

Over de verhouding tussen het CDNI en het CMNI-verdrag en onvoldoende reinigingsinstructies in de binnentankvaart

Inleiding

Ingevolge art. 3 lid 3 Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren ("CMNI") rust op de (binnenvaart)vervoerder de plicht om zorg te dragen voor een schip dat geschikt is voor het betreffende vervoer. Op grond van art. 7.02 Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart ("CDNI") dient de (binnenvaart)vervoerder het schip met nagelensde ladingtanks aan de afzender ter beschikking te stellen, tenzij partijen overeenkomen dat het schip met gewassen tanks ter beschikking moet worden gesteld. Indien tijdens het vervoer schade ontstaat aan de lading door contaminatie met ladingrestanten van een voorgaande lading, kan de vervoerder er zich ter afwering van aansprakelijkheid niet op beroepen dat de afzender bekend was met de ladinghistorie van het schip en toch de nagelensde (niet gewassen) ladingtanks geschikt heeft bevonden voor het vervoer. Althans, zo oordeelde de rechtbank Rotterdam in een recente uitspraak van 24 juli 2019 (ECLI:NL:RBROT:2019:6449).

Casus

De zaak betreft het vervoer van een lading methanol met het binnenvaarttankschip 'Manito' van Rotterdam naar Duisburg door Wiggula als vervoerder in opdracht van Gelsenchem. De 'Manito' had voorafgaand aan dit vervoer tweemaal een lading ethanol en eenmaal een lading styrol vervoerd. Na lossing van de lading ethanol zijn de ladingtanks en het leidingsysteem van de 'Manito' nagelensd en geventileerd, maar niet gewassen. Wiggula en Gelsenchem waren ook niet overeengekomen dat de 'Manito' met gewassen ladingtanks ter beschikking zou worden gesteld, zodat Wiggula op grond van art. 7.02 CDNI, zoals geïmplementeerd in art. 8:929a BW en art. 69 Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en Binnenvaart (hierna "SB"), kon volstaan met het ter beschikking stellen van de 'Manito' met nagelensde ladingtanks. Artikel 7.02 CDNI bepaalt in dit verband:

"Artikel 7.02 (Beschikbaarstelling van het schip)

(1) De vervoerder stelt de verlader het schip met een zodanige losstandaard ter beschikking dat de lading onbeschadigd vervoerd en afgeleverd kan worden. Dat is in de regel het geval met een losstandaard "laadruim bezemschoon" of "nagelensde ladingtank" en wanneer het schip vrij van overslagresten is.

(2) Een hogere losstandaard of het wassen kan vooraf schriftelijk worden overeengekomen. Een kopie van deze overeenkomst moet ten minste tot de losverklaring is ingevuld na het lossen en het reinigen van het schip aan boord van het schip bewaard worden.”

De term nagelensde ladingtank betekent dat de restlading uit de ladingtanks is verwijderd met behulp van het nalenssysteem, waarna nog slechts ladingrestanten in de ladingtanks achterblijven (zie art. 5.01 (g) van Deel B van de uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI; art. 1 lid 3 (j) SB). Volgens de voorschriften van het CDNI mag hierbij maximaal 5 liter ladingrestant per ladingtank en maximaal 15 liter ladingrestant per pijpleidingsstelsel achterblijven (Zie Aanhangsel II (Eisen aan het nalenssysteem) van het CDNI). De ‘Manito’ beschikt over 5 ladingtanks en één leidingsstelsel, zodat zich nog maximaal 40 liter aan ladingrestanten aan boord van het schip heeft bevonden voor belading van de partij methanol.

Gelsenchem was overigens bekend met de ladinghistorie van de ‘Manito’ en wist ook dat de ‘Manito’ niet was gewassen, maar (slechts) was nagelensd en geventileerd. Gelsenchem wist dus dat zich ladingrestanten aan boord van de ‘Manito’ bevonden en (toch) heeft zij het schip geschikt bevonden om de lading methanol te vervoeren. Gelsenchem heeft daarbij ook geen instructie gegeven de ladingtanks en het leidingsstelsel voor belading te wassen.

Overeenkomstig de vaste praktijk in de binnentankvaart heeft Gelsenchem nog wel opdracht verleend aan een kwaliteitsinspecteur (van SGS Nederland B.V.) om de ladingtanks en het leidingsstelsel van de ‘Manito’ voor belading te inspecteren. Ook SGS heeft de ‘Manito’ geschikt bevonden om de lading methanol te ontvangen. De ‘Manito’ is vervolgens beladen met 1.050.304 kg methanol en naar haar losplaats te Duisburg gevaren. Bij aankomst op de losplaats zijn uit de ladingtanks monsters genomen, waarbij contaminatie is geconstateerd met styrol.

Gelsenchem vordert veroordeling van Wiggula tot betaling van schadevergoeding op grond van art. 16 lid 1 CMNI nu de schade aan de lading methanol tijdens het vervoer is ontstaan. Wiggula verweert zich tegen de vordering en stelt dat zij niet aansprakelijk is voor de contaminatie, omdat Gelsenchem bekend was met de ladinghistorie van de ‘Manito’ en toch de niet gewassen ladingtanks geschikt heeft bevonden om de methanol te vervoeren. Ook stelt Wiggula dat, nu geen andere afwijkende afspraken zijn gemaakt of instructies zijn gegeven, zij ingevolge art. 7.02 CDNI kon volstaan met het ter beschikking stellen van de ‘Manito’ met nagelensde ladingtanks, hetgeen zij ook heeft gedaan. Wiggula meent derhalve dat zij alles heeft gedaan dat redelijkerwijze van haar mocht worden verwacht en dat zij Gelsenchem volledig heeft geïnformeerd, zodat sprake is van vervoerdersovermacht als bedoeld in art. 16 lid 1 CMNI.

