

## DOSSIER TRANSPORT

**Landmateriaalverzekering;  
baggerschuifboot  
S&S 2019/129, Hof Den Haag 9 april 2019**

**SCHADE DOOR BOOT GEDEKT?**

Een aannemer is in een singel aan het baggeren met een baggerschuifboot en raakt een zinker van het waterleidingnet van Evides. Die vordert een schadevergoeding van de aannemer van meer dan 30.000 euro. De rechtbank veroordeelt de aannemer tot vergoeding van dat bedrag. Vervolgens spreekt de aannemer zijn landmateriaalverzekeraar aan. De verzekeraar weigert dekking te verlenen.

De vraag in deze procedure is of een baggerschuifboot kan vallen onder 'een willekeurig ingehuurd object' zoal bedoeld onder 49 van de specificatie van de polis.

Het hof begint met de vaststelling dat het begrip 'landmateriaal' niet in de polis noch in de 'Voorwaarden Landmateriaalverzekering LMT-2008' is gedefinieerd. Nu het hier een 'landmateriaalverzekering' betreft, is, gelet op de betekenis die in het normale spraakgebruik aan het begrip 'landmateriaal' toekomt, een belangrijke aanwijzing dat de verzekering dekking biedt tegen risico's in verband met materiaal dat is bedoeld voor gebruik op land. En dus niet in verband met materiaal dat is bedoeld voor gebruik op het water, zoals boten.

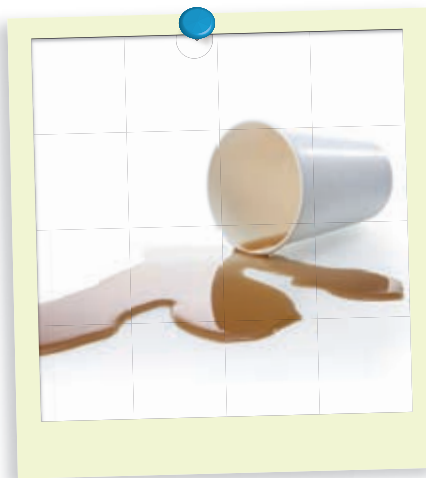
Dit alles betekent dat een landmateriaalverzekering geen dekking biedt voor schade die is veroorzaakt met een baggerschuifboot of met ander varend materieel. In feite gaat het dan om een schip. Een schip is immers iedere zaak die blijkens zijn constructie bestemd is om te drijven en drijft of heeft gedreven (artikel 8:1 BW).

**Luchtvervoer; ongeval  
S&S 2020/1, Hof van Justitie EU  
19 december 2019**

**TYPISCH LUCHTVAARTRISICO**

Als we straks weer volop mogen vliegen, is het toch handig om te weten wat onder het begrip 'ongeval' in het luchtvervoer moet worden verstaan. Een kopje hete koffie dat valt van het uitklaptafeltje en brandwonden veroorzaakt, kwalificeert nu als een 'ongeval' waarvoor de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk is.

De juridische vraag die hier speelt is hoe dat begrip 'ongeval' in de zin van artikel 17 lid 1 van het Verdrag van Montreal moet worden uitgelegd. In een aantal verdragsstaten wordt het begrip 'ongeval' uitgelegd in die zin dat het ongeval uitsluitend betrekking heeft op situaties waarin zich een typisch luchtvaartrisiko heeft verwezenlijkt. Het omvallen van



een kopje koffie kan overal gebeuren en zou dan geen typisch luchtvaartrisiko zijn. In andere verdragsstaten zegt de rechter dat het niet om een typisch luchtvaartrisiko hoeft te gaan.

Het Europese Hof van Justitie begint met een uitvoerige verhandeling hoe een dergelijk verdragsbegrip moet worden uitgelegd. Het gaat erom dat een dergelijk verdragsbegrip op autonome en uniforme wijze dient te worden uitgelegd waarbij het Hof geen rekening hoeft te houden met de uiteenlopende betekenissen die mogelijk zijn in de verschillende lidstaten van de EU aan dat begrip zijn toegekend. Het Hof moet wel de voor de Unie bindende uitleggingsregels van het algemene volkenrecht in aanmerking nemen.

Aangezien het begrip 'ongeval' in het Verdrag niet op enigerlei wijze in het Verdrag wordt gedefinieerd, moet de gewone betekenis van dat begrip tot uitgangspunt worden genomen. Aldus ziet dit begrip 'ongeval' op een schadelijke gebeurtenis die onvoorzien en onopzettelijk is. Dit alles betekent dat het Hof van Justitie het begrip 'ongeval' niet beperkt tot situaties waarin zich een typisch luchtvaartrisiko verwezenlijkt, zoals het vallen van handbagage uit het opbergvak. Nee, een ongeval is iedere schadelijke gebeurtenis aan boord van het vliegtuig behalve natuurlijk als de schade (mede) is veroorzaakt door de passagier zelf. Dus het kopje hete koffie dat van het wiebelige uitklaptafeltje valt is een 'ongeval', tenzij je zelf het kopje door een onhandige beweging hebt omgestoten. Maar dat laatste moet de luchtvaartmaatschappij bewijzen en dat lukt alleen als de passagier eerlijk vertelt wat er is gebeurd...

