

DOSSIER TRANSPORT

**Spoorvervoer; ongeval; opruimingskosten
S&S 2019/89, Hof Den Haag 30 april 2019**

SCHADE AAN ANDERE DAN DE VERVOERDE ZAKEN

Deze zaak betreft het ernstige spoorweg-ongeval, waarbij in mei 2013 in België een goederentrein met tankwagons gevuld met het zeer licht ontvlambare en extreem giftige acrylonitril is ontspoord. Uit drie wagons stroomde het acrylonitril op de bodem en in de gracht naast het spoor. Er ontstond brand en er waren ontploffingen. Kortom, een ravage op en rond het spoor. Zo'n tweeduizend mensen moesten dagenlang worden geëvacueerd, honderden personen meldden zich in het ziekenhuis en een inwoner is overleden na het inademen van giftige dampen.

In het hoger beroep gaat het niet meer zozeer om de ladingschade, die inmiddels was vergoed door verzekeraars, maar om de vraag of de spoorvervoerder jegens DSM, de chemicaliënfabrikant, aansprakelijk is voor de kosten die DSM heeft gemaakt in het kader van door hem verleende assistentie bij het opruimen van de lading en het bestrijden van de nadelige (milieu)effecten van het vrijkomen ervan, in totaal ruim 220.000 euro. De spoorvervoerder verweert zich tegen deze vordering met de stelling dat op grond van artikel 23 CIM en het daarmee overeenstemmende artikel 8:1571 BW de spoorvervoerder alleen aansprakelijk is voor de ladingschade en dat aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade aan andere dan de vervoerde goederen is uitgesloten.

De rechtbank had al vastgesteld dat het dwingendrechtelijke vervoerrecht niet per definitie meebrengt dat iedere verdere aansprakelijkheid van de spoorvervoerder in verband met het ongeval is uitgesloten. De Hoge Raad heeft, zo vervolgt de rechtbank, in het wegvervoerrecht aangenomen dat de CMR niet voorziet in een uitputtende regeling voor de aansprakelijkheid van de wegvervoerder, maar dat artikel 17 CMR alleen diens aansprakelijkheid regelt voor verlies van of schade aan de vervoerde zaken of vertraging in de aflevering daarvan. De CMR regelt niet de aansprakelijkheid van de vervoerder wegens tekortkomingen – onder de vervoervereenkomst of anderszins – die niet zien op verlies van of schade aan de vervoerde zaken of op vertraging in de aflevering als bedoeld in de CMR. De CMR staat niet aan het aannemen van zodanige aansprakelijkheid in de weg. Die aansprakelijkheid moet worden beoordeeld naar het toepasselijke nationale recht. Aldus kort samengevat de Hoge Raad in zijn arresten van 15 april 1994 (Cargofoor/RTT; S&S 1994/72) en 18 december 2015 (Transfennica; S&S 2016/37; de Beursbengel, nr. 856, juli-aug. 2016, p. 31). De rechtbank wijst de vordering



van DSM ter zake van het verlenen van assistentie bij het opruimen van de lading en het bestrijden van de nadelige milieueffecten toe.

