

ECLI:NL:RBROT:2023:6956

Instantie	Rechtbank Rotterdam
Datum uitspraak	02-08-2023
Datum publicatie	22-08-2023
Zaaknummer	C/10/641273 / HA ZA 22-547
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - enkelvoudig
Inhoudsindicatie	duwvaart - kraanponton wordt geduwd door "[naam vaartuig01]" - schadevaring tussen giekconstructies kraanponton en walkraan - toepasselijkheid algemene voorwaarden Provaart - verwijzingsbepaling in algemene voorwaarden geldig - vraag of op grond van de verwijzingsbepaling de Algemene Sleepconditiën of de Algemene Duwconditiën van toepassing zijn - geen sprake van grove schuld/opzet bemanning "[naam vaartuig01]"
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl S&S 2023/109 NTHR 2024/26, p. 73

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK ROTTERDAM

Team handel en haven

zaaknummer / rolnummer: C/10/641273 / HA ZA 22-547

Vonnis van 2 augustus 2023

in de zaak van

- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
DRIJVEND BEHEER B.V.,
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AMSTERDAM BULK HANDLING B.V.,

beide gevestigd te IJmuiden,

eiseressen,

advocaat mr. J. Blussé van Oud-Alblas te Rotterdam,

tegen

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

PROVAART LOGISTICS B.V.,

gevestigd te Zwijndrecht,
gedaagde sub 1,

advocaat mr. J.P. Eckoldt te Amsterdam,

en

2. de vennootschap onder firma

V.O.F. [naam V.O.F.01],

3.[persoon01],

4.[persoon02],

gevestigd c.q. wonende te [woonplaats01] ,
gedaagden sub 2, 3 en 4,

advocaat mr. A. Jumelet te Rotterdam.

Eiseressen zullen hierna Drijvend Beheer, ABH en (gezamenlijk) Drijvend c.s. genoemd worden.

Gedaagde sub 1 zal hierna Provaart genoemd worden.

Gedaagden sub 2, 3 en 4 zullen hierna [naam V.O.F.01] , [persoon01] , [persoon02] en (gezamenlijk) [naam V.O.F.01] c.s. genoemd worden.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 5 juli 2022, met producties 1 tot en met 12;
- de conclusie van antwoord van Provaart, met producties P-1 tot en met P-5;
- de conclusie van antwoord van [naam V.O.F.01] c.s., met productie 1;
- de oproepingsbrief van 5 december 2022 van deze rechtbank op grond waarvan partijen zijn opgeroepen voor de mondelinge behandeling;
- de spreekantekeningen van mr. [naam V.O.F.01] en mr. Jumelet (mr. Eckoldt heeft tijdens de mondelinge behandeling geen spreekantekeningen overgelegd);
- het verhandelde ter mondelinge behandeling van 7 maart 2023.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2 De feiten

- 2.1. Drijvend Beheer is eigenares van het kraanponton "[naam kraanponton01]" (hierna: het kraanponton). Het kraanponton heeft geen eigen voortstuwing. Het kraanponton wordt onder meer gebruikt voor het lossen en overslaan van lading van zeeschepen in lichters of bakken.
- 2.2. ABH is een dochtervennootschap van Drijvend Beheer. ABH is een stuwadoorsbedrijf dat zich bezig houdt met het lossen en laden van schepen. Zij is de exploitant van het kraanponton.
- 2.3. Provaart verleent diensten op het gebied van duw- en sleepvaart.
- 2.4. [persoon01] en [persoon02] zijn vennoten van [naam V.O.F.01], welke vennootschap eigenaar is van de duw-/sleepboot de "[naam vaartuig01]".
- 2.5. Tussen ABH en Provaart is op of omstreeks 7 juli 2020 een raamovereenkomst (hierna: de overeenkomst) gesloten met betrekking tot het op reguliere basis duwen van het kraanponton van haar ligplaats naar de ligplaats van de door haar te bedienen zeeschepen en terug op basis van vaste uurtarieven. Provaart heeft ABH daartoe op 7 juli 2020 een e-mail gestuurd met de volgende tekst:
"Uur tarieven zijn akkoord () Vaartijd vangt aan vanaf vertrek duwboot omgeving Mercuriushaven / Westhaven en eindigt bij terugkeer aldaar. We zullen indien het weer het toelaat en de duwboot het verantwoord vindt de kra(a)n(en) met 1 duwboot verduwen in de haven van Amsterdam."
- 2.6. Onderaan de hiervoor geciteerde e-mail staat de volgende handtekening:

Op al onze werkzaamheden zijn onze [Algemene Voorwaarden](#) van toepassing.
De voorwaarden worden u op verzoek toegezonden en zijn ook te raadplegen op onze website.