**Schadevaring; brand  
S&S 2020/16, Rechtbank Noord-Holland  
18 september 2019 'Moonlight'**

**BRANDENDE JERRYCAN**

Wanneer het vuur overslaat van het ene schip naar het andere schip is dat typisch een geval

van schadevaring. Immers in Boek 8 BW staat dat de aanvaringsbepalingen eveneens van toepassing zijn 'indien schade door een zeeschip (artikel 8:541 BW) of een binnenschip (artikel 8:1002 BW) is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had'. Het gaat daarbij om een zuiver fysieke gebeurtenis. Als een schip fysiek schade heeft veroorzaakt aan een ander schip of welke andere zaak dan ook (bijvoorbeeld een kade), en de schadelijdende partij vordert vergoeding van die schade dan moeten de aanvaringsbepalingen worden toegepast op die actie tot schadevergoeding. Eveneens is dan de verjaringstermijn van twee jaar van toepassing en niet de verjaringstermijn van vijf jaar die voor de gewone onrechtmatige daad geldt.

De onderhavige zaak. De eigenaar, Poliart, van de zeilboot 'Moonlight' is bezig de benzinetank van de buitenboordmotor van het schip te vullen. Terwijl hij de tweede jerrycan opent, buigt Poliart zich voorover naar de trechter die nog in de vulopening zit. Hij merkt dat hem hitte en vlammen tegemoet komen en de jerrycan die hij nog in zijn handen heeft, staat in brand. Poliart werpt de brandende jerrycan van zich af, waarna brand aan boord van de aan de andere kant van de steeksteiger gelegen speedboot 'Rinker' is geconstateerd. Poliart loopt brandwonden op aan zijn handen, onderarmen en bovenbenen.

De verzekeraars van de 'Rinker' vorderen van de eigenaar van de 'Moonlight' een schadevergoeding van ruim 60.000 euro ter zake van het uitbranden van de speedboot.

De rechtbank begint met de vaststelling dat het hier om een schadevaring gaat, waarop de aanvaringsbepalingen van toepassing zijn. Immers het vuur was volgens verzekeraars afkomstig van de 'Moonlight'; de 'Moonlight' heeft dan schade veroorzaakt aan de 'Rinker'. In dat geval moeten verzekeraars 'schuld van het schip', dat wil zeggen schuld van de 'Moonlight' bewijzen. Terecht past de rechtbank de criteria van Casuele/De Toekomst toe (S&S 2002/35). Er is sprake schuld van het schip indien – kort gezegd en voor zover hier aan de orde – de schade het gevolg is van een fout van een persoon voor wie de eigenaar van het schip aansprakelijk is volgens de artikelen 6:169-171 BW, of als de schade het gevolg is van de verwezenlijking van een bijzonder gevaar voor personen of zaken doordat het schip ondeugdelijk was.

Even een opmerking voor de fijnproevers en iets wat de Hoge raad in de zaak Casuele/De Toekomst ook niet goed heeft gezien. De artikelen 6:169, 6:170 en 6:171 BW regelen de aansprakelijkheid van de eigenaar voor gedragingen van zijn kinderen (artikel 6:169), van zijn ondergeschikten (artikel 6:170) en van zijn hulppersonen (artikel 6:171). Dus niet de aansprakelijkheid van de eigenaar die zelf de fout



heeft gemaakt, zoals zowel in de Casuele/De Toekomst als in de onderhavige zaak het geval was. Als je de eigenaar zelf aanspreekt, gaat het om de gewone onrechtmatige daad van artikel 6:162 BW:

*'Hij die jegens een ander een onrechtmatige daad pleegt, welke hem kan worden toegerekend, is verplicht de schade die de ander dientengevolge lijdt, te vergoeden.'*

Dus verzekeraars moeten hier een onrechtmatige daad – een aan Poliart toe te rekenen fout – bewijzen, dan wel bewijzen dat de 'Moonlight' ondeugdelijk was. In dit bewijs slagen zij niet, omdat uit de verschillende verklaringen van partijen, experts en getuigen niet kan worden opgemaakt aan boord van welk schip de brand is ontstaan. Was dat de 'Rinker' of toch de 'Moonlight'? En de rechtbank voegt daar aan toe dat zelfs als wordt aangenomen dat Poliart de brandende jerrycan naar de 'Rinker' heeft geworpen, er sprake was van een kennelijk levensbedreigende, althans zeer gevaarlijke overmachtssituatie waarin brandende benzine al in aanraking kwam met het lichaam van Poliart. Die gedraging, de onrechtmatige daad, kan volgens verkeersopvattingen niet worden toegerekend aan Poliart. Derhalve is Poliart niet verplicht de schade aan de 'Rinker' te vergoeden. Met andere woorden er is geen schuld van de 'Moonlight'.

