

SCHADEVARING STUW GRAVE: ROUTINEKLUS?



Het komt regelmatig voor dat (zee)schepen kunstwerken zoals bruggen, sluisen en havenfaciliteiten beschadigen. Zolang die kunstwerken zelf niet kunnen bewegen, zoals beweegbare bruggen, loskranen, et cetera, zijn die zaken redelijk rechttoe rechtaan. Die zogenoemde schadevaringen worden net zo behandeld als aanvaringen, met dat verschil dat het schip, behoudens door het schip te stellen en te bewijzen overmacht, schuld heeft. Die overmacht is zeldzaam, en daarmee is de scheepseigenaar al snel aansprakelijk. Wanneer de kunstwerken kunnen bewegen, is die schuld niet zomaar gegeven. Dan moet schuld van het schip bewezen worden, net als bij een gewone aanvaring, en kan de rol van de sluis- of brugwachter dus tot complicaties leiden. Aan die kant gemaakte fouten kunnen tot korting van de aansprakelijkheid zijdens het schip leiden. Dat personeel is vaak in dienst bij de schadelijgende partij, de eigenaar van het kunstwerk. Dat is veelal de Staat, RWS.

Dergelijke vragen spelen bijvoorbeeld in de zaak van het duwconvooi van de duwboot *Valk* en de duwbak *Sea Camel* dat in april 2015 aanzienlijke schade aanrichtte

aan de hefbrug te Waddinxveen.

Over de rol van de brugwachters bij die schadevaring en die van de centrale bedieningspost is flink onderzoek verricht en hoe een en ander uitpakt is onder de rechter. Op zichzelf komt ook geregeld

Rijkswaterstaat kan zich niet op beperking van aansprakelijkheid beroepen

voor dat de schade die een schip aldus toebrengt het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid van het schip overstijgt. Voor de beperking van aansprakelijkheid van zeeschepen geldt een ander regime dan voor de beperking van aansprakelijkheid van binnenschepen. Als alleen zaakschade aan de orde is, valt de hoogte van de beperking van aansprakelijkheid eenvoudig te berekenen: bij zeeschepen aan de hand van de tonnenmaat en bij binnenschepen aan de hand van de tonnenmaat gecombineerd met het motorvermogen.

MISVERSTANDEN?

Toch is die berekening soms nog niet zo eenvoudig. In de zaak van de Waddinxveense hefbrug zijn partijen nog strijdende over de vraag

of de duwbak *Sea Camel* nu een zeeschip is of een binnenschip. Normaal is de registratie

bepalend, maar dit schip stond nergens geregistreerd en dan moet de



vraag of het als binnenschip of als zeeschip kwalificeert worden beantwoord aan de hand van de lang niet eenvoudige criteria van artt. 8:2 en 8:3 BW. Dat scheelt voor de beperkte aansprakelijkheid aanzienlijk en daarom is uitvoerig onderzoek verricht naar de vraag of dat schip blijkens zijn constructie nu wel of niet in hoofdzaak voor drijven in zee bestemd is. Ook dat aspect is onder de rechter; de *Sea Camel* blijkt een van het Amerikaanse leger afkomstige bak voor D-Day-achtige operaties.

In de pers verschenen naar aanleiding van de schadevaring met de stuw van Grave zeer verschillende berichten over de hoogte van de beperkte aansprakelijkheid van de *Maria Valentine*. Blijkbaar werd hier en daar gedacht dat, omdat zij met benzeen beladen was, een gevaarlijke stoffenfonds aan de orde kon zijn. Dat is echter niet het geval, want een dergelijk fonds is alleen aan de orde wanneer het benzeen (ook) schade heeft toegebracht. En dat is bij de *Maria Valentine* niet aan de orde. Zou dat wel het geval zijn

