

Aansprakelijkheid van vervoerder en afzender bij vervoer van gevaarlijke stoffen

 sva.nl/weg-en-wagen/aansprakelijkheid-van-vervoerder-en-afzender-bij-vervoer-van-gevaarlijke-stoffen



Prof. mr. Maarten Claringbould

em. hoogleraar Zeerecht aan de Universiteit van Leiden en Of Counsel bij Van Traa Advocaten

1. Inleiding

Dit artikel gaat over het verzonnen voorbeeld van het vervoer van 10 vaten met nitroglycerine.^[1] De vervoerder dacht dat hij vaten met het ongevaarlijke glycerine vervoerde. Maar helaas, dat was dus anders. Toen hij op de Kralingse Plaslaan reed (de A16 stond vast vanwege een file) viel een vat om. Alle nitroglycerine ontplofte en een groot deel van Kralingen ging plat. Verschrikkelijk! Doden en gewonden en miljarden aan schade.^[2]

Wie moet wat betalen en waarom? Daarover gaat deze bijdrage. Aan het slot schrijf ik nog iets over het vervoer van grond vervuild met PFAS. Kortom, wat zijn de plichten van de afzender en vervoerder bij het vervoer van gevaarlijke stoffen? En hoe zit het met hun aansprakelijkheid als het mis gaat?

2. Wat zijn gevaarlijke stoffen?

Dat is in detail geregeld in het ADR^[3], de bijlage 1 bij de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG). Het ADR is een dik boekwerk van 1000 bladzijden plus Tabel A (lijst van gevaarlijke stoffen met UN-nr.; 190 bladzijden) en Tabel B (alfabetische index; 50 bladzijden). Opzettelijk vermeld ik die omvang van het ADR: het toepassen van alle voorschriften en procedures vereist speciaal opgeleide vakmensen.^[4] Ik voeg er alleen aan toe dat de gevaarlijke stoffen genoemd in de Tabellen A en B ook de gevaarlijke stoffen zijn waarvoor de exploitant van het voertuig risicoaansprakelijkheid draagt volgens Afdeling 8.14.1 BW^[5], zie nader par. 4.

3. De verplichtingen van de afzender

3.1 Verplichtingen volgens het ADR

De 'afzender' is de persoon die de afzender is volgens de vervoerovereenkomst (art. 1.2.1 ADR 'definities'). De afzender is de persoon die de vervoerovereenkomst sluit met de vervoerder; hij is de contractuele wederpartij van de vervoerder.

Art. 1.4.1.1 ADR legt nauwkeurig en uitgebreid vast welke verplichtingen op de afzender rusten. Het komt erop neer dat de afzender de vervoerder nauwkeurig moet informeren over de aard van de gevaarlijke goederen (klasse-indeling, etc.) en hij moet ervoor zorgen dat deze goederen op de voorgeschreven wijze (correcte informatie, juiste verpakking en dergelijke) kunnen worden vervoerd. Deze verplichtingen blijven op de afzender rusten, ook al handelt hij als expediteur tevens afzender in opdracht van zijn opdrachtgever. Het risico van een verkeerde opgave van bijvoorbeeld een klasse-indeling blijft rusten op die afzender.

Als de afzender één van zijn vele verplichtingen niet nakomt (hij maakt een fout) dan is dat een overtreding of – met opzet – een misdrijf. Dat kan bestraft worden met een boete, stillegging van het bedrijf of zelfs gevangenisstraf (misdrijf). Het gaat mij echter niet om die strafrechtelijke kant, maar over de mogelijke civielrechtelijke aansprakelijkheid van die afzender; zie par. 5.

