

Samenloop van aansprakelijkheid voor gevaarlijke

Of: hoe een aansprakelijkheid uit 1910 in collisie komt met één uit 1994

Na invoering van de Wet aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen ontstaan onvermijdelijk problemen van samenloop. Eén daarvan is de samenloop van aansprakelijkheid terzake van aanvaring met de risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen. Hoe verhouden deze aansprakelijkheden zich tot elkaar?

Het Aanvaringsverdrag 1910 is in onze wetgeving geïncorporeerd in de artikelen 8: 540 e.v. BW¹. Zowel het

verdrag als de wet doen op de reder (eigenaar) van een zeeschip de aansprakelijkheid rusten van aanvarings-schade, indien er sprake is van 'schuld van het schip'. Zonder in te willen gaan op de oude discussie rond het begrip 'schuld van het schip'², wil ik kort aan de orde stellen de aansprakelijkheid van de reder na inwerking-treding van de Wet aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen³. Als dit thans nog bij de Eerste Kamer ahangende voorstel eenmaal wet is geworden, gelden voor reders van aanvarende zeeschepen niet langer uitsluitend de artikelen 8: 540 BW en volgende, maar ook die van de artikelen 8: 620 en volgende (gevaarlijke stoffen aan boord van een zeeschip). 'Schuld' van het schip dat de gevaarlijke stoffen aan boord heeft, is niet vereist voor aansprakelijkheid ex art. 8: 620 e.v. Voldoende is dat er zich een gebeurtenis⁴ voordoet als gevolg waarvan⁵ de stof schade⁶ toebrengt aan personen of aan zaken buiten het schip dat de stoffen aan boord had⁷.

Een vraag die rijst, en vreemd genoeg bij de parlementaire behandeling (nog) niet aan de orde is geweest: hoe verhouden de beide aansprakelijkheden zich tot elkaar?

Ladingschade

Twee Nederlandse schepen, A en B, komen in

1. Zie over de verhouding tussen het Aanvaringsverdrag en Boek 8: art. 7:1 PR wet zeerecht 1993 (Wet van 18 maart 1993, Stb. 168). Vgl. M.V. Polak, *WPNR* 6115 (1993), blz. 898, J.C. Schultsz, *AAe* 1993/5, blz. 23 en R. Cleton, *Hoofdlijnen van het vervoerrecht*, Zwolle 1994, blz. 254-256.
2. Zie daarover R. Cleton, a.w., blz. 246-249 en R. Cleton, in: R. van Delden e.a., *Hoofdstukken Handelsrecht*, 2e druk Deventer 1993, blz. 460 en de aldaar genoemde schrijvers.
3. Kamerstukken EK 1992-1993, 21 202 nr. 283. De wetgever heeft de vervoerdersaansprakelijkheid van w.o. 21 202 grotendeels ontleend aan het CRTD-verdrag. Zie MvA TK 21 202 nr. 6, blz. 34. Vgl. M.H. Claringbould, *TMA* 1992/5,

blz. 170.

4. Zie voor de definitie van 'gebeurtenis' art. 8: 620 aanhef en sub e BW.

5. Zie voor een specifieke bepaling terzake causaliteitsproblemen art. 8: 626 BW.

6. Zie voor de definitie 'schade' art. 8: 620 aanhef en sub c BW. Het moet gaan om letsel-schade of om schade aan zaken die zich buiten het schip bevonden dat de gevaarlijke stof aan boord had.

7. Zie voor de definitie van 'gevaarlijke stof' art. 620 aanhef en sub a BW. Een stof is gevaarlijk in de zin van art. 620 als deze voorkomt op een limitatieve lijst die te zijner tijd wordt vastgesteld bij Amvb. Deze lijst zal naar alle waarschijnlijkheid aansluiten bij op internationale verdragen

gegronde lijsten, zoals de ADR-lijst (vgl. art. 1 lid 9 CRTD). Zie MvT 21 202 nr. 3, blz. 59 en MvA EK 21 202 nr. 99a, blz. 8. Vgl. R.E. Japikse, *Aansprakelijkheden in het transportrecht*, in: M.J.G. Raaijmakers e.a., *Aansprakelijkheden (NGB-bundel)*, Deventer 1990, blz. 44-46, C.H.W.M. Sterk, *WPNR* 5991 (1991), blz. 74 en R. Cleton, *Het Leidse kruitschip in Rotterdam*, in: R. van Delden e.a., *Haven en Handel*, Deventer 1992, blz. 31. Met betrekking tot gevaarlijke stoffen die niet op de betreffende lijst voorkomen bestaat geen risico-aansprakelijkheid voor de reder op grond van art. 6: 175 BW. Zie art. 8: 621 lid 4. Vgl. MvA EK 21 202 nr. 99a, blz. 9.

