

CMR; bewuste roekeloosheid; verjaring; ongeval
S&S 2022/70, Rechtbank Noord-Holland
23 maart 2022

Ongeval bij vervoer van vliegtuigmotor over de weg

Bij het wegvervoer spelen aansprakelijkheidslimieten en korte verjaringstermijnen een belangrijke rol, zoals blijkt uit dit vonnis van de Rechtbank Noord-Holland. In deze zaak had het vervoerde goed een waarde van ruim 13.000.000 euro, terwijl de limiet rond de 45.000 euro lag. Kortom, een groot verschil. De ladingbelanghebbenden proberen de limiet te doorbreken.

Casus

Deze zaak betreft CMR-vervoer van een vliegtuigmotor van Schiphol naar Antalya, Turkije. Marine Lojistiek is ingeschakeld voor het feitelijk vervoer per vrachtwagen in Turkije naar de geadresseerde SunExpress.

De chauffeur neemt de machine met een gewicht van 4,5 ton op 2 oktober 2019 in Amsterdam in ontvangst en vervoert deze naar Turkije. Op 6 oktober raakt de vrachtwagen in Turkije van de weg en raakt daarbij onder meer een bushokje. Het is een naar ongeval. Drie mensen overlijden, waaronder de vriendin van de chauffeur die naast hem in de cabine zat. Ook raakt een aantal mensen ernstig gewond, waaronder de chauffeur. Hij wordt opgenomen op de intensive care en ligt enkele dagen in coma. Ter plaatse van het ongeval geldt een maximum snelheid van 80 km/uur. Uit de analyse van de tachograafschijf door de Turkse politie blijkt dat de vrachtwagen ten tijde van het ongeval 90 km/uur reed. Volgens het in de vrachtwagen ingebouwde track and trace-systeem bedroeg de snelheid 83 km/uur.

Als gevolg van het ongeval is de vliegtuigmotor zwaar beschadigd. SunExpress heeft de ontvangst van de vliegtuigmotor geweigerd, waarna de motor terug naar Amsterdam is verzonden. De experts hebben vervolgens de beschadigde vliegtuigmotor total loss verklaard, waarna verzekeraars een bedrag van ruim 13 miljoen euro aan SunExpress uitkeren. De verzekeraars van SunExpress starten een procedure voor de Rechtbank Noord-Holland, waarin zij stellen dat sprake is van bewuste roekeloosheid aan de zijde van de chauffeur. Zij stellen dat de maatstaf die de Hoge Raad in zijn arresten van '5 januari 2001' heeft gegeven te restrictief en niet goed hanteerbaar is.

Beslissing

De rechtbank wijst erop dat de Hoge Raad, ondanks de kritiek in de literatuur, het criterium uit de arresten van 5 januari 2001 en een



viertal later gewezen arresten heeft bevestigd. De rechtbank ziet dan geen reden om de lijn van de Hoge Raad niet te volgen en een andere maatstaf toe te passen.

Vervolgens overweegt de rechtbank dat tien kilometer te hard rijden, in samenhang met het wisselen van rijbaan op een rechte weg en de aanwezigheid van de vriendin van de chauffeur in de cabine, niet voldoende is om te concluderen dat de kans op verwezenlijking van het gevaar aanzienlijk groter was dan de mogelijkheid dat dit gevaar zich niet zou verwezenlijken, en al helemaal niet dat de chauffeur zich dat gerealiseerd heeft. Dat zou immers betekenen dat de chauffeur zichzelf en zijn vriendin bewust aan een groot gevaar zou hebben blootgesteld, waarbij een aanzienlijke kans bestond dat hij en/of zijn vriendin zwaar gewond zouden raken of overlijden, wat ook gebeurd is. Kortom, volgens de rechtbank is er geen sprake van bewuste roekeloosheid.

Maar daar blijft het niet bij. De rechtbank overweegt dat de motor op 16 oktober 2019 in Amsterdam is afgeleverd en dat de termijn op die dag is gaan lopen. Ondanks de omstandigheid dat de vordering nog zes dagen is geschorst, hebben verzekeraars te laat gedagvaard. Dat betekent dat de vordering is verjaard. De verzekeraars staan bij deze miljoenschade dus uiteindelijk met lege handen.

S&S 2022/60, Rechtbank Amsterdam (kantonrechter) 1 oktober 2021

Ongeval tijdens zeezeilreis op Caribische Zee

Een schipper organiseert en bemiddelt in meezeilreizen in binnen- en buitenland. Op een van deze reizen vaart een studente met hem mee. Zij studeert aan de National Film and Television School en maakt een promotiefilm als tegenprestatie. De schipper en de studente gaan op vriendschappelijke basis met elkaar om en hebben hun afspraken niet op papier gezet.

Tijdens de zeilreis zit de studente op het voordek van het zeilschip, bij de reling met haar benen hangend tegen de romp. Onverwacht ontstaan in tegenovergestelde richting van het schip een aantal enorm hoge golven. De boeg van het zeilschip vaart over deze golven rechtdoor omhoog en klappt vervolgens hard neer. Daarbij komt de studente los van het dek en vervolgens hard op haar zitvlak terecht. Bij de derde golf voelt zij iets knappen in haar rug en later blijkt dat zij een traumatische dwarslaesie heeft opgelopen. De studente dagvaardt de schipper en zijn verzekeraar Achmea tot vergoeding van de letselschade.

Beslissing

De rechter overweegt dat Nederlands recht van toepassing is en dat er sprake is geweest van een overeenkomst tot personenvervoer over zee. Daarom moet beoordeeld worden of het ongeval te wijten is aan de schuld of nalatigheid van de schipper (artikel 8:504 lid 5 BW).

Op de zeekaart van het gebied waar werd gevaren staat gemeld: *'Shoals extending w. break in periods of ground swell (nov apr)'*. Het incident vond plaats in februari. De schipper had dus bedacht moeten zijn op hoge golven. Voorshands acht de rechter dan ook bewezen dat de hoge golven die het incident hebben veroorzaakt, het gevolg zijn van *ground swell* en dat dit gevaar, waarmee de schipper bekend kon zijn, aanwezig was op de plek waar het schip op het moment van het ongeval voer. De schipper had dus een andere koers moeten varen en deze hoge golven kunnen en moeten omzeilen, zodat, behoudens te leveren tegenbewijs, geoordeeld wordt dat het incident te wijten is aan schuld of nalatigheid van de schipper en dat hij dan ook aansprakelijk is.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Afl levering 7/8; 2022), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Mr. V.R. (Vincent) Pool
De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.