**Aansprakelijkheid bij ongeval gevaarlijke stoffen**

**Verjaring**

De risicoaansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen kent een bijzonder lange verjaringstermijn, namelijk dertig jaren. Tot dertig jaar na een calamiteit mag er nog een schadeclaim voor de rechter worden gebracht tegen degene die de gevaarlijke stof onder zich had. Dat heeft er vooral mee te maken dat de schade ten gevolge van een gebeurtenis met gevaarlijke stoffen zich soms pas na lange tijd openbaart, denk bijvoorbeeld aan asbestkanker. Uiteraard moet degene die deze schade lijdt de schade altijd wel in verband kunnen brengen met de gebeurtenis.

**Gevaar van ernstige aard**

Al het bovenstaande heeft betrekking op gevaarlijke stoffen. Maar wat is nu eigenlijk een gevaarlijke stof? Dat is niet eenduidig te zeggen. Art. 8:1210 BW verwijst wegvervoerders naar de classificatie uit het ADR-verdrag.

Dus: als de stof die vervoerd wordt niet in het ADR opgenomen is, is deze niet gevaarlijk.

Art. 6:175 verwijst alle andere ondernemers en vervoerders die net even niet met vervoer bezig zijn naar de Wet milieubeheer en naar de EU-GHS in Verordening 1272/2008 (CLP). Belangrijker echter is dat art. 6:175 allereerst stelt dat iedere stof gevaarlijk is waarvan bekend is dat deze “*een bijzonder gevaar van ernstige aard*” oplevert. Dat is een open norm en voor de risicoaansprakelijkheid van de degene die ermee werkt, is het daarom niet noodzakelijk dat de stof is ingedeeld in enig classificatiesysteem voor gevaarlijke stoffen. Dat gaat dus (veel) verder dan de classificatie voor wegvervoerders, die aanknoopt bij ADR.

Is nu de vervoerder alsnog aan de ruimere regels van 6:175 BW gehouden als de stof niet onder de bijzondere regeling van boek 8 valt? Nee, tenminste niet als hij daadwerkelijk aan het vervoeren is. Art. 8:1211 zegt daarover dat art. 6:175 BW niet van toepassing is op stoffen die volgens art. 6:175 BW gevaarlijk zijn, als deze zich aan boord van het (rijdende) voertuig bevinden of net worden geladen of gelost.

De risicoaansprakelijkheid van de vervoerder vervalt als deze over de gevaarlijke aard van de stoffen geheel niet was geïnformeerd, en hij hiervan ook niets had hoeven te weten. In dat geval is de afzender in de plaats van zijn vervoerder risicoaansprakelijk. Vaker zal de afzender de vervoerder ‘slechts’ niet volledig informeren; hij vergeet bijvoorbeeld een gevaarsetiket. De vervoerder en niet zijn afzender blijft dan gewoon risicoaansprakelijk. Een dergelijke ‘vergissing’ door de afzender zal in veel gevallen onrechtmatig tegenover de vervoerder zijn. Daarom kan die dan wel de schade die hij verplicht is aan derden uit te keren op zijn afzender proberen te verhalen. De wet biedt daarvoor aanknopingspunten (afzender moet vervoerder omtrent alle relevante feiten informeren, moet goed verpakken), maar vaak neemt de vervoerder ook een vrijwaringsclausule op, zoals bijvoorbeeld art. 26 van de Algemene Vervoers Condities (AVC). De afzender staat er dan bij voorbaat voor in dat hij alle schade die de vervoerder aan anderen heeft moeten betalen, aan die vervoerder vergoedt. Afzenders moeten bedacht zijn op dit soort clausules. Niet alleen kan dit een aanzienlijke schadevergoedingsplicht opleveren, meestal is die ook niet standaard verzekerd.

