

ANNOTATIE

# Verhoogde aansprakelijkheidsdrempel sport- en spelsituaties toegepast bij een vaartocht.

**mr. I. Paul-van Velzen**

*Annotatie bij Gerechtshof Den Haag, 07-05-2019,  
ECLI:NL:GHDHA:2019:948 (PS-2019-0708)*

*Het Gerechtshof Den Haag heeft zich recentelijk gebogen over de vraag of een vervoerder aansprakelijk is voor de schade die een passagier heeft geleden tijdens een vaartocht met een rigid inflatable boat (hierna: RIB), een rubberboot met een stevige romp. Het gerechtshof acht deze situatie vergelijkbaar met een sport- en spelsituatie en overweegt dat voor aansprakelijkheid meer nodig is dan de aanwezigheid en het zich realiseren van de aan de vaartocht verbonden risico's. Deze annotatie bevat een uiteenzetting van de casus en een analyse van de uitspraak van de rechtbank en het gerechtshof.*

## **1. De casus**

Op 21 juli 2013 heeft eiser in het kader van een bedrijfsuitje een vaartocht gemaakt met een RIB van Rotterdam naar Scheveningen. Bij aankomst in Scheveningen bleek echter dat hij niet meer van zijn stoel af kon komen, reden waarom hij naar het ziekenhuis is gebracht. Na onderzoek bleek dat hij twee inzakkingsfracturen had in zijn rugwervels. De passagier heeft de vervoerder (de eigenaar van de RIB en tevens de vennootschap onder wiens verantwoordelijkheid de vaartocht plaatsvond) vervolgens in rechte betrokken. Hij vordert voor recht te verklaren dat de vervoerder aansprakelijk is voor de gevolgen van het ongeval en baseert zijn vordering onder andere op artikel 6:162 BW en artikel 8:974 BW. Tussen partijen staat niet ter discussie dat het letsel van de passagier tijdens de vaartocht is ontstaan.

## **2. Het geschil in eerste aanleg**

De passagier maakt de vervoerder een tweetal verwijten. Allereerst stelt hij dat de vervoerder hem aan een geweldsinwerking heeft blootgesteld, zonder dat er voldoende beveiliging hiertegen was en zonder de geweldsinwerking af te stemmen op de omstandigheden. De passagier betoogt daarbij dat uit het rugletsel voortvloeit dat er te hard is gevaren of dat er sprake is van gebreken aan de RIB. Voorts verwijt de passagier de vervoerder dat deze hem vooraf niet heeft gewaarschuwd voor geweldsinwerkingen die blijvend letsel zouden kunnen veroorzaken.

De rechtbank buigt zich over deze geschilpunten en oordeelt dat niet is komen vast te staan dat de vervoerder aansprakelijk is voor de door passagier geleden schade en wijst de vorderingen af (ECLI:NL:RBROT:2017:7232, r.o. 4.4-4.20). De rechtbank motiveert dit als volgt.

Met betrekking tot de aangevoerde grondslag van artikel 8:974 BW geeft de rechtbank allereerst aan de aansprakelijkheid tevens op grond van artikel 8:504 lid 5 BW te beoordelen. Omdat partijen zich niet hebben uitgelaten over de vaarroute, is het voor de rechtbank namelijk niet duidelijk welke van de twee artikelen van toepassing is. Artikel 8:974 BW is opgenomen ter zake van de overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren, terwijl artikel 8:504 lid 5 BW betrekking heeft op personenvervoer over zee.

De rechtbank overweegt evenwel dat de passagier onvoldoende feiten en omstandigheden heeft gesteld die kunnen leiden tot de conclusie dat zijn letsel is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of door een omstandigheid waarvan een zorgvuldig vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen (zoals is vereist op grond van art. 8:974 BW). Evenmin heeft de passagier naar het oordeel van de rechtbank voldoende feiten en omstandigheden gesteld die kunnen leiden tot de conclusie dat zijn letsel te wijten is aan de schuld of de nalatigheid van de vervoerder (in de zin van art. 8:504 lid 5 BW), dan wel dat het letsel gevolg is van een onrechtmatige daad die aan de vervoerder kan worden toegerekend. De passagier kan – naar het oordeel van de rechtbank – ook niet volstaan met de redenering dat reeds uit het rugletsel volgt dat het niet anders kan dan dat er te hard is gevaren of dat er sprake was van gebreken aan de RIB.

Met betrekking tot de vermeende schending van de waarschuwingsplicht voert de rechtbank aan dat dit verwijt niet kan leiden tot aansprakelijkheid op grond van de genoemde artikelen uit boek 8 BW. Dit betreft namelijk geen voorval dat zich voordeed tijdens het vervoer. Derhalve resteert de vraag of dit verwijt kan leiden tot aansprakelijkheid ex artikel 6:162 BW. Ook die vraag beantwoordt de rechtbank ontkennend. De door de vervoerder gegeven instructies voorafgaand aan de vaartocht zijn toereikend geweest, waardoor van

aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW geen sprake is. Volgens de rechtbank doet daaraan niet af dat voorafgaand niet is gewaarschuwd dat er mogelijk blijvend letsel kon worden overgehouden aan de vaartocht. De passagier heeft namelijk niet gesteld, noch is gebleken, dat dit letsel betreft dat redelijkerwijs te verwachten is tijdens een vaartocht met een RIB. De passagier heeft bovendien ook niet gesteld dat als een dergelijke waarschuwing wél was gegeven, hij niet aan boord was gestapt.