INHOUD

- 325 Mr. W.H. van Boom: Privaatrecht Aktueel
- 327 Mr. G.G. Zwanikken: Volmacht per fax
- 329 Mw. mr. H. Snijders-Borst: Reactie
- 330 Mr. P.J.F.M. Le Cat: Naschrift
- 330 Mr. J.B. Huizink: Boekbespreking
- 335 Dr. B. Duinkerken: "Een waakent oog": een schets van het notarieel tuchtrecht tot de invoering van de Kamers van Toezicht (I)
- 337 Mededelingen
- 337 Agenda
- 338 Personalialia
- 338 Vacaturestaat notariaat

WP
NR

Weekblad voor privaatrecht,
notariaat en registratie

30 april 1994 - jrg. 125 - nr. 6135

WPNR - Uitgave van de
Koninklijke Notariële
Broederschap, 't Hoenstraat 5
2596 HX 's-Gravenhage
Postbus 96827
2509 JE 's-Gravenhage
Telefoon 070-3307111
Faxnummer 070-3453226

Ere-redacteur
mr. J.M. Polak

Redacteuren
mr. J. van Soest
mr. J.H. Linders
prof. mr. P. van Schilfgaarde
mw. mr. i.S. Joppe
prof. mr. M.J.A. van Mourik
prof. mr. A.A. van Velten
prof. mr. J.B.M. Vranken
prof. mr. A.S. Hartkamp
prof. mr. Jac. Hijma

Redactie-secretaris
mw. mr. A.L. Moussault-Jeswiet

Bureau-redacteur
mw. A.E.M. van Dijk
Telefoon 070-3307138

Redactie-adres/Notariële
personeelsadvertenties
Postbus 96827, 2509 JE 's-Gravenhage
Telefoon 070-3307138
Faxnummer 070-3307180

Advertentie exploitatie
Sales & Services in advertising
and publicity
Gebouw 'Zaanstaete'
Postbus 60, 1520 AB Wormerveer
Telefoon 075-281081

Abonnementen-administratie
en exploitatie
Koninklijke Vermande bv
Postbus 20, 8200 AA Lelystad
Telefoon 03200-22944 Verkoop binnendienst
Postgiro 179350

Jaarabonnement f 235,- incl. BTW
Stud. abonnement f 157,- incl. BTW
Abonnementen buitenland f 284,-
Losse nummers f 6,95 incl. BTW
Opzegging van het abonnement kan slechts schriftelijk geschieden voor 1 december van het jaar voorafgaande aan het jaar van de gewenste beëindiging

Lay-out en druk
Joh. Enschedé Amsterdam b.v.
Postbus 8023, 1005 AA Amsterdam
Telefoon 020-6110102

Omslagontwerp:
C. Koevoets, Bloemendaal

Nederlandse wateren met elkaar in aanvaring⁸. Schip A heeft een lading aan boord die gevaarlijk is in de zin van art. 8: 620 sub a BW. Deze gevaarlijke lading explodeert bij de aanvaring. Als gevolg van de explosie raakt de lading aan boord van schip B (die aan boord is krachtens overeenkomst met vervoerder X) beschadigd. Wat heeft te gelden met betrekking tot aansprakelijkheid jegens de belanghebbende bij lading B (ladingbelanghebbende B)?

Als beide schepen schuld hadden aan de aanvaring, dan zouden de reders A en B volgens art. 8: 545 (aanvaring) naar mate van de schuld van hun schip aansprakelijk zijn tegenover ladingbelanghebbende B. Art. 8: 623 (gevaarlijke stoffen) acht reder A echter voor de gehele schade aansprakelijk. Beide aansprakelijkheden botsen: is A nu aansprakelijk naar mate van de schuld van zijn schip, of is hij voor het geheel aansprakelijk? Het lijkt dat de ratio van bescherming van de benadeelde, die aan deze risico-aansprakelijkheid ten grondslag ligt, met zich brengt dat reder A voor het geheel aansprakelijk is jegens ladingbelanghebbende B⁹. Reder B daarentegen blijft volgens de klassieke aanvaringsregels, slechts naar het gewicht van de schuld van zijn schip (art. 545 lid 2) aansprakelijk.

