

**D**it jaar zullen naar verwachting de belangrijkste besluiten worden genomen voor de invoering over ruim een jaar van een risico-aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade ontstaan door gevaarlijke stoffen. Door een permanente lobby-activiteit van onder meer de NOB-Wegtransport kon worden voorkomen, dat de vervoerder geheel alleen voor deze schade aansprakelijk kan worden gesteld. In een aantal gevallen zal hij uiteindelijk niet aansprakelijk zijn en in een aantal andere gevallen kan hij de schade op zijn opdrachtgever verhalen. Mede dankzij inspanningen in internationaal verband lijkt er nu een verzekeringspolis tot stand te kunnen komen, waarin de premieverhoging voor de vervoerder in verband met de verzwaarde aansprakelijkheid zal worden beperkt tot maximaal f 200,- extra per voertuig per jaar. In dit artikel zal vooral nader worden ingegaan op de aansprakelijkheid en de risico's verbonden aan het transport van goederen, die een bijzonder gevaar voor het milieu kunnen opleveren.

## AANSPRAKELIJKHEID

Wanneer de aansprakelijkheid in relatie tot het vervoer wordt gezien, dient primair een uitstapje te worden gemaakt naar het contractuele aansprakelijkheidsregime, dat op het vervoer van toepassing is. Zo is met name in het CMR-verdrag een artikel opgenomen, namelijk artikel 22, waarin met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is bepaald, dat de opdrachtgever ten opzichte van de vervoerder aansprakelijk is voor alle kosten en schade voortvloeiend uit de aanbidding van vervoer of uit het vervoer zelf van gevaarlijke stoffen. Voorts kent het CMR-verdrag een verjaringstermijn van circa 15 maanden. Deze bepaling is van belang voor de mogelijkheden van regres voor de vervoerder indien hij, zoals hierna ter sprake zal komen op buitencontractuele wijze aansprakelijk kan worden gesteld.

# RISICO VERVOER (MILIEU)-GEVAARLIJKE STOFFEN VERZEKERBAAR?

Het ziet er naar uit, dat er een verzekeringspolis gaat komen die – met een maximum van f 200 extra premie per voertuig – transport-ondernemers dekt tegen aansprakelijkheid bij het vervoer van (milieu-)gevaarlijke goederen. Dit in verband met de invoering van risico-aansprakelijkheid (in de loop van volgend jaar) voor schade door deze stoffen ontstaan.

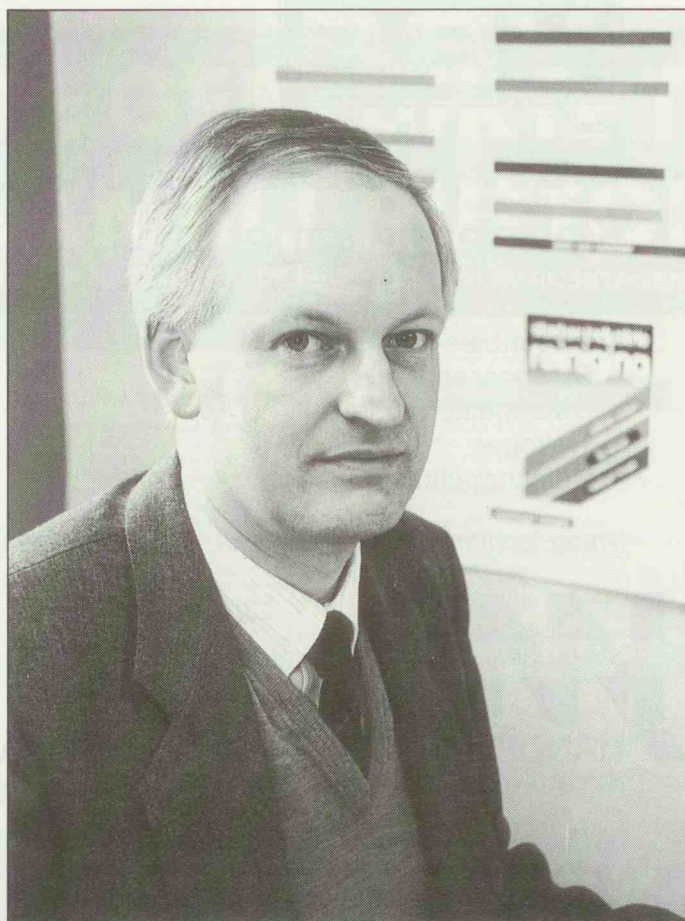
Een ander uitstapje betreft niet zozeer de aansprakelijkheid in het vervoer maar de verantwoordelijkheid van betrokken partijen als onderdeel van de publiekrechtelijke regelgeving op dit terrein. Wat het laatste

betreft bestaat er zoals bekend sinds jaren een aantal verdragen en voorschriften, waarin wordt aangegeven hoe het vervoer van deze stoffen dient plaats te vinden. Niet-naleving van deze voor-

schriften wordt gestraft met forse boetes. In het bijzonder worden bedoeld de wet gevaarlijke stoffen, het ADR-verdrag voor het wegvervoer en ADNR-verdrag voor de binnenvaart, de RID-regels voor het spoorvervoer en de IMDG-code voor het vervoer over zee. In deze regels worden voorschriften gegeven met betrekking tot de technische staat van het voertuig, de specifieke vakbekwaamheid van het personeel, de chauffeur, etikettering, samenlading van stoffen, langs welke route bepaalde stoffen vervoerd mogen worden, etc. Niet-naleving van deze publiekrechtelijke voorschriften in de rechtspraak heeft geleid tot zgn. omkering van de bewijslast binnen het regime van de schuldansprakelijkheid. Hieronder zal daar nader op worden ingegaan.

## VERWIJTBAAR

Indien een vervoerder opdracht heeft gekregen van zijn opdrachtgever om gevaarlijke stoffen te vervoeren dan zijn daarbij de volgende partijen betrokken: de afzender, de vervoerder en de ontvanger. Doet zich onderweg een ongeval voor, dan kunnen er naast eerder genoemde contractuele partijen ook andere personen betrokken zijn bij dit ongeval zoals: medeweggebruikers, zowel in de hoedanigheid van veroorzaker van het ongeval



Mr. H.C. van den Akker, hoofd Juridische Zaken NOB Wegtransport

