

DOSSIER TRANSPORT

**CMR/AVC vervoer; stuwage; schadebegrip
S&S 2019/68, Hof Den Bosch 30 april 2019**

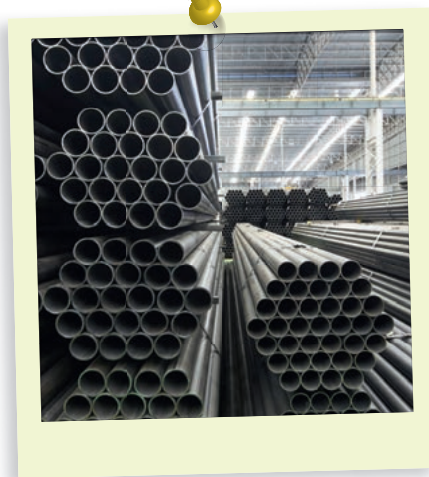
VEILIG LOSSEN VAN LADING

Het betreft CMR-vervoer van 23 stalen buizen (elk duizend kilo) van Zevenbergen naar Derby in Engeland. Het personeel van de afzender heeft de buizen met een kraan in de huifzeiltrailer van de vervoerder geladen. Daarbij heeft dit personeel gebruik gemaakt van houten keggen en dwarslatten om te voorkomen dat de buizen zouden gaan rollen. Daarna heeft de chauffeur een aantal spanbanden om de buizen gespannen. Bij aankomst in Derby bleek dat de lading tijdens het vervoer naar één zijde van de trailer verschoven was. De geadresseerde heeft toen een rapport opgemaakt, waarin vermeld is dat de lading niet zonder meer kon worden gelost in verband met het risico van schade aan de buizen. Pas drie weken na aankomst van de vrachtwagen is de lading gelost door een bedrijf dat speciale veiligheidsmaatregelen (onder andere het maken van een stalen frame om de trailer) heeft getroffen. Dat bedrijf heeft aan de afzender een factuur gestuurd van 22.605,58 euro, welk bedrag door de afzender is voldaan. De afzender vordert dat bedrag nu van de vervoerder.

Het hof stelt vast dat de vervoerovereenkomst wordt beheerst door de CMR, aangevuld door de AVC. De vraag rijst of de hier gemaakte bereddingskosten vallen onder het begrip schade in de door de CMR bedoelde zin. In de rechtspraak is de vraag of het schadebegrip in de CMR ruim genoeg is om bereddingskosten als de onderhavige te absorberen, nog niet eenduidig beantwoord. Eenzelfde vraag rijst betreffende artikel 13 lid 1 AVC ('Voor andere schade dan schade ten gevolge van verlies van of schade aan de zaken is de vervoerder niet aansprakelijk'). Vervolgens merkt het hof op dat artikel 8:1098 lid 3 BW bepaalt dat onder beschadiging mede wordt verstaan: 'leder ander schadeveroorzakend feit' (dan verlies of vertraging). Uit de memorie van toelichting bij dat artikel blijkt dat het begrip beschadiging niet uitsluitend betrekking heeft op materiële beschadiging of verlies van de vervoerde goederen, maar ook schade omvat die veroorzaakt is door schending van andere op de vervoerder rustende wettelijke contractuele verplichtingen, zoals het niet-tijdig ter beschikking stellen van het voertuig (artikel 8:1109 BW).

Het hof gaat er veronderstellenderwijs vanuit dat er in dit geval sprake was van 'schade' als bedoeld in de CMR en AVC. Vervolgens moet het hof bepalen of de vervoerder aansprakelijk is voor deze schade.

De afzender was verantwoordelijk voor de stuwage van de buizen (artikel 4 lid 1 sub c



AVC). Daarnaast bestaat de verplichting van de vervoerder om de stuwage te controleren (artikel 9 lid 5 AVC). De vervoerder is niet aansprakelijk wanneer hij bewijst dat de schade een gevolg heeft kunnen zijn van de behandeling, lading of stuwage door de afzender. Wanneer de vervoerder dat bewijs levert, wordt vermoed dat de schade daaruit voortkomt. Het is dan vervolgens aan de afzender om dit bewijsvermoeden te ontzenuwen (zie artikel 18 lid 2 jo. 17 lid 4c CMR).