- 2.7. In de algemene voorwaarden van Provaart (hierna: AV) is, voor zover relevant, het volgende bepaald:

"Paragraaf 9

()

Voor al het overige zijn van toepassing:

- a. ()
 - b. ()
 - c. Voor het duwen en verlenen van alle andere diensten aan boord van duwbakken/duweenheden voorzover niet vallende onder het begrip hulpverlening gelden de Algemene duwconditiën 2004, waarnaar uitdrukkelijk wordt verwezen;
 - d. ()
 - e. Voor slepen en assisteren van, en het verlenen van diensten aan drijvende voorwerpen als bokken, bakken, elevators, kranen enz. gelden de "Algemene Sleepconditiën" waarnaar uitdrukkelijk wordt verwezen."
- 2.8. ABH heeft Provaart de opdracht gegeven om het kraanponton op 9 december 2020 van de Mercuriushaven in Amsterdam te verplaatsen naar de ligplaats van het zeeschip "[naam vaartuig02]" te IJmuiden. Het kraanponton zou daar worden afgemeerd om werkzaamheden uit te voeren. Provaart heeft deze opdracht uitbesteed aan Rederij de Jong B.V., die de opdracht op haar beurt heeft uitbesteed aan [naam V.O.F.01].
 - 2.9. Op 9 december 2020 is het kraanponton door de "[naam vaartuig01]" in de Mercuriushaven in Amsterdam opgehaald om, met de "[naam vaartuig01]" vastgemaakt achterop het kraanponton, te worden geduwd naar het zeeschip "[naam vaartuig02]" te IJmuiden. De bemanning van de "[naam vaartuig01]" bestond uit [persoon01] (schipper), [persoon03] (schipper) en [persoon04] (lichtmatroos). Het kraanpersoneel (bestaande uit [persoon05] en [persoon06]) bevond zich tijdens de duw op het kraanponton.

2.10. Kort voor het bereiken van de plek in IJmuiden waar de "[naam vaartuig02]" lag afgemeerd, is de giekconstructie van het kraanpontoon in aanraking gekomen met de giekconstructie van de walkraan van Tata Steel N.V. (hierna: Tata Steel). Daardoor is aan zowel het kraanpontoon en de walkraan van Tata Steel schade ontstaan.

2.11. In het schaderapport van verzekeraar TVM (verzekerde [naam V.O.F.01]) staat, in dat verband en voor zover relevant, het volgende:

"Tijdens het afmeren aan Buitenkade 2 van TATA Steel te IJmuiden op 9 december 2020 omstreeks 13:00 uur raakte de giekconstructie van de drijvende kraan "[naam kraanpontoon01]" de giekconstructie van "[naam loskraan01]" zijnde een brugkraan van TATA Steel.

()

Bij het naderen van haar bestemming omstreeks 12.30 uur lag de "[naam vaartuig02]" net afgemeerd aan de zuidzijde van de IJ-palen. De "[naam kraanpontoon01]" diende aan de noordzijde van de IJ-palen afgemeerd te worden. De vaaropening tussen de IJ-palen en het noordelijke talud bleek echter geblokkeerd te worden door het werkschip "[naam vaartuig03]" die op dat moment bezig was met werkzaamheden aan/nabij de lichterlocatie.

Het duwsamenstel "[naam vaartuig01]" "[naam kraanpontoon01]" bleef in eerste instantie in de nabijheid van haar bestemming wachten. Toen bleek dat het werkschip nog zeker een half uur werk had, week het duwsamenstel uit naar de nabij gelegen Buitenkade 2 () van TATA Steel (). Van deze kade bleek het noordwestelijke uiteinde nog vrij te zijn. Boven deze vrije kade stond de nieuwe havenkraan "[naam loskraan01]" opgesteld. Ter hoogte van deze kraan zou de voorzijde van de "[naam kraanpontoon01]" tegen de kade worden aangedrukt en zou men het vertrek van het werkschip "[naam vaartuig03]" afwachten. "

2.12. Drijvend Beheer en [naam V.O.F.01] zijn aansprakelijk gesteld door Tata Steel (mede namens de contractor van de kraan, [naam bedrijf01] ., die hierna "[naam bedrijf01]" genoemd wordt).

