

DOSSIER TRANSPORT

Hulpverlening

**S&S 2020/25, Hof Arnhem-Leeuwarden
8 oktober 2019 'Odin'**

HOOGTE HULPLOON

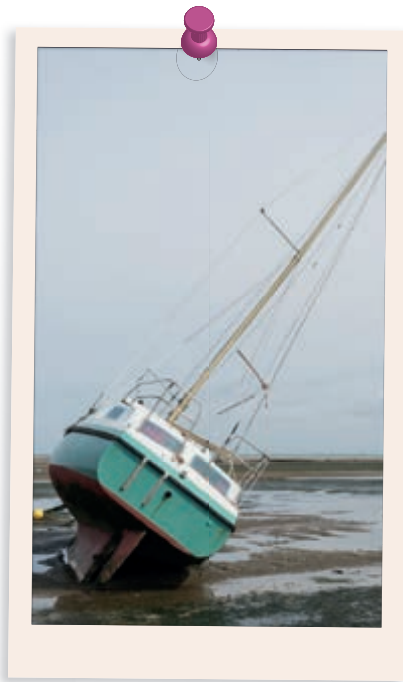
Het leek mij wel aardig om na al die ladingsschadezaken ook weer eens een hulpverlening te behandelen. De hamvraag is en blijft: hoe hoog moet het hulploon worden?

Sailing had een zeiljacht verhuurd aan een huurder. Op 20 augustus 2016 rond 13.00 uur is het zeiljacht aan de grond gelopen op het Vrouwezand in het IJsselmeer. Ik neem aan dat u allen het verhaal kent van het vrouwtje van Stavoren. Anders even googelen; haar standbeeld staat in de haven van Stavoren. Huurder belde de KNRM om hulp, maar vrijwel gelijktijdig met dit telefoontje kwam het aan Lima (een professionele hulpverlener) toebehorende bergingsvaartuig Odin langs. De Odin is een *rigid inflatable* met een enorme buitenboordmotor, die door twee man wordt bemand. De Odin heeft het zeiljacht losgetrokken. De Odin was na 1 uur en 30 minuten weer terug op station. Lima vordert van Sailing een hulploon van 3.600 euro (exclusief btw); dit hulploon was vastgesteld door een door Lima ingeschakelde expert. Sailing vindt dit hulploon kennelijk veel te hoog en betaalt niet.

De zaak komt bij de kantonrechter, die vaststelt dat hier sprake is van hulpverlening. De rechter stelt het hulploon als volgt vast. Uitgaande van een duur van de hulpverlening van een half uur, een gemiddeld uurtarief van 33 euro per medewerker, dus voor twee medewerkers voor een half uur 33 euro, de kosten voor de Odin van 50 euro per half uur en 5 euro aan brandstofkosten, komt de kantonrechter uit op een hulploon van $(33+50+5=)$ 88 euro. U begrijpt dat Lima van dit vonnis in hoger beroep gaat.

Het hof doet het gelukkig veel beter door in zijn geheel de tekst van artikel 8:563 lid 2 BW aan te halen. Daarin staat dat het hulploon wordt vastgesteld met het oog op het aanmoedigen van hulpverlening, rekening houdend met de volgende criteria, en dan volgen de criteria a tot en met j. Vervolgens loopt het hof al die criteria een voor een langs. Ik geef dat kort weer.

a. Geredde waarde schip en andere goederen
Het vrijwel nieuwe schip was 65.000 euro waard.
Let op, de geredde waarde is een van de factoren en zeker niet de belangrijkste, die het hulploon bepalen. Dus nooit een percentage van de geredde waarde nemen om alleen op basis daarvan het hulploon vast te stellen. Iets anders is dat het hulploon niet meer kan bedragen dan de geredde waarde



van het schip, tenzij het om beperking van milieuschade gaat (artikel 8:564 BW). Dus als het schip tijdens de hulpverlening verloren gaat, geen recht op hulploon.

b. Beperken van schade aan milieu

Hier niet relevant.

c. Mate van gunstige uitslag

Het schip kon na losgetrokken te zijn, zelf weer verder varen.

d. De aard en ernst van het gevaar

Er stond windkracht 5 met flinke, korte golven; het jacht liep het risico op schade wanneer het niet snel werd vlotgetrokken. Het hof weegt ook mee dat de echtgenote van de huurder 'flink in paniek' was.

e. Vak kundigheid en inspanning van de hulpverleners

De bemanning van de Odin heeft adequaat en accuraat gehandeld; het jacht is op zorgvuldige wijze losgetrokken en er is vak kundig gehandeld.

f. Gebruikte tijd en gemaakte kosten

Op basis van het vonnis van de kantonrechter gaat het hof ervan uit dat de kosten 88 euro hebben bedragen.

g. Door hulpverlener en zijn uitrusting gelopen risico's

Het was geen voor de Odin en haar bemanning risicovolle operatie.

h. Snelheid van verleende diensten

De hulpverlening is snel gestart en snel afgerond.

i. Beschikbaarheid van schip

De Odin is 24 uur per dag beschikbaar. Het Vrouwezand is een gevaarlijke plek waar geregeld (zeil)jachten op vastlopen. Met de 24-uurs beschikbaarheid wordt het algemeen belang van de scheepvaart gediend. Het hof wijst erop dat het hulploon mede

wordt vastgesteld met het oog op het aanmoedigen van hulpverlening.

j. De waarde van het schip en de uitrusting van de hulpverleners

Lima heeft ruim 93.000 euro in de Odin geïnvesteerd.