Het hof bestudeert de deskundigenrapporten en de DVD die door een bewakingscamera van de afzender is gemaakt. Uiteindelijk blijkt dat de stuwage door die afzender niet goed was gedaan en dat de vervoerder aan haar controleplicht heeft voldaan. De afzender kan ook niet bewijzen dat de lading is gaan schuiven door een 'incident onderweg', dat wil zeggen dat er te hard zou zijn geremd of de chauffeur een bocht te snel zou hebben genomen. De vervoerder is derhalve niet aansprakelijk voor deze 'schade'.

MIJN COMMENTAAR

Het bevreedt mij dat het hof voor de interpretatie van het begrip schade niet aansluiting zoekt bij de memorie van toelichting bij artikel 8:388 lid 2 BW. Dat artikel gaat, weliswaar voor het zeerecht, over de berekening van de schade, maar dezelfde wettekst vinden we bij de binnenvaart (artikel 8:903 BW) en het wegvervoer (artikel 8:1103 BW). In die memorie van toelichting staat met zoveel woorden dat voor de berekening van de schade aan de goederen men het verschil dient te nemen tussen twee waarden: de verwachte waarde en de aangekomen waarde. Van het aldus verkregen bedrag moeten vervolgens eventuele besparingen worden afgetrokken. Vervolgens staat er dat deze waarde in dit geval wordt beïnvloed door kosten die de ontvanger moet maken om haar vast te stellen en te realiseren: bereddingskosten, kosten van expertise, verkoopcommissie enzovoorts. En nu komt het. Er staat ook:

'Mogelijk is ook, dat de goederen weliswaar in fysiek gezonde toestand worden afgeleverd, doch desalniettemin kosten zijn ontstaan. De waarde der goederen als uitgeleverd, is dan de gezonde waarde minus kosten, zodat de kosten moeten worden vergoed.'

Met andere woorden, de stalen buizen waren niet beschadigd, maar er moesten wel extra kosten worden gemaakt om ervoor te zorgen dat die buizen, zonder deze alsnog te beschadigen, veilig gelost konden worden. Die kosten kunnen mijns inziens als bereddingskosten worden aangemerkt en komen op die grond voor vergoeding in aanmerking. Het gaat dus niet zozeer om wat er onder het begrip 'schade' valt, maar om de vraag hoe de schade berekend moet worden. Daarvoor geeft Boek 8 BW in ieder geval een duidelijke richtlijn.

**Binnenvaart; lossing; schadevaring;
schuld van het schip
S&S 2019/71, Rechtbank Rotterdam
16 januari 2019 'Atlantic Carrier'**

LOSSCHIETENDE VJ-KOPPELING

Lossing van een lading ruwe aardolie uit het motorschip 'Atlantic Carrier' bij de terminal van BP in de zesde Petroleumhaven. Tijdens de lossing sluit de afsluiter 'V106' in het leidingstelsel van BP. Als gevolg daarvan ontstaat overdruk in het leidingstelsel van het schip en barst de VJ-koppeling in de scheepsleiding open. Daardoor stroomt olie over de steiger van BP, in het water van de zesde Petroleumhaven en komt terecht op de beschoeiingen en andere schepen. BP en Atlantic, de scheepseigenaar, houden elkaar op grond van aanvaring en wanprestatie aansprakelijk voor de door ieder van hen geleden schade; voor ieder een paar honderdduizend euro. Hoewel de schade aan boord van het schip is ontstaan (de VJ-koppeling barstte immers open) stelt de rechtbank vast dat de oorspronkelijke oorzaak van de schade het onaangekondigd sluiten van de afsluiter V106 in de leiding van BP is, zodat er ook sprake is van eigen schuld van BP. Vervolgens gaat het om de 'Roetveegpiet' van de bewijslastverdeling. Wie moet wat bewijzen om de andere partij aansprakelijk te doen zijn?