geweest, dan zou de zaak bijzonder interessant kunnen zijn geworden. Want blijkens art. 3 van het Besluit ex art. 1065 boek 8 BW wordt dan de beperkte aansprakelijkheid voor zaakschade berekend op het zogenoemde gevaarlijke stoffenfonds, drie keer het gewone zakenfonds. Blijkens de toelichting komt er dan alleen een zogenoemd gevaarlijke stoffen-zakenfonds, ter beperking van de aansprakelijkheid voor alle zaakschade. Dus ook zaakschade die niets met gevaarlijke stoffen te maken heeft samen met schade die daar wel mee te maken heeft. Van die verhoging zouden dus ook andere crediteuren dan zij die een vordering hebben wegens schade veroorzaakt door de gevaarlijke stoffen kunnen profiteren, aldus weer de toelichting. Maar dat mag van het aan de orde zijnde CLNI-Verdrag helemaal niet. Dat verdrag staat in artikel 18 toe dat de verdragsluitende staten een voorbehoud kunnen maken voor vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen. Dat heeft Nederland gedaan en met het oog daarop voorzien in het gevaarlijke stoffenfonds. Dat is door de Nederlandse regeling ook voor gewone zaakschade en daarmee wijkt de beperkte aansprakelijkheid voor zaakschade af van de omvang van het gewone door het verdrag gegeven zakenfonds.

Daar staat het verdrag geen voorbehoud of afwijkingen toe.

Hoe een dergelijke zaak moet worden opgelost valt nog te bezien.

BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID: OP JACHT NAAR EEN ANDERE DEBITEUR

In de pers verschenen al snel berichten als zou na het ongeval een andere sluis te laat zijn gesloten. Juist dat zou de dramatische daling van het waterpeil in anders prima bevaarbare wateren hebben veroorzaakt. En daarmee veel van de aan de orde zijnde schade. Die bestaat nu juist voor een groot gedeelte uit schade die te maken heeft met die daling van de waterstand. Scheef vallende woonboten, binnenscheepen die moeten omvaren, en bedrijven die daardoor en door

.....
Of het schip een binnenschip of zeeschip is, scheelt voor de beperkte aansprakelijkheid aanzienlijk

onbereikbaarheid schade zeggen te lijden. Die crediteuren zien zich geconfronteerd met het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid van de *Maria Valentine*, dat volgens de rechtbank Rotterdam bij beschikking van 22 maart 2017 726.421,02 SDR ofwel zo'n 920.000 euro belooft. Omdat alle crediteuren naar rato van de hoogte van hun vordering meedelen in de uitkering van zo'n beperkingsfonds wanneer de scheepseigenaar aansprakelijk blijkt te zijn, hoeven zij daar niet zoveel van te verwachten. Dat de scheepseigenaar aansprakelijk zal blijken te zijn, lijkt geen moeilijke horde. Maar Rijkswaterstaat heeft een vordering ingediend van thans 20 miljoen euro... Daarom is blijkens de pers druk op Rijkswaterstaat aan het ontstaan. Men kan zich de vraag stellen, of wel voldoende voorzorgsmaatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat deze schadevaring zich voordeed. En of, als zich dan zo'n evenement voordoet, was voorzien in een calamiteitenplan. En tenslotte of, de calamiteit eenmaal aan de orde zijnde, deze adequaat werd beredderd. Als daar zaken niet kloppen, dan komt mogelijk aansprakelijkheid van Rijkswaterstaat in beeld, en Rijkswaterstaat kan zich niet op beperking van aansprakelijkheid beroepen. Aansprakelijkheid van de overheid komt blijkens recente rechtspraak steeds sneller aan de orde. Gelukkig hoeven de crediteuren zelf niet al te veel kosten te verspijkeren aan onderzoek naar deze ingewikkelde vragen. Want de Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzoekt de zaak, en onderzoeksbureau Berenschot doet dat. In samenwerking overigens met Rijkswaterstaat en drie betrokken waterschappen, drie betrokken veiligheidsregio's en het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Crediteuren zullen, ook al zijn de rapporten die deze onderzoeken gaan opleveren niet geschreven met het oog op de schuldvraag, deze met de grootst mogelijke belangstelling lezen. Zeker ook nu de minister naar aanleiding van Kamervragen wel wat héél kort door de bocht heeft gesteld, dat Rijkswaterstaat niet (mede) aansprakelijk is en de minister heeft aangegeven geen aanleiding te zien »



voor het instellen van een schade-fonds. De minister heeft ook geen aanleiding gezien om de vordering van Rijkswaterstaat terzake van de beschadigde stuw *niet* tegen het beperkingsfonds in te dienen, een geste waarop te zijner tijd ongetwijfeld door de andere schadelijdende partijen zal worden aangedrongen.