Als slechts schip B schuld had aan de aanvaring, dan is reder B de enige 'schuldige' en is hij voor het geheel aansprakelijk jegens de ladingbelanghebbende (art. 8: 544). A is tevens aansprakelijk, en wel op grond van zijn risico-aansprakelijkheid (art. 8: 623). De reders A en B zijn alsdan tegenover de lading elk voor het geheel aansprakelijk op grond van de 'gewone' hoofdelijkheidsregels van art. 6: 102 BW.

Waar het Aanvaringsverdrag bij schuld van wederzijde de aansprakelijkheid voor het geheel tegenover de lading uitdrukkelijk niet heeft gewenst¹⁰, daar scheidt de Wet gevaarlijke stoffen thans wel een aansprakelijkheid voor het geheel ten laste van de reder van het schip dat de gevaarlijke stof aan boord had. Is de uniformiteit van het Aanvaringsverdrag hiermee terzijde geschoven?

Schuld van de wederzijdse bemanning

Stel dat twee schepen, A en B, in aanvaring raken. De aanvaring is te wijten is aan lichte schuld (die geen opzet of roekeloosheid is) van de bemanningsleden van beide schepen. Beide schepen raken beschadigd. Volgens art. 8: 545 dienen de reders van beide schepen in dat geval elkaars schade te vergoeden naar mate van hun schuld. Als schip A 30% schuld heeft, en schip B lijdt een schade van f 100.000,-, dan dient reder A f 30.000,- van deze schade te vergoeden. Komt echter bij de aanvaring een aan boord van schip A aanwezige gevaarlijke stof in de zin van art. 620 tot ontploffing, en richt deze schade toe aan schip B ten belope van f 100.000,-, dan dient A aan B de volledige schade te vergoeden. Dit zou slechts anders kunnen zijn als men art. 8:623 lid 3 BW aldus interpreteert dat ook schuld van de bemanning van schip B schuld van de 'persoon' van reder B oplevert en dus een beroep op eigen schuld jegens de benadeelde mogelijk is. Niet duidelijk is of het begrip 'persoon' zo mag worden uitgelegd¹¹.

Aansprakelijkheid van de bemanning

Stel dat de bemanningsleden van schip A worden aangesproken door reder B en die van schip B door reder A. De aansprakelijkheid van beide bemanningen wordt door het commune aansprakelijkheidsrecht geregeld (art. 6: 162 BW). Stel dat aan de vereisten van dat artikel is voldaan. In dat geval is er aansprakelijkheid van de bemanning van schip A jegens reder B en van bemanning B jegens reder A.

Maar wat nu als de aanvaring, die door de lichte schuld van deze bemanningsleden van beide schepen is veroorzaakt, ontardt in ontploffing van een gevaarlijke stof die zich aan boord van schip A bevindt? In dat geval is de bemanning van schip B aansprakelijk jegens reder A voor diens schade op grond van art. 6: 162 BW. De bemanning van schip A is daarentegen niet aansprakelijk jegens reder B, nu art. 8: 623 lid 5 sub a BW deze aansprakelijkheid uitsluit. Immers, het vijfde lid van art. 8: 623 beoogt (schuld)aansprakelijkheid van de personen betrokken bij exploitatie van dat schip¹² voor verwezenlijking van het risico verbonden aan gevaarlijke stoffen aan boord van een schip, uit te sluiten en te kanaliseren naar de reder: hij is in beginsel bij uitsluiting de aansprakelijke persoon. De bemanning, ondergeschikten etcetera zijn slechts aansprakelijk als hen opzet dan wel roekeloosheid te verwijten valt (art. 623 lid 5 i.f.). Ratio legis van deze uitsluiting is bescherming van deze personen tegen claims van benadeelden en het voorkomen van dubbele verzekering¹³. De bemanning van schip A is dus niet aansprakelijk jegens reder B. De bemanning van schip B is daarentegen wel aansprakelijk jegens reder A! Tot degenen die ontheffing krijgen van aansprakelijkheid behoren namelijk niet bemanningsleden van een ander schip (i.c. schip B), die schuld te verwijten valt. Zij zijn volgens de gewone aansprakelijkheidsregels van artikel 6: 162 aansprakelijk.

