

DOSSIER JURISPRUDENTIE TRANSPORT

Zeevervoer; gevaarstelling, aansprakelijkheid voor gevaarlijke lading S&S 2024, 31 Rechtbank Rotterdam 21 september 2022

Containers met calcium hypochloriet in plaats van calcium chloride

Op 12 februari 2017 vond aan boord van het ms. 'APL Austria' een ontploffing plaats, waarna brand is uitgebroken. Uit onderzoek is gebleken dat het incident is veroorzaakt door de aanwezigheid en oververhitting van het brandgevaarlijke calcium hypochloriet in drie containers, die volgens de goederenomschrijving eigenlijk het ongevaarlijke calcium chloride zouden moeten hebben bevat. Als gevolg van het incident is er aanzienlijke schade ontstaan aan het schip, de aan boord vervoerde lading, zijn er aanzienlijke kosten gemaakt en heeft omslag in de averij-grosse plaatsgevonden. Een en ander heeft geresulteerd in meerdere juridische procedures, waaronder ook in Nederland.

De drie containers, die een ander wit poeder bevatten dan opgegeven en dat anders dan het opgegeven poeder wél gevaarlijk was, werden vervoerd onder door Nile Dutch Africa Line (NDAL) uitgegeven cognossemmenten. Belanghebbenden bij andere onder NDAL-cognossemmenten vervoerde goederen hebben NDAL als cognossemmentsvervoerder tevergeefs in rechte aangesproken voor vergoeding van door hen geleden schade. Zowel de Rechtbank Rotterdam als het Hof Den Haag (S&S 2022, 33, besproken in *de Beursbengel* 916, juli/augustus 2022) accepteerde het beroep van NDAL op de brandexceptie. Van onzwaarigheid van het schip voor en bij aanvang van de reis was niet gebleken. Het hof stelde vast dat als uitgangspunt en behoudens bijzondere omstandigheden te gelden heeft dat een vervoerder moet kunnen vertrouwen op de juistheid van de goederenomschrijving die de afzender van de ten vervoer aangeboden goederen geeft.

Niet alleen andere ladingbelanghebbenden hebben echter schade geleden door het incident, maar ook andere containervervoerders/shipping lines, waaronder Maersk. In de hier besproken uitspraak heeft Maersk NDAL gedagvaard tot vergoeding van de door haar geleden schade, bestaande uit onder meer vorderingen van derden voor ladingschade, beschadigde containers en opslagkosten.

Casus

Omdat er geen overeenkomst bestaat tussen NDAL en Maersk, baseert Maersk haar vordering op onrechtmatige daad en risicoaansprakelijkheid. Zij meent dat NDAL onrechtmatig jegens haar heeft gehandeld door containers aan boord van het schip te brengen die niet

aan de goederenomschrijving voldeden, althans dat NDAL risicoaansprakelijk is voor de stoffen die onder haar verantwoordelijkheid worden vervoerd.

Beslissing

De rechtbank bepaalt dat de vraag of NDAL onrechtmatig heeft gehandeld ervan afhangt of zij bij het boekingsproces respectievelijk het aan boord brengen van de containers de zorgvuldigheid heeft betracht die van haar als internationaal opererend (container)vervoerder respectievelijk *slot charterer* redelijkerwijs mag worden verwacht en in het bijzonder of NDAL voldoende veiligheidsmaatregelen heeft getroffen om de schade die Maersk heeft geleden te voorkomen. Daarbij moeten alle relevante omstandigheden van het geval in aanmerking worden genomen, waaronder de kans op schade, de aard en ernst van de eventuele schade en de bezwaarlijkheid van de te nemen voorzorgsmaatregelen, maar ook de mate van betrouwbaarheid van het gebruikte boekingsstelsel, de beschikbare informatie, de kennis die NDAL had of behoorde te hebben van de inhoud van de ten vervoer aangeboden containers en de daaraan verbonden gevaren, en of NDAL zich onder de omstandigheden van het geval op de hoogte had moeten stellen van de daadwerkelijke inhoud van de containers.

De rechtbank toetst vervolgens de omstandigheden van het geval aan het gestelde kader. Zij stelt vast dat NDAL niet concreet wist dat de in ontvangst genomen containers andere goederen (ander wit poeder) bevatten dan opgegeven en dat zij dat evenmin had behoren te weten. De rechtbank herhaalt de overweging van het hof dat alleen al uit het oogpunt van een vlot handelsverkeer en praktische werkbaarheid heeft te gelden dat een vervoerder in beginsel moet kunnen vertrouwen op de juistheid van de goederenomschrijving die de afzender van de ten vervoer aangeboden goederen geeft, behoudens bijzondere omstandigheden die meebrengen dat de vervoerder er niet vanuit mocht gaan. Om die reden kan ook redelijkerwijs niet van een vervoerder die dagelijks grote aantallen containers vervoert worden verlangd dat hij zonder duidelijke aanleiding containers opent en de opgegeven inhoud op juistheid controleert, aldus de rechtbank.

In afwezigheid van concrete aanwijzingen dat de goederenomschrijving niet klopte, rustte er op NDAL geen zorgplicht om verder eigen onderzoek te doen. Een onduidelijke goederencode is daartoe onvoldoende, net als het feit dat zich in het verleden in de markt meerdere incidenten hebben voorgedaan met de stof calcium hypochloriet. Hetzelfde geldt voor het feit dat nieuwere boekingsstelsels wel een risicomelding zouden hebben gegeven, nu



niet is gebleken dat het door NDAL gebruikte boekingsstelsel ten tijde van de boeking verouderd was.

NDAL mocht dan ook aannemen dat de containers inderdaad de opgegeven calciumchloride bevatten en mocht uit de verstrekte informatie afleiden dat de lading geen gevaarlijke eigenschappen had.

Het beroep van Maersk op risicoaansprakelijkheid van een vervoerder voor gevaarlijke stoffen op grond van artikel 6:175 BW slaagt evenmin. Boek 8 BW bevat namelijk een eigen regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord van schepen; artikel 6:175 BW wordt door artikel 8:621 BW dan ook vrijwel geheel uitgesloten. De regeling van Boek 8 BW legt een begrensde risicoaansprakelijkheid op de scheepseigenaar. Expliciet uitgesloten is daarbij onder meer schade ontstaan doordat de afzender onvoldoende inlichtingen heeft verstrekt en de scheepseigenaar noch zijn ondergeschikten of bemanningsleden hadden moeten weten dat de aan boord gebrachte stof gevaarlijk was. Van risicoaansprakelijkheid van NDAL, die niet de scheepseigenaar was en evenmin de kennis had dat de stoffen gevaarlijk waren, is dan ook geen sprake.

Commentaar

De uitspraak laat duidelijk zien dat er concreet getoetst moet worden of er sprake is van onrechtmatig handelen, dan wel risicoaansprakelijkheid van een vervoerder. Hoewel Maersk in deze zaak haar schade niet vergoed krijgt, is het uiteindelijk ook in haar belang dat de rechtbank geen al te strenge, niet-concrete maatstaf oplegt.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflevering 3; 2024), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Dr. J.A. (Jolien) Kruit
De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.