

Zware aansprakelijkheid voor vervoer gevaarlijke stoffen

Een klein sportvliegtuigje haalt de meest misselijkmakende stunts uit. Als het onder een hoogspanningskabel door wil vliegen gaat het mis. Het vliegtuigje stort neer en raakt tot overmaat van ramp een tankauto, geladen met gevaarlijke stoffen.

Een enorme explosie is het gevolg. Wie kan aansprakelijk worden gesteld voor de schade die hierdoor ontstaat? Inderdaad, de vervoerder. Dit angstaanjagende voorbeeld karakteriseert een door Euroforum georganiseerd symposium over aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt door gevaarlijke stoffen.



Een exploderende tankauto veroorzaakte in 1978 ruim 180 doden, 120 gewonden en een enorme ravage op de Spaanse camping Los Alfaques. Zelfs een verzekering van 20 miljoen gulden is dan te laag om de aansprakelijkheid van de vervoerder te dekken.

Sinds de invoering van de nieuwe wet betreffende aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, op 1 februari 1995, rust op de vervoerder een risico-aansprakelijkheid voor deze schade. Dit wil zeggen dat de vervoerder aansprakelijk is voor de schade die is veroorzaakt door een gevaarlijke stof, zonder dat hem de oorzaak van die schade verweten kan worden. De regeling op grond waarvan de vervoerder met deze risico-aansprakelijkheid wordt opgezadeld, is uiterst complex. Dat komt doordat de vervoerder niet alleen te maken kan krijgen met vervoersrechtelijke bepalingen maar ook met bepalingen uit het 'gewone' civiele recht.

Volgens de vervoersrechtelijke bepalingen rust op de vervoerder risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen gedurende de periode dat de gevaarlijke stoffen zich aan boord van zijn voertuig bevinden. Deze periode gaat in als het laden van de stoffen begint en eindigt als het lossen klaar is.

Omvang aansprakelijkheid

Er zijn drie vormen van schade waarvoor de vervoerder aansprakelijk kan zijn: schade door dood of letsel; schade aan zaken buiten het voertuig; kosten voor preventieve maatregelen en verlies of schade veroorzaakt door zulke maatregelen.

De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot een bepaalde limiet. In feite is er sprake van twee limieten:

- een limiet van (in totaal) circa 30 miljoen gulden als er een ongeval

plaatsvindt, zonder dat de vervoerder (of bijvoorbeeld zijn chauffeur) hieraan schuld heeft;

- een limiet van (in totaal) circa 80 miljoen gulden wanneer de vervoerder met betrekking tot het ongeval wel iets te verwijten valt.

Een vervoerder kan echter ook te maken krijgen met een onbeperkte aansprakelijkheid. Stel dat een vervoerder in verband met een vervoerovereenkomst gevaarlijke stoffen onder zijn hoede heeft. Deze bevinden zich in zijn loads. Als de hele zaak ontploft is de vervoerder niet op grond van de vervoersrechtelijke bepalingen aansprakelijk; de stoffen bevinden (bevonden) zich immers niet aan boord van zijn auto, maar in zijn loads. Dit betekent echter niet dat hij de dans ontspringt. In de nieuwe wet is ook een regeling te vinden voor aansprakelijkheid buiten de periode van vervoer en deze aansprakelijkheid is onbeperkt. Overigens heeft die regeling een veel breder bereik. Deze voorziet namelijk in aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen van een bedrijfsmatig gebruiker van een gevaarlijke stof, bijvoorbeeld een producent, een expediteur of diene die gevaarlijke stoffen opslaat.

Hogere verzekering

De schadeclaims waarmee de vervoerder kan worden geconfronteerd zijn ondanks de limieten erg hoog. Wie kan er immers 30, laat staan 80 miljoen gulden op tafel leggen. Het is dus zaak om deze aansprakelijkheid tenminste voor een gedeelte te verzekeren.

Bij de Tweede Kamer ligt een wetsvoor-

stel waarin een aantal wijzigingen op de huidige Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) worden voorgesteld. Op grond van de WAM moet de schade, die in het verkeer is veroorzaakt, worden verzekerd. Door middel van een aantal wijzigingen op de WAM wil men de verplichte verzekering aanpassen aan de wet betreffende de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen. Het is de bedoeling om de verplichte verzekerde som, die nu 2 miljoen gulden bedraagt, te verhogen naar 20 miljoen gulden. Overigens hebben sommige verzekeraars te kennen gegeven, niet verder te willen of kunnen gaan dan 15 miljoen.

