

Aansprakelijkheid bij vervoer



Tot het moment van het schrijven van dit artikel hebben zich gelukkig recentelijk geen grote ongevallen met dodelijke afloop voorgedaan die veroorzaakt zijn door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Met het oog op de algemene veiligheid kan het echter geen kwaad van tijd tot tijd de regelgeving op dit terrein de revue te laten passeren.

In een eerder artikel in "Eigen Rijder" is aandacht besteed aan de gewijzigde structuur van de – publiekrechtelijke – ADR-voorschriften per 1 juli 2001. Thans komt de regelgeving aan bod waarin de verdeling van de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door vervoerde gevaarlijke stoffen is vastgelegd, de civiel- of ook wel privaatrechtelijke regeling. Het betreft dan met name het Burgerlijk Wetboek en daarvan in het bijzonder Boek 6 voor het bezit en de opslag van gevaarlijke stoffen en Boek 8 voor het vervoer. Daarnaast is de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen voor de verzekering van het aansprakelijkheidsrisico van belang.

Buitencontractuele aansprakelijkheid

Wanneer we spreken over de aansprakelijkheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen dan hebben we het over een andere aansprakelijkheid dan de vervoerdersaansprakelijkheid voor schade tijdens vervoer toegebracht aan de lading. De vervoerdersaansprakelijkheid komt voort uit de vervoerovereenkomst. Bij de aansprakelijkheid voor schade ontstaan

door het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben we het over dóór die stoffen veroorzaakte schade toegebracht aan derden met wie de vervoerder geen overeenkomst heeft gesloten. Dat kan zijn letselschade aan willekeurige slachtoffers of schade aan zaken van anderen, zoals gebouwen of wegen of schade aan het milieu. Juridisch is er dan sprake van aansprakelijkheid voor schade die niet uit de overeenkomst voortvloeit, maar direct uit de wet, de wettelijke- of buitencontractuele aansprakelijkheid.

Burgerlijk Wetboek

Met de wettelijke regeling in het Burgerlijk Wetboek is beoogd de aansprakelijkheid te kanaliseren naar degene die gevaarlijke stoffen onder zich heeft op het moment van een ongeval. In het wegvervoer is dat de exploitant van het voertuig. Dat is degene, die op dat moment de zeggenschap over het voertuig kon uitoefenen.

De wetgever heeft gekozen voor een systeem van risico-aanspakelijkheid. Dat gaat verder dan schuld-aansprakelijkheid. Bij schuldaansprakelijkheid is degene aansprakelijk, van wie bewezen kan worden, dat hij/zij schuldig is aan het veroorzaken van de schade.

Dat kan iedereen zijn: de wegbeheerder (overheid), een medeweggebruiker, de producent of leverancier van het vervoermiddel, de vervoerder, de producent van de gevaarlijke stoffen, de opdrachtgever of de ontvanger. Om nu te voorkomen, dat slachtoffers of hun nabestaanden in langdurige procedures van het kastje naar de muur zouden worden gestuurd, omdat het nu eenmaal moeilijk te bewijzen is, wie schuld heeft aan het ongeval, heeft de wetgever er voor gekozen de aansprakelijkheid te leggen bij degene die op het moment van het ongeval de gevaarlijke stoffen onder zich had. Deze draagt het risico de schade te moeten vergoeden, schuld of geen schuld. Slechts in enkele gevallen kan hij zich op overmacht beroepen. De eigen rijder dient er zich bewust van te zijn, dat, wanneer hij gevaarlijke stoffen vervoert, hij bij een ongeval sneller aansprakelijk kan zijn dan hij denkt.

Vervoer en schade

Degene die in de uitoefening van een beroep of bedrijf een gevaarlijke stof gebruikt of onder zich heeft, is aansprakelijk 'wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt'. Bevindt de gevaarlijke stof zich in de macht van een bewaarder (opslag), dan is de bewaarder aansprakelijk. De bewaarder kan ook een vervoerder, expediteur of stuwadoor zijn in een situatie waarin geen sprake is van vervoer. Voor de vraag welke stof een gevaarlijke stof is, dient de Wet Milieugevaarlijke Stoffen als uitgangspunt. Bij opslag gaat het dus om andere gevaarlijke stoffen dan bij het vervoer, omdat bij het vervoer verwezen wordt naar de ADR-voorschriften voor de vraag welke stof gevaarlijk is.

Ook ten aanzien van het vervoer geldt een risico-

van gevaarlijke stoffen

aansprakelijkheid. Deze risicoaansprakelijkheid geldt voor schade ontstaan door ongevallen in de periode waarin het feitelijk verplaatsen van de gevaarlijke stoffen met inbegrip van de tijd voor het laden en lossen heeft plaatsgevonden. Onder het begrip schade dient naast de schade veroorzaakt door dood of letsel van een persoon ook andere schade te worden begrepen buiten het voertuig zelf, met inbegrip van kosten van preventieve maatregelen.

