

Het gaat om èlke gevaarlijke stof

Terwijl in internationaal verband nog steeds gewerkt wordt aan een verdrag, waarin de aansprakelijkheid wordt geregeld betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, de rail of over binnenwateren, zijn inmiddels op het Nederlandse ministerie van Justitie ontwerpteksten voorbereid om deze materie vooruitlopend op internationale regelgeving reeds in de Nederlandse wetgeving vast te leggen.

Per brief van 25 maart jl. zijn deze ontwerpteksten aan een 40-tal personen en organisaties toegezonden, teneinde daarop een eerste commentaar te kunnen leveren tijdens een vergadering die daartoe speciaal door het ministerie van Justitie was belegd op 11 april jl.

In de ontwerpteksten wordt niet alleen de materie geregeld, die in de ontwerp-verdragtekst van Unidroit is opgenomen, namelijk een aansprakelijkheidsregeling van schade aan derden veroorzaakt tijdens het zogenaamde "Inland Transport" door gevaarlijke stoffen, maar ook schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen aan boord van een zeeschip. Met betrekking tot dit zeevervoer is enige jaren geleden bijna een verdrag tot stand gekomen tijdens de zogenaamde HNS-conventie, maar uiteindelijk is het overleg hierover mislukt. Thans worden evenwel pogingen ondernomen om met compromis-tekstvoorstellen een nieuwe conferentie te beleggen teneinde tot een verdrag te komen.

PREMIECONSEQUENTIES

De verdragsregeling, die in Unidroit-verband is opgesteld, is zoals bekend enige jaren geleden aangeboden aan de ECE, de Economische Commissie van Europa van de Verenigde Naties in Genève.

Ook in ECE-verband is enige keren over een verdragtekst vergaderd. Algehele overeenstemming is nog steeds niet bereikt, terwijl veel onderwerpen van essentiële aard, zoals de aansprakelijkheidslimiet, nog niet concreet zijn ingevuld. Daarom is ook nog niet in te schatten welke premieconsequenties een en ander tot gevolg zal hebben. Een meer inhoudelijke beschrijving van

deze verdragsteksten is terug te vinden in de nummers 7 en 8 van Nederlands Transport van 1987.

IEDERE GEVAARLIJKE STOF

Een belangrijk verschil tussen de thans bekende ontwerp-verdragteksten en de nu gepresenteerde ontwerpteksten voor de Nederlandse wetgeving is, dat de laatste uitgaan van iedere gevaarlijke stof aan



De Nederlandse wetgeving gaat uit van iedere gevaarlijke stof

boord van een voertuig, wagen of binnenschip, ongeacht of dit lading is of niet - zoals gevaarlijke stoffen in bijvoorbeeld brandstoftanks of koel- en vriesapparatuur - tenzij dit bij algemene maatregel van bestuur wordt uitgesloten. De ECE-tekst heeft alleen betrekking op gevaarlijke stoffen als lading. Een andere afwijking ten opzichte van de ontwerp-verdragtekst is dat in het nationale concept niet alleen dus de lading maar ook bijvoorbeeld ladingsres-tanten onder de werkingssfeer zullen vallen en ook opslag van gevaarlijke stoffen in een

vervoermiddel wordt hierin geregeld. Blijkens de toelichtende opmerkingen bij het wetsvoorstel wordt hier een afzonderlijke aansprakelijkheidsregeling gegeven voor schade door gevaarlijke stoffen aan boord van een vervoermiddel naast de regeling met betrekking tot de verwerking en de bewaring van de gevaarlijke stoffen, die zal worden opgenomen in boek 6 van het Burgerlijk Wetboek. Ook met deze wettelijke regeling wordt beoogd een betere kanalisatie van de aansprakelijkheid te bewerkstelligen in de richting van de vervoerder ten gunste van het slachtoffer. Hoofregel is dat het slachtoffer niet zelf hoeft uit te zoeken wie aansprakelijk is, maar dat hij altijd de vervoerder aansprakelijk kan stellen indien schade is ontstaan door gevaarlijke stoffen aan boord van zijn vervoermiddel. De vervoerder draagt aldus een risico-aansprakelijkheid. De schuldvraag is in beginsel geëlimineerd. In bepaalde gevallen is echter de vervoerder niet aansprakelijk, namelijk:

- indien de schade is veroorzaakt door een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurgebeuren van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweersaanbare aard;
- de schade uitsluitend is veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van een derde;
- de afzender of enige andere persoon niet heeft voldaan aan zijn verplichting de vervoerder in te lichten over de gevaarlijke aard van de stof en de vervoerder ook zelf niet wist of had behoren te weten dat de stof gevaarlijk was.

In de opzet van het Nieuw Burgerlijk Wetboek wordt zo een bestaansperiode van een gevaarlijke stof onderverdeeld in segmenten van risico-aansprakelijkheid, waarbij bepalend is in wiens handen de stof zich op het tijdstip dat de schade werd veroorzaakt bevindt, de bewerker/producent, de bewaarder, de vervoerder, enz. Bij het vervoer wordt als aansprakelijke persoon aangewezen degene die zeggenschap heeft over het gebruik van het vervoermiddel. Meestal is dit de eigenaar. Indien de eigenaar evenwel kan bewijzen, dat de zeggenschap over het gebruik aan een ander is

overgedragen en hij de identiteit van die ander bekend kan maken of hij kan bewijzen dat een ander de zeggenschap zonder zijn toestemming heeft overgenomen zonder dat hij dat kon verhinderen - bijvoorbeeld bij diefstal - is de eigenaar niet aansprakelijk.

