

Unidroit: vervoerder altijd aansprakelijk

De vraag wie aansprakelijk is voor schade ontstaan tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen is voor velen, die met dit vervoer te maken hebben tot dusver onbeantwoord gebleven, terwijl nieuwe ontwikkelingen en gebeurtenissen steeds weer aanleiding zijn tot het stellen van deze vraag.

Via twee artikelen zal worden aangegeven langs welke weg een mogelijk antwoord op deze vraag gevonden kan worden, gezien mede in het licht van het streven om in internationaal verband te komen tot een verdrag waarin deze materie op uniforme wijze geregeld wordt ('Unidroit'). In het eerste artikel ging het om beantwoording van vragen als wie is betrokken, wie kan schade veroorzaken, onder welke omstandigheden en wat is wel of geen schade. Vandaag het tweede artikel hiervan waarin wordt ingegaan op het ontwerp-verdrag van Unidroit.

In april 1980 is het resultaat verschenen van een voorstudie verricht door Unidroit, waarin de mogelijkheden zijn onderzocht om te komen tot een ontwerp-verdrag met betrekking tot dit onderwerp. In december 1980 verscheen het volgende document, bevattende een reeks van vragen, gericht aan de deskundigen van de diverse regeringen, die moesten worden beantwoord alvorens verder kon worden gegaan. Hoewel via een delegatie van de "Commission on legal affairs" van de Iru in Unidroit is getracht te voorkomen, dat alle aansprakelijkheid bij de vervoerder zou komen te liggen, waren met name binnen Unidroit de regeringsvertegenwoordigers - teneinde een bevredigende schade-afwikkeling voor de slachtoffers van een calamiteit te bewerkstelligen - er voorstander van om alle aansprakelijkheid bij de vervoerder te leggen.

In september 1981 verscheen een eerste concept-verdragtekst. De "Conseil Européen des Fédérations de l'Industrie Chimique" (CEFIC) heeft in maart 1981 ook aan de vergaderingen van Unidroit deelgenomen en getracht de werkzaamheden aan het opstellen van het verdrag te vertragen. Dit is niet gelukt.

CTGG

De Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG) had inmiddels dit onderwerp enige keren op de agenda van haar vergaderingen staan in verband met een verzoek van Unidroit aan de Group of Experts on the Transport of Dangerous

Goods" van het ADR (GE.15), om een lijst van gevaarlijke stoffen ten behoeve van het verdrag samen te stellen. Op 26 januari 1982 hield de CTGG een "open" vergadering, geheel gewijd aan dit onderwerp. In deze open vergadering is een aantal artikelen nader gezien en werd de voorkeur uitgesproken voor een gezamenlijke aansprakelijkheid van vervoerder en verlader. Op 30 mei 1985 heeft op het ministerie van Justitie een hoorzitting plaatsgehad, geïnitieerd door dat ministerie. Het karakter van die hoorzitting had meer weg van een juridische discussie (teneinde met betrekking tot de interpretatie van een aantal artikelen van het ontwerp-verdrag op één lijn te komen) dan dat een definitieve stellingname vanuit het bedrijfsleven kan worden ingenomen.

VERDRAG AANPASSEN

Inmiddels heeft één en ander geleid tot een commentaar van de CTGG (waarvan de KNVTO deel uitmaakt) aan het Nederlandse ministerie van Justitie op 15 november 1985, waarin werd verzocht het verdrag op een aantal punten aan te passen. Met name vroeg de CTGG zich af waarom ook de aansprakelijkheid voor milieuschade onder de werking van dit verdrag moest worden gebracht. Voorts zette de CTGG vraagtekens bij het brengen van het laden en lossen onder de aansprakelijkheidsperiode.

Daarnaast hebben ook de gezamenlijke vervoersorganisaties - samenwerkend in het Contactorgaan Nederlands Vervoers-



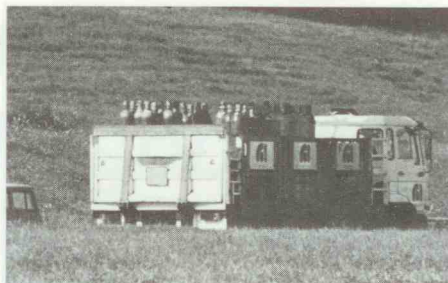
overleg en waarvan ook de KNVTO deel uitmaakt - op 12 november 1985 een commentaar aan het ministerie van Justitie gezonden, waarin op een zevental onderwerpen wordt gereageerd met wijzigingsvoorstellen.