**Laden en lossen**

Er bestaat veel onduidelijkheid over de aansprakelijkheid als de schade ontstaat bij laden en lossen van gevaarlijke stoffen. Misschien komt dat ook wel een beetje doordat vaak niet duidelijk is wie er nu verantwoordelijk is op moment van laden en lossen. Met betrekking tot de risicoaansprakelijkheid van de vervoerder *voor schade of letsel toegebracht aan (de persoon van) derden* is de wet wel duidelijk: de vervoerder is aansprakelijk vanaf het begin van laden tot het einde van de lossing. Dat laden zal bij containers beginnen zodra de *spreader* aanhaakt, bij vloeibare bulk zodra de slangen zijn aangekoppeld of bij eigen laadsystemen zodra de pompen in werking zijn gesteld.

Alleen als de vervoerder helemaal geen verantwoordelijkheid draagt voor laden of lossen, bestaat er voor hem ook geen risicoaansprakelijkheid. Dat is bijvoorbeeld zo als de chauffeur door de terreinbeheerder naar een zogeheten *drivers area* is gedirigeerd, waar hij bij het laden mag toekijken. Als hij helpt met aankoppelen of een aanwijzing geeft, dan zal hij al snel ten minste gedeeltelijk verantwoordelijk zijn voor die belading.

Ondertussen is de vervoerder vaak aansprakelijk voor schade *aan de lading* totdat die lading de laatste koppeling van het voertuig passeert. Daarna is die schade voor rekening van de afzender of geadresseerde. En nu wordt het ingewikkeld: de vervoerder kan *met de lading* schade toebrengen aan de losinstallatie of andere zaken, bijvoorbeeld doordat hij een gecontamineerde lading in een ‘schone’ landtank lost, of omdat hij een schone lading in de verkeerde landtank lost. Dan is de vervoerder weliswaar niet als vervoerder aansprakelijk, maar dat baat hem niet. Integendeel: hij is nu op grond van het ‘gewone’ civiele recht aansprakelijk, en dat wil zeggen zonder beperking van een AVC- of CMR-limiet.

De vraag of hij die aansprakelijkheid kan beperken of niet, kan (als daardoor een bijzonder gevaar zich heeft geopenbaard) dan afhangen van de vraag of de slang al was losgekoppeld of dat de pomp al was uitgezet.

**Paardenhaar**

Nog even terug naar de logistieke keten. Zoals gezegd is de producent of handelaar op grond van art. 6:175 BW niet meer risicoaansprakelijk jegens derden zodra hij de stoffen overdraagt aan een opslaghouder of vervoerder.

Die aansprakelijkheid verschuift op dat moment naar de (opslaghouder of) vervoerder. Maar daarmee is deze producent of handelaar nog niet helemaal uitgespeeld.

Na een brand bij een opslagbedrijf in 1996, kon de eigenaar van een opgeslagen partij paardenhaar zijn schade verhalen op een andere opslaggever die bij hetzelfde bedrijf gevaarlijke stoffen had opgeslagen. Dat opslagbedrijf had niet voldaan aan de voorwaarden uit de milieuvergunning, die mede ten doel hadden het risico van de gevaarlijke stoffen te beperken. De opslaghouder had dit kennelijk meegedeeld aan de opslaggever van de gevaarlijke stoffen, die daarvan dus op de hoogte was. De eigenaar van de partij paardenhaar stelde dat de eigenaar van de gevaarlijke stoffen onrechtmatig had gehandeld door niet in te grijpen, terwijl hij wist dat er zich een gevaarlijke situatie voordeed. De Hoge Raad overwoog dat een opslaggever van gevaarlijke stoffen een zorgvuldigheidsplicht jegens derden kan hebben als hij er weet van heeft dat zijn opslaghouder een gevaarlijke situatie in het leven roept of laat voortbestaan. Hoe die zorgplicht er concreet uitziet, hangt uiteindelijk af van:

* de kans dat het gevaar zich openbaart;
* de ernst van de gevolgen daarvan;
* de mogelijkheden die de opslaggever concreet heeft,

om daartegen maatregelen te nemen.

Het is ook weer niet zo dat de opslaggever bij iedere overtreding meteen verplicht is al zijn spullen weg te halen en elders onder te brengen. Zeker niet als dat realistisch gezien niet van de ene op de andere dag mogelijk is. Maar als hem een gevaar bij zijn dienstverlener ter ore komt, mag hij zeker niet achterover leunen en zich achter de professionaliteit van deze dienstverlener verschuilen.