3.2 Verplichtingen van de afzender volgens Boek 8 BW

In art. 8:1114 lid 1 BW is veel minder in detail vastgelegd wat de verplichtingen van de afzender zijn. Hij moet de vervoerder zo volledig mogelijk de gegevens meedelen die van belang zijn voor het voorgenomen vervoer. Volgens mij gelden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen de verplichtingen die het ADR op de afzender legt, ook in volle omvang met betrekking tot de privaatrechtelijke informatieplicht van art. 8:1114 BW.[6] Schendt de afzender deze informatieplicht (hij geeft het verkeerde UN-nr. op; of nog erger, hij geeft op dat er glycerine in de vaten zit terwijl het nitroglycerine is) en lijdt de vervoerder daardoor schade, dan is de afzender verplicht deze schade aan de vervoerder te vergoeden. In art. 4 lid 2 AVC is die informatieplicht tot een garantieverplichting gemaakt: de afzender kan zich niet door een beroep op welke omstandigheid dan ook aan deze informatieplicht onttrekken. Als de expediteur, tevens afzender, van zijn opdrachtgever te horen krijgt dat het vaten met glycerine zijn en er zat toch nitroglycerine in de vaten, dan 'hangt' deze expediteur/afzender. Het enige wat die expediteur dan kan doen is proberen regres te nemen op zijn opdrachtgever of – als het niet anders kan – dan maar failliet gaan... Over die aansprakelijkheid van de afzender, zie par. 5.

4. De aansprakelijkheid van de vervoerder

4.1 Risicoaansprakelijkheid jegens derden

Afdeling 8.14.1 BW, de artikelen 8:1210-1220 BW, gaat over de aansprakelijkheid jegens derden voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen.

De exploitant[7] van het voertuig is aansprakelijk voor de schade van derden (in ons voorbeeld de Kralingers) die door de gevaarlijke stof is veroorzaakt (art. 8:1213 lid 1 BW). Dit betreft eigenlijk een risicoaansprakelijkheid want er is alleen dan geen aansprakelijkheid als er sprake is van oorlog, opstand, een terroristische actie of een natuurgebeuren van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard (de

onverwachte tornado maar niet de voorspelde storm met windkracht 10 of meer). Maar er kunnen zich toch nog twee situaties voordoen waarbij de vervoerder niet aansprakelijk is volgens de gevaarlijke stoffen-regeling van afdeling 8.14.1 BW. In die gevallen springt de aansprakelijkheid over op de afzender. Dit wordt nader uitgewerkt in par. 5.1 en 5.2.

Kortom, de risicoaansprakelijkheid van de vervoerder voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen betreft alleen de schade die derden (in ons voorbeeld de Kralingers) lijden. Volgens de definitie van het begrip 'schade' moet het gaan om schade *buiten het voertuig* (art. 8:1210 onder b ten tweede BW). Dus schade aan lading en andere zaken *aan boord van het voertuig* valt buiten de gevaarlijke stoffen regeling. Het aansprakelijkheidsregime voor ladingschade vinden we in de artikelen 8:1095-1108 BW of de artikelen 17-29 CMR.

4.2 De limieten

In het zee- en binnenvaartrecht kennen wij de limitatiefondsen voor personenschade en zaakschade. Wij spreken ook wel over *global limitation* in tegenstelling tot de kilolimieten bij ladingschade. Heel bijzonder is dat deze *global limitation* bij vervoer van gevaarlijke stoffen ook op land is gekropen.

Wanneer de exploitant van een voertuig volgens de gevaarlijke stoffen-regeling aansprakelijk is, mag die exploitant zijn aansprakelijkheid beperken door het stellen van het personenfonds (vorderingen ter zake van dood of letsel) en/of het zakenfonds (voor alle andere vermogensschade). De limieten zijn vastgesteld in art. 4 van het Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen. Om het ingewikkeld te maken: per fonds gelden telkens twee limieten. Eén lagere limiet in geval van risicoaansprakelijkheid en één veel hogere limiet voor schuldaansprakelijkheid, dat wil zeggen als schuld van de exploitant aan het ongeval bewezen kan worden. De limieten zijn als volgt:

1. Personenfonds

1. Risicoaansprakelijkheid: 7,2 mln. SDR (ca. € 8,9 mln.)^[8]
2. Schuldaansprakelijkheid: 18 mln. SDR (ca. € 22,3 mln.)

2. Zakenfonds

1. Risicoaansprakelijkheid: 4,8 mln. SDR (ca. € 5,95 mln.)
2. Schuldaansprakelijkheid: 12 mln. SDR (ca. 14,86 mln.)

Dit betekent dat de exploitant bij een enorme schade (Kralingen half plat) maximaal aansprakelijk is tot een bedrag van 18 mln. SDR plus 12 mln. SDR is 30 mln. SDR (ca. € 37,2 mln.). In ons voorbeeld, waar de vervoerder alleen risicoaansprakelijkheid draagt (de vervoerder wist immers niet dat er nitroglycerine in de vaten zat) wordt dat veel lager: 7,2 mln. SDR plus 4,8 mln. SDR is 12 mln. SDR (ca. 14,88 mln.).