2.13. Drijvend c.s. heeft vervolgens Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. aansprakelijk gesteld.

3 Het geschil

- 3.1. Drijvend c.s. vordert de rechtbank om bij vonnis, uitvoerbaar bij voorraad:
- a. te verklaren voor recht dat gedaagden hoofdelijk, althans gedaagde sub 1, althans gedaagde sub 2 en haar vennoten (gedaagden sub 3 en 4) hoofdelijk, aansprakelijk zijn jegens eiseressen voor de door eiseressen als gevolg van de schadevaring van 9 december 2020 geleden en nog te lijden schade;
 - b. gedaagden hoofdelijk (des dat de één betalende, de ander zal zijn gekweten), althans ieder voor hun deel, althans gedaagde sub 1, althans gedaagde sub 2 en haar vennoten hoofdelijk, te veroordelen tot vergoeding van alle door eiseressen als gevolg van de schadevaring van 9 december 2020 geleden en nog te lijden schade, waaronder begrepen de eventuele exposure jegens derden (in het bijzonder Tata Steel en [naam bedrijf01]), inclusief de over de schade verschuldigde wettelijke rente, op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
 - c. gedaagden hoofdelijk, althans gedaagde sub 1, althans gedaagde sub 2 en haar vennoten hoofdelijk te veroordelen om eiseressen te vrijwaren en gevrijwaard te houden tegen eventuele vorderingen van derden, in het bijzonder Tata Steel en [naam bedrijf01] , in verband met de voormelde schadevaring;
 - d. gedaagden te veroordelen tot betaling aan eiseressen van de buitengerechterlijke kosten ad 2.500, met de wettelijke rente daarover vanaf de dag dezer dagvaarding tot aan de dag der algehele voldoening;
 - e. gedaagden te veroordelen in de kosten van de procedure, inclusief de nakosten, met veroordeling van gedaagden tot betaling van de wettelijke rente daarover indien zij niet binnen 7 dagen na het te dezen te wijzen vonnis aan de kosten veroordeling zullen hebben voldaan.
- 3.2. Provaart heeft geconcludeerd tot niet-ontvankelijkverklaring dan wel tot afwijzing, met veroordeling van Drijvend c.s. in de (na)kosten.
- 3.3. [naam V.O.F.01] c.s. heeft geconcludeerd tot niet-ontvankelijkverklaring dan wel tot afwijzing, met veroordeling van Drijvend c.s. in de kosten.

4 De beoordeling

Inleiding

- 4.1. Deze zaak gaat over de vraag of Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. aansprakelijk zijn jegens Drijvend c.s. voor de schade van 9 december 2020 tussen de giekconstructies van het kraanpontoon en de walkraan van Tata Steel. Drijvend c.s. grondt haar vorderingen jegens [naam V.O.F.01] c.s. op onrechtmatige daad, in het bijzonder op artikel 8:1004 BW op de grond dat sprake is van schuld van het schip. Zij stelt dat het aan de "[naam vaartuig01]" te wijten was dat het kraanpontoon in aanraking is gekomen met de walkraan van Tata Steel. Nu (de bemanning van) de "[naam vaartuig01]" een fout heeft gemaakt zijn [naam V.O.F.01] c.s. en Provaart jegens Drijvend c.s. aansprakelijk voor de door haar geleden schade. Drijvend c.s. grondt haar stelling dat Provaart jegens haar aansprakelijk is op de tussen ABH en Provaart gesloten overeenkomst. Provaart heeft zich verbonden tot vervoer (duwen) van het kraanpontoon en is aansprakelijk nu zij het kraanpontoon niet onbeschadigd op de bestemming heeft afgeleverd, aldus Drijvend c.s..
- 4.2. Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. betwisten dat zij aansprakelijk zijn voor de gevorderde schade. Zij verwijzen daartoe naar paragraaf 9 AV en naar de daarin onder e genoemde "Algemene Sleepconditiën" (waarmee de Algemene Sleepconditiën 1946 worden bedoeld, hierna te noemen: Algemene Sleepconditiën). Zij stellen dat de Algemene Sleepconditiën op grond van paragraaf 9 onder e AV van toepassing zijn en dat zij op grond van de Algemene Sleepconditiën niet aansprakelijk zijn voor de door Drijvend c.s. gevorderde schade.
- 4.3. Drijvend c.s. heeft in reactie daarop het standpunt ingenomen dat de AV niet van toepassing zijn en dat, voor zover de voorwaarden wel van toepassing zijn, paragraaf 9 AV een ongeldige verwijzingsbepaling is. Voor zover paragraaf 9 AV wel een geldige verwijzingsbepaling is, stelt Drijvend c.s. zich op het standpunt dat paragraaf 9 onder c verwijst naar en leidt tot de toepasselijkheid van de Algemene Duwconditiën 2004 (hierna: Algemene Duwconditiën), en niet van de Algemene Sleepconditiën.
- 4.4. Gelet op de hiervoor weergegeven discussie tussen partijen moet eerst beoordeeld worden of de AV van toepassing zijn en of de daarin als paragraaf 9 opgenomen verwijzingsbepaling geldig is. Als dat het geval is, moet worden vastgesteld welke condities van toepassing zijn de Algemene Sleepconditiën of de Algemene Duwconditiën en aldus op grond van welke condities de door Drijvend c.s. gestelde aansprakelijkheid van Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. moet worden beoordeeld. Het belang van het antwoord op deze vraag is gelegen in de afwijkende aansprakelijkheidsregelingen van deze voorwaarden. Als de Algemene Sleepconditiën van toepassing zijn, geldt er in beginsel een vrijwaringsverplichting van het gesleepte object tegenover de sleepboot. Als de Algemene Duwconditiën van toepassing zijn, geldt (andersom) in beginsel een vrijwaringsverplichting van de duwboot tegenover de duwbak.