Dit nu kan een wonderlijk resultaat genoemd worden, temeer nu de gedachte van bescherming van de bemanning van schip A tegen aansprakelijkheid (art. 8: 623) niet is doorgevoerd voor wat betreft aansprakelijkheid jegens de belanghebbenden bij de lading van schip A zelf: tegenover hen is de bemanning – behoudens mogelijke blokkeringen van paardesprongen – 'gewoon' aansprakelijk uit onrechtmatige daad. Dit volgt uit het werkingsbereik van de artikelen 620 en volgende, dat de aansprakelijkheid voor schade aan zaken aan boord van het schip dat de gevaarlijke stof aan boord heeft, uitdrukkelijk ongeregeld laat en dus overlaat aan het 'gewone' aansprakelijkheidsrecht danwel de regels met betrekking tot de overeenkomst van goederenvervoer over zee.

Samenvattend: de bemanning van schip A, dat de gevaarlijke stof aan boord had, is – behoudens opzet of roekeloosheid – niet aansprakelijk tegenover reder B of de lading aan boord van schip B, maar in beginsel wel tegenover de lading aan boord van het 'eigen' schip A. Bemanning B daarentegen is, gegeven de schuld van deze bemanning aan de aanvaring, aansprakelijk jegens zowel reder A en de lading aan boord van dat schip als jegens de 'eigen' lading B.

8. De art. 540 e.v. (aanvaring) hebben mondiale werking voor aanvaring tussen Nederlandse schepen (art. 7 lid 4 IPR wet zeerecht). De Wet aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen heeft echter – naar het lijkt – slechts territoriale werking volgens het beginsel van de *lex loci delicti*. Men zou wat betreft risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen die bij aanvaring tot schade leiden, overigens ook kunnen aanknopen bij de verwijzingsregels voor aanvaring. In dat geval geldt het reeds genoemde art. 7 IPR wet zeerecht. Vgl. over accessoire aanknoping, die in geval van aanvaring op volle zee goede diensten kan bewijzen, L. Strikwerda, *Inleiding tot het Nederlandse Internationaal Privaatrecht*, 3e druk Groningen 1992, nr. 182 en 184.

9. Dit volgt waarschijnlijk uit art. 8: 623 lid 4 BW.

10. Zie over de *travaux préparatoires* van het Aanvaringsverdrag A. van Oven, *De uniformeerende werking van het Brusselsche Aanvaringsverdrag*, diss. 1938, blz. 152-164.

11. Art. 8: 623 lid 3, dat ontleend is aan art. 5 lid 5 CTRD, zal n.m.m. verdragsconform dienen te worden geïnterpreteerd.

12. Zoals daar zijn: bemanning, ondergeschikten, vertegenwoordigers en lasthebbers van de reder, de loods en anderen die werkzaamheden ten behoeve van het schip verrichten.

13. MvT TK 21 202, nr. 3, blz. 25.

Het topje van de ijsberg

Tegen slechts een topje van de ijsberg van ingewikkelde aansprakelijkheidsproblemen zijn we hier aangevaren. Als de klassieke regels van aanvaring botsen met die van de moderne risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen, dan is er veel inspanning voor nodig om de brokstukjes in elkaar te passen. Dat is overigens een verschijnsel, dat men ook kan ontwaren in boek 6 BW waar ouderwetse schuldaansprakelijkheid in toenemende mate wordt geconfronteerd met nieuwe risico-aansprakelijkheden.

* Toegevoegd docent
Centrum voor Aansprakelijk-
heidsrecht, Katholieke Univer-
siteit Brabant.

Het is te hopen dat de rechter die straks de betreffende aansprakelijkheidsregimes dient toe te passen, de nieuwe risico-aansprakelijkheid die de wetgever op het punt staat in het leven te roepen, kan inpassen in het bestaande systeem van aansprakelijkheidsregels betreffende aanvaring van zeeschepen.

*Mr. W.H. van Boom**