Als er een miljardenschade is, zoals bij de Kralingers, kunnen zij hun vorderingen indienen bij de verschillende fondsen en moeten zij naar rato mee delen. U begrijpt dat wanneer 1000 claimanten met een totale schade van € 1 miljard hun vorderingen in de fondsen indienen, zij nog niet eens één promille van hun vordering uit het fonds krijgen uitgekeerd. De rest van de door hen geleden schade zullen zij dus zelf moeten dragen. Alleen als zij kunnen bewijzen dat de afzender onrechtmatig jegens hen heeft gehandeld, kunnen zij proberen bij die afzender nog geld te halen; zie par. 5.1.

4.3 Het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

De exploitant van de vrachtwagen is onder de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) verplicht verzekerd voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen. Die verzekeringsdekking moet tenminste € 10 mln. zijn voor vrachtwagens waarvan het toelaatbare gewicht hoger is dan 3500 kg.^[9] De verzekeringsplicht geldt dus niet voor bestelwagens. Deze verplichte verzekeringsdekking is volstrekt onvoldoende bij een grote ramp.

Immers bij risicoaansprakelijkheid zijn personen- en zakenfonds tezamen ca. € 14,88 mln. en bij schuldaansprakelijkheid wordt dat ca. € 37,2 mln. Ik ben van mening dat de verplichte dekking in ieder geval zou moeten worden opgetrokken naar € 15 mln. Ik weet ook dat grote tankvervoerbedrijven vaak al een veel hogere dekking hebben. Maar hoger dan € 40 mln. lijkt mij niet nodig want het ziet er niet naar uit dat binnenkort de limieten van het personenfonds en het zakenfonds (aanzienlijk) worden verhoogd.

5. De aansprakelijkheid van de afzender

Zoals al in par. 4.1 aangestipt zijn er twee situaties denkbaar dat niet de vervoerder aansprakelijk is op grond van de gevaarlijke stoffen-regeling maar de afzender.

5.1 De afzender geeft geen informatie

Wanneer de afzender of zijn hulppersoon niet heeft voldaan aan zijn verplichting om de exploitant in te lichten over de gevaarlijke aard van de stof én noch de exploitant noch zijn hulppersonen wisten of hadden behoren te weten dat deze stof gevaarlijk was, springt de aansprakelijkheid van de vervoerder over op de afzender (art. 8:1213 lid 2 onder c BW). Die afzender mag zich dan weer wel beroepen op de limieten van de fondsen als beschreven in par. 4.2. Terug naar ons voorbeeld. De afzender zei dat er glycerine in de vaten zat en dat stond ook op de vrachtbrief. De vervoerder kon echt niet weten dat het om nitroglycerine ging. Een meer reëel voorbeeld. De afzender geeft het verkeerde UN-nr. op en plakt de verkeerde gevaarsetiketten op de verpakking. In die gevallen is niet de vervoerder maar alleen de afzender aansprakelijk jegens derden voor de schade veroorzaakt door de gevaarlijke stoffen.

5.2 Laden en lossen door afzender of ontvanger

Wanneer de exploitant bewijst dat de gevaarlijke stof is geladen of gelost onder de *uitsluitende verantwoordelijkheid* van de afzender of ontvanger of hun hulppersonen, is die afzender respectievelijk ontvanger aansprakelijk overeenkomstig de gevaarlijke stoffen-regeling (art. 8:1114 lid 1 BW). Het ongeval moet zich dan wel tijdens dat laden of lossen hebben voorgedaan. Het laden van bulkclading of vloeibare lading (de inontvangstneming) begint op het moment dat het product de eerste koppeling of het mangat van de tankwagen is gepasseerd en het lossen is geëindigd (de aflevering) op het moment waarop het product de laatste koppeling of het mangat van de tankwagen is gepasseerd.^[10] Overigens mag in de vervoerovereenkomst een ander moment van aanvang van laden en beëindiging van lossen worden afgesproken.