Toepasselijkheid AV

- 4.5. Drijvend c.s. voert ter onderbouwing van haar betwisting dat de AV van toepassing zijn aan dat ABH en Provaart bij het sluiten van de overeenkomst niet hebben gesproken over de toepasselijkheid daarvan en dat de standaardverwijzing in de handtekening onderaan de eigen e-mails van Provaart (als weergegeven onder 2.6) dan ook niet tot gevolg heeft dat de AV alsnog deel zijn gaan uitmaken van de overeenkomst tussen ABH en Provaart. Drijvend c.s. verwijst daartoe naar het vonnis van de rechtbank Rotterdam inzake de "[naam vaartuig04]" (ECLI:NL:RBROT:2004:AU2042, S&S 2005/90).
- 4.6. De rechtbank gaat hier niet in mee en is van oordeel dat de AV toepasselijk zijn op de tussen ABH en Provaart gesloten overeenkomst. In dit geval heeft Provaart de AV expliciet van toepassing verklaard in de e-mailhandtekening bij het sluiten van de overeenkomst met ABH, zo blijkt uit de e-mail van Provaart van 7 juli 2020 (onder 2.6). ABH en Provaart zijn professionele partijen, die ermee bekend

zijn dat het bedingen van algemene voorwaarden in de sleep- en duwvaart gebruikelijk is en dat dat als de overeenkomst schriftelijk wordt gesloten vaak gebeurt door middel van een standaardzin op een offerte, opdrachtbevestiging of in een e-mailhandtekening. ABH heeft bij het sluiten van de overeenkomst met Provaart niet geprotesteerd tegen de toepasselijkheid. Onweersproken is dat Provaart ook op eerder door haar aan ABH toegezonden facturen heeft verwezen naar de AV en dat ABH ook toen niet heeft geprotesteerd. Het geval in de zaak van de "[naam vaartuig04]" doet zich hier niet voor, want in die zaak hadden partijen (anders dan in deze zaak) een mondelinge overeenkomst gesloten. In dat kader was in de zaak van de "[naam vaartuig04]" relevant of partijen voor het sluiten van de overeenkomst hadden gesproken over de toepasselijkheid van algemene voorwaarden. Die vraag speelt in deze zaak niet.

4.7. Drijvend c.s. heeft daarnaast nog het standpunt ingenomen dat de AV niet ter hand zijn gesteld, maar dat standpunt kan haar niet baten. Als onweersproken staat vast dat in de handtekening van Provaart een hyperlink is opgenomen naar de op de website van Provaart gepubliceerde AV en dat die konden worden gedownload en worden opgeslagen. De AV waren daarmee in overeenstemming met artikel 6:230c BW gemakkelijk elektronisch toegankelijk bij het sluiten van de overeenkomst tussen ABH en Provaart. Daarmee heeft Provaart ABH een redelijke mogelijkheid geboden om van de AV kennis te nemen.

Geldigheid paragraaf 9 AV

4.8. Tussen partijen bestaat discussie over de geldigheid van paragraaf 9 AV.

4.9. Drijvend c.s. meent dat de doorverwijzing in paragraaf 9 AV "naar verschillende sets (niet-bijgevoegde) branchevoorwaarden (zoekplaatje)" ongeldig en onduidelijk is, althans dat de toepasselijkheid van die branchevoorwaarden niet is aanvaard en ABH niet binden.