Nu de schade mede is veroorzaakt door het schip (de olie stroomde vanuit het schip over de steiger en in het water) is er sprake van schadevaring. Dan moet de benadeelde, BP, schuld van het schip bewijzen om de eigenaar van dat schip aansprakelijk te doen zijn. Volgens het bekende arrest van de Hoge Raad inzake de 'Casuele/De Toekomst' is een van de criteria voor aanwezigheid van schuld van het schip, dat het schip niet voldeed aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan

mocht stellen. Dat wil zeggen dat het leidingstelsel, met name de overdrukbeveiliging van het schip, geschikt behoorde te zijn om een overdruk door het dichtklappen van een afsluiter in de landleiding op te vangen. BP moet dat dan bewijzen.

Vervolgens gaat de rechter bladzijdenlang in op de verschillende rapporten van de deskundigen en uiteindelijk komt de rechtbank tot het oordeel dat niet de conclusie kan worden getrokken dat een motortankschip als de 'Atlantic Carrier' geschikt behoorde te zijn om de overdruk op te vangen, die is ontstaan door het plotseling dichtgaan van de walafsluiter.

BP probeert ook nog 'schuld van het schip' aan te tonen, door te stellen dat de dienstdoende matroos onvoldoende heeft opgelet en te laat heeft gereageerd op geluid in de leidingen van het schip, waardoor hij te laat naar de noodstop van de pompen is gegaan. Maar de rechtbank acht hier geen fout van de matroos aanwezig, omdat de matroos toen hij het geluid hoorde wel is gaan onderzoeken wat er aan de hand was en vervolgens verrast werd door de uit de losschietende VJ-koppeling spuitende ruwe olie; hij raakte daardoor zelfs gewond. Onder deze omstandigheden kan hooguit van een *error in extremis* worden gesproken, maar niet van onzorgvuldigheid van de matroos die als schuld van de 'Atlantic Carrier' kan worden aangemerkt. Kortom, BP kan geen schuld van het schip bewijzen en derhalve is Atlantic niet aansprakelijk voor de door BP geleden schade.

In reconventie vordert Atlantic de door hem geleden schade die met name bestaat uit de opruimingskosten die Atlantic aan de haven van Rotterdam heeft moeten betalen. Hij claimt die bij BP op grond van onrechtmatige daad. Maar Atlantic slaagt er niet in te bewijzen dat een medewerker van BP de afsluiter V106 zomaar heeft dichtgezet. Ook kan Atlantic niet bewijzen dat de afsluiter V106 eigener beweging is dichtgelopen wegens een defect van die afsluiter. Met andere woorden: Atlantic kan geen 'eigen gebrek' van de afsluiter bewijzen die leidt tot de risicoaansprakelijkheid van de bezitter van een opstal, in casu de afsluiter

V106 die een onderdeel uitmaakt van de tankopslaginstallatie van BP (artikel 6:174 BW).

Dit alles betekent dat beide partijen jegens elkaar niet aansprakelijk zijn voor de door de andere partij geleden schade en dat zij dus ieder hun eigen schade moeten dragen.

Binnenvaart; personenvervoer; eigen schuld S&S 2019/84, Hof Amsterdam 18 december 2018

ONGELUK MET SPEEDBOOT

De afgelopen jaren zien wij steeds meer uitspraken, waarin ongevallen met personen aan de orde komen en het toepassen van de personenvervoerlimiet de hoofdrol speelt. Denk met name aan de 'Mathilda', waar de Hoge Raad de limiet voor personenvervoer in de binnenvaart verhoogde van 137.000 euro naar bijna 200.000 euro (*de Beursbengel*, nr. 880, december 2018). Ook in de onderhavige zaak wordt die limiet met de inflatiecorrectie verhoogd. Interessant in deze zaak is ook dat de eigen schuld van de getroffen passagier een belangrijke rol speelt.