Bij het hof speelt voornamelijk de vraag of het 'Cargofoor-arrest' en het 'Transfennica-arrest' betreffende de CMR zomaar kunnen worden toegepast op het spoorvervoerrecht van de CIM en Afdeling 8.18.3 BW (de aansprakelijkheid van de spoorvervoerder). Het hof is daar heel duidelijk over. De totstandkomingsgeschiedenis van de CMR leert dat de opstellers van de CMR hebben gekozen voor het aansprakelijkheidsmodel van de CIM 1952. Beide verdragen zijn nauw met elkaar verweven. De aansprakelijkheid voor schade die onderweg verloren zaken mogelijkerechts toebrengen aan andere zaken is niet geregeld in de CIM en de CMR. De conclusie is dan ook dat de dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregeling van de CIM en Boek 8 BW alleen geldt voor de aansprakelijkheid voor verlies van of schade aan de vervoerde zaken of vertraging in de aflevering daarvan. Tot die aansprakelijkheidsregeling behoort dus niet de aansprakelijkheid voor schade aan andere dan de vervoerde zaken. Met betrekking tot die niet in het vervoerrecht geregelde onderwerpen kunnen partijen bij de vervoervereenkomst nadere afspraken maken. Dat is hier gebeurd in artikel 8.b van de tussen DSM en de vervoerder toepasselijke Purchase Conditions: op grond van uitleg van dat artikel 8.b is de vervoerder aansprakelijk voor die opruimingskosten. Kortom, het hof past hier, net als de rechtbank, zonder aarzeling het principe van het Transfennica-arrest toe. Partijen kunnen afspreken dat de vervoerder aansprakelijk is voor tekortkomingen die niet zien op verlies/schade/vertraging van de vervoerde goederen. Bijvoorbeeld aansprakelijkheid voor het laten ontsporen van de trein, waardoor de vervoerde chemicaliën enorme schade aan andere personen of zaken of aan de afzender toebrengen.

**Binnenvaart; beladen; schade aan schip
S&S 2019/92, Rechtbank Rotterdam
26 juni 2019**

RUIEMERE AANSPRAKELIJKHEID

Een binnenschip wordt beladen met zand. Daarbij ontstaat schade aan het schip. Dat ging als volgt: de vrachtwagens rijden achteruit een kiepsteiger op en kiepen de laadbakken dan naar achteren, waardoor het zand vanuit de laadbakken in het schip valt. Nadat een aantal vrachtwagens hun ladingen heeft gelost, verhaalt (verplaatst) de schipper het schip. Voordat het schip weer goed ligt afgemeerd, rijdt een chauffeur zijn vrachtwagen achteruit de kiepsteiger op en laat zijn lading zand vallen die daardoor niet in het ruim, maar daarnaast op de aluminium scheepsluiken valt. Een schade van ongeveer 60.000 euro. De scheepseigenaar vordert deze schade van zijn bevrachter Minera, alsmede van de eigenaar van de vrachtwagen wiens chauffeur de lading zand op de luiken heeft gekieperd. Van belang is nog dat die vrachtwageneigenaar werkte in opdracht van de verkoper van het zand. De verkoper had het zand namelijk FOB ('Free on Board') verkocht; dat betekent dat de verkoper het zand moest laden in het schip. Maar de koper, Minera, had het schip bevracht.

De rechtbank begint met de vaststelling dat het storten van de lading zand via de kiepsteiger zonder toestemming vanwege het schip en zonder zich ervan te hebben vergewist dat de lading zand zonder problemen zou kunnen worden gestort, een onrechtmatige gedraging van de chauffeur oplevert. Dat betekent dat deze fout van de chauffeur kan worden toegerekend aan de eigenaar van de vrachtwagen. Die vrachtwagen was dus ingeschakeld door de verkoper van het zand. De rechtbank stelt ook vast dat er geen sprake is van eigen schuld van de scheepseigenaar. Het was niet aan de bemanning van het schip om aan te geven dat de chauffeur de lading zand niet kon storten, maar het was aan de chauffeur om zich ervan te vergewissen dat hij wél tot storten van de lading zand kon overgaan.

Vervolgens komt de interessante overweging van de rechtbank. Het wordt een lange zin. Namelijk ingevolge artikel 8 lid 2 CMN¹ is de afzender op gelijke wijze voor zijn eigen handelen en nalaten aansprakelijk als voor het handelen en nalaten van de personen *van wie hij zich bedient* bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen die op de afzender rusten, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie. De afzender is hier de bevrachter Minera. Hoewel Minera geen contractuele band had met de eigenaar van de vrachtauto (de verkoper had immers een vervoervereenkomst gesloten met de eigenaar van de vrachtauto om dat