Let op. Als is afgesproken dat het laden begint als het product de eerste koppeling van de laadslang van de tankwagen *is gepasseerd*, is die gevaarlijke stoffen-regeling nog niet van toepassing als de koppeling van de laadslang van de opslagtank losschiet en het product over het terrein stroomt. Immers, het product is nog niet de eerste koppeling van de laadslang van de tankwagen gepasseerd. In dat geval moeten we nagaan wie de fout heeft gemaakt (de onrechtmatige daad heeft gepleegd). Die persoon is dan aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen. Dat is gewone onrechtmatige daad-schade die niet gelimiteerd is.

5.3 Vervoerder neemt regres op de afzender

Geheel iets anders is dat de vervoerder voor de schade die hij aan derden heeft moeten vergoeden, mogelijk regres kan nemen op zijn afzender. Daarover gaat de gevaarlijke stoffen-regeling niet; dan moeten we zijn bij art. 8:1117 BW. Dat artikel bepaalt dat de afzender verplicht is om aan de vervoerder de buitengewone schade te vergoeden, die de vervoerde goederen, dan wel de behandeling daarvan, de vervoerder berokkenden. Mijns inziens valt onder die *buitengewone schade* niet alleen de schade die de lading aan het voertuig zelf berokkende, maar ook de schade die de vervoerder lijdt omdat hij derden schadevergoeding moet betalen. De vervoerder kan op die manier zijn risicoaansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen doorschuiven naar de afzender. Maar, zo staat er ook in art. 8:1117 BW, deze aansprakelijkheid van de afzender vervalt wanneer de vervoerder wel aansprakelijk zou zijn geweest indien het om een gewone ladingschade zou zijn gegaan. Bijvoorbeeld een eigen gebrek van het voertuig (een gebroken as) waardoor de vrachtwagen kantelt met een de explosie tot gevolg. In geval van ladingschade zou de vervoerder zonder meer aansprakelijk zijn geweest voor deze schade (art. 8:1098 lid 2 BW of art. 17 lid 3 CMR). In dat geval kan de vervoerder geen regres nemen op de afzender voor deze gevaarlijke stoffen-schade, toegebracht aan derden. Maar wel regres op de afzender als de vervoerder 'er niets aan kon doen' (de nitroglycerine ontploft uit zichzelf).

Overigens valt deze bijzondere gevaarlijke stoffen-aansprakelijkheid van de afzender niet onder zijn gewone Aansprakelijkheidsverzekering voor Bedrijven (AVB). Die afzendersaansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen moet apart – met extra premie – worden meeverzekerd.

6. Vervoer van met PFAS vervuilde grond

6.1 Wat is PFAS en om welke hoeveelheden gaat het?

PFAS is een verzamelnaam en staat voor poly- en perfluoroalkyl-stoffen.^[11] Er is vastgesteld dat er ruim 4000 PFAS'en bestaan. Bekende voorbeelden van PFAS zijn PFOA (perfluorooctaanzuur) en PFOS (perfluorooctaansulfonzuur). PFAS'en zitten in verschillende producten, waaronder smeermiddelen, voedselverpakkingsmaterialen, blusschuim, antiaanbaklagen in pannen, kleding, textiel en cosmetica. De stoffen komen in het milieu door emissies uit fabrieken die de stoffen maken of gebruiken. Het RIVM heeft tijdelijke achtergrondwaarden afgeleid voor twee soorten PFAS in de Nederlandse bodem: PFOS en PFOA. Voor PFOS adviseert het RIVM een tijdelijke achtergrondwaarde van 0,9 microgram per kilogram grond en voor PFOA 0,8 microgram per kilogram grond (1 microgram is 0,000001 gram; één miljoenste gram). Dat betekent dat er in een vrachtwagenlading van 10 ton grond maximaal (10.000 kg x 0.0000009 gram is) 0,009 gram PFOS zou mogen zitten en 0,008 gram PFOA. Om een idee te krijgen hoeveel dat is: 1 grote druppel water is 0,05 ml en weegt 0,05 gram; 0,009 gram PFOS is bijna een vijfde van een grote waterdruppel, ofwel een nauwelijks zichtbare druppel en dat in 10.000 kg grond.

Ik ga ervan uit dat PFOS en PFOA geen gevaarlijke stoffen zijn want zij komen niet voor in Tabel B van de ADR.

