijn schroef had moeten gaan draaien. De eigenaar van de 'Amaranthus' is derhalve aansprakelijk voor de schade van in totaal 35.000 euro.

Schadevaring; schadevaststelling S&S 2019/17, Rechtbank Rotterdam 24 oktober 2018 'Veendam'

OMRIJDEN DOOR BESCHADIGDE BRUG

Hier een eenvoudig geval van een schadevaring. De 'Veendam' vaart tegen de Dorkwerderbrug in Groningen. Zie YouTube 'schip ramt Dorkwerderbrug' 14 september 2012; in 2016 is daar een grote nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal gebouwd. Als gevolg daarvan is er gedurende ruim een maand geen verkeer over de brug mogelijk en is de brug gedurende een wat langere periode slechts beperkt opengesteld voor verkeer. Een stukadoorsbedrijf is vlakbij de brug gevestigd en zijn werknemers werken op wisselende locaties voornamelijk in en rond de stad Groningen. De snelste en meest eenvoudige route naar de stad is voor het bedrijf over de Dorkwerderbrug. Het stukadoorsbedrijf houdt

de eigenaar van de 'Veendam' aansprakelijk omdat haar werknemers moeten omrijden in verband met de stremming.

Een typisch geval van schadevaring waarbij, nu de aanraking met een te bekwamer plaatse vastgemaakte zaak (de brug) plaatsvond, wordt uitgegaan van het bewijsvermoeden dat het schip schuld heeft (artikel 8:1004 BW). De schipper kan afwezigheid van schuld niet bewijzen en derhalve is de eigenaar in beginsel jegens het stukadoorsbedrijf aansprakelijk voor de schade.

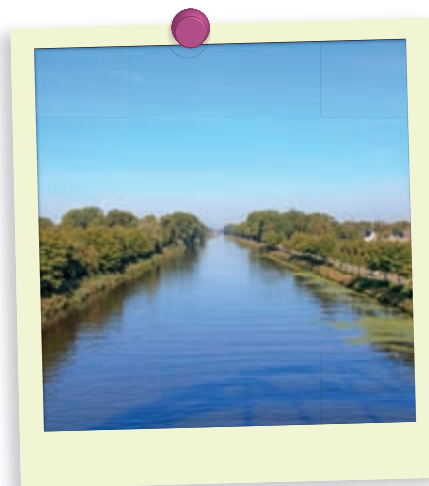
Maar nu komt het, het stukadoorsbedrijf heeft niet voldaan aan zijn stel- en motiveeringsplicht ter zake van de hoogte van de schade. Volgens de rechtbank kan het bedrijf niet volstaan met het overleggen van enkele overzichten waarin een niet te verifiëren aantal omgereden kilometers bij elkaar wordt opgeteld. En ook verder legt het bedrijf niet voldoende concrete gegevens over dat er daadwerkelijk aanzienlijk is omgereden door de werknemers. Kortom, de door het stukadoorsbedrijf samengestelde schadepost van bijna 80.000 euro wordt wegens het onvoldoende stellen en motiveren van de schade en het causaal verband afgewezen.

Beperking van aansprakelijkheid; bewuste roekeloosheid?

S&S 2019/27, Rechtbank Rotterdam 5 december 2018 'Seine'

BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID IS PER DEFINITIE ONREDELIJK!

De snijkopzuiger 'Seine' veroorzaakt bij baggerwerkzaamheden bij de energiecentrale van Nuon in de Eemshaven een enorme schade van bijna 11.000.000 euro. De 'Seine' is eigendom van Boskalis Nederland (BKN) en wordt gehuurd door baggermaatschappij Boskalis (BMB). BKN en BMB (gezamenlijk: 'Boskalis') stellen een zakenfonds tot beperking van hun



DOSSIER TRANSPORT

aansprakelijkheid. De schadelijgende partijen Nuon en Groningen Seaports betwisten het recht van Boskalis om zijn aansprakelijkheid te beperken. Die kwestie wordt in een zogenoemde renvooprocedure door Rechtbank Rotterdam behandeld.

Zoals in de kop al aangegeven, is beperking van aansprakelijkheid per definitie onredelijk! Alleen in het zee- en binnenvaartrecht kennen wij het beginsel van beperking van aansprakelijkheid gebaseerd op de tonnage van het schip (*global limitation*). Een eigenaar, bevrachter, beheerder of anderszins exploitant van een schip kan zijn aansprakelijkheid beperken jegens schadelijgende partijen door het stellen van (bij zaakschade) een zakenfonds. Gaat het om dood of letsel bij personen, dan dient het personenfonds te worden gesteld. En gaat het om het bergen van wrakken en/of lading, dan dient naar Nederlands recht een wrakkenfonds te worden gesteld. Overigens ligt er nu bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel 'Schrapting van de beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen inzake wrakopruiwing'. Dat betekent dat wellicht in de nabije toekomst de aansprakelijke scheepseigenaar niet meer in Nederland zijn aansprakelijkheid kan beperken voor vorderingen wegens opruiming van wrakken en lading (denk aan de opruimingskosten voor het opruimen van de containers van de 'MSC Zoë').

Voor dat ik de zaak verder behandel, merk ik op dat in casu het Londens Limitatieverdrag 1996 (LLMC) hier van toepassing is.

