

Aansprakelijkheid vervoer gevaarlijke stoffen is veranderd

Wie gevaarlijke stoffen vervoert heeft te maken met een andere aansprakelijkheidsregeling. Voorheen was diegene aansprakelijk van wie de schuld kon worden bewezen. Nu is in principe diegene aansprakelijk die de gevaarlijke stoffen onder zich heeft, schuld of geen schuld.



het wegvervoer dan voor het spoorvervoer, namelijk 7,2 miljoen 'rekenenheden' voor dood of lichamelijk letsel en 4,8 miljoen 'rekenenheden' voor andere vorderingen, samen gelijk aan ongeveer 31 miljoen gulden. Als schuld van de vervoerder kan worden bewezen, is de aansprakelijkheid van de vervoerder toch nog beperkt tot in totaal circa 80 miljoen gulden.

Tot dusver was deze schuldaansprakelijkheid van de vervoerder in vergelijkbare gevallen onbeperkt, zoals met alle aansprakelijkheden voortvloeiende uit een zogenaamde onrechtmatige daad.

Verjaring

Aan het eind van de regeling is een artikel opgenomen, waarin twee verjaringstermijnen worden genoemd. De benadeelde heeft drie jaar de tijd om een rechtsvordering in te stellen als de aansprakelijke bekend is. De vordering moet in ieder geval zijn ingesteld binnen tien jaar na de gebeurtenis waardoor de schade is ontstaan. Tijdens het overleg met het ministerie van Justitie kwam ook naar voren, dat wordt overwogen om de vervoerder te verplichten zich tegen deze risico-aansprakelijkheid te verzekeren. Daarvoor zou de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (Wam) moeten worden aangepast. Vanwege mogelijk concurrentiebeperkende effecten van een dergelijke verzekeringsplicht is nog onduidelijk of de regering met een dergelijke verzekeringsplicht komt.

Verzekering

Transportbedrijven die gevaarlijke stoffen vervoeren wordt geadviseerd in verband met de gewijzigde aansprakelijkheden contact op te nemen met hun verzekeringsmaatschappij met de vraag of de nieuwe wetgeving automatisch in de nieuwe polis is verwerkt en dus de dekking daaraan is aangepast. Het kan betrekking hebben op zowel de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven (AVB-polis) als de aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM-polis). ■

Op 1 februari is een wet in werking getreden waarmee het Burgerlijk Wetboek wordt aangevuld met een regeling waarin is vastgelegd wie de schade moet gaan betalen die bij een ongeval door gevaarlijke stoffen aan derden wordt toegebracht. De regeling legt de aansprakelijkheid bij diegene die gevaarlijke stoffen onder zich heeft op het moment van een ongeval. Om dat te kunnen doen is een systeem van schuldaansprakelijkheid niet voldoende. Daarbij is de persoon aansprakelijk van wie bewezen kan worden dat hij schuldig is aan het veroorzaken van de schade. Om te voorkomen dat slachtoffers of hun nabestaanden van het kastje naar de muur worden gestuurd - omdat nu eenmaal moeilijk is te bewijzen wie schuld heeft aan het ongeval - heeft de wetgever gekozen voor risico-aansprakelijkheid. Dat houdt in, dat diegene die de gevaarlijke stoffen onder zich heeft, ook zolang het risico draagt en daarvan de schade moet vergoeden, schuld of geen schuld. Hetzelfde systeem zit in feite ook al in andere wetgeving, zoals de Wet Bodembescherming, de produktaansprakelijkheid of de Wegenverkeerswet.

Vervoer

Het wetsontwerp legt de risico-aansprakelijkheid vast ten aanzien van schade ontstaan door gevaarlijke stoffen in opslag, gestort op stortplaatsen of ontsnapt uit boorgaten. Het grootste deel van de wet betreft de nieuwe aansprakelijkheidsregelingen voor schade ontstaan tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen. Volgens de wet is het een gevaarlijke stof als volgens het ADR-verdrag deze stof niet zonder meer mag worden vervoerd. Onder schade moet

worden begrepen persoonsschade (dood of letsel), zaakschade (dus ook schade aan het milieu) en kosten van preventieve maatregelen. Contractuele schade bijvoorbeeld uit de vervoerovereenkomst valt er niet onder. Bovendien heeft het alleen betrekking op schade toegebracht aan derden.

Uitsluitingen

De gehele wet gaat uit van een risico-aansprakelijkheid. Voor het vervoer gaat het dan om de periode van het feitelijk verplaatsen van de gevaarlijke stoffen inclusief het laden en lossen. De vervoerder is niet aansprakelijk als de schade is veroorzaakt door een oorlogshandeling, vijandelikheden, burgeroorlog, opstand of natuurgebeuren van uitzonderlijke onvermijdelijke en onweerstaanbare aard. Ook uitgesloten is schade die uitsluitend is ontstaan door een handelen of nalaten van een derde om met opzet de schade te veroorzaken, of omdat de vervoerder niet is ingelicht over de gevaarlijke aard van de stof en hij dit ook niet zelf wist of behoorde te weten. Heeft één van de slachtoffers zelf schuld door met opzet de schade te veroorzaken, dan is de vervoerder tegenover dat slachtoffer niet aansprakelijk. Laden of lossen onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van een ander, bijvoorbeeld de afzender of de ontvanger, levert ook geen aansprakelijkheid van de vervoerder op. Is gezamenlijk met de vervoerder geladen of gelost, dan zijn zij beiden hoofdelijk aansprakelijk.

Tachtig miljoen

Intensief overleg tussen onder meer Transport en Logistiek Nederland en het ministerie van Justitie heeft geresulteerd in een aanzienlijk lagere limiet voor