Drie vrienden (studenten) gaan met de speedboot van een van hen (hierna Eigenaar) varen van Schoorl naar Schagen en weer terug. Onderweg wordt er flink bier gedronken; elk acht tot dertien glazen. Op de heenweg varen ze onder diverse lage bruggen door. Op de terugweg staat een van de vrienden (hierna Vriend) plotseling op van zijn zitplaats en knalt met zijn achterhoofd tegen een lage brug. Vriend loopt ernstig en blijvend letsel op; voor de rest van zijn leven in een rolstoel, kan alleen spreken met behulp van een spraakcomputer en hij raakt ook geestelijk gehandicapt. Op het moment van het ongeval is de snelheid van de boot hoger dan de toegestane snelheid van 6 km/u. In deze procedure vordert Vriend een verklaring voor recht dat Eigenaar aansprakelijk is voor de schade en hij vordert tevens een voorschot op de schadevergoeding van 100.000 euro.

Allereerst stelt het hof vast dat hier sprake is van een overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren, zoals geregeld in Afdeling 8.10.3 BW. Dus ook gratis meevaren met een vriend leidt tot een overeenkomst van personenvervoer; zie daarover mijn artikel in *de Beursbengel* (nr. 818, oktober 2012, p. 12-14) 'Achterop de scooter: personenvervoerder aansprakelijk'. Artikel 8:974 BW bepaalt dat de eigenaar aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger, voor zover het voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of door een omstandigheid waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen. Het

komt erop neer dat de gelaedeerde reiziger (Vriend) de schuld van de vervoerder (Eigenaar) moet bewijzen. Aan de hand van de verklaringen van de drie vrienden die door de politie direct na het ongeval zijn opgenomen, komt het hof tot het oordeel dat er ten tijde van het ongeval tenminste 20 km/u werd gevaren. Nu eveneens vaststaat dat Eigenaar aanzienlijk meer alcohol heeft genuttigd dan was toegelaten, heeft Eigenaar daarmee twee normen overtreden, die te beschouwen zijn als veiligheids- dan wel verkeersnormen. Het hof komt tot de conclusie dat het ongeval is veroorzaakt door een omstandigheid die Eigenaar als zorgvuldig vervoerder had kunnen voorkomen. Juist dat veel te snel varen, waardoor de boot extra omhoog komt, had Eigenaar moeten voorkomen toen hij een lage brug naderde. Hij had ook zijn passagiers tot voorzichtigheid moeten manen bij het naderen van de brug. Een algemene instructie bij het begin van de tocht dat de passagiers moesten blijven zitten, is wat dat betreft niet een voldoende concrete waarschuwing. Het te snel varen in combinatie met het achterwege laten van de waarschuwing leidt ertoe dat Eigenaar aansprakelijk is voor het ongeval.

Maar Vriend heeft ook eigen schuld aan het ontstaan van de schade. Immers, bij het naderen van de brug ging hij opeens staan, kijkend naar de achtersteven, waardoor hij met zijn achterhoofd tegen de brug aankwam. Dat risico was voor hem kenbaar, omdat hij op de heenweg ook al die lage brug was gepasseerd. Als hij was blijven zitten, zoals van hem onder die omstandigheden kon worden gevergd, was het ongeval niet gebeurd. Het hof waardeert de causale bijdrage van het gedrag van Eigenaar en dat van Vriend als gelijk van gewicht. Maar vervolgens past het hof op grond van artikel 6:101 BW (het artikel over eigen schuld) de billijkheidscorrectie toe. Het hof acht Eigenaar voor 75 procent van de schade van Vriend aansprakelijk.