### **3. Het geschil in tweede aanleg**

Tegen het vonnis van de rechtbank stelt de passagier hoger beroep in. Hij voert daarbij zes grieven aan, waarvan er twee – grief 1 en 5 – feitelijk de kern van de aansprakelijkheidsvraag raken. Bij grief 1 voert de passagier aan dat uit het feit dat hij bij het ongeval inzakkingsfractuur heeft opgelopen, reeds volgt dat de vervoerder aansprakelijk is voor de geleden schade. Voor het veroorzaken van dergelijk letsel is een ernstige geweldsinwerking nodig geweest. De blootstelling daaraan levert naar zijn aard aansprakelijkheid op, aldus de passagier. Ook stelt de passagier dat het letsel noodzakelijkerwijs meebrengt dat de vervoerder onvoldoende rekening heeft gehouden met het risico dat in de kracht van de boot ligt. Grief 5 omvat het verwijt dat in de gegeven omstandigheden niet kon worden volstaan met het geven van een waarschuwing, omdat het gevaar geheel en al vermeden had moeten worden.

Het Gerechtshof Den Haag oordeelt echter dat alle grieven niet slagen en bekrachtigt het vonnis van de rechtbank.

Allereerst stelt het hof vast dat tijdens de vaartocht met een RIB een actieve lichaamshouding en een zeker incasservermogen werd verlangd en dat de deelnemers wisten en er mee instemden dat er met enige actie op het water zou worden gevaren. Deze situatie is daarom naar het oordeel van het gerechtshof vergelijkbaar met een sport- en spelsituatie. Voor de aansprakelijkheid van de vervoerder is, zoals ook in een sport- en spelsituatie, dan ook meer nodig dan de aanwezigheid en het zich realiseren van de aan de vaartocht verbonden risico's. Opvallend hierbij is echter dat het hof in het midden laat op welke aansprakelijkheidsgrondslag (boek 8 BW of de onrechtmatige daad) haar overweging concreet betrekking heeft. In ieder geval is naar oordeel van het hof niet komen vast te staan dat er sprake is van bijkomende omstandigheden en met name ook niet dat de passagier is blootgesteld aan een groter gevaar dan waarop hij bedacht had moeten zijn. Evenmin is gegeven dat het door de passagier opgelopen letsel slechts het gevolg kan zijn van een ernstige of zeer forse geweldsinwerking. Ook aan hetgeen in grief 5 is aangevoerd aangaande de waarschuwingsplicht gaat het hof voorbij; de daaraan ten grondslag gelegde stelling dat passagiers van een RIB een aanzienlijk risico lopen op een inzakkingsfractuur is onvoldoende

onderbouwd.

#### **4. Sport- en spelsituatie en boek 8 BW**

Boek 8 bevat, mede ter uitvoering van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, een eigen regime ten aanzien van vervoer op zee en over binnenwateren. Daarnaast bevat het ook regelingen over aansprakelijkheid van de vervoerder bij dood of letsel van een passagier. Hoewel niet is bepaald dat dit regime per definitie exclusief van toepassing is in aansprakelijkheidskwesties bij vervoer, is het op het eerste oog opvallend dat het gerechtshof in deze casus volstaat met een beoordeling van de aansprakelijkheid aan de hand van een sport- en spelsituatie. Dat is immers een beoordelingskader dat bij aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 6:162 BW aan de orde komt.

Bij nadere bestudering van de casus wordt echter duidelijker waarom het gerechtshof hiervoor heeft gekozen. Het gaat in deze casus namelijk niet om een doorsneevaartocht. Uit de overwegingen van het gerechtshof blijkt dat het een actieve tocht betrof, waarbij de organisatie aan de deelnemers vooraf duidelijk had gemaakt dat er klappen moesten worden opgevangen. De passagiers werden erover ingelicht dat zij voorin de boot hardere klappen te verduren zouden krijgen dan achterin de boot, dat zij blauwe plekken konden oplopen, dat zij moesten meebewegen met de golven en dat deze tocht voor zwangere vrouwen en andere personen met lichamelijke klachten werd afgeraden. Daarnaast is vooraf aan de deelnemers duidelijk gemaakt dat als er iets aan de hand was, zij hun hand dienden op te steken en dat er dan gestopt zou worden. Blijkens de overwegingen van het gerechtshof is het slachtoffer in deze casus voorin in de boot gestapt – omdat hij naar eigen zeggen een beetje actie wilde – en heeft hij tijdens de vaartocht niet zijn hand opgestoken.

De feitelijke omstandigheden van het geval waren in dit arrest dus van doorslaggevend belang. Dergelijke omstandigheden kunnen leiden tot toepassing van de verhoogde aansprakelijkheidsdrempel bij sport- en spelsituaties. Nu het hof niet ingaat op de aansprakelijkheidsgrondslag(en) maar deze drempel in mijn ogen wel integraal toepast, is in mijn optiek verdedigbaar dat deze dus ook toepassing kan vinden in aansprakelijkheidskwesties bij personenvervoer op basis van boek 8 BW.

Overigens roept deze uitspraak ook de vraag op wat de rol en verantwoordelijkheid van de werkgever is in dit verband. Een werkgever kan bij bedrijfsuitjes immers ook aansprakelijk worden gehouden voor letsel. Daarvoor is onder andere relevant of het uitje een bedrijfsmatig doel diende, of de deelname (min of meer) verplicht was en of de werkgever heeft voldaan aan zijn zorgplicht. Dat een dergelijke vordering niet bij voorbaat kansloos is, blijkt ook uit een

vonnis van de Rechtbank Utrecht (ECLI:NL:RBUTR:2012:BY1855). In die zaak werd een werkgever aansprakelijk geacht voor het letsel dat zijn werknemer had opgelopen tijdens een vaartocht met een RIB in het kader van een bedrijfsuitje.