



‘Wij zijn nergens aansprakelijk voor’

Grote machines en veiligheid

De campingbaas komt dagelijks met een voertuig de heuvel op. Iedereen stuift met ontzag aan de kant. Veiligheid? Hij wijst naar het bordje “Wij zijn nergens aansprakelijk voor.” Of dat wijzen naar een bordje nu echt de oplossing is, is maar de vraag. Kennis en ervaring maken de ene mens voorzichtig en de ander juist (over)moedig. Een soort psychologische val inzake gevaargevoel? Zou men grote risico’s ‘gewoon’ worden? Die dan ook genomen worden? Ik kom soms rechtspraak tegen waarin de rechter het laatste aan de orde acht.

Auteur: Kitty Goudzwaard

Kinderspel?

Gelukkig worden machines doorgaans niet bediend als in een kinderspel. En dat is maar goed ook. Want machines worden ingezet bij ingewikkelde projecten als het verplanten van grote bomen over gebouwen heen of het werken aan beschoeiingen. De calamiteit in Alphen aan de Rijn (A.) waarbij twee hijskranen met last op bebou-

wing vallen, staat natuurlijk bij iedere machinist op het netvlies. Van zo’n klap gruwt de hele branche. De hijsbranche wil qua kennis zeker niet stilzitten. In 2008 hebben zij een verplichte nascholing in het leven geroepen. Hijsbegeleiders en machinisten kunnen dus up-to-date zijn. Een hijsplan van grote projecten wordt door vakspecialisten opgesteld. Bij een kleinere klus kan een machinist zelf aangeven,

het werk niet te kunnen uitvoeren. En dan ook weigeren. Bij grote klussen is normaliter zoveel voorbereiding gedaan, dat men niet meer aan zo’n laatste escape van een ervaringsdeskundige toekomt. De zaak A. is nu bij de Onderzoeksraad voor de Veiligheid. Daar zullen zeker aanbevelingen uit voortkomen.

Risico

In de media zoemt rond dat iedere instantie in deze kwestie, zijn zaakjes toch wel op orde had. Risicoanalyses zijn gemaakt. Zelfs is uitgebreid de flora- en faunacheck gedaan. Wat is met al die kennis gedaan? Hoe manage je analyses én de daadwerkelijke klus met oog op veiligheid? Hoe organiseer je een project zodanig dat de juiste kennis bij de juiste mensen zit. Tegenwoordig kan bij aanbestedingen het beheersen van risico heel goed ondergebracht worden als gunningscriterium. Uit de media blijkt dat gemeente A. een twaalf miljoen euro voor de aanneemsom had gereserveerd, en het project voor slechts de helft van die som heeft aanbesteed. De vraag voor de toekomst zal zijn: hoe borg je daadwerkelijk 'veiligheid' bij de aanbesteding? Kan veiligheid niet beter en nog meer als een aparte kwaliteit gezien of aan een eigen aanneemsom worden verbonden? Wil men niet alleen veiligheid, maar is men ook bereid daarvoor te betalen?

Schadevaring

Juridisch gezien is het ongeval in A. een bijzonderheid. De werkzaamheden vonden plaats vanaf een ponton. In dat geval spreekt men van 'schadevaring'. Ter vergelijking van onze groensector: denk aan het herstellen van beschoeiingen of beplanting aanbrengen vanaf een drijvend ponton. Dergelijke schade valt- in beginsel- niet onder de gebruikelijke onrechtmatige daad van artikel 6:162 Burgerlijk Wetboek, maar onder artikel 8:1002 BW



dat ziet op schade uit de scheepsvaart. Blijkbaar is dit leerstuk 'schadevaring' niet eenvoudig te doorgronden, want het gerechtshof wil daarin nog wel eens anders oordelen dan de Hoge Raad. Schadevaringen waarbij slechts één schip bij betrokken is, betreffen vaak onder water liggende stukgetrokken leidingen. De aansprakelijkheid wordt bij schadevaring geregeld via de bijzondere regels van boek 8 Burgerlijk Wetboek. Bij schadevaring kan de scheepseigenaar aansprakelijk zijn. In de kwestie A. blijkt uit uitlatingen door een van de betrokken partijen, dat niet contractueel is vastgelegd wie bij calamiteit aansprakelijk is. Hoe dat in A. is, is nog onduidelijk. Ligt de aansprakelijkheid bij de scheepseigenaar, dan kan deze zijn aansprakelijkheid op grond van deze bijzondere regels beperken tot de waarde van zijn schip, mits boven een bepaald minimumbedrag. Voor het instellen van een rechtsvordering voor schadevergoeding geldt bij schadevaring een verjaringstermijn van 2 jaar in plaats van de gebruikelijke 5 jaar.