Uitgebreidere dekking

De hogere verzekeringsplicht gaat gelden voor alle motorrijtuigen met een maximaal toelaatbaar gewicht van 3500 kg of meer. Aangezien niet met alle voertuigen van 3500 kg of meer gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt bij de vaststelling van de premie voor de verplichte verzekering uitgegaan van een basispremie. Op grond van individuele vragenlijsten wordt vervolgens vastge-



Gemakshalve wordt in dit artikel steeds gesproken over de vervoerder als aansprakelijk persoon. Op grond van de wet is de kentekenhouder van het voertuig, waarin zich een gevaarlijke stof bevindt, de aansprakelijke persoon, tenzij hij kan bewijzen dat iemand anders de zeggenschap over de auto heeft. Denk hierbij bijvoorbeeld aan diegene die een auto leest of huurt. Als er geen kentekenregistratie heeft plaatsgevonden, is overigens de eigenaar aansprakelijk voor eventuele schade.

steld hoeveel premie er bovenop deze basispremie moet worden betaald. Voor vervoerders die tegenover de verzekeraar verklaren nooit of slechts incidenteel gevaarlijke stoffen te vervoeren, zal (volgens de wetgever) de huidige premie waarschijnlijk slechts in geringe mate verhoogd behoeven te worden. Naast een verhoging van de verplicht verzekerde som, moet ook de dekking worden uitgebreid. Op grond van de bestaande WAM wordt namelijk alleen de schade verzekerd die in het verkeer is veroorzaakt. De aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen op grond van de vervoersrechtelijke bepalingen is echter niet beperkt tot schade die is veroorzaakt in

het verkeer. De vervoerder is immers aansprakelijk gedurende de periode dat een gevaarlijke stof zich aan boord van zijn voertuig bevindt. Volgens het wetsvoorstel moet ook schade veroorzaakt buiten het verkeer worden verzekerd. Ontploft er dus bijvoorbeeld een tankauto geladen met een gevaarlijke stof in een garage, dan is de schade, in tegenstelling tot de huidige WAM, volgens het wetsvoorstel verzekerd. Ook wordt schade veroorzaakt tijdens laden of lossen onder de WAM gebracht.

Mijd luchtshows...

Het kan nog enige jaren duren voordat de gewijzigde WAM wordt ingevoerd.

Vooraf de verplicht verzekerde som blijft een heikel punt. Partijen zijn het er niet over eens of deze op 20 miljoen moet worden vastgesteld, dan wel lager of hoger. Duidelijk is wel, dat niet het totale bedrag waarvoor de vervoerder aansprakelijk kan worden gesteld, door deze verzekeringsplicht zal worden gedekt. Het blijft dus oppassen voor stuntvliegtuigjes... ■

Meer informatie bij Transport en Logistiek Nederland, mr. C. van Herwijnen, ☎ 079-683 157.

TLN: hogere dekking of lagere aansprakelijkheid

De afgelopen tien jaar is de overgang van een schuldansprakelijkheid naar een risico-aansprakelijkheid ook ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen onder maatschappelijke druk onafwendbaar gebleken. Daarom heeft Transport en Logistiek Nederland er steeds op gehamerd, dat de beoogde verbeterde bescherming van slachtoffers alleen bereikt kan worden als de extra risico's, die de verzwaaring van de aansprakelijkheid met zich mee brengt, ook afdoende kunnen worden verzekerd. Transport en Logistiek Nederland weet zich daarin gesteund door een advies van de Sociaal Economische Raad aan de Tweede Kamer van 6 april 1990. Een internationale regeling op dit terrein, het CRTD-verdrag, is juist gestruikelend over de onverzekerbaarheid van deze risico's. Daarin is een verzekeringsplicht opgenomen, die niet uitvoerbaar bleek en daardoor is het CRTD-verdrag nooit in werking getreden. Nederland gaat nationaal het nog eens dunnetjes overdoen en wel in twee fasen. Eerst is de aansprakelijkheid wettelijk geregeld, waarbij op sterk aandringen van het wegvervoer de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder in het wegvervoer is verlaagd van 80 naar 30 miljoen. Nu wordt een wijziging van de WAM voorgesteld die iedere vrachtautobezitter verplicht zich hiertegen te verzekeren. Wordt daarmee het slachtoffer beschermd? Nee, want het zal niet

lukken om het volledige risico bij een verzekeraar onder te brengen. Het maximale risico dat verzekerd kan worden ligt tussen de 15 en 20 miljoen gulden. Bij een calamiteit, zoals bij Los Alfaques of Herborn met schades boven de 40 miljoen gulden, zal slechts gezegd kunnen worden: 'de verzekering dekt de halve schade'. Na jarenlang extra premie te hebben betaald voor dit risico, gaat de vervoerder alsnog failliet: hij moet de andere helft van de schade betalen. Het aantal 'slachtoffers' van een ramp wordt daarmee alleen maar groter. Nederlandse transportbedrijven verrichten het vervoer van gevaarlijke stoffen al op een uiterst veilige manier. Forse premiestijgingen voor iets wat hier wellicht nooit gebeurt, is daarom uit den boze. Transport en Logistiek Nederland is daarom van mening, dat deze 'risico's' volledig moeten kunnen worden meeverzekerd tegen een zo gering mogelijke premiestijging. Als blijkt dat een hogere dekking dan 15 tot 20 miljoen gulden niet haalbaar is, dan zal alsnog de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder tot dat bedrag verder moeten worden verlaagd. Zo wordt voorkomen dat er een 'aansprakelijkheidsgat' ontstaat. (Zie ook Transport en Logistiek nr. 5-1995 en nr. 17-1994).

DOOR MR. H.C. VAN DEN AKKER