Vervoerders zijn van mening, dat:

- de aansprakelijkheid bij de lading hoort te liggen;
- het eigenlijke vervoer hier zich niet verder dient uit te strekken dan van poort tot poort;
- milieuschade niet onder het verdrag hoort te vallen, omdat het de overheid is die hier het risico hoort te dragen;
- geen staatsbedrijven worden vrijgesteld van de verplichte verzekering; - de verjaaringstermijn gesteld dient te worden op maximaal 1 jaar.

ONTWERP-VERDRAG: VERVOERDER AANSPRAKELIJK

Nadat op 16 mei 1986 een tweede hoorzitting op het ministerie van Justitie heeft plaatsgevonden - waarbij de bezwaren van vooral het vervoerende bedrijfsleven nog eens werden herhaald - is Unidroit in juni 1986 bevallen van haar definitieve tekst voor het ontwerp-verdrag. De inhoud van het ontwerp-Unidroit-verdrag gaat aldus uit van een risico-aansprakelijkheid van de vervoerder. De vervoerder is altijd aansprakelijk ongeacht of hij schuldig is of niet. De vervoerder dient zelf langs juridische weg



Volgens het ontwerp-verdrag van Unidroit is de vervoerder altijd aansprakelijk

eventueel regres te halen bij zijn contractuele wederpartij. Daarmee komt meteen de vraag naar voren of de inhoud van het verdrag ook in de praktijk zal beantwoorden aan de doelstellingen ervan, waarmee tevens de vraag naar de noodzaak van een zodanig verdrag naar voren komt. Eén en ander dient te worden afgewogen tegen de premieconsequenties die invoering van een dergelijk verdrag voor vervoerder en verlader met zich mee zullen brengen. Naar schatting zal de verplichte verzekering ingevolge het verdrag een forse extra premielast met zich meebrengen.

VERPLICHTE VERZEKERING

Het verdrag gaat uit van een verzekering vanaf het moment van inlading tot het moment van lossing. Aangezien dit uitgangspunt overlappings van assurantie-

dekkingen tot gevolg kan hebben wordt gepleit om de periode van aansprakelijkheid te laten lopen vanaf het moment dat het voertuig de poort verlaat tot het moment dat het voertuig de poort van het bedrijf van lossing passeert. Een ruimere periode van aansprakelijkheid is - gelet op de doelstelling van het verdrag, nl. een gemakkelijke wijze van verhaal te bieden aan de schadelijder - niet noodzakelijk.

Immers, de schadelijder kan zeer gemakkelijk aanwijzen op welk bedrijfsterrein een ongeval heeft plaatsgevonden. Aangezien in het verdrag nog niet is ingevuld tot hoe hoog de aansprakelijkheid van de vervoerder kan oplopen (de limiet), is ook aan verladerszijde onzekerheid over de vraag vanaf welk bedrag zij voor het surplus aan

schade alsnog aansprakelijk zouden kunnen worden gesteld.

Het verdrag gaat ook uit van een verplichte verzekering. Spoorwegbedrijven, die volledig in handen zijn van de overheid, zijn echter van deze verzekering vrijgesteld.

WELKE GEVAARLIJKE STOFFEN?

In het ontwerp-verdrag is een verjaringstermijn opgenomen van 3 tot 6 of 10 jaren. Van vervoerderszijde bestaat hiertegen groot bezwaar, gelet op de redactie van artikel 22 lid 2 van het CMR-verdrag. Enige tijd heeft er discussie plaatsgevonden omtrent de vraag op welke gevaarlijke stoffen het verdrag van toepassing zal zijn. Globaal bestonden er twee opties, nl. de stoffen genoemd in de langere lijst van de Verenigde Naties dan wel de stoffen genoemd in de veel kortere ADR-index.