zand naar het schip te brengen en te laden in dat schip), is Minera als bevrachter/afzender toch aansprakelijk voor de handelingen van de chauffeur, omdat dit een persoon is van wie de bevrachter zich bedient bij het beladen van het schip. De bevrachter Minera moest het schip beladen (artikel 6 lid 4 CMNI). Dat het beladen van het schip dan door iemand gebeurt met wie Minera geen contractuele relatie heeft, maakt niet meer uit. Onder de FOB-koopovereenkomst was de verkoper verplicht het zand aan boord af te leveren. De aflevering onder de betreffende koopovereenkomst valt in dit geval samen met de belading onder de vervoerovereenkomst (samenvatting van rechtsmomenten). Let op, dit is een ruimere aansprakelijkheid dan op grond van artikel 6:171 BW, want bij dat artikel gaat het om aansprakelijkheid van de opdrachtgever voor fouten van zijn hulppersoon. En nogmaals, Minera was hier niet de opdrachtgever van de vrachtwageneigenaar. Maar door de ruime formulering van artikel 8 lid 2 CMNI kan hier wel tot aansprakelijkheid van de bevrachter/afzender worden besloten. Het zit hem in de neutrale formulering van artikel 8 lid 2 CMNI: 'De personen van wie de afzender zich bedient'.

De slotsom in deze zaak is dat de scheepseigenaar onder de vervoerovereenkomst waarop het CMNI van toepassing is, de schade aan het schip kan verhalen op zijn bevrachter. Tegelijkertijd wordt ook de vrachtwageneigenaar op grond van onrechtmatige daad veroordeeld tot die schadevergoeding, met dien verstande dat de rechtbank bepaalt dat indien de één betaalt de ander niet meer hoeft te betalen.

Ballonvaart; schadevergoeding S&S 2019/94, Rechtbank Midden-Nederland (kantonzaken Utrecht) 13 februari 2019

LUCHTBALLOON IN DE WEI

Een luchtballon met maar liefst veertien passagiers aan boord landt in een weiland van een boer. Daar lopen op dat moment twee paarden die beide in paniek raken. Een van de paarden is zo onzeker en onberekenbaar geworden dat de boer haar laat euthanaseren en het andere paard raakt kreupel. De boer vordert van de balloneigenaar bijna 15.000 euro aan schadevergoeding.

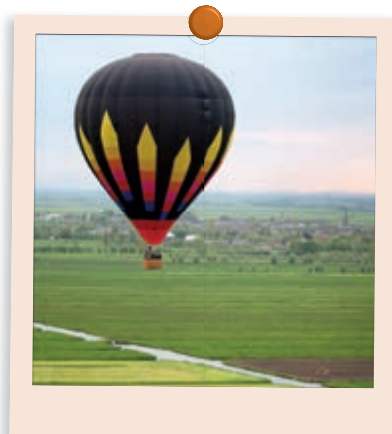
Het vonnis is door de kantonrechter in helder Nederlands geschreven met de kopjes '1. Waar gaat de zaak over?' en '2. Wat vindt de kantonrechter ervan?'. Welnu, de kantonrechter vindt er dit van: de piloot van de luchtballon, de ballonvaarder, is zonder toestemming van de boer met de luchtballon geland in zijn weiland. Dat is een inbreuk op zijn eigendomsrecht. Het landen met een grote luchtballon in een weiland met paarden is dan ook in strijd met de zorgvuldigheid die het ongeschreven recht in het maat-

schappelijk verkeer voorschrijft. Oftewel er is sprake van een onrechtmatige daad. De Wet Luchtvaart bepaalt dat het binnen Nederland verboden is met een luchtvaartuig te landen anders dan op een luchtvaartterrein. Weliswaar maakt de Luchtvaartwet een uitzondering voor onder andere luchtballonnen, maar, zo zegt de kantonrechter, die uitzondering betekent niet dat men met een luchtballon overal mag landen, ook zonder toestemming van de eigenaar. Anders gezegd, je mag alleen met een luchtballon landen buiten het luchtvaartterrein als daar toestemming van de eigenaar van de grond voor is gegeven. Er is wel een gedragscode opgesteld tussen de Professionele Ballonvaarders Nederland en LTO Nederland vanuit de landbouw, maar die gedragscode geeft geen vrijbrief om gebruik te maken van grond van iemand die daar geen toestemming voor geeft. Derhalve veroordeelt de kantonrechter de eigenaar van de luchtballon om de schade van bijna 15.000 euro aan de boer te vergoeden.

