

## DOSSIER JURISPRUDENTIE TRANSPORT

**S&S 2023, 1 (Royal Klipper)**  
**Hof Den Haag, 30 augustus 2022,**  
**Nr. ECLI:NL:GHDHA:2022:2653**

### Gerechtsexpert in maritieme zaken

Bij maritieme ongevallen waarbij een schip is betrokken, is het voor andere partijen dan de scheepseigenaar in de praktijk vaak lastig om aan boord van dat schip deugdelijk onderzoek te doen naar de rechtens relevante schadeoorzaak. Dat er een aanvaring is geweest of brand is uitgebroken aan boord waardoor schade is veroorzaakt is vaak evident. Minder duidelijk is echter doorgaans wat de oorzaak van die aanvaring en/of brand was, die nu juist voor de beantwoording van de aansprakelijkheidsvraag van belang is.

Schepen zijn vaak maar korte tijd in een haven. Als de scheepseigenaar of kapitein, al dan niet gesouffleerd door zijn aansprakelijkheidsverzekeraar (de P&I-Club), geen vrijwillige medewerking verleent aan experts van andere betrokken (weder)partijen, dan is onderzoek aan boord door partijexperts in feite onmogelijk (zie ook 'De gerechtsexpert voor maritieme zaken', *TVR* 2010/4). Een gerechtsexpert kan dan uitkomst bieden.

Anders dan in België, waar de Belgische Nautische Commissie verbonden aan de Ondernemingsrechtbank Antwerpen optreedt als onafhankelijke onderzoekscommissie met verregaande bevoegdheden, hebben we in Nederland geen instituut voor de gerechtsexpert in maritieme zaken. Tijdens een door de Rechtbank Rotterdam op 16 februari 2017 georganiseerde professionele ontmoeting met de advocatuur is de wens geuit ook in Nederland gerechtsexperts effectiever te kunnen inzetten. De (Maritieme Kamer van de) Rechtbank Rotterdam heeft daarop het initiatief genomen om samen met de Nederlandse Vereniging voor Vervoerrecht (NVV) en de Erasmus School of Law (ESL) te onderzoeken of het mogelijk en wenselijk is om in Nederland een equivalent van de Belgische Nautische Commissie op te zetten. Ze heeft daartoe een projectgroep aangesteld die op 4 april 2019 haar eindrapport heeft afgeleverd 'Afkoersen op vaste maritieme gerechtsdeskundigen' ([www.rechtspraak.nl/SiteCollectionDocuments/rapport-project-afkoersen-vaste-maritieme-gerechtsdeskundigen.pdf](http://www.rechtspraak.nl/SiteCollectionDocuments/rapport-project-afkoersen-vaste-maritieme-gerechtsdeskundigen.pdf)); zie ook 'Maritieme gerechtsdeskundigen in Nederland; voor elk wat wils', *TVR* 2019/6). De projectgroep ziet geen ruimte voor een instituut als de Belgische Nautische Commissie. In haar eindrapport doet zij wel concrete aanbevelingen om de maritieme gerechtsexpert ook in Nederland meer 'body' te geven en geeft zij concrete aanwijzingen voor de praktijk. Dat de inzet

van maritieme deskundigen naar Nederlands recht nog in ontwikkeling is en vragen blijft oproepen blijkt duidelijk uit het arrest van het Hof Den Haag van 30 augustus 2022.

### Casus

Tijdens de reis vanuit Zuid-Amerika naar Vlissingen krijgt het ms. 'Royal Klipper' motorproblemen, waardoor het een kleine drie weken later dan gepland in Nederland aankomt. De aan boord van het schip verscheepte bananen komen te rijp en beschadigd aan. De belanghebbenden bij de bananen vragen de scheepseigenaar en tijdbvrachter om documenten te verstrekken die inzicht geven in de oorzaak van de problemen en toestemming om de bemanning te mogen interviewen. Als de expert van de scheepseigenaar daarop afwijzend reageert, verzoeken ladingbelanghebbenden de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam om een maritieme gerechtsexpert aan te stellen om bewijs te verzamelen aan boord en daarover te rapporteren.

Het verzoek aan de rechtbank wordt door ladingbelanghebbenden eenzijdig gedaan. Enerzijds wijzen ladingbelanghebbenden op de vereiste spoed, terwijl zij anderzijds lijken te hebben willen voorkomen dat gegevens zouden worden gewist of documenten zouden verdwijnen. Ook vragen zij de rechtbank om (de helft van) de kosten voor rekening van de vervoerders te laten komen. De rechtbank wijst dat verzoek toe, zonder de scheepseigenaar en de tijdbvrachter op het verzoek te horen. De scheepseigenaar en de tijdbvrachter gaan in hoger beroep.

### Beslissing hof

Het hof oordeelt dat de scheepseigenaar en de tijdbvrachter de gelegenheid hadden moeten krijgen om zich te verweren, in ieder geval tegen het verzoek om hen de helft van alle kosten van het onderzoek te laten dragen. Uitgangspunt is volgens het hof dat op grond van artikel 8:496 (1) BW de aanvrager van een maritieme gerechtsexperts de kosten van dat onderzoek voldoet. Er bestaat volgens het hof geen aanleiding daarvan af te wijken, nu de aansprakelijkheid van de vervoerders niet vaststaat en de procedure daarover niet in Nederland gevoerd zal worden. Ook merkt het hof op dat er geen aanwijzingen zijn dat ladingbelanghebbenden de onderzoekskosten niet kunnen betalen en een kostendeling daarom is aangewezen.

Verder heeft de tijdbvrachter bezwaar gemaakt tegen de omvang van de onderzoeksopdracht. Op verzoek van ladingbelanghebbenden heeft de rechtbank een gerechtsexpert 'volledig' aangesteld in de zin van het rapport 'Afkoersen op vaste maritieme gerechtsdeskundigen'. Deze expert gaat met



partijexperts aan boord, kan om afgifte van bewijsmateriaal vragen, spreken met de bemanning en schrijft op basis van zijn bevindingen een eindrapport. De tijdbvrachter meent dat de gerechtsexpert alleen informatie had moeten verzamelen en niet ook een eindrapport had moeten opstellen (de gerechtsexpert 'coördinator' in de zin van het rapport), omdat de bodemprocedure in Londen gevoerd moet worden waar over het verzamelde bewijs geoordeeld moet worden. Het hof is het daar niet mee eens. Ook bij een bodemprocedure in het buitenland mag een Nederlandse gerechtsexpert een rapport opstellen met zijn onderzoekconclusies. Wel noemt het hof uitdrukkelijk dat de gerechtsexpert rekening moet houden met door de tijdbvrachter aangedragen vragen en kritiek, en zich niet alleen mag richten op ladingbelanghebbenden.

### Commentaar

Het arrest laat zien dat er onverminderd behoefte is aan een gerechtsexpert in maritieme zaken, die onafhankelijk bewijs verzamelt. Naast ladingbelanghebbenden heeft immers ook de tijdbvrachter verzocht om onafhankelijk onderzoek, zij het met beperktere onderzoeksomvang. Ook laat het arrest zien dat de inzet van de maritieme gerechtsexpert in Nederland op juridisch noch op feitelijk vlak geheel is uitgekristalliseerd.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit *S&S* (Aflevering 1; 2023), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer en [rechtspraak.nl](http://rechtspraak.nl).

**Dr. J.A. (Jolien) Kruit**  
 De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam en heeft namens de Nederlandse Vereniging voor Vervoerrecht (NVV) deel uitgemaakt