Opvallend is dat het hof alleen verwijst naar artikel 6:101 BW over eigen schuld, terwijl in Boek 8 BW met betrekking tot personenvervoer juist een apart artikel is opgenomen dat bepaalt dat indien de vervoerder bewijst dat schuld van de reiziger schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, de aansprakelijkheid van de vervoerder daarvoor geheel of gedeeltelijk kan worden opgeheven (artikel 8:981 jo. artikel 8:513 BW). Overigens zijn de geleerden het er wel over eens dat die tekst van artikel 8:513 BW toepassing van de beginselen van artikel 6:101 BW (zoals wederzijdse causaliteit en toepassing van de billijkheidscorrectie) onverlet laat.

DE PERSONENVERVOERLIMIET

Vriend is zeer ernstig gewond geraakt. Zijn schade loopt tegen de miljoenen euro. Maar





dan komt de personenvervoerlandlimiet weer om de hoek kijken. Met verwijzing naar het 'Mathilda'-arrest past het hof ook hier de inflatiecorrectie toe en stelt vast dat de limiet van 137.000 euro uit 1991 moet worden verhoogd met de inflatiecorrectie tot 2013 (het jaar van het ongeval). Dat komt neer op 225.576 euro. Eigenaar had nog aangevoerd dat in de 'Mathilda' de aansprakelijkheid van de vervoerder was verzekerd, terwijl hij onverzekerd was en de financiële last zelf moet dragen. Gelet echter op het feit dat Vriend zeer ernstig letsel heeft opgelopen en zijn schade waarschijnlijk vele malen de limiet zal overstijgen, acht het hof het toch gerechtvaardigd om hier de met de inflatiecorrectie verhoogde limiet toe te passen.

Naar aanleiding van het 'Mathilda'-arrest heeft het ministerie van Justitie besloten de limiet voor het personenvervoer in de binnenvaart aanzienlijk te verhogen en wel tot een bedrag van 400.000 SDR. De limiet wordt daarmee gelijk aan die in het zeevervoer. Het conceptbesluit over die verhoogde limiet ligt inmiddels ter consultatie en de verwachting is dat die nieuwe limiet in de loop van 2020 wordt ingevoerd.

Taxivervoer; eigen schuld S&S 2019/87, Hof Arnhem-Leeuwarden 18 juni 2010

ONGELUK MET TAXIBUS

In aanvulling op de vorige uitspraak, nog een zaak waarbij een passagier gewond raakt. Een geluk bij het ongeluk is dat het opgelopen letsel (fractuur van een ruggenwervel) betrekkelijk gering is. Er wordt 10.121 euro geclaimd. Hier betrof het vervoer van arbeidsgehandicapte passagiers met een (rolstoel) taxibus. Na vertrek van de bus (volgens de verklaring van de chauffeur reed de bus toen net op de Laan 1940-1945 in de stad Groningen) maakt Passagier haar eigen veiligheidsgordel los en staat vervolgens op, naar haar eigen zeggen om passagier C in haar gordel te helpen. Zij

valt wanneer de chauffeur hard moet remmen bij de stoplichten bij de kruising met de Leonard Springerlaan. Passagier vordert vergoeding van de medische behandeling van de gebroken wervel.

Interessant is te vermelden dat de kantonrechter aan de hand van de aan hem voorgelegde feiten tot het oordeel komt dat de vervoerder zich op vervoerdersovermacht kan beroepen. Passagier gaat in hoger beroep en het hof behandelt nauwkeurig de wetsartikelen met betrekking tot de aansprakelijkheid bij taxivervoer over de weg. Allereerst stelt het hof vast dat hoewel Passagier geen partij is bij de vervoerovereenkomst, zij de taxivervoerder wel rechtstreeks kan aanspreken. Het hof verwijst daartoe naar het arrest van de Hoge Raad inzake de 'Grytsje Obes' (S&S 2015/28, *de Beursbengel* nr. 844, mei 2015, p. 30-31). Het hof stelt vast dat de taxivervoerder in beginsel aansprakelijk is, behoudens een geslaagd beroep op vervoerdersovermacht (artikel 8:1147 jo. 1148 BW). Die wettelijke formulering van de vervoerdersovermacht bij personenvervoer is dezelfde als die bij goederenvervoer (een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een vervoerder de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen). Die formulering is weer ontleend aan artikel 17 lid 2 CMR. Het is dan ook logisch dat het hof voor het vaststellen of er al dan niet een beroep kan worden gedaan op vervoerdersovermacht, aansluiting zoekt bij de formulering van de Hoge Raad in het bekende 'Brada/Oegema-arrest' (Hoge Raad 24 april 2009, S&S 2009/96). Dat betekent dat de vervoerder *alle* in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies te voorkomen, wil hij niet aansprakelijk zijn. De maatlat voor een geslaagd beroep op vervoerdersovermacht ligt dus hoog. Vervolgens loopt het hof het feitencomplex langs. Passagier zegt dat zij was opgestaan om de loszittende gordel van medepassagier C vast te gaan maken; de chauffeur daarentegen beweert dat Passagier was opgestaan om een op de grond gevallen pasje van passagier C op te rapen.