Alles afwegende komt het hof uit op een hulploon van 1.500 euro, te vermeerderen met btw. Het hof voegt eraan toe dat een hoger bedrag zou zijn vastgesteld indien met het vlottrekken van het zeiljacht meer (in tijd en kosten) risicovollere inspanningen verricht hadden moeten worden dan nu het geval was.

EEN GOEDE LES

Al met al lijkt mij dit een goede les hoe de hoogte van het hulploon moet worden vastgesteld bij hulpverlening aan (zeil)jachten op het IJsselmeer.

Tot slot een persoonlijke noot. Tien jaar geleden deed ik met een vriend in zijn zeilboot mee met de 24-uurs race op het IJsselmeer. Na 22 uur varen voeren wij met westenwind, windkracht 5, ter hoogte van Stavoren (iets ten noorden van het Vrouwezand) toen plotseling de roerkoning brak en het roer niet meer functioneerde. Wij dreigden op lagerwal op de dijk te stranden. Gelukkig was er een *rigid inflatable* (waarschijnlijk van Lima) snel ter plaatse die de boot en ons veilig naar Stavoren bracht. We hebben toen wel een stevige borrel genomen om te bekomen van de schrik. Hoeveel het hulploon is geworden heb ik nooit geweten. Dat is afgewikkeld door de pleziervaartuijgenverzekeraar. Het zou mij niet verbazen als dat 1.500 euro is geweest.

CMR; stuwage

**S&S 2020/35, Rechtbank Amsterdam
19 februari 2020**

GEKANTELE VRACHTWAGEN

Dit is een schoolvoorbeeld van een ladingsschade die met enige regelmaat voorkomt. Een zware generator (25.220 kg) moet van Antwerpen naar Groot-Ammers (Nederland) worden vervoerd. De generator wordt door een hulp-persoon van de afzender op de vrachtwagen geladen en vervolgens met hulp van de chauffeur met spanbanden in de trailer vastgezet. Kort na aanvang van het vervoer bij de bocht van de oprit naar de A12/E19 is de vrachtwagen omgevallen, waardoor de generator is beschadigd; schade bijna 395.000 euro.

De geadresseerde op de vrachtbrief, die overigens niet zelf de schade heeft geleden, vordert deze schade van de vervoerder. De rechtbank bevestigt nog eens dat de geadresseerde vorderingsgerechtigd is, ook al heeft hij de schade niet in eigen vermogen geleden. De schade was geleden door de verkoper, die



niet de afzender was onder de onderhavige vervoerovereenkomst. Maar dat staat er niet aan in de weg dat zowel de afzender (de contractuele wederpartij van de vervoerder) als de geadresseerde vorderingsgerechtigde is.

Ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid beroept de CMR-vervoerder zich ten eerste op vervoerdersovermacht. Aan de chauffeur was niet medegedeeld dat het zwaartepunt aan de hoge kant zou zijn. De rechtbank passeert dit verweer. Het enkel stellen dat het zwaartepunt niet aan de vervoerder is medegedeeld is onvoldoende voor een geslaagd beroep op vervoerdersovermacht, nu daaruit op zichzelf nog niet voortvloeit dat dit zal leiden tot het optreden van de schade. Het expertiserapport noemt het slechts als een mogelijkheid:

'Indeed, the tipping of the truck-trailer combination while taking the first curve on the highway could have been the result of the generator being top heavy.'

Vervolgens beroept de vervoerder zich op de ontheffingsgronden van artikel 17 lid 4 CMR, en dan met name onder (c): 'Behandeling en stuwage van de lading door de ladingbelanghebbende'. Ook dit lukt niet nu de vervoerder onvoldoende feiten heeft gesteld waarom, gelet op de omstandigheden van het geval, de beschadiging het gevolg heeft kunnen zijn van het feit dat de generator is geladen en gestuwd door personeel van de ladingbelanghebbende (artikel 18 lid 2 juncto artikel 17 lid 4(c) CMR). Daar komt bij dat de generator met hulp van de chauffeur met spanbanden in de trailer is geplaatst. De vervoerder is derhalve aansprakelijk. Maar slechts tot de CMR-limiet, in casu (25.220 kg x 8,33 SDR=) 210.082,60 SDR, circa 257.000 euro in plaats van de gevorderde 395.000 euro.