Samengevat: bij schadevering zijn de aanvaringsbepalingen plus de verjaringstermijn van twee jaar van toepassing, maar om vast te stellen of er sprake is van 'schuld van het schip' worden de criteria van de gewone 'droge' onrechtmatige daad toegepast (artikelen 6:162 tot en met 173 BW). Dus als de eigenaar van het schip zelf de fout heeft gemaakt komt artikel 6:162 BW aan de orde en niet de artikelen 6:169-171 BW.

### Binnenvaart; beladen en stuwen S&S 2020/17, Rechtbank Rotterdam 25 september 2019 'Jonas'

#### SCHIP ZINKT BIJ LADEN

Bij het beladen met vloeispaat van het ms. 'Jonas' gaat het mis: het schip plooit in het midden en zinkt. Vloeispaat (het mineraal fluoriet) wordt gebruikt als vloeimiddel bij het smelten van ertsen; het heeft een soortelijk gewicht van 3. De eigenaar van de 'Jonas', Schepers, vordert van de afzender ERL een schadevergoeding van 820.000 euro.

Het binnenvaartverdrag CMNI is van toepassing. Door een beding in de vervoerovereenkomst is, als een set algemene voorwaarden, het oude Duitse binnenvaartrecht van toepassing verklaard.

Ik wil eerst behandelen hoe volgens het CMNI het laden en stuwen is geregeld. Artikel 3 lid 2 CMNI bepaalt dat, tenzij anders overeengekomen, de inontvangstneming en de aflevering van de goederen plaatsvinden aan boord van het schip. Vervolgens bepaalt artikel 6 lid 4:

*'Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de overeenkomst anders is bepaald.'*

En tot slot bepaalt artikel 3 lid 5 dat, onverminderd de verplichtingen van de afzender, de vervoerder ervoor instaat dat het laden, stuwen en vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

Anders gezegd: de afzender moet laden, stuwen en vastzetten, tenzij anders overeengekomen, maar de vervoerder moet ervoor waken dat het laden, stuwen en vastzetten van

de lading door de afzender het schip niet in gevaar brengt.

Met de weergave van deze 'CMNI-verplichtingen' weten we ook de uitkomst in deze zaak. De afzender heeft weliswaar de lading vloeispaat geladen en gestuwd, maar de vervoerder heeft er niet voor ingestaan dat het laden en stuwen van de lading de veiligheid van het schip niet in gevaar zou brengen. Integendeel, bij het laden en stuwen van de lading is het schip toch gaan plooiën en is het schip gezonken. Ik ben van mening dat van deze verplichting van de vervoerder om in te staan voor de veiligheid van het schip niet bij overeenkomst kan worden afgeweken nu er in dat lid 5 van artikel 3 CMNI niet staat 'tenzij anders is overeengekomen', zoals dat bij artikel 3 lid 2 en art. 6 lid 4 CMNI wel het geval is.

De rechtbank komt weliswaar tot dezelfde conclusie, maar langs een andere juridische weg. In casu was als set algemene voorwaarden het oude Duitse binnenvaartrecht van toepassing. En volgens dat recht was de vervoerder verantwoordelijk voor de stuwage van bulkgoederen. Dat was dus tussen partijen overeengekomen zoals artikel 6 lid 4 CMNI ook toelaat. De bemanning van de 'Jonas' had aanwijzingen gegeven waar gedeelten van de partij vloeispaat in de ruimten van de 'Jonas' moesten worden gestort; die handelingen zijn aan te merken als de stuwage van de partij vloeispaat. Daarbij is het schip geplooid. De gevolgen van die onjuiste stuwage komen voor rekening van de vervoerder, Schepers. Daar doet niet aan af dat de afzender ERL geen informatie over het gewicht en de stuwfactor van de lading vloeispaat aan de vervoerder had gegeven, zoals artikel 6 lid 2 CMNI voorschrijft. Want Schepers had driekwart jaar eerder ook al een partij vloeispaat vervoerd. Daarom kan niet worden aangenomen dat Schepers onbekend was met de dichtheid van de lading vloeispaat.

Samengevat: ik ben van mening dat zelfs als de afzender moet laden en stuwen, de vervoerder nog altijd moet instaan voor de veiligheid van zijn schip. Plooit dat schip, dan is dat voor zijn risico. Dat zou anders kunnen zijn als de afzender zijn informatieplicht van artikel 6 lid 2 CMNI over met name het gewicht en de stuwfactor van de goederen heeft geschonden en de vervoerder ook niet op andere wijze bekend was of hoorde te zijn met dat gewicht of de stuwfactor.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (december 2019, januari en februari 2020), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400GA) Deventer.

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