Uitspraak rechtbank Rotterdam

De rechtbank Rotterdam stelt vast dat sprake is van grensoverschrijdend vervoer per binnenschip van Nederland naar Duitsland, zodat de CMNI ingevolge artikel 2 CMNI van toepassing is. Artikel 16 CMNI bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen. Gelet op de bevindingen van de experts gaat de rechtbank ervan uit dat de contaminatie is veroorzaakt door in ladingtanks of leidingen van het schip achtergebleven styrol, zodat de contaminatie tijdens het vervoer is ontstaan. Wiggula is in beginsel aansprakelijk voor de daardoor ontstane schade, tenzij haar beroep op vervoerdersovermacht slaagt. Wil Wiggula met succes een beroep kunnen doen op vervoerdersovermacht dan dient zij feiten en omstandigheden te stellen die aantonen dat zij alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies of de beschadiging te voorkomen. Naar het oordeel van de rechtbank heeft Wiggula dit in het onderhavige geval niet gedaan. Anders dan Wiggula betoogt, rust op de vervoerder de plicht om zorg te dragen voor een voor het betreffende vervoer geschikt schip (art. 3 lid 3 CMNI). Vaststaat dat het schip resten styrol bevatte en dus onvoldoende schoon was om de lading ten vervoer in ontvangst te nemen. Dat aanvullende reinigingsinstructies van Gelsenchem ontbraken en voldaan is aan de eis van art. 7.02 CDNI tot het stellen van een schip met nagelensde tanks, doet daar volgens de rechtbank niet aan af. Wiggula heeft niet alle van haar te vergen maatregelen genomen. Zo had zij de leidingen en tanks immers vrijwillig, d.w.z. zonder daartoe strekkende opdracht van Gelsenchem, kunnen wassen. Het beroep op vervoerdersovermacht wordt daarom verworpen.

Commentaar

Voor zover ik heb kunnen nagaan is dit de eerste (Nederlandse) uitspraak over de verhouding tussen het CMNI en het CDNI en dan meer specifiek over de verhouding tussen de verplichting van de vervoerder ex art. 3 lid 3 CMNI om zorg te dragen voor een voor het vervoer geschikt schip en de verplichting ex art. 7.02 CDNI (en art. 8:929a BW jo. art. 69 SB) om, tenzij tussen partijen anders werd overeengekomen, een schip met nagelensde ladingtanks ter beschikking te stellen. Naar het oordeel van de rechtbank Rotterdam is deze laatste verplichting kennelijk ondergeschikt aan de verplichting van art. 3 CMNI. Althans, indien er tijdens het vervoer schade ontstaat aan de

lading door contaminatie met ladingrestanten van een voorgaande lading, kan de vervoerder zich er ter afwering van aansprakelijkheid kennelijk niet op beroepen dat hij het schip overeenkomstig art. 7.02 CDNI met nagelensde (niet gewassen) ladingtanks aan de bevrachter ter beschikking heeft gesteld en de bevrachter het schip ook geschikt heeft bevonden voor het vervoer.

Met haar oordeel miskent de rechtbank de huidige praktijk. In de binnentankvaart is het namelijk niet gebruikelijk dat de vervoerder het tankschip na iedere reis wast en/of ontgast. De praktijk is daarentegen dat de bevrachter de vervoerder vooraf om opgave van de voorgaande drie reizen en/of ladingen van het te bevrachten schip vraagt. Vervolgens bepaalt de bevrachter of zijn lading verenigbaar is met eventuele ladingrestanten van de vorige lading(en) in de ladingtanks en/of dat aanvullende reiniging dan wel gebruik van een ander schip noodzakelijk is. De bevrachter kent zijn lading immers en weet waarvoor deze bestemd is en/of welke (kwaliteits)eisen voor zijn lading gelden. De bevrachter weet derhalve of (enige) contaminatie met ladingrestanten tot schade en/of problemen in het verdere productieproces zal leiden of niet. De vervoerder is daarentegen geen ladingdeskundige en weet niet welke producten verenigbaar zijn en waarvoor het product en/of de lading gebruikt zal gaan worden. Het is daarom primair de verantwoordelijkheid van de bevrachter om te bepalen of voor het vervoer van zijn lading de ladingtanks wel of niet dienen te worden gewassen of anderszins dienen te worden gereinigd en/of dat wellicht zelfs een ander schip moet worden ingezet voor het vervoer van zijn lading. Verzoekt de bevrachter niet om aanvullende reiniging, dan zal de vervoerder overeenkomstig art. 7.02 CDNI (en art. art. 8:929a BW jo. art. 69 SB) een schip met nagelensde ladingtanks ter beschikking stellen. Uiteraard zal een hogere reinigingstandaard in een hogere vrachtprijs resulteren. Besluit de bevrachter al dan niet vanwege de hogere vrachtprijs tot het achterwege laten van aanvullende reiniging dan heeft hij willens en wetens het risico aanvaard dat zijn lading met ladingrestanten gecontamineerd raakt. Dan heeft de bevrachter ook (al dan niet impliciet) erkend dat het schip geschikt was voor het vervoeren van zijn lading. Het lijkt onder deze omstandigheden niet meer dan redelijk dat dit risico ook voor zijn rekening dient te komen. Het oordeel van de rechtbank dat Wjgula onder deze omstandigheden niet kon volstaan met het stellen van een nagelensd schip en daarmee niet alle redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen had genomen om de beschadiging te voorkomen, lijkt daarom het heroverwegen waard.