Het hof is het met de vervoerder eens dat ook wanneer de gordel van passagier C niet was vastgemaakt, de chauffeur er geen rekening mee hoefde te houden dat Passagier van wie de gordel wel vast was, tijdens het rijden met de bus haar gordel zou losmaken en op zou staan om de gordel van passagier C vast te maken. Maar het enkele feit dat de chauffeur niet kon voorzien dat Passagier plotseling zou opstaan toen hij al reed, betekent niet dat hij geen maatregelen kon nemen om aan deze gevaarlijke situatie een einde te maken, in elk geval vanaf het moment dat hij van die situ-

atie kennis nam. Hij had Passagier dan kunnen waarschuwen of wanneer de verkeerssituatie dat mogelijk maakte, de taxibus voorzichtig langs de kant van de weg tot stilstand kunnen brengen. Het hof stelt mede aan de hand van de verklaring van de chauffeur vast dat er enige tijd zat tussen het moment dat hij zag dat Passagier niet meer op haar plek zat en het plotseling moeten stoppen voor het stoplicht. Het hof is dan ook van oordeel dat de chauffeur, vanaf het moment dat hij zag dat Passagier opstond, niet alle in de gegeven omstandigheden van hem te vergen maatregelen heeft genomen om de val van Passagier te voorkomen. Derhalve slaagt het beroep op vervoerdersovermacht niet en is de vervoerder aansprakelijk.

Maar vervolgens komt de eigen schuld van Passagier aan de orde. Volgens artikel 8:1155 BW kan de aansprakelijkheid van de vervoerder geheel of gedeeltelijk worden opgeheven indien de vervoerder bewijst dat schuld van de reiziger de schade heeft veroorzaakt of daaraan heeft bijgedragen. Terecht merkt het hof op dat deze wetsbepaling uit Boek 8 onverlet laat dat het principe van artikel 6:101 BW met betrekking tot eigen schuld van de benadeelde ook kan worden toegepast. Volgens dat principe van artikel 6:101 BW wordt de schade eerst verdeeld in evenredigheid met de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen. Vervolgens wordt beoordeeld of een andere verdeling dient plaats te vinden wegens de uiteenlopende ernst van de gemaakte fouten of andere omstandigheden van het geval.

Het hof stelt vast dat Passagier in strijd heeft gehandeld met de op haar rustende gordelplicht. Maar voordat het hof komt tot een schuldverdeling tussen partijen, wil het hof nader weten waarom Passagier haar gordel heeft losgemaakt en zij is gaan lopen; wilde zij inderdaad de gordel van passagier C vastmaken, al dan niet nadat de chauffeur vergeefs is gevraagd dat te doen? Of wilde zij het op de grond gevallen pasje van passagier C oprapen? Het hof acht duidelijkheid op dit punt vooralsnog van belang voor de beslissing over het beroep op eigen schuld. De vervoerder moet de feiten en omstandigheden waarop zijn beroep op eigen schuld van Passagier berust, bewijzen.

Ik neem aan dat, gelet op het geringe financiële belang, deze zaak inmiddels geschikt zal zijn.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (juli, 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.