

Scheepvaart

S&S 2021/40, Hof Den Haag

12 januari 2021

Globale beperking aansprakelijkheid; is een motorboot een 'CLNI-schip'?

Een van de klassieke leerstukken uit het natte recht is de globale beperking van aansprakelijkheid. Kort samengevat houdt het concept in dat de totale aansprakelijkheid voor een maritiem incident kan worden beperkt tot een bepaald maximum bedrag. Daarboven kunnen vorderingen in principe niet worden afgedwongen. De globale beperking is geregeld in verschillende verdragen. Nederland is voor incidenten op de binnenwateren partij bij het CLNI. Dat verdrag biedt scheepseigenaren de mogelijkheid hun aansprakelijkheid voor onder meer personen- en zaakschade voor maritieme incidenten als aanvaringen te maximaleren. Sinds 1 juli 2019 geldt voor Nederland het CLNI 2012, dat het CLNI 1988 heeft vervangen.

Casus

De feitelijke achtergrond van deze casus is tragisch. Tijdens activiteiten in het kader van de Volvo Ocean Race vindt op zee, bij Scheveningen, een aanvaring plaats tussen een motorboot en een *Rigid Inflatable Boat* ('RIB'). Daarbij overlijdt één persoon, raken twee personen zwaar gewond en ontstaat er aanzienlijke schade aan de RIB. De eigenaar van de motorboot wil zijn aansprakelijkheid voor deze schade globaal beperken op basis van het CLNI. De voorliggende vraag is of de motorboot een binnenschip is waarop het destijds geldende CLNI 1988 van toepassing is, of kwalificeert de motorboot als een zeeschip waarop het CLNI niet ziet.

De procedure

Het CLNI geeft geen criterium om vast te stellen of een schip heeft te gelden als een (binnenvaart)schip in de zin van het verdrag. Uitgangspunt is dat dan de 'uniforme verdrag-autonome uitleg door de verdragsstaten' leidend is. In dit geval is er niet zo'n internationaal gangbare uitleg. Rechtbank en hof beantwoorden de vraag dan maar aan de hand van het

interne Nederlandse recht. Concreet gaat het erom of de motorboot blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven op zee is bestemd. Rechtbank en hof zijn eensgezind van mening dat dit het geval is. Daartoe kijken zij naar de wijze waarop en met welk doel en naar welke regels het schip is gebouwd. De wijze waarop het schip door de eigenaar wordt gebruikt is niet beslissend. Wel wordt het gangbare gebruik van dit type schip meegewogen.

Vast komt te staan dat het schip is gebouwd voor onder meer eilandhoppen en dus voor gebruik op zee. Het hof acht dit zwaarder wegen dan het feit dat dergelijke motorboten in Nederland vooral worden verkocht voor varen op de binnenwateren. De conclusie is dat de motorboot niet kwalificeert als een binnenvaartschip en dat de aansprakelijkheid van de eigenaar van de motorboot dus niet beperkt kan worden op basis van het CLNI 1988.

Commentaar

De vraag of een object kwalificeert als schip, en zo ja als wat voor schip, lijkt zo makkelijk te beantwoorden. Uit de jurisprudentie blijkt echter steeds opnieuw dat dit niet het geval is. Het toetsingskader kan per regeling verschillen. Belangrijk om in het achterhoofd te houden, ook voor als je de vraag krijgt of een badend een schip is ...

Binnenvaart

S&S 2021/47, Rechtbank Rotterdam

24 februari 2021, 'Pecaro'

Aansprakelijkheid terminal voor schade aan binnenschip?

Bij belading van binnenschepen komt het regelmatig voor dat schade ontstaat aan het te beladen schip. De rechtspraak heeft in de afgelopen jaren een kader ontwikkeld op basis waarvan moet worden vastgesteld of de terminal aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door een kraanmachinist of *remote operator*. Het enkele feit dat er schade ontstaat tijdens de belading betekent namelijk niet zonder meer dat er onrechtmatig gehandeld is. Er moet wel een fout zijn gemaakt. Uitgangspunt is dat er bij gebruikelijke machinale lossingen pas sprake is van een onrechtmatige daad van de *remote operator* als deze niet met de bij machinale lossing redelijkerwijs van hem te verlangen zorgvuldigheid te werk is gegaan.

Casus

Bij belading van het binnenvaart(container)schip 'Pecaro' op de terminal van Rotterdam World Gateway ('RWG'), raakt de *spreader* van de havenkraan het stuurhuis van de 'Pecaro'. De belanghebbenden bij het schip, EOC c.s., proberen de veroorzaakte schade te verhalen

op de terminal.

Vaststaat dat de *spreader* van de kraan de stuurhut heeft geraakt en dat als de *spreader* rechtstandig omhoog was gekomen, dit niet zou zijn gebeurd. Ook is duidelijk dat als de *remote operator* een fout heeft gemaakt, RWG daarvoor aansprakelijk is.

RWG betwist aansprakelijkheid. Zij stelt dat er sprake is van eigen schuld van het schip. Voor zover dat betoog niet opgaat, beroept RWG zich onder meer op de exoneratieclausule die zij op haar terreinborden heeft opgenomen.

De procedure

De eerste vraag is of de kraanmachinist een fout heeft gemaakt. De rechtbank oordeelt dat EOC c.s. dat niet heeft aangetoond. De rechtbank laat haar toe dat nader te bewijzen. Wel verwerpt de rechtbank alvast RWG's beroep op eigen schuld van het schip. Als het schip tijdens de belading bewoog, door getijdenwerking of slecht afmeren, dan had de *remote operator* hierover moeten overleggen met het schip. Ook had de kraanmachinist het schip moeten waar- schuwen als de positie van het beweegbare stuurhuis zorgde voor een risico op schade. De rechtbank verwijst daarbij naar eerdere jurisprudentie, waarin dat ook al was uitgemaakt. Verder stelt de rechtbank al vast dat RWG niet met succes een beroep kan doen op een exoneratieclausule. Tussen partijen bestond geen overeenkomst op basis waarvan de belading plaatsvond. De rechtbank meent dat RWG zich derhalve pas op de exoneratie op haar terreinborden kan beroepen als er een aparte overeenkomst tussen partijen tot stand is gekomen met die inhoud. De rechtbank is van oordeel dat de tekst op de terreinborden niet specifiek en duidelijk genoeg is voor het uitsluiten van aansprakelijkheid. Relevant is volgens de rechtbank dat het om een Engelse tekst gaat. Of de terreinborden zichtbaar en leesbaar waren voor de bemanning is hier niet relevant. Als EOC c.s. kan aantonen dat de *remote operator* een fout heeft gemaakt, dan is RWG ook in beginsel aansprakelijk.

Commentaar

Vaste lijn in de rechtspraak is dat de terminal in beginsel aansprakelijk is voor fouten van het ingezette personeel. Uitsluiting van die aansprakelijkheid op basis van een terreinbord vereist een voldoende specifieke en duidelijke tekst (bij voorkeur ook in het Nederlands), die begrijpelijk en bovendien goed zichtbaar en leesbaar is.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflevering 5; mei 2021), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Dr. J.A. (Jolien) Kruit

De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

