

Aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke goederen

Op initiatief van de Nederlandse regering is ruim tien jaar geleden gestart met een studie binnen het kader van de Verenigde Naties en in het bijzonder door het Internationaal Instituut voor de Unificatie van het privaatrecht (Unidroit) naar de mogelijkheid van een regeling van de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt door gevaarlijke goederen tijdens het vervoer van die goederen.

Binnen Unidroit werd deze studie ver-richt door de regeringsvertegenwoor-digers van ca. 19 verschillende landen. Deze studie heeft uiteindelijk geleid in september 1981 tot een eerste tekst voor een ontwerpverdrag, waarin deze regeling zal worden vervat, opge-steld door de voorzitter van de Uni-droit-commissie van regeringsdeskun-digen, mr. R. Cleton, raadadviseur privaatrecht op het Nederlandse mi-nisterie van Justitie. In 1983 is de tekst van het ontwerp herzien, waarna in oktober van dat jaar de tot dusver laatst bekende versie is verschenen. Bij de besprekingen van de commissie van regeringsdeskundigen zijn welis-waar delegaties van internationale branche-organisaties (waaronder de IRU) uitgenodigd en aanwezig ge-weest, doch deze hadden daarin geen stemrecht. Uit het laatste ontwerp-verdrag blijkt, dat daarin wordt uitge-gaan van risico-aansprakelijkheid in tegenstelling tot schuldansprakelijk-heid.

Deze aansprakelijkheid voor schade moet niet worden gezien in de relatie vervoerder – verlader, maar in de rela-tie vervoerder en een derde, die scha-de heeft geleden, veroorzaakt door die gevaarlijke goederen. Te denken valt aan schade aan de gezondheid (slacht-offers) of aan het milieu van lucht, bodem en water.

Doel van het verdrag is om door de regeling van de aansprakelijkheid en impliciet de verplichting zich daartegen te verzekeren boven de zgn. WAM-dekking een betere garantie aan die derde te kunnen geven, dat de door hem geleden schade zal worden ver-goed. Daarom wordt in het verdrag voorgesteld alle aansprakelijkheid bij de vervoerder te leggen, omdat die



direct aanwijsbaar is. Indien de ver-voerder echter geen verwijt kan wor-den gemaakt, moet hij zelf maar zien de schade op afzender of geadresseer-de te verhalen. Zowel tegen de inhoud van deze voorstellen als tegen de daar-bij gevoerde procedure hebben de vier samenwerkende organisaties in het beroepsgoederenvervoer over de weg duidelijk stelling genomen en dit ken-baar gemaakt bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat met het ver-zoek bij het ministerie van Justitie aan te dringen op een bijstelling van het Nederlandse standpunt in internatio-naal verband.

In een bijlage bij het verdrag wordt een lijst opgenomen van de gevaarlijke goederen en de hoeveelheden daarvan om aan te geven wanneer het verdrag ingeval van vervoer van die goederen van toepassing is. Over deze lijst is

internationaal uitvoerig gediscussi-eerd. Onduidelijk was of zou worden gekozen voor de lange VN-lijst of de kortere ADR-lijst. Nederland heeft re-centelijk voorgesteld het ADR als uit-gangspunt te kiezen.

Een ander punt van discussie is de aansprakelijkheidslimiet. Niet alleen wordt in het ontwerp de gehele aan-sprakelijkheid bij de vervoerder ge-legd, sommigen willen deze aanspra-kelijkheid in het geheel niet tot een bepaald bedrag beperken. Ook de ver-zekeringsplicht roept nog veel vragen op. Wat te doen bij voorbeeld, indien een vervoerder slechts incidenteel ge-vaarlijke goederen vervoert.

Het secretariaat van Unidroit is thans gevraagd een rapport samen te stellen ten behoeve van de vergadering van de Inland Transport Committee (ITC) van de Economic Commission for Eu-rope (ECE) van de Verenigde Naties, welke eind januari 1985 zal plaatsvin-den. In mei of juni 1985 wordt een gezamenlijke vergadering van Uni-droit en ITC voorzien, waarna de com-missie van regeringsdeskundigen in september 1985 weer bijeen zal komen.

Dat de thans voorgestelde regeling aanzienlijke risico's en met name fi-nanciële consequenties voor het be-roepsgoederenvervoer over de weg met zich mee zal brengen, is steeds meer duidelijk geworden. Reden te meer om in de resterende tijd alle ze-len bij te zetten om de steven te wenden.

mr. H. C. van den Akker