Commentaar

Op zichzelf is het wenselijk, dat de aansprakelijkheid voor schade aan derden, veroorzaakt door gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer daarvan, in internationaal verband op uniforme wijze wordt geregeld. Hierdoor wordt voorkomen, dat door de verschillende nationale regelingen een ongelijke concurrentievoorwaarde wordt toegevoegd aan de reeds bestaande en dat geen extra grensbelemmering of -oponthoud wordt gecreëerd ter controle van de specifieke verzekering van die aansprakelijkheid. Dat de aansprakelijkheid in het ontwerp-verdrag bij de vervoerder wordt gelegd is reeds op grond van economische motieven onjuist en onwenselijk en overigens ook in strijd met de oorspronkelijke doelstelling van het verdrag, nl. het kanaliseren van de aansprakelijkheid in de richting van een persoon. Immers, in veel gevallen zal toch weer teruggevallen moeten worden op de producent van het goed of anderen. In het ontwerp-verdrag is de vervoerder nl. weer niet aansprakelijk indien hij bewijst, dat de schade is ontstaan door oorlog of ramp, etc, door een derde met boze opzet, doordat de vervoerder de gevaarlijke aard van het goed niet kende of met opzet door het slachtoffer zelf.

Uiteindelijk zullen alle premieconsequenties doorwerken in de vrachtprijs en derhalve in de prijs van de lading. Het maakt dus daarom voor de prijs van het produkt niets uit of de aansprakelijkheid bij de vervoerder

of bij de producent wordt gelegd. Het is daarom juridisch zuiverder en wenselijk, dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door zijn "produkt" - het vervoer zelf - en dat de producent aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door de bijzondere aard van de stoffen, die hij heeft geproduceerd en in het economisch verkeer heeft gebracht.

Eveneens in strijd met de oorspronkelijke doelstelling van het verdrag is het brengen van schade aan het milieu onder de werkingssfeer van het verdrag. Immers, het is hier niet meer het individuele slachtoffer, dat schade lijdt, maar doorgaans de lokale of nationale overheid, die via dit verdrag schade zou kunnen verhalen op de vervoerder ontstaan door vervuiling van bodem, lucht of water door gevaarlijke stoffen door hem vervoerd. Van een overheid mag nu juist worden verwacht, dat die zich niet van het kastje naar de muur laat sturen, zodat daarvoor geen kanalisering van de aansprakelijkheid hoeft plaats te vinden. Een ander argument om te twifelen aan de noodzaak van regelgeving überhaupt op dit terrein is, dat uit recente statistische gegevens steeds meer is gebleken, dat mede tengevolge van de strikte naleving van de strenge publiekrechtelijke voorschriften (ADR) door vervoerder en verlader bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, het onderhavige vervoer bij minder ongevallen betrokken is tot dusver en tot minder

slachtoffers heeft geleid dan het overige vervoer.

Tenslotte moet worden gevreesd, dat de invulling van de limiet van aansprakelijkheid een compromis-karakter zal dragen. Een zeer hoge limiet, bijvoorbeeld 100 mln. gulden of meer, zal onaanvaardbare premieconsequenties tot gevolg hebben of wellicht zelfs de weigering van de assurantiebranche om het risico te aanvaarden. Een te lage limiet, bijvoorbeeld 5 à 10 mln. gulden heeft tot gevolg, dat schade daarboven niet onder het verdrag zal vallen en men dus terugvalt op de regeling van de schuldaansprakelijkheid. We zijn dan weer even ver van huis.

Het is daarom gewenst, dat zowel nationaal als internationaal geen overhaaste beslissingen worden genomen zonder dat het vervoerend bedrijfsleven de gelegenheid heeft gehad op constructieve wijze mee te denken over de vraag of dit nu echt het ei van Columbus is om rampen - zoals bij de camping van Los Alfaques in Spanje van een aantal jaren geleden - te voorkomen.

Tenslotte kan men zich afvragen waarom slachtoffers van een ongeval met gevaarlijke stoffen of hun nabestaanden op gemakkelijkere wijze hun schade verhaald behoren te krijgen dan andere slachtoffers van verkeersongevallen.

Mr. H.C. van den Akker