

Binnenvaart

**S&S 2021/105, Gerechtshof Den Haag
28 september 2021**

Binnenschip zinkt bij laden

Bij het beladen met vloeispaat van het binnenschip 'Jonas' gaat het mis. De vloeispaat, die wordt gebruikt als vloeimiddel bij het smelten van erts, diende vervoerd te worden van Amsterdam naar Duitsland. De lading wordt echter onvoldoende gelijkmatig over het ruim verdeeld, waardoor het schip in het midden plooit en vervolgens zinkt.

De eigenaar van de 'Jonas', Schepers, vordert van de afzender ERL een schadevergoeding van 820.000 euro. Hij voert daartoe aan dat ERL als afzender tekort is geschoten in haar verplichtingen onder de vervoerovereenkomst ter zake de stuwage en voor wat betreft het geven van voldoende informatie over de lading. De Rechtbank Rotterdam wijst die vordering bij vonnis van 25 september 2019 af. Scheepseigenaar Schepers gaat van die beslissing in hoger beroep.

Beslissing

Het hof stelt om te beginnen vast dat op het internationale vervoer over de binnenwateren het CMNI-verdrag van toepassing is. Hoofddregel met betrekking tot de stuwage is dat, tenzij partijen in de vervoerovereenkomst andere afspraken hebben gemaakt, de afzender de lading moet laden, stuwen en vastzetten (artikel 6 lid 4 CMNI). Deze regel doet echter geen afbreuk aan de verplichtingen van de vervoerder, waaronder de verplichting dat de vervoerder – onverminderd de verplichtingen van de afzender – voor instaat dat het laden, stuwen en vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt (artikel 3 lid 5 CMNI).

In de vervoerovereenkomst ter zake de vloeispaat is als een set algemene voorwaarden het oude Duitse binnenvaartrecht van toepassing verklaard. Het hof volgt de rechtbank in haar oordeel dat partijen met de keuze voor het oude Duitse recht zijn overeengekomen dat scheepseigenaar Schepers als vervoerder verantwoordelijk is voor de stuwage van de partij vloeispaat aan boord van de 'Jonas'.

Scheepseigenaar Schepers voert verder aan dat de schade is veroorzaakt doordat ERL onvoldoende informatie heeft gegeven over de vloeispaat. Met name beroept hij zich erop dat de lading een hoog soortelijk gewicht heeft en dat ERL dit had moeten melden. Het hof oordeelt dat het beweerde gebrek aan informatie niet heeft geleid tot het plooiën en zinken van het schip. Het hof stelt vast dat vloeispaat veelvuldig wordt vervoerd, een bulkgoed is en dat het bij bulkloading de gebruikelijke manier van

laden is dat de lading gelijkmatig over het ruim van een schip wordt verdeeld. Dat is hier echter niet gebeurd. Als de lading wel gelijkmatig over het schip zou zijn verdeeld, dan zou het schip niet zijn geplooid en gezonken. Volgens het hof is er daarom geen causaal verband tussen de niet-verstekte informatie over de dichtheid van vloeispaat en het knikken en zinken van de 'Jonas'. De ongebruikelijke wijze van belading is volgens het hof de rechtens relevante schadeoorzaak. Ook in hoger beroep krijgt Schepers dus nul op het rekest.

Commentaar

In de binnenvaart komt het met enige regelmaat voor dat een binnenschip en/of duwbak plooit en zinkt bij belading van zwaar materiaal. Er kan dan discussie ontstaan of de stuwage de schade heeft veroorzaakt of dat de vervoerder ervoor had moeten zorgen dat de veiligheid van zijn schip niet in gevaar zou komen. In dat soort gevallen zijn de feitelijke omstandigheden van groot belang. Het is bij een dergelijk incident aan te raden om uitvoerig onderzoek te doen naar de precieze feitelijke toedracht en de oorzaken daarvan.

Afgifte stukken

**S&S 2021/110, Rechtbank Rotterdam
12 mei 2021**

Verzoek tot afgifte stukken in verband met stranding zeeschip

Kort na het vertrek uit de haven van Guayaquil (Ecuador) strandt het zeeschip 'AS Fortuna'. De scheepseigenaar schakelt daarop een hulpverlener in om het schip los te krijgen. Belanghebbenden bij de lading aan boord van het schip wikkelen hun aandeel in het hulploot zelf af met de hulpverlener, zoals gebruikelijk onder een LOF-hulpverleningsovereenkomst. Voor de Rechtbank Rotterdam vorderen zij die betaling terug van de in Nederland gevestigde eigenaar van het 'AS Fortuna'. Bij die vordering verzoeken zij de rechtbank om te beginnen om de scheepseigenaar op te dragen om meerdere specifieke stukken met betrekking tot de toedracht van de stranding over te leggen op grond van artikel 843a Rv. De scheepseigenaar

voert het verweer dat de Rechtbank Rotterdam niet bevoegd is. Ook betwist de scheepseigenaar de vordering tot afgifte van de stukken.

Beslissing

De rechtbank stelt allereerst vast dat zij wel degelijk bevoegd is van de vordering kennis te nemen. De scheepseigenaar is immers in Nederland gevestigd. Het enkele feit dat de scheepseigenaar in Singapore een procedure is gestart tot globale beperking van zijn aansprakelijkheid betekent niet dat ladingbelanghebbenden geen vordering tegen de scheepseigenaar in Nederland kunnen instellen. De rechtbank acht zich dus bevoegd om te oordelen op het verzoek tot afgifte van stukken en toetst dat verzoek inhoudelijk. Op grond van artikel 843a Rv kan een dergelijke vordering slechts slagen als de partij die om afgifte vraagt, aantoont dat hij (1) een rechtmatig belang heeft bij het verkrijgen van (inzage in of een afschrift van) (2) bepaalde bescheiden, die (3) betrekking hebben op een bepaalde rechtsbetrekking waarbij hij partij is, en die (4) ter beschikking staan van de partij van wie afschrift wordt verzocht (dus hier: de scheepseigenaar). De partij van wie afgifte wordt verzocht mag afschrift weigeren indien daarvoor gewichtige redenen bestaan, of indien het verschaffen van (die inzage of) dat afschrift niet redelijkerwijs noodzakelijk kan worden geacht voor een behoorlijke rechtsbedeling. Kort samengevat, onderbouwing van het verzoek is noodzakelijk, want een 'fishing expedition' is niet de bedoeling.

Ladingbelanghebbenden hebben toegelicht dat zij de verzochte stukken nodig hebben om inzicht te krijgen in de omstandigheden rond en de oorzaak van het stranden van de 'AS Fortuna', opdat zij hun vordering nader kunnen onderbouwen. De rechtbank gaat per verzocht document na of dat dient te worden verstrekt. Van de lijst A tot en met Q wordt het grootste deel toegewezen, waaronder onder meer het interne ISM-onderzoeksrapport, de onderhoudshistorie van het schip en verklaringen van de bemanning. De rechtbank koppelt daarboven een dwangsom aan van 10.000 euro per dag met een maximum van 500.000 euro.

Commentaar

Een verzoek tot afgifte van stukken op grond van artikel 843a Rv kan een mooi middel zijn om documenten te verkrijgen om een vordering verder te onderbouwen. Degene die om die stukken verzoekt, zal per stuk duidelijk moeten maken wat het belang ervan is.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflivering 12; 2021), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Dr. J.A. (Jolien) Kruit
De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