Binnenvaart; bereddingskosten; expertisekosten S&S 2019/95, Rechtbank Rotterdam 24 juli 2019 'Manito'

BEREDDINGSKOSTEN EN EXPERTISEKOSTEN

In deze binnenvaartzaak beperk ik mij tot de vraag of bereddingskosten en expertisekosten voor vergoeding in aanmerking komen. Het ging hier om contaminatie van een lading methanol met styrol van een eerder transport. De vervoerder is aansprakelijk voor die contaminatieschade. Uiteindelijk brengt de gecontamineerde methanol nog 6.387 euro op. Maar de afzender stelt dat hij 25.300 euro heeft moeten betalen om de verkoop van die grote partij gecontamineerde methanol te realiseren. Er moest van Duitsburg naar Antwerpen worden gevaren (vracht 10.000 euro) en daar moest het schip lang wachten (overliggeld 12.740 euro) voordat de lading gelost kon worden (2.560 euro). Al die kosten kwalificeert de afzender als bereddingskosten en hij vordert deze kosten van de vervoerder.



De rechtbank oordeelt dat noch het CMNI noch Boek 8 BW een expliciete regeling kent voor de toewijzing van bereddingskosten. Het CMNI, Boek 8 BW en de jurisprudentie sluiten echter niet uit dat deze bereddingskosten gemaakt ter beperking van de schade op voet van artikel 6:96 BW voor vergoeding in aanmerking kunnen komen. Maar, zo vervolgt de rechtbank, er dient wel een redelijke verhouding te bestaan tussen die bereddingskosten en de hoogte van de te verwachten schade. Hier waren de bereddingskosten minstens 20.295 euro. Ten opzichte van de gerealiseerde verkoopprijs van 6.387 euro zijn de gemaakte kosten onevenredig hoog, zodat deze kosten de redelijkheidstoets niet kunnen doorstaan. Zij worden niet toegevoegd.

Wat betreft de expertisekosten wordt een bedrag gevorderd van 11.545 euro. De rechtbank is van oordeel dat ook expertisekosten, voor zover deze zijn gemaakt ter beperking van de schade, in beginsel op grond van artikel 6:96 lid 2 onderdeel a BW voor vergoeding in aanmerking komen. Nu de in rekening gebrachte expertisekosten echter niet uitsluitend zien op schadebeperkende maatregelen, maar ook zijn gemaakt ter vaststelling van schade en aansprakelijkheid, is slechts een deel van de expertisekosten toewijsbaar. De rechtbank stelt de kosten naar redelijkheid vast op 5.772 euro.

Dit verbaast mij zeer want artikel 6:96 lid 2 onderdeel b BW spreekt over 'redelijke kosten ter vaststelling van schade en aansprakelijkheid'. Volgens de toelichting bij dit artikel 6:96 BW zijn dat nu juist expertisekosten. En ook in de Memorie van Toelichting bij artikel 8:388 BW (*Parl. Gesch. Boek 8 BW*, p. 403) staat met zoveel woorden dat de 'aangekomen waarde' van de goederen wordt beïnvloed door kosten, die de ontvanger moet maken om deze waarde vast te stellen en te realiseren: bereddingskosten, kosten van expertise, verkoopcommissie, enzovoort. Volgens mij dienen de gevorderde expertisekosten van 11.545 euro volledig vergoed te worden, ook al kunnen zij gesplitst worden in 'kosten gemaakt ter beperking van schade' (bereddingskosten) en 'kosten gemaakt ter vaststelling van schade' (expertisekosten). Kortom, weliswaar niet expliciet maar wel impliciet regelt Boek 8 BW vergoeding van bereddingskosten en expertisekosten. Wat mij betreft hoeven we dan niet eens te verwijzen naar artikel 6:96 BW uit het 'droge' recht.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (augustus en september 2019), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

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

VOETNOOT

1. Het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van vervoer van goederen over de binnenwateren.