Aanvankelijk had de overheid verboden om grond te vervoeren met daarin 0,1 microgram PFAS per kilo grond, het minimale dat meetapparatuur kan detecteren. Naar aanleiding van het daardoor tot stilstand gekomen vervoer van grond is die norm, mede op basis van het RIVM-advies, verhoogd. De nieuwe waarden zijn nu opgenomen in het Tijdelijke handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie van 8 november 2019.^[12] De normen zijn nu 7 microgram per kg voor PFOA en 3 microgram per kg voor andere PFAS (waaronder PFOS en GenX) bij toepassingen van grond op de landbodem (wonen en industrie), mits boven het grondwaterniveau. Voor toepassingen op de landbodem (landbouw of natuur) of onder het grondwaterniveau geldt de achtergrondwaarde van 0,9 microgram per kilo voor PFOS en 0,8 microgram per kilo voor de andere PFAS.

Deze verhoging van de toepassingsnormen voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie heeft ertoe geleid dat bij normaal hergebruik van grond voor wonen en industrie (heel veel grond bevat niet meer dan 1,5 microgram PFAS per kg), deze grond zonder problemen mag worden vervoerd. Maar als de grond wordt hergebruikt voor landbouw of in de natuur wordt het oppassen geblazen. En dat geldt al helemaal voor toepassingen in grondwaterbeschermingsgebieden. Daar is de toepassingseis gelijk gebleven aan de bepalingseis, namelijk 0,1 microgram per kg, het minimale dat meetapparatuur kan detecteren; 0,0000001 gram per kg, een alleen met een microscoop zichtbare druppel...

Wat betekent dit alles voor de afzender en de vervoerder als zij grond willen vervoeren waar PFAS in zit? De gevaarlijke stoffen-regeling is niet van toepassing. Wij moeten voor de verplichtingen van afzender en vervoerder gewoon kijken naar Boek 8 BW.

6.2 De informatieplicht van de afzender

De afzender is verplicht de vervoerder zo volledig mogelijk de gegevens mee te delen die van belang zijn voor het voorgenomen vervoer (art. 8:1114 lid 1 BW). Welnu, een afzender die grond wil laten vervoeren moet op de hoogte zijn van de toepassingsnormen voor PFAS'en zoals uiteengezet in het Tijdelijk handelingskader van 18 november 2019 (zie par. 6.1). In de memorie van toelichting bij art. 8:1114 BW staat ook dat dit artikel de door de overheid voor het betrokken vervoer uitgevaardigde voorschriften niet opzij zet.^[13] Grond met daarin te hoge PFAS-waarden mag niet worden vervoerd. De afzender is verplicht om de betreffende PFAS-waarde van de te vervoeren grond aan de vervoerder mee te delen. Schendt de afzender deze informatieplicht en lijdt de vervoerder daardoor schade (de vervoerder wordt aangehouden en moet een boete betalen én de grond weer terugbrengen), dan is de afzender verplicht deze schade aan de vervoerder te vergoeden. In art. 4 lid 2 AVC 2002 is dit met zoveel woorden uitgewerkt. Er rust een garantieverplichting op de afzender; hij kan zich niet door een beroep op welke omstandigheid dan ook aan deze verplichting onttrekken. De afzender moet dus opgeven hoeveel microgram PFAS er in de te vervoeren grond zit. De vervoerder kan dan afwegen of hij, getoetst aan het Tijdelijk handelingskader, de grond al dan niet zal vervoeren. Moet de grond vervoerd worden naar een grondwaterbeschermingsgebied, dan zou ik als vervoerder dat sowieso niet doen. Denk aan dat vrijwel onzichtbare druppeltje PFAS in de lading van 10 ton grond.

Het bovenstaande is, denk ik, allemaal theorie want met de verhoogde normen van 28 november 2019 denken de grondverzetbedrijven dat zij nu weer alle grond (in de meeste grond in Nederland schijnt 'slechts' tot 1,5 microgram PFAS per kg te zitten) zonder problemen kunnen vervoeren. Maar let op, als de grond naar landbouw- of natuurgebied moet worden vervoerd met de nog steeds lage normen van 0,9 microgram per kg, om maar te zwijgen over grond die naar grondwaterbeschermingsgebieden moet... Uiteindelijk rust de plicht op de afzender om de juiste informatie te verschaffen over de hoeveelheid PFAS in de grond. Doet die afzender dat niet en lijdt de vervoerder daardoor schade, dan moet de afzender die schade aan de vervoerder vergoeden.

