

EEN SPOORWEGONGEVAL IN DE WAALHAVEN WAARBIJ OOK DE WAM EEN ROL SPEELT

S&S 2025/73 – ECLI:NL:RBROT:2018:11057
Rechtbank Rotterdam 19 december 2018

Op 22 februari 2013 vond een aanrijding plaats op het hoofdspoorwegnet bij de Waalhaven te Rotterdam. Een locomotief van HTRS botste op vier locomotieven van RRF, waarvan er twee eigendom waren van RRF en twee door RRF werden geleaset van AT en ITL. De machinist van de locomotief van HTRS reed zo hard dat hij niet meer op tijd kon stoppen voor een verkeerd staande wissel en op het spoor terechtkwam waar de vier locomotieven van RRF stonden. Het ongeval was niet meer te voorkomen en leidde tot grote materiële schade.

Machinist

De machinist was niet in dienst bij HTRS, maar was betrokken via personeelsleverancier Flex. Flex was op het moment van het ongeval echter geen erkende personeelsleverancier meer, zoals door de wet vereist. De machinist beschikte wel over alle benodigde bevoegdheden om de locomotief van HTRS op dat spoor te mogen rijden.

Onderscheid

Op basis van Europese regels is onderscheid gemaakt tussen de beheerders van de spoorweginfrastructuur en de spoorwegmaatschappijen die met tractie over het spoor rijden. Destijds was Keyrail infrastructuurbeheerder van het betreffende spoor. Keyrail exploiteerde van januari 2007 tot juli 2015 de Betuwe-route. De taken van Keyrail zijn later overgenomen door ProRail, maar dat is voor deze kwestie niet relevant.

Toegangsovereenkomst

Om op het spoor te mogen rijden, sluiten de spoorvervoerders met de infrastructuurbeheerder een toegangsovereenkomst af. Bij die toegangsovereenkomst horen algemene voorwaarden, waarin onder meer regels zijn opgenomen over de aansprakelijkheid van spoorvervoerders tegenover de infrastructuurbeheerder bij spoorwegongevallen, maar ook onderlinge aansprakelijkheidsregels tussen spoorwegondernemingen. In dit geval hebben zowel RRF als HTRS met Keyrail een toegangsovereenkomst gesloten waarvan de AVTB 2013 deel uitmaken.

Beperkingen

De AVTB 2013 bepalen dat bij onderlinge aansprakelijkheid tussen spoorwegondernemingen slechts de in de AVTB genoemde specifieke schadesoorten kunnen worden verhaald, met uitsluiting van schade wegens omzet- of winstderving. Het repareren van locomotieven kan veel tijd kosten en de aansprakelijkheid voor de daarmee samenhangende vermogensschade is volgens de AVTB 2013 beperkt. Deze bepaling geldt als een derdenbeding: spoorwegondernemingen moeten aanvaarden dat andere spoorwegondernemingen zich hierop tegenover hen kunnen beroepen, ook zonder onderlinge overeenkomst.

‘De gedragingen van de machinist worden op grond van art. 6:170 BW aan HTRS toegerekend’

Rechtbank Rotterdam

HTRS betwist aansprakelijkheid. RRF en haar cascoverzekeraar Lexington starten daarop een procedure tegen HTRS en haar aansprakelijkheidsverzekeraars om de schade te verhalen. De rechtbank stelt vast dat de machinist zo hard reed dat hij



niet op tijd kon stoppen voor de wissel die de verkeerde kant op stond. Dat is een overtreding van artikel 3 Spoorwegwet en levert een verkeersfout en een onrechtmatige daad van de machinist op. De gedragingen van de machinist worden op grond van art 6:170 BW aan HTRS toegerekend, zodat HTRS aansprakelijk is voor zijn gedragingen.