4.10. Tussen partijen is niet in geschil dat [naam V.O.F.01] c.s. zich (als derde partij die door Drijvend c.s. buiten overeenkomst wordt aangesproken tot schadevergoeding) ook op de overeenkomst en de AV tussen ABH en Provaart kan beroepen op grond van artikel 8:31 BW in verbinding met 8:363 BW (en zo nodig artikel 8:880 BW). Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. betogen dat paragraaf 9 AV geldig is. Zij voeren aan dat een verwijzingsbepaling (die verwijst naar bekende branchevoorwaarden) gebruikelijk is in de sleep- en duwvaart omdat er in het normale geval geen uitgebreide overeenkomsten worden opgesteld.

4.11. De rechtbank stelt voorop dat het gebruikelijk is in de transport en logistiek (en daarmee ook in de sleep- en duwvaart) dat de overeenkomst tussen partijen of de van toepassing zijnde algemene voorwaarden een bepaling bevatten waarin wordt (door)verwezen naar diverse sets algemene (branche)voorwaarden, afhankelijk van de te verrichten werkzaamheden of te leveren diensten. ABH is als wederpartij van Provaart op grond van de verwijzingsbepaling gebonden aan de set algemene branchevoorwaarden die voor bepaalde werkzaamheden of diensten van toepassing wordt verklaard.

4.12. De rechtbank begrijpt dat Drijvend c.s. in dit kader een beroep doet op de zaak Visser/Avéro (HR 28 november 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2507), maar die situatie is in onderhavig geval niet aan de orde. In de zaak van Visser/Avéro waren twee sets algemene voorwaarden door de gebruiker in één verwijzing van toepassing verklaard zonder dat op enige wijze was geregeld welke set voorwaarden in het gegeven geval van toepassing was. In dit geval bevat paragraaf 9 AV wel een zogenoemde "richtingwijzer" aan de hand waarvan bij bepaalde werkzaamheden of diensten een bepaalde set branchevoorwaarden van toepassing wordt verklaard, maar partijen twisten over de vraag welke set branchevoorwaarden paragraaf 9 AV in dit geval als toepasselijke voorwaarden aanwijst: de Algemene Duwconditiën op grond van de tekst onder c of de Algemene Sleepconditiën op grond van de bewoordingen onder e. Dat is niet een kwestie van (on)geldigheid van de verwijzingsbepaling, maar van uitleg daarvan. De rechtbank verwerpt dit standpunt van Drijvend c.s. en zal hierna door middel van uitleg vaststellen welke set branchevoorwaarden hier van toepassing zijn.

Algemene Sleepconditiën of Algemene Duwconditiën van toepassing?