GESTAPELD OF GEMENGD VERVOER

Een probleem doet zich voor bij het gestapeld of gemengd vervoer. Indien een wegvoertuig wordt geladen op een spoorwaggon blijft de wegvervoerder aansprakelijk. Ditzelfde geldt ook ten aanzien van een binnenschip. Indien echter de wegvervoerder zijn trailer laadt op een zeeschip, gaat de risico-aansprakelijkheid over op de zeevervoerder.

In principe is de vervoerder ook aansprakelijk indien de schade is ontstaan tijdens laad- of loshandelingen, tenzij hij bewijst dat de lading of lossing is geschied uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van een ander. Is de lading of lossing onder een gezamenlijke verantwoordelijkheid geschied, dan zijn die ander zowel als de vervoerder beiden jegens de benadeelde hoofdelijk aansprakelijk. Met betrekking tot de beperking van de aansprakelijkheid wordt uitgegaan van een vaste limiet per ongeval, waarvan het bedrag thans nog niet is ingevuld. Men kan alleen een beroep op de beperking van de aansprakelijkheid doen, indien een tweetal zogenaamde limitatiefondsen worden gevormd. Het betreft hier een fonds voor de vergoeding van personenschade en een fonds voor de vergoeding van overige schade.

UITBREIDING REGRESRECHTEN

In de ontwerp tekst is voorts een regeling opgenomen, ter vermindering van een uitbreiding van de regresrechten ter gelegenheid van de invoering van deze risico-aansprakelijkheid. De risico-aansprakelijkheid is namelijk ingevoerd ten behoeve van slachtoffers van ongevallen en hoeft niet ten goede te komen aan sociale en particuliere verzekeraars die de schade aan het slachtoffer hebben vergoed en vervolgens regres



op de aansprakelijke persoon nemen. Voor het regres van de bedoelde verzekeraars blijft het gemene recht van toepassing. Tijdens eerdergenoemde vergadering is gebleken, dat het Unidroit/ECE-verdrag waarschijnlijk zal worden vastgesteld in 1989 maar dat het nog verscheidene jaren kan duren voor dat het verdrag in werking kan treden. Door verschillende Westeuropese landen - waaronder Nederland en West-Duitsland - wordt dit onwenselijk geacht en overwogen zij daarom nationaal op deze internationale regeling vooruit te lopen. Bovendien is door het parlement bij de behandeling van de Wet Bodembescherming sterk aangedrongen op een spoedige wettelijke regeling van deze materie en heeft de regering terzake toezeggingen gedaan aan de volksvertegenwoordiging. Voorts werd meegedeeld, dat beoogd wordt de invoering van deze nationale wettelijke regeling te laten plaatsvinden gelijktijdig met de invoering van het zesde boek van het Nieuw Burgerlijk Wetboek en waarbij thans het jaartal 1992 wordt genoemd.

BIJ VERVOERDER

Hoewel bij de definitie van het schadebegrip niet duidelijk is aangegeven of milieuschade ook onder dit begrip valt, is meegedeeld, dat op grond van het gemene recht ook milieuschade wordt gedekt en dat daarom een afzonderlijke definitie niet nodig wordt geacht. Tijdens deze vergadering is van vervoerderszijde naar voren gebracht, dat met het oog op de internationale harmonisatie binnen de EG het door vervoerders niet wenselijk wordt geacht om zaken reeds in nationale wetgeving te regelen, terwijl in internationaal verband overleg gaande is omtrent de totstandkoming van een verdrag. Bovendien zijn de principiële bezwaren die vervoerders reeds hebben tegen de inhoud van het ontwerpverdrag van Unidroit/ECE, nog eens opnieuw naar voren gebracht. Namelijk het leggen van een risico-aansprakelijkheid bij de vervoerder, hetgeen ook in de ontwerp teksten voor deze nationale wetgeving is terug te

vinden. Voorts is geconstateerd dat de wegvervoerder extra wordt benadeeld, nu in de regeling voor het gestapeld vervoer de wegvervoerder aansprakelijk blijft bij vervoer over de rail of per binnenvaart, terwijl bij gestapeld vervoer per zeeschip de reder de aansprakelijke vervoerder is. Hierdoor ontstaat het vreemde onderscheid dat een spoorwaggon waarop een tankcontainer met gevaarlijke stoffen is geplaatst zonder opleggerchassis de spoorwegmaatschappij aansprakelijk zal zijn, terwijl indien diezelfde tankcontainer is geplaatst op een oplegger op een spoorwaggon de wegvervoerder aansprakelijk is gebleven.

PERIODE VAN AANSPRAKELIJKHEID

Een ander praktisch bezwaar is het verschil tussen de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder volgens deze ontwerp regeling en die waartoe hij zich contractueel heeft verbonden. In beginsel is volgens deze regeling namelijk de vervoerder aansprakelijk jegens derden voor een periode van vervoer inclusief laad- en loshandelingen, terwijl de contractuele aansprakelijkheid loopt van het moment van in ontvangstname tot het moment van aflevering van goederen.

Naar verwachting zullen de vervoerdersorganisaties zowel individueel als collectief via de vereniging Nederlands Vervoersoverleg tot het indienen van nader commentaar met betrekking tot deze ontwerp-wetsteksten overgaan. Ook daar waar vervoerders en verladers gemeenschappelijke belangen hebben met betrekking tot dit onderwerp zal naar verwachting de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen wellicht in dit stadium eveneens een nader commentaar indienen.

Mr. H.C. van den Akker