Geldt het leerstuk 'schadevaring' alleen voor werken die niet met het zelfde gemak ook van de wal hadden kunnen plaatsvinden? Want waarom zou er verschil zijn tussen werken vanaf de wal of vanaf een schip, als het om inzet van dezelfde machine gaat? De Hoge Raad ziet echter geen reden de schadevaring anders te zien indien het werk ook van de wal af had gekund. Het hoeft dus niet per se te gaan om een fout die verband houdt met scheepsvaart.

Is er na verloop van de 2 jaar dan nog een mogelijkheid tot vordering op grond van onrechtmatige daad zoals in artikel 6:162 BW? Bij samenloop zijn beide regels namelijk van toepassing. Nu er een verschil van 3 jaar zit tussen de verjaringstermijnen van deze verschillende vorderingsgronden, is het echter niet mogelijk om na 2 jaar nog een vordering onrechtmatige daad in te dienen. Na 2 jaar is er dus geen grond meer voor een vordering voor schadevergoeding. Vooral bij schade die wel bekend is en men toch de termijn negeert, is het dan zuur. De kwestie is dan over en uit. Scheepseigenaren hebben dus wel degelijk een grotere bescherming op grond van de regels van boek 8 BW.

Te laat vorderen zal toch niet snel voorkomen? Denk dan even aan de vergissing van het bestuur van A. Daar legde men de aansprakelijkstelling direct al bij de verkeerde partij neer. Komt een schadevorderende partij daar echter pas na 2 jaar achter, dan is men te laat. Het kan ook voorkomen

dat bij rechtsgang pas blijkt, dat men de verkeerde partij heeft gedagvaard.

Werknemer luistert niet

Vaak gehoord: ja, maar ze weten het.....! Het is lang niet altijd voldoende een werknemer te waarschuwen voor gevaarlijke machines. Ook het beplakken met 'gevaarzettende' stickers hoeft ook niet voldoende te zijn. Nee, een werkgever moet ook onderzoeken of zijn waarschuwingen effect hebben. Of anders fysieke maatregelen nemen. Zoals gevaarlijke onderdelen van machines 'niet-toegankelijk' maken. De rechter kijkt dan vooral of effectievere maatregelen mogelijk waren geweest. Soms kom ik de gekste dingen tegen. Voorbeeld: een zeer specialistische boomverplanting. Met de jongste bediende onder de metersgrote kluit. Die stond voor het gemak maar even in het diepe plantgat. Om de kluit de juiste richting in te sturen. Op hoogte zie ik al dat de kluit scheef in de takels hangt. Later vraag ik of hij dit een normale gang van zaken vindt. Ja, is het antwoord; hij weet heel goed wat hij doet..... Jammer genoeg weet de boomkluit dat niet altijd. Dodelijk ongevallen bij boomverplantingen komen wel degelijk voor. Mijn instelling: wees de 'veiligheidsluis' in de pels. Op straat, op de werkvloer. Spreek collega's, ondergeschikten, je werknemers en zelfs je baas aan op wat je vanuit je ooghoek zag. Het is niet raar om op veilige uitvoer te wijzen. Het getuigt alleen maar van opmerkzaamheid en een goed gevaargevoel.



De auteur mr. A.V.K. (Kitty) Goudzwaard is werkzaam als boomjurist bij Cobra groenjuristen. Cobra groenjuristen is onderdeel van Cobra-adviseurs (www.cobra-adviseurs.nl). Lezers kunnen vragen stellen over dit artikel via k.goudzwaard@cobragroenjuristen.nl