- 4.13. Drijvend c.s. beroept zich op de tekst onder c van paragraaf 9 AV en verwijst naar de bewoordingen "Voor het duwen [onderstreping rechtbank] en verlenen van alle andere diensten aan boord van duwbakken/duweenheden)" . Zij stelt dat doorslaggevend is dat het kraanpontoon is geduwd en niet is gesleept. Het kraanpontoon beschikt niet over een eigen voortstuwing of besturing, had geen eigen bemanning en mocht volgens het certificaat ook niet worden gesleept. Het kraanpontoon kon alleen verplaatst worden door te worden geduwd. Het kraanpontoon en de " [naam vaartuig01] " hebben gekoppeld gevaren en moeten voor het verplaatsen op 9 december 2020 worden gelijkgesteld met een duweenheid waarvoor de Algemene Duwconditiën van toepassing zijn. Drijvend c.s. stelt dat de Algemene Duwconditiën niet beperkt zijn tot alleen het duwen of verlenen van diensten aan boord van traditionele duwbakken maar dat de toepasselijkheid daarvan zich ook uitstrekt tot het duwen van andere drijvende voorwerpen, zoals een ponton (Iduna/Zeester, Hof Amsterdam 25 maart 1993, ECLI:NL:GHAMS:1993:AJ2822, S&S 1994/65) en een tot elevatorbak omgebouwd sleepschip (Hinte/Zandexpres, Rechtbank Rotterdam 1 juli 1994, ECLI:NL:RBROT:1994:AJ2880, S&S 1995/31). Hoewel in de tekst onder e van paragraaf 9 AV expliciet het woord kranen is genoemd, is volgens Drijvend c.s. aldus de wijze van transport (in dit geval duwen) doorslaggevend voor het vaststellen van de toepasselijke condities.
- 4.14. Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. beroepen zich op de tekst onder e van paragraaf 9 AV. Het verplaatsen van het kraanpontoon moet volgens hen worden gezien als het verlenen van diensten aan een drijvende kraan als bedoeld onder e van paragraaf 9 AV. Zij verwijzen naar de bewoordingen "Voor slepen en assisteren van, en het verlenen van diensten aan drijvende voorwerpen als bokken, bakken, elevators, kranen [onderstreping rechtbank] enz." . Zij stellen dat het voorwerp de bepalende factor is en dat kranen expliciet onder e wordt genoemd. Bepalend is niet of er is geduwd of gesleept. Het kraanpontoon is ook niet gelijk te stellen met een duwbak: het is een kraanschip zonder ladingtanks of laadruimen en is niet bestemd voor vervoer van goederen. Het verplaatsen van voorwerpen zoals een kraan is een andere tak van sport dan het verplaatsen van een duwbak en brengt meer risico's met zich mee. De toepasselijkheid van de Algemene Sleepconditiën ligt daarom meer voor de hand dan de Algemene Duwconditiën. Drijvend c.s. en [naam V.O.F.01] c.s. wijzen er nog op dat uit de considerans van de Algemene Sleepconditiën uitdrukkelijk blijkt dat deze voorwaarden ook voor duwen gelden.
- 4.15. Bij de beoordeling wordt vooropgesteld dat ABH en Provaart een grote mate van contractsvrijheid hebben bij het overeenkomen van op de opdracht aan Provaart toepasselijke (branche)voorwaarden. Overigens ziet de overeenkomst zelf uitdrukkelijk op het duwen van een kraan door een duwboot (zie 2.5). Nu in de toepasselijke AV een doorverwijzingsbepaling is opgenomen, is de uitleg bepalend om vast te stellen of de Algemene Sleepconditiën of de Algemene Duwconditiën in deze zaak van toepassing zijn. De rechtbank komt er in deze zaak aldus niet aan toe vast te stellen welke condities op grond van het gewoonterecht van toepassing zouden zijn.
- Verder geldt dat de overeenkomst tussen ABH en Provaart een commerciële overeenkomst is. Niet gesteld of gebleken is dat partijen over de tekst daarvan met elkaar hebben onderhandeld. Er komt daarom groot gewicht toe aan de bewoordingen van paragraaf 9 AV, maar daarnaast zal de rechtbank ook acht slaan op de ratio en de context van deze bepaling.
- 4.16. De rechtbank is van oordeel dat de Algemene Sleepconditiën op grond van de tekst onder e van paragraaf 9 AV op de overeenkomst tussen ABH en Provaart van toepassing zijn. De rechtbank volgt de uitleg van Provaart en [naam V.O.F.01] c.s.. Daartoe is redengevend dat onder e van paragraaf 9 expliciet het woord kraan wordt genoemd. Dat ziet de rechtbank als een belangrijke tekstuele indicatie om het verplaatsen van het kraanpontoon onder e te lezen. Daarbij komt dat in de tekst onder e van paragraaf 9 AV ook bokken en elevators als drijvende voorwerpen zijn genoemd waarvoor de Algemene Sleepconditiën van toepassing zijn. Kranen, bokken en elevators hebben met elkaar gemeen dat het grote objecten zijn. Het verplaatsen daarvan is van een andere orde en brengt een grotere mate van gevaarstelling met zich mee dan het verplaatsen van een gewone (geladen) duwbak. Het verplaatsen van een kraanpontoon brengt in het bijzonder vanwege de hoogte van de kraan meer

aanvaringsrisico met zich mee. Dat risico heeft zich in dit geval ook verwezenlijkt toen de beide giekconstructies van het kraanpontoon en de walkraan van Tata Steel met elkaar in aanraking zijn gekomen. Deze risico's doen zich bij het verplaatsen van een normale duwbak niet voor. De rechtbank kent daarom bij de uitleg van paragraaf 9 onder c en e van de Algemene Voorwaarden in dit concrete geval meer gewicht toe aan de aard van het drijvende voorwerp dan aan de wijze van het verplaatsen (duwen of slepen). Bij andere voorwerpen kan juist een rol spelen dat een sleep een zekere mate van zelfstandigheid heeft in tegenstelling tot een geduwd voorwerp. De toepasselijkheid van de Algemene Sleepconditiën valt vanwege de grotere mate van gevaarstelling door een kraan te verenigen met de hiervoor gegeven context. Daarbij betreft de rechtbank dat het bereik van de Algemene Sleepconditiën volgens de considerans niet alleen beperkt is tot slepen maar ook uitdrukkelijk ziet op het duwen van een drijvend voorwerp.

- 4.17. Omdat gesteld noch gebleken is dat er sprake is geweest van contractsovername, behoeven de standpunten van partijen over de tussen ABH en KW Trans / Waterman overeengekomen voorwaarden voor het transport van het kraanpontoon (in de periode voordat ABH die opdrachten aan Provaart gaf) geen behandeling.

Aansprakelijkheid van Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. op grond van de Algemene Sleepconditiën

- 4.18. De rechtbank komt toe aan de beoordeling van de aansprakelijkheid van Provaart en [naam V.O.F.01] c.s.. Uit de Algemene Sleepconditiën volgt, samengevat voor zover in deze zaak van belang, dat alle schades, die het gevolg zijn van schuld of nalatigheid van de opvarenden van de sleepboot, voor rekening zijn van de eigenaar van het gesleepte drijvende voorwerp. In dit geval moet hier dus duwboot en geduwde in plaats van sleepboot en gesleepte worden gelezen.

Dat uitgangspunt lijdt uitzondering als sprake is van opzet of grove schuld.

- 4.19. Dat hier sprake is van schuld van het schip op grond van artikel 8:1004 BW staat vast. Tussen partijen is immers niet in geschil dat de bemanning van de " [naam vaartuig01] " zich te laat bewust is geweest van het aanrakingsgevaar tussen de giekconstructies van het kraanpontoon en de walkraan van Tata Steel. De vraag is of er sprake is van opzet dan wel grove schuld van de bemanning van de " [naam vaartuig01] ", hetgeen Drijvend c.s. tijdens de mondeling behandeling subsidiair stelt en Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. betwisten.

- 4.20. Drijvend c.s. stelt ter onderbouwing van haar beroep op opzet dan wel grove schuld dat de verklaringen van de bemanning van de " [naam vaartuig01] " over de toedracht van de schadevaring onwaarachtig zijn. Drijvend c.s. weerspreekt in het bijzonder dat het de bedoeling zou zijn geweest om onder de kade bij Tata Steel af te meren. Volgens Drijvend c.s. heeft de bemanning van de " [naam vaartuig01] " aanvankelijk verklaard dat [persoon01] tijdens de schadevaring niet in het stuurhuis was, dat [persoon03] het roer had overgenomen, dat hij de walkraan niet had gezien en dat hij de waarschuwing van [persoon04] te laat heeft gehoord. Uit de verklaringen van het kraanpersoneel blijkt dat [persoon01] het kraanpersoneel vlak voor het bereiken van de bestemming liet weten dat er een werkschip in de weg lag en dat hij in het midden van het kanaal zou wachten tot het werkschip klaar was. In het expertiserapport van TVM (onder 2.11) is gerapporteerd dat [persoon03] , in afwijking van de aankondiging van [persoon01] , had besloten om het kraanpontoon tegen de kade bij Tata Steel te duwen totdat het werkschip klaar zou zijn en dat daarbij de walkraan van Tata Steel te laat was onderkend. Dit kan volgens Drijvend c.s. niet juist zijn omdat [persoon01] het kraanpersoneel had medegedeeld dat de duw het midden van het kanaal zou houden en zou wachten tot het werkschip klaar zou zijn met het uitvoeren van werkzaamheden. Ook ontbreekt het bewijs van de vereiste toestemming van Tata Steel. Het moet er volgens Drijvend c.s. op worden gehouden dat [persoon03] het roer aan boord van de " [naam vaartuig01] " niet had overgenomen, dat niemand zich bezig heeft gehouden met de navigatie en dat daardoor de " [naam vaartuig01] " met het kraanpontoon op de walkraan van Tata Steel is gedreven.

- 4.21.

De rechtbank stelt bij de beoordeling voorop dat van opzet of grove schuld sprake is in geval van handelen of nalaten dat roekeloos met de wetenschap dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien is geschied (onder meer HR 4 april 2000, ECLI:NL:PHR:2000:AA4731, S&S 2000/62, "Solon").

4.22. Drijvend c.s. heeft naar het oordeel van de rechtbank onvoldoende gesteld om aan te nemen dat de bemanning van de "[naam vaartuig01]" opzet of grove schuld kan worden verweten. Er is geen enkele aanwijzing voor het standpunt dat de "[naam vaartuig01]" vlak voor of op het moment van de schadevaring onbemand was en dat de "[naam vaartuig01]" en het kraanpontoon daardoor op de walkraan zijn gedreven. Uit de door Drijvend c.s. zelf overgelegde verklaring van [persoon05] blijkt juist dat [persoon03] in het stuurhuis aanwezig was op het moment van de schadevaring. [persoon05] heeft daarover (voor zover relevant) het volgende verklaard:

"Ik ben naar boven gelopen. Ik zag toen dat we heel dichtbij de kade van Tata Steel zaten en ik riep tegen [persoon04]: "Wat doen jullie hiero?". Ik wist dat er ter plaatse een kraan stond, dus ik keek meteen omhoog, en toen zag ik dat wij met onze kraan tegen die van Tata Steel aan zaten. Ik riep tegen [persoon04]: "Je zit tegen die kraan!". [persoon04] keek omhoog en ik zag dat hij zich rot schrok. Hij riep meteen via zijn portofoon: "[persoon07], achteruit, je zit tegen die kraan aan!" Ik kon vaag een paniecreactie horen, zoiets als "Oh shit!". Ik keek achterom naar de stuurhut, en ik zag [persoon03] achter de knoppen. Meteen voelde ik dat achteruit werd geslagen (.)"

Zelfs de directeur van Drijvend Beheer verklaarde tijdens de mondelinge behandeling dat we hier niet spreken over opzet of grove schuld maar dat de bemanning van de "[naam vaartuig01]" niet goed had opgelet. Deze stelling van Drijvend c.s. wordt aldus verworpen.

4.23. Drijvend c.s. heeft in het kader van haar beroep op de onwaarachtigheid van de verklaringen van de bemanning van de "[naam vaartuig01]" verwezen naar de zaak "[naam vaartuig05]" (Hof s-Gravenhage 27 april 1999, ECLI:NL:GHSGR:1999:AJ3236, S&S 2000, 180). In die zaak leidde de onwaarachtige verklaring van de kapitein van een sleepboot er volgens Drijvend c.s. toe dat de kapitein niet te goeder trouw werd geacht en dat dat voldoende was voor het aannemen van grove schuld. De rechtbank is van oordeel dat Drijvend c.s. in dit geval in het geheel niet heeft onderbouwd dat de verklaringen van de bemanning van de "[naam vaartuig01]" over de toedracht onwaarachtig zijn. Die veronderstelling van de advocaat van Drijvend c.s. is ingegeven doordat [persoon01] eerst heeft aangekondigd in het midden van het kanaal te zullen wachten tot het werkschip klaar was, maar daarbij gaat Drijvend c.s. eraan voorbij dat (zo blijkt ook uit het rapport van TVM onder 2.11) na enige tijd toch is besloten om langs de kade van Tata Steel te wachten. Dat het kraanpersoneel daarin niet (direct) is gekend en in de veronderstelling was dat de duw het midden van het kanaal zou houden terwijl het werkschip de werkzaamheden aan het afronden was, maakt niet dat aan de inhoud van de verklaringen van de bemanning van de "[naam vaartuig01]" moet worden getwijfeld. Daarvoor zijn concrete aanwijzingen nodig, die in dit geval ontbreken. Om die reden bestaat ook geen aanleiding om Drijvend c.s. op dit punt toe te laten tot bewijs.

4.24. De rechtbank zal de vorderingen van Drijvend c.s. gelet op het voorgaande afwijzen.

Proces- en nakosten

4.25. Drijvend c.s. zal als de in het ongelijk gestelde partij in de proceskosten van Provaart en [naam V.O.F.01] c.s. worden veroordeeld.

4.26. De kosten aan de zijde van Provaart worden begroot op:

- griffierecht 676,00
- salaris advocaat 2.366,00(2,0 punten × tarief 1.183,00)

Totaal 3.042,00

4.27. De kosten aan de zijde van [naam V.O.F.01] c.s. worden begroot op:

- griffierecht 676,00

- salaris advocaat 2.366,00(2,0 punten × tarief 1.183,00)

Totaal 3.042,00

4.28. De rechtbank stelt de hoogte van de proceskosten vast conform een hoger liquidatietarief dan het tarief dat geldt voor zaken met een onbepaalde waarde. Hoewel Drijvend c.s. zelf geen exact schadebedrag heeft genoemd in (het petitum van) de dagvaarding, bestaan er wel duidelijke aanwijzingen dat de schade aan het kraanpontoon onder een hoger liquidatietarief valt. Dat rechtvaardigt de toepassing van een hoger liquidatietarief.

4.29. Uit de uitspraak van 10 juni 2022 van de Hoge Raad (ECLI:NL:HR:2022:853), onder nummer 2.3, leidt de rechtbank af dat in dit vonnis geen aparte beslissingen hoeven te worden genomen over nakosten en wettelijke rente daarover.

5 De beslissing

De rechtbank

5.1. wijst de vorderingen af;

5.2. veroordeelt Drijvend c.s. in de proceskosten, aan de zijde van Provaart tot op heden begroot op 3.042,00 en aan de zijde van [naam V.O.F.01] c.s. begroot op 3.042,00;

5.3. verklaart dit vonnis wat betreft de kostenveroordelingen uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. P.C. Santema en door de rolrechter ondertekend en in het openbaar uitgesproken op 2 augustus 2023.

[3266/32]