De rechtbank geeft een uitvoerige uiteenzetting van hoe het er bij *global limitation* aan toe gaat. In artikel 2 LLMC worden verschillende categorieën van voor beperking vatbare vorderingen, de zogenoemde maritieme vorderingen, opgesomd. De belangrijkste vorderingen zijn de vorderingen ter zake personen- en zaakschade, vertragingsschade, zuivere vermogensschade en vorderingen ter zake van opruiming van wrakken en lading. Allereerst merkt de rechtbank op dat voor beperking van aansprakelijkheid met betrekking tot zaakschade voldoende is dat sprake is van een vordering tot vergoeding van schade aan één of meer zaken, ontstaan in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip. Voor de vraag of beperking mogelijk is, is niet van belang op welke grondslag de aansprakelijkheid is gebaseerd. Let op, die zaken waaraan schade is ontstaan, kunnen andere schepen, de lading aan boord van die schepen, maar ook de eigen lading aan boord van het schip zijn, alsmede alle andere zaken, zoals kademuren, gebouwen, et cetera. Als gezegd, de grondslag waarop de vordering is gebaseerd is niet van belang. Het kan zijn dat de vordering is ontstaan uit aanvaring of schadevaring, dan wel is gebaseerd op een droge onrechtmatige daad. Dat maakt niet uit. Het gaat erom dat er zaakschade is ontstaan, welke



schade in rechtstreeks verband staat met de exploitatie van het schip. Vervolgens komt aan de orde of er sprake is van *eigen* bewuste roekeloosheid. Ik haal de authentieke tekst van artikel 4 LLMC aan:

*'A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his **personal** (vet; M.H.C.) act or omission, committed with the intent to cause such loss, or **recklessly and with knowledge that such loss would probably result.**'*

Dus geen beroep op *global limitation* in geval van eigen 'bewuste roekeloosheid'.

De rechtbank onderzoekt diepgaand wat moet worden verstaan onder 'personal act or omission'. Daartoe maakt de rechtbank gebruik van de uitlegmethode zoals geformuleerd in de artikelen 31-33 van het Weens Verdragenverdrag.

Naar de bewoordingen van artikel 4 LLMC gaat het om het 'personal' ('eigen') handelen of nalaten. Die bewoordingen duiden erop dat het om geen ander gaat dan de aansprakelijk gestelde (rechts)persoon zelf. Vervolgens stelt de rechtbank vast dat uit de Travaux Préparatoires blijkt dat de opstellers van de LLMC voor ogen stond om de verdragsregeling praktisch ondoorbreekbaar te maken en doorbreking slechts mogelijk te maken bij zodanige aard en mate van schuld, dat in dat geval de aansprakelijkheidsverzekeraar geen dekking meer hoefde te bieden. R. Cleton, die het boek *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar* schreef en die destijds betrokken was bij de totstandkoming van de LLMC, schrijft dat er sprake moet zijn van handelen of nalaten van één van de organen van de rechtspersoon of van iemand, wiens gedragingen in het maatschappelijk verkeer als gedragingen van de rechtspersoon hebben te gelden. De rechtbank verwijst ook nog naar een Engelse uitspraak waarin de Admiralty Court oordeelt dat het moet gaan om 'the alter ego of the Owners'. In die zaak had de leidinggevende van de scheepseigenaar verzocht het schip tot zinken te brengen en dan is een beroep op beperking van aansprakelijkheid niet toegelaten.

De rechtbank komt tot de conclusie dat

slechts doorbreking mogelijk is, indien komt vast te staan dat de gestelde schade het gevolg is van gedragingen van het bestuur van Boskalis, dan wel van één of meer natuurlijke personen wier gedragingen in het maatschappelijk verkeer als gedragingen van de rechtspersoon hebben te gelden, welke gedragingen als opzet of bewuste roekeloosheid kwalificeren. Vervolgens hebben de advocaten van Nuon en Seaports geprobeerd aan te tonen dat Boskalis het schip op een totaal verkeerde manier heeft laten baggeren, maar de rechtbank stelt uiteindelijk vast dat het hier niet ging om gedragingen van het bestuur van Boskalis maar hoogstens om gedragingen van mensen van de 'baggerafdeling' van Boskalis. Maar die personen maken geen deel uit van het bestuur van Boskalis en zij kunnen ook niet worden aangemerkt als personen wier gedragingen in het maatschappelijk verkeer als gedragingen van die rechtspersonen hebben te gelden. Derhalve is het beroep op beperking van aansprakelijkheid toegelaten.

Dan proberen de advocaten van Nuon en Seaports nog aan te tonen dat een beroep op beperking van aansprakelijkheid naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is. Met die stelling maakt de rechtbank korte metten. Het gaat hier om de toepassing van de in het verdrag geregelde mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid. Het feit dat de internationale mogelijkheid in de Nederlandse wetgeving (de artikelen 8:750-759 BW) is geïncorporeerd, maakt dat niet anders. In het kader van die internationale regeling bestaat geen ruimte voor afwijking omdat een bepaalde mogelijkheid of resultaat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is.

Ziet u wel: beperking van aansprakelijkheid is voor de schadelijgende partijen per definitie onredelijk!

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (januari, februari en maart 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.