Overigens is deze informatieplicht van art. 8:1114 BW geen dwingend recht. Partijen kunnen in hun contract daarover andere afspraken maken, maar dat voert mij nu te ver om hierover uit te weiden.

7. Conclusie

Als het misgaat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, loopt de vervoerder (de exploitant van de vrachtwagen) het grootste risico. Op die vervoerder rust risicoaansprakelijkheid voor schade (inclusief dood en letsel) door derden geleden. In twee gevallen springt die risicoaansprakelijkheid over naar de afzender. Ten eerste als de afzender geen of

onjuiste informatie geeft over de gevaarlijke aard van de stoffen én de vervoerder niet kon weten dat het om gevaarlijke stoffen ging. Ten tweede als er geladen en/of gelost wordt onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de afzender of ontvanger en de schade bij dat laden of lossen ontstaat.

In al die gevallen mag de vervoerder of afzender zijn aansprakelijkheid jegens die derden beperken conform de in par. 4.2 genoemde limitatiefondsen. De verplichte WAM-dekking van € 10 mln. voor gevaarlijke stoffen is bij een grote ramp veel te laag. Gevaarlijke stoffen-vervoerders zouden zich tot € 40 mln. moeten verzekeren. De afzender moet zich voor die gevaarlijke stoffen-aansprakelijkheid apart verzekeren; de gewone AVB geeft hiervoor geen dekking.

Wanneer de vervoerder 'er niets aan kon doen' dat derden schade leden door gevaarlijke stoffen, kan de vervoerder regres nemen op zijn afzender. Die afzender is dan onbeperkt aansprakelijk en die aansprakelijkheid is niet gedekt onder zijn gewone AVB (par. 5.3).

PFAS'en zijn geen gevaarlijke stoffen in de zin van het ADR. De overheid heeft echter strenge normen gesteld hoeveel microgram (één miljoenste gram) er in een kilo grond mag zitten, wil die grond vervoerd kunnen worden. Op de afzender rust de informatieplicht om de vervoerder te informeren of de betreffende lading grond vervoerd mag worden. Schendt de afzender deze informatieplicht en lijdt de vervoerder daardoor schade, dan moet de afzender die schade aan de vervoerder vergoeden. De meeste grond mag nu weer worden vervoerd naar woon- en industriegebieden. Maar let op bij landbouw- en natuurgebieden. Daar is de norm nog onder de vaak voorkomende waarde van 1,5 microgram PFAS per kg. En grond vervoeren naar grondwaterbeschermingsgebieden: niet doen!

Voetnoten

[1] Nitroglycerine is een kleurloze explosieve vloeistof die bij het minste of geringste kan exploderen. Dit probleem heeft Alfred Nobel opgelost door deze vloeistof te laten opzuigen in een poreuze grondstof; dan krijg je dynamiet. Zie verder Wikipedia.

[2] De ouderen onder ons herinneren zich nog de ramp met de ontplofte tankwagens met propeengas bij de camping Los Alfaques in 1978: meer dan 200 doden, zie Wikipedia 'Los Alfaques'.

[3] Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR).

[4] Zie hoofdstuk 1.3 'Opleiding van personen die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke goederen'.

[5] Art. 4 Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen. In dit art. 4 wordt ten onrechte nog verwezen naar de randnummers 10 010 en 10 011. Die randnummers zijn inmiddels vervangen door UN-nummers; dit zou moeten worden aangepast in dit Besluit.

[6] Zie ook de MvT (15966) bij art. 8:1114 BW onder 2, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1072.

[7] De 'exploitant' wordt gedefinieerd als degene die zeggenschap heeft over het gebruik van het voertuig. In feite de kentekenhouder of eigenaar (art. 8:1210 BW). Naast 'exploitant' gebruik ik ook de term 'vervoerder' die in ons voorbeeld tevens de kentekenhouder van de vrachtwagen is.

[8] Ik hanteer een omrekeningskoers van 1 SDR is € 1,24; zie www.imf.org.

[9] Art.2a Besluit

[10] Zie de SVA Tankvervoercondities, art. 1 'Definities van inontvangstneming en aflevering'.

[11] De hier vermelde informatie over PFAS is afkomstig van www.rivm.nl/pfas.

[12] <https://www.bodemplus.nl/onderwerpen/wet-regelgeving/bbk/grond-bagger/handelingskader-pfas/tijdelijk/>

[13] MvT (15966) bij art. 8:1114 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1072.