VERDERE COMPLICATIES

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar van de *Maria Valentine* voor de schade aan de stuw lijkt wel zo'n beetje gegeven. Zal dat ook gelden voor de rechtstreekse schade, veroorzaakt door de verlaging van de waterstand? En hoe zit het met de vorderingen terzake van schade geleden omdat schepen moesten omvaren en bedrijven niet of verminderd bereikbaar waren? Is een schip dat een kunstwerk beschadigt daar wel voor aansprakelijk? Dat soort schades speelt ook in de zaak van de *Sea Camel*, waar de Provincie Zuid-Holland anders dan de minister in de *Maria Valentine*, dat soort gelaedeerden uitnodigde om met vorderingen te komen en die zelfs deels via cessie heeft verkregen, om ze mee te nemen in de vordering tegen het beperkingsfonds. Het zal voor de eigenaar van de *Maria Valentine* niet interessant zijn om terzake te komen met causaliteitsverweren. Want die is het beperkingsfonds wel kwijt, zodat

het voeren van verweer wat dat betreft geen zin heeft. Maar in een beperkingszaak kunnen alle crediteuren elkaars vorderingen ook betwisten. Nu zal er van geen der vorderingen wel veel overblijven, maar deze omstandigheid maakt dat niet te verwachten valt, dat het beperkingsfonds snel afgewikkeld zal kunnen worden.

CONCLUSIE

Wat een routinezaak lijkt, is dat wanneer beperking van aansprakelijkheid aan de orde komt toch al gauw niet. Het beperkingsrecht kent nog vele open vragen en daarmee speelruimte voor de justitiabelen. Dat zal met het nieuwe beperkingsverdrag voor de binnenvaart (CLNI 2012) met veel hogere limieten, alleen maar toenemen. Want dat verdrag laat dezelfde vragen onbeantwoord en roept vele nieuwe vragen op. De komende tijd zal leren of en in hoeverre Rijkswaterstaat ook aansprakelijk is en zich ten opzichte van de andere gelaedeerden blijft opstellen, zoals tot nu toe. ●

Mr. P. (Pieter) den Haan en mr. V. (Vivian) van der Kuil
De auteurs zijn werkzaam bij AKD Rotterdam, Transport & Energy en gespecialiseerd in maritieme ongevallen.

.....
Het beperkingsrecht kent nog vele open vragen en daarmee speelruimte

GECEITTEERD

Ik vraag me al langer af waarom we niet tweehonderd fraudecoördinatoren, tien rechercheurs en één officier van justitie bij elkaar zetten.

Pieter-Jaap Aalbersberg, hoofdcommissaris politie Amsterdam in *Verzekerd!*

Ik denk wel eens dat bedrijven oververzekerd zijn. (...) Ik noem maar eens een dwarsstraat als milieuschade. Dat zit in vrijwel alle brand- en opstalverzekeringen. Maar over hoeveel milieuschade hebben we het dan eigenlijk?

Michaël van Straalen, voorzitter MKB Nederland, in *InFinance*

Het essentiële probleem is volgens mij dat de politiek bij de LTV-limieten met één instrument twee ook nog tegenstrijdige doelen probeert te bewerkstelligen: financiële stabiliteit en eigenwoningbezit.
Klaas Knot, President DNB bij een werkconferentie.

Iedereen heeft het over het level playing field, maar je moet juist benadrukken waarin je anders bent.
Fred de Jong, onderzoeker en consultant in *am:*

Ik denk niet dat wij ons als financieel adviseur moeten wagen aan de meest uitgebreide variant van risicomangement; dat is echt specialistenwerk.
Hans van der Linden, directeur Lands Advies in *VVP*

.....
(Het opnemen van een uitspraak betekent niet per se dat de redactie de mening deelt.)

REAGEREN?
Mail naar beursbengel@nibesvv.nl.