Uitsluitingen

De vervoerder is niet aansprakelijk indien de schade is veroorzaakt door een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurgebeuren van uitzonderlijke onvermijdelijke en onweerstaanbare aard. Evenmin als de schade uitsluitend is ontstaan door een handelen of nalaten van een derde om met opzet de schade te veroorzaken of wanneer de vervoerder niet is ingelicht over de gevaarlijke aard van de stof en hij dit ook niet zelf wist of behoorde te weten. Ook wanneer één van de slachtoffers zelf schuld heeft door met opzet de schade te veroorzaken, dan is de vervoerder eveneens niet aansprakelijk voor dat slachtoffer. Heeft het laden en/of lossen onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van een ander, bij voorbeeld de afzender en/of de ontvanger plaatsgevonden, dan is de vervoerder ook niet aansprakelijk. Heeft de afzender of ontvanger geladen of gelost, dan kan deze op dezelfde wijze aansprakelijk worden gesteld. Is gezamenlijk met de vervoerder geladen of gelost, dan zijn zij beiden hoofdelijk aansprakelijk. Verhaal op de schadeveroorzaker is slechts mogelijk indien schuld van de schadeveroorzaker kan worden bewezen. Ondergeschikten van de vervoerder, alsmede hulpverleners e.d. zijn niet aansprakelijk, tenzij sprake is van opzet of grove schuld.



Maximum of limiet

De wet geeft aan dat de vervoerder tot bepaalde bedragen zijn aansprakelijkheid kan beperken. Hierop is geen beroep mogelijk bij opzet of roekeloosheid. Voorwaarde om een beroep daarop te kunnen doen is echter het vormen van een fonds. Daartoe dient de vervoerder zich te wenden tot een arrondissementsrechtbank om het bedrag van zijn beperkte aansprakelijkheid vast te stellen en om te bevelen dat tot een procedure ter verdeling van dit bedrag zal worden overgegaan. De maximale aansprakelijkheid voor het wegvervoer is beperkt tot 7,2 miljoen 'rekeneenheden' voor dood of lichamelijk letsel en 4,8 miljoen 'rekeneenheden' voor andere vorderingen, tezamen gelijk aan ongeveer 31 miljoen gulden. Indien schuld van de vervoerder kan worden bewezen, dan is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot de eerder in het CRTD opgenomen limieten van in totaal circa 80 miljoen gulden. Tot dusver was de (schuld-)aansprakelijkheid van de vervoerder in vergelijkbare gevallen onbeperkt, zoals met alle aansprakelijkheden voortvloeiende uit een zogenaamde onrechtmatige daad.

Verzekeringsplicht

Wanneer de vervoerder zich niet zou kunnen verzekeren tegen de buitengewoon hoge bedragen waartoe de schade kan oplopen bij een calamiteit, zou zeker een kleinere vervoerder zoals een eigen rijder onmiddellijk failliet gaan zodra zich zo'n calamiteit zou voordoen. Ook slachtoffers zouden daar niet bij zijn gebaat. Daarom is in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM) de reeds bestaande verzekeringsplicht voor motorvoertuigen uitgebreid met een verplichte verzekering voor de schade ontstaan door gevaarlijke lading. Deze wettelijk verplichte verzekering die standaard in alle WAM-polissen moet zijn opgenomen, biedt een dekking tot circa 15 miljoen gulden. Indien bij een calamiteit de schade hoger zou uitvallen dan deze 15 miljoen gulden, dan zou de vervoerder tot het hiervoor vermelde bedrag van 31 miljoen gulden alsnog aansprakelijk kunnen worden gesteld. In de Nederlandse rechtspraak is een traditie ontstaan, dat rechters de aansprakelijkheid echter op verzoek plegen te matigen, wanneer de schade zou uitkomen boven het risico dat redelijkerwijs nog te verzekeren is. Het lot van de vervoerder ligt bij grote calamiteiten dus in handen van de rechter.

Verjaring

Tenslotte is in de wettelijke regeling een artikel opgenomen, waarin een tweetal verjaringstermijnen wordt genoemd. De benadeelde heeft namelijk drie jaren de tijd nadat hem de schade berokkend werd en wie daarvoor aansprakelijk is, daartegen een rechtsvordering in te stellen. In ieder geval dient de rechtsvordering te zijn ingesteld binnen 10 jaren na de gebeurtenis waardoor de schade is ontstaan. •



Mr. H.C. van den Akker,
www.transportadvocaat.com