Nu er in deze zaak zo weinig feiten over de belading en stuwage waren gesteld door de vervoerder, hoefde de rechtbank niet in te gaan op de vraag in hoeverre, met name bij zware lading, er een controleplicht van de stuwage op de vervoerder rust en welke maatregelen de vervoerder moet nemen om

ervoor te zorgen dat de zware lading zodanig gezekerd is dat deze onder normale verkeerssituaties niet van de vrachtwagen kan vallen. Daarover schrijf ik uitgebreid in *Weg en Wagen* januari 2014, nr.71 'Stuwage en controle van de stuwage', eenvoudig te downloaden via Google.

CMR; begrip schade
S&S 2020/37, Rechtbank Amsterdam
18 december 2019

VERBROKEN ZEGEL

Dit is een interessante zaak over de vraag wanneer er bij het vervoer van levensmiddelen sprake is van schade.

CMR-vervoer van melkproducten van Danone van Ochsenfurt (Duitsland) naar Fretin (Frankrijk). De chauffeur hoort in de nacht, als hij op een parkeerplaats staat, gerommel aan de vrachtwagen. Hij treft niemand bij de vrachtwagen aan, maar constateert dat het zegel is verbroken. De expert die de lading bij aflevering - maar voordat met de lossing is begonnen - inspecteert, rapporteert dat de meting van de omgevingstemperatuur binnenin de vrachtwagen geen afwijkingen vertoont. Ook was bovenop de lading geen spoor van vertrapping te zien. Het is mijns inziens duidelijk. Toen de dieven het zegel verbroken hadden en de deuren geopend, zagen zij allemaal melkproducten en geen dure elektronica; zij hebben de deuren weer gauw dicht gedaan ... Maar Danone heeft de lading uit voorzorg en vanwege hygiëneregels vernietigd, omdat de kwaliteit en integriteit daarvan niet meer gegarandeerd konden worden. Danone vordert een schadevergoeding van bijna 48.000 euro vanwege de als gevolg van het verbroken zegel opgetreden verminderde marktwaarde dan wel verhandelbaarheid van de lading.

De rechtbank is met de vervoerder van oordeel dat op grond van de door vervoerder aangehaalde binnenlandse en buitenlandse literatuur alsmede de aangehaalde rechtspraak, beschadiging in de zin van artikel 17 lid

1 CMR een substantiële fysische verandering in de toestand van de goederen veronderstelt. Hier is niet bewezen dat er sprake is van een substantiële fysische verandering van de melkproducten. Met andere woorden: Danone heeft wel schade geleden, maar dit was geen schade doordat de goederen *zijn* aangetast, maar schade doordat Danone het risico niet kan nemen dat de goederen *zouden kunnen zijn* aangetast op een manier die niet zichtbaar is. Maar dat is geen schade in de zin van artikel 17 CMR, zo besluit de rechtbank. De vordering van Danone wordt afgewezen.

MIJN COMMENTAAR

Ik ben het eens met de benadering van de rechtbank over het begrip schade.¹ In principe moet er moleculaire, fysische verandering hebben plaatsgevonden, wil er in het vervoerrecht sprake zijn van 'schade van de lading'. Immers, de vervoerder moet de goederen in dezelfde staat afleveren als waarin hij deze heeft ontvangen. Commerciële schade waarvan hier kennelijk sprake is, hoeft de vervoerder niet te vergoeden.² Toch maak ik een voorbehoud en dat betreft met name het vervoer van levensmiddelen en medicijnen. Als er publiekrechtelijke regelgeving is die voorschrijft hoe die levensmiddelen en medicijnen vervoerd moeten worden, dan zou je kunnen spreken van 'beschadiging' als bij aflevering blijkt dat die voorschriften niet exact in acht zijn genomen.³ Het is dan als het ware of de overheid op die lading een rode vlag heeft geplaatst met de mededeling 'Voorschrift X is geschonden; dit product mag niet meer in het vrije verkeer worden gebracht'. De levensmiddelen die nu zijn voorzien van een rode vlag, zijn niet in dezelfde staat afgeleverd als waarin de vervoerder deze ten vervoer heeft ontvangen, ook al heeft er geen moleculaire verandering in die levensmiddelen plaats gevonden. Deze kwestie is nog niet op zo'n duidelijke manier als waarop ik het nu beschrijf, in de jurisprudentie aan de orde geweest. Denk erom, het moet wel gaan om het schenden van duidelijke overheidsvoorschriften.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (maart, april en mei 2020), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

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

VOETNOTEN

1. Uitgebreid M.H. Claringbould in: 'Toelichting op de AVC 2002', Stichting Vervoeradres, p. 157-158.
2. 'Toelichting op de AVC 2002', p. 161.
3. De 'EG-Vo 178/2002 tot vaststelling van de algemene beginselen en voorschriften van de levensmiddelenwetgeving' vormt de basis van allerlei Europese verordeningen die onder andere voorschriften geven over veilig transport van levensmiddelen.