RRF houdt echter HTRS ook op een andere grondslag aansprakelijk, omdat HTRS een machinist via Flex heeft ingeschakeld, terwijl Flex niet langer over de vereiste vergunning beschikte ten tijde van het ongeval. Flex mocht dus geen machinisten ter beschikking stellen. RRF stelt dat daarom Flex aansprakelijk is. Dat argument volgt de rechtbank niet. De machinist beschikte over de juiste kwalificaties, zodat het inschakelen via Flex en het ontbreken van een geldige vergunning geen separate eigen onrechtmatige daad van HTRS opleveren.

Vervolgens rijst de vraag of in de verhouding tussen RRF en HTRS het beding uit de toegangsovereenkomst (AVTB) kan worden ingeroepen. De rechtbank overweegt dat beide partijen de toegangsovereenkomst en de AVTB hebben aanvaard en zij dat beding tegen zich moeten laten gelden.

Eigen recht

Artikel 55 van de Spoorwegwet bepaalt dat spoorwegondernemingen die van de hoofdspoorweginfrastructuur gebruikmaken verplicht een verzekering moeten afsluiten die de financiële risico's die voortvloeien uit wettelijke aansprakelijkheid voldoende dekt. Artikel 6 van de Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen (WAM) is ingevolge artikel 55 Spoorwegwet van overeenkomstige toepassing. Dit impliceert dat het systeem van de WAM dat de benadeelde de mogelijkheid geeft om de WAM-verzekeraars aan te spreken, ook geldt voor ongevallen op het spoor.

RRF spreekt daarom niet alleen HTRS aan, maar ook de aansprakelijkheidsverzekeraars van HTRS. Dit betreft geen directe actie, maar een eigen recht dat geldend kan worden gemaakt tegenover verzekeraars. Bij een eigen recht is er een zelfstandig vorderingsrecht, onafhankelijk van de rechtsverhouding tussen verzekerde en verzekeraar.

De vraag is of de WAM-verzekeraars zich ook op de aansprakelijkheidsbeperkingen van de toegangsovereenkomst kunnen beroepen. De tekst van de overeenkomst biedt daarvoor geen directe aanknopingspunten. Bovendien hebben partijen een eigen recht op de WAM-verzekeraars en tussen de WAM-verzekeraars en HTRS is de toegangsovereenkomst niet overeengekomen.

De rechtbank ziet dit echter anders. Zij brengt een nuance op het eigen recht aan en overweegt dat artikel 6 WAM niet in de weg staat om rekening te houden met exoneratie. Die exoneratie is ook toelaatbaar en exoneraties zijn in het vervoerrecht ook gebruikelijk. Er bestaat geen reden voor een spoorwegonderneming om die exoneratie heen te laten gaan. Kortom, HTRS en de WAM-verzekeraars zijn aansprakelijk voor de materiële schade, maar voor de overige schade komt hen een beroep toe op exoneratie.

'Exoneraties zijn in het vervoerrecht ook gebruikelijk'



S&S 2024/85 - ECLI:NL:RBROT:2025:452
Rechtbank Rotterdam 15 januari 2025

Spoorvervoer en verjaring

Over dezelfde aanrijding is nog een procedure gevoerd, waarin de Rechtbank Rotterdam ruim zes jaar na het wijzen van het eerste vonnis nog een keer een beslissing geeft. Een van de door RRF geleaste treinen betrof een locomotief van AT. AT is verzekerd bij HDI en HDI neemt de afhandeling van deze schade op zich.

De rechtbank overweegt dat zij daarmee feitelijk in de plaats van RRF getreden en dat over de aansprakelijkheidsverhouding tussen HTRS en RRF al bij vonnis van 19 december 2018 is beslist. HTRS was, zoals de rechtbank toen al heeft beslist, aansprakelijk jegens RRF. Maar HDI heeft de verjaringstermijn van drie jaar uit de AVTB 2013 niet tijdig gestuit. Die termijn is van toepassing op vorderingen van spoorvervoerders onderling. Daarmee is de vordering van HDI op HTRS verjaard. Korte termijnen zijn in het vervoerrecht niet ongebruikelijk, maar soms wel verraderlijk.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit rechtspraak.nl en S&S. Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer en rechtspraak.nl.

Mr. V.R. (Vincent) Pool

Advocaat en partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam