

Autonoom varen of rijden

INNOVATIE Op wie kan de schade verhaald worden na een botsing met zelfsturende voer-

**JULIAN VAN DE VELDE
EN BEN TICHELAAR**

Tot voor kort leek het allemaal nog sciencefiction, maar de zelfrijdende truck en het zelfvarende schip worden nu echt realiteit. In dit artikel worden de juridische consequenties belicht.

In oktober van vorig jaar voerde techbedrijf Otto, onderdeel van 'taxibedrijf' Uber, de eerste testrit uit met een zelfrijdende truck. Het betrof een rit van een kleine 200 kilometer in de staat Colorado in de Verenigde Staten. De lading: 50.000 blikjes bier. De chauffeur moest wel nog zelf naar de snelweg rijden, maar op de snelweg aangekomen schakelde hij het systeem in waarna de software het van hem overnam. Er is geen speciaal voer-

tug voor nodig, het systeem kan gewoon in bestaande trucks worden ingebouwd. Uber is niet de enige techgigant die zich in de strijd om de zelfrijdende auto en truck heeft geworpen. Ook Google, Apple en Tesla zien brood in de technologie. In de scheepvaart zetten bedrijven als Kongsberg Maritime, Rolls-Royce en Damen Shipyards serieus in op 'autonoom' varende schepen. Zo verwacht Kongsberg al in 2018 een autonoom varend offshore schip operationeel te hebben. Er zijn ook bedrijven, zoals het Nederlandse Nedcarigo, die als tussenstap eerst op 'semi-autonoom' inzetten. Deze semi-autonome schepen zijn nog niet onbemand, maar hebben wel aanzienlijk minder bemanning nodig. Kortom, er staan veel spannende dingen te gebeuren in transportland.

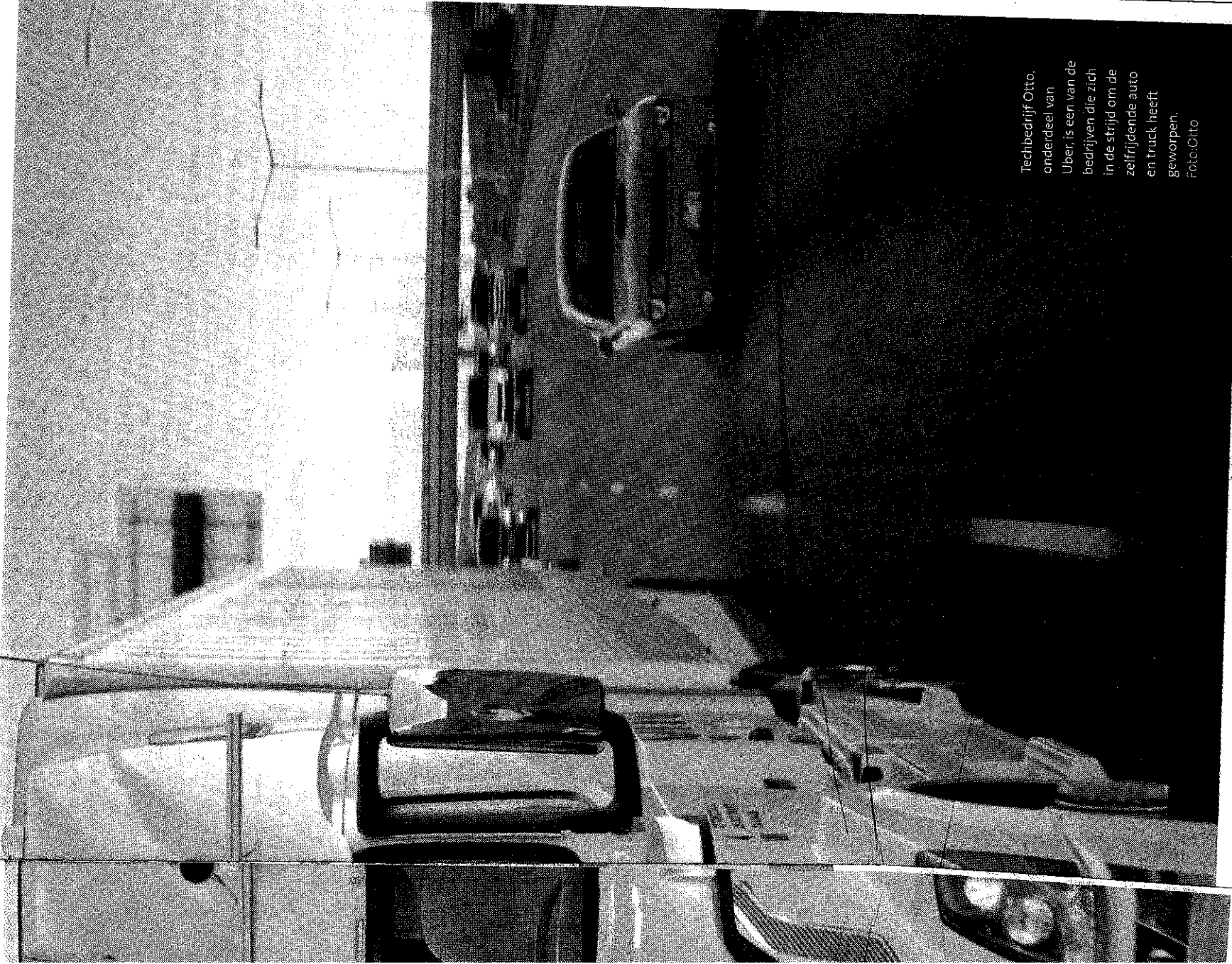
Vanuit juridisch oogpunt gezien is het interessant om te kijken met welke mogelijke aansprakelijkheden een vervoerder wordt geconfronteerd, indien een autonoom varend of rijdend vervoermiddel een aanvaring of aanrijding veroorzaakt. Bijvoorbeeld, wat nu als de aanvaring van de stuw in Grave het gevolg was van een defect in het besturingssysteem van een autonoom varend schip? Zou de eigenaar van het schip zich dan kunnen beroepen op overmacht of is hij dan toch aansprakelijk ten opzichte van degenen die schade hebben geleden? Met het oog op de mogelijke aansprakelijkheid dient onderscheid te worden gemaakt tussen (buitencontractuele) vorderingen van derden met wie de vervoerder geen overeenkomst heeft en vorderingen van partijen met wie wel een overeenkomst be-

staat, te weten een vervoerovereenkomst. Beide varianten zullen hieronder worden besproken.

Aanvaring of aanrijding

Uit rechtspraak van de Hoge Raad (onze hoogste rechter), alsmede uit de wet, volgt dat de eigenaar van een vervoermiddel onder meer aansprakelijk is voor aanvarings- of aanrijdingsschade van derden, indien de schade het gevolg is van het feit dat het vervoermiddel niet voldeed aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mocht stellen. Dit is mogelijk het geval indien de schade veroorzaakt zou zijn door falen van het besturingssysteem van het autonome voertuig. De consequentie hiervan is dan dat de eigenaar van het vervoermiddel aansprakelijk is voor de aanvarings- of aanrijdingsschade.

Bij aanrijdingen veroorzaakt door vrachtwagens met een voetganger of fietser, zal de eigenaar ook aansprakelijk zijn op grond van de Wetenwet. Gezien de vrij strikte rechtspraak over dit onderwerp zal de eigenaar van de vrachtwagen tegenover een fietser of voetganger, in geval de aanrijding het gevolg is van disfunctioneren van het besturingssysteem, geen beroep kunnen doen op overmacht. Echter, dit is anders wanneer de autonoom rijdende vrachtwagen in aanrijding komt met een ander voertuig. Mocht vast komen te staan dat het besturingssysteem van de vrachtwagen als een gebrek-ig product moet worden beschouwd, dan is de eigenaar van de vrachtwagen op basis van de wet niet aansprakelijk voor de aanrijdingsschade. In plaats daarvan rust



Techbedrijf Otto, onderdeel van Uber, is een van de bedrijven die zich in de strijd om de zelfrijdende auto en truck heeft geworpen. Foto: Otto

De aansprakelijkheid

of v...
rtuigen?

de aansprakelijkheid in dat geval op de producent van het bestuursysteem. Met andere woorden, de schadelijde partij zal haar schade dan dienen te verhalen op de producent van het bestu-

van het schip. De scheepseigenaar kan aansprakelijkheid tegenover een derde niet afwenden door naar de producent te wijzen. Dit neemt uiteraard niet weg dat de eigenaar van het schip in dat geval op zijn

schade ontstaan aan de lading van het schip. In principe is de vervoerder van de lading op basis van de vervoerovereenkomst dan aansprakelijk voor deze schade. Echter, dit kan anders zijn indien de schade het gevolg is van verborgen gebreken in het schip. Een fout in het bestuursstelsel van een autonoom varend schip zou zo'n verborgen gebrek kunnen opleveren. Desalniettemin moet de vervoerder ook in dat geval zorgen voor zijn schip zoals van een zorgvuldig vervoerder mag worden verwacht. Met andere woorden, zorgt de vervoerder niet goed voor zijn schip, dan kan hij zijn aansprakelijkheid niet uitsluiten met een beroep op een verborgen gebrek.

Een autonoom varend offshore schip wordt al volgend jaar verwacht.

ringsysteem en niet op de eigenaar van de vrachtwagen.

Deze regel is niet van toepassing op schepen. Bij schepen komt eventuele schade ten gevolge van fouten in het bestuursstelsel voor rekening en risico van de eigenaar

beurt de producent aansprakelijk kan houden voor een gebrek in het geleverde product.

Ladingschade

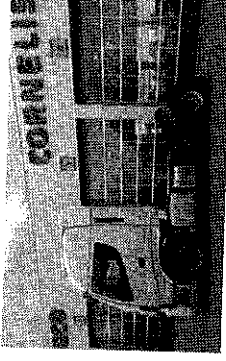
N naast aanvaringsschade bij derden, kan als gevolg van de aanvaring ook

BEDRIJFSNIEUWS

In het nieuwe logistieke centrum van handelshuis in groenten en fruit **Scherpenhuizen** in Eindhoven zijn de eerste verpakkinglijnen in gebruik genomen. Het bedrijf is de grootste exporteur van Nederlandse paprika's.

Jaarlijks gaat het om 60 miljoen kilo's rode, groene en gele paprika's. Ook worden er veel Conference-peren uitgevoerd naar vrijwel alle landen in Europa. In het nieuwe dc worden de groenten en fruit opgeslagen en verpakt. Het 40.000 m² grote complex heeft zestig laadocks. 's Avonds en 's nachts worden groenten en fruit opgehaald.

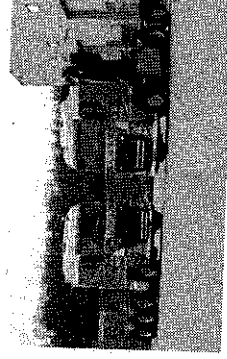
Schwennen Internationaal Transport uit Bellingwolde heeft een nieuwe Iveco Stralis trekker met midlift-as in gebruik genomen. Onder de Hi-Way cabine bevindt zich een 460 pk sterke Iveco Cursor



11 dieselmotor. Verder is de nieuwe Stralis voorzien van twee brandstoftanks met een gezamenlijke inhoud van 600 liter en een hydrauliekinstallatie. Schwennen zal de nieuwe trucks voornamelijk inzetten voor internationale transportwerkzaamheden met walking-floor opleggers.

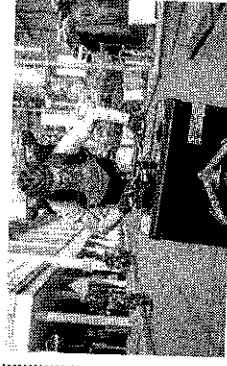
Baetsen Internationaal Transport

uit Veldhoven heeft het wagenpark uitgebreid met twee Volvo FH-trekkers. Het gaat om een Volvo FH 540 pk 8x4 zwaartransport trekker met I-Shift met kruipversnellingen en een Volvo FH 460 pk 6x2 trekker met autolaadkraan. Ze zijn specifiek afgestemd op het exceptioneel transport van onder meer machines, prefab bouwelementen en industriële installaties. Na een inventarisatie van de behoeften en beoogde inzet is de configuratie van beide voertuigen bepaald. Baetsen maakt deel uit van Baetsen-Groep, een Veldhovens



familiebedrijf dat zich concentreert op logistieke dienstverlening en recycling.

Fietskoeriers.nl, de eerste pakketbezorgservice op de fiets, bezorgt nu ook in Almere en Lelystad. Daarmee groeit het peloton naar 29 steden. Een vestiging in Hengelo volgt in juni. Dat Fietskoeriers.nl hard groeit heeft voornamelijk te maken met de duurzame keuzes die steeds meer webshops maken. De verkeersdruk – zeker in de binnensteden – is enorm en de luchtkwaliteit gaat steeds verder



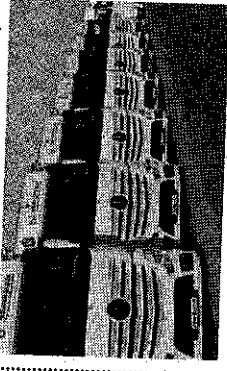
achterruit. Eind 2017 wil het bedrijf tienduizend pakketjes per dag bezorgen. Fietskoeriers.nl is een samenwerking tussen achttien fietskoeriersbedrijven.

Dobbe Transport in Roelofarendsveen heeft het wagenpark flink vernieuwd met tien DAF's Euro 6 van de LF-, CF- en XF-serie. De transporteur en logistiek dienstverlener zet de trucks in voor (stads)distributie tot aan internationaal transport van de meest uiteenlopende goederen. De vloot van Dobbe Transport omvat zo'n honderd voertuigen, waarvan ongeveer de helft van DAF. Ook heeft Dobbe Transport geïnvesteerd in uitbreiding van de



op- en overslagcapaciteit met duizend vierkante meter vloeroppervlak en vierduizend extra palletposities.

Brinkman Trans Holland, gevestigd in Emmen, nam onlangs twaalf nieuwe Mercedes-Benz Actros 1842 LS trucks met GigaSpace-cabine in gebruik. De trucks zijn een vervolg op een order van 25 Actros trucks vorig jaar. De trekkers zijn voorzien van ruime GigaSpace-cabine. De Actros trucks zijn uitgerust met stand-airco, PPC en telematicasys-



teem FleetBoard en voorzien van reparatie- en onderhoudscontract. Voor het internationale geconditioneerd transport zet het bedrijf dagelijks 81 trucks in. Ze zullen zo'n 180.000 kilometer per jaar gaan afleggen.

Mammoet heeft een nieuw kantoor geopend in Krefeld, Duitsland. Het nieuwe kantoor ligt midden in het chemische industriegebied van Krefeld-Uerdingen. Met de opening van deze nieuwe locatie zal Mammoet haar klanten in het Rijn-Kuhrgebied nog beter kunnen bedienen. Het nieuwe kantoor in Krefeld biedt het volledige engineering heavy lifting and transport services dienstenpakket aan, waaronder equipment setting en turnaround services. Mammoet Duitsland West krijgt in de aankomende tijd ondersteuning van Mammoet Nederland, Regio Zuid.

Heeft u ook transport- of logistieknieuws over uw bedrijf? redactie@nieuwsbladtransport.nl



LEES VERDER OP PAGINA 16 ►

@NTNL

Binnenwaartschepen hebben vorig jaar 365 miljoen ton aan goederen vervoerd. [@ixolution](http://bit.ly/2q3TE4M)

Duwvaartrederij @thyssenkrupp Veerhaven B.V. bestaat 50 jaar. [@HavenRotterdam](https://twitter.com/HavenRotterdam)

In de haven van Rotterdam een zeeschip gedwongen tot afgifte van scheepsafvalstoffen #Scheepsafval [@LI_Schepvaart](https://twitter.com/LI_Schepvaart)

Wat betekent straks de Franse verkiezingsuitslag op 7 mei voor haven Rotterdam? Meer tijdens ons ondernemersontbijt. [@Havenvereniging](https://twitter.com/Havenvereniging)

Scania en IIT slaan de handen ineen bij de aanpak van fraude met de tachograaf in vrachtwagens: <http://bit.ly/2pcdW6o> [@Inspectielant1](https://twitter.com/Inspectielant1)

Wegvervoerders blijven profiteren van de aantrekkende bouwsector en detailhandel. [@BartBanning](http://abr-amros.mh.re/CBK)

Download de Douanespectiel 2016 met relevante artikelen over Douane in beweging <http://ow.ly/Ctk63qbb8yB> [@Douanecongres](https://twitter.com/Douanecongres)

Ook #transport krijgt de verdiende aandacht tijdens #koningsdag pic.twitter.com/NbHBrfA6On [@maatapi](https://twitter.com/maatapi)

Ook met uw tweet in de krant? Met #NTNL springt u meer in het oog. Blijf op de hoogte en volg deze krant op twitter.com/ntnl

HTTP://

nieuwsbladtransport.nl
Deze week onder andere:

- Kleine winst voor Cargolux
- 'Europese producten zijn populair in Iran'
- DHL neemt Braziliaans koeltransporteur over
- Verkeer Albertkanaal op zon- en feestdagen neemt toe
- Stilstaan als norm?
- Russisch marineschip zinkt na aanvaring
- Kranen vandaag even omhoog

Meer nieuws kunt u vinden op nieuwsbladtransport.nl

Aansprakelijkheid

VERVOLG VAN PAGINA 15 ▶

Een voorbeeld is de situatie waarin de vervoerder weet dat het bestuuringssysteem in bepaalde vaargebieden mogelijk niet deugdelijk functioneert. In dat geval zal geen sprake zijn van een verborgen gebrek. De vervoerder zal er dan op toe moeten zien dat het schip in dat gebied handmatig vaart of dat er in ieder geval een bemanninglid

stand-by staat in de stuurhut, mocht het bestuuringssysteem haperen. Doet de vervoerder dit niet, dan kan hij zijn aansprakelijkheid voor eventuele schade aan de lading niet afwenden door te stellen dat de aanvaring het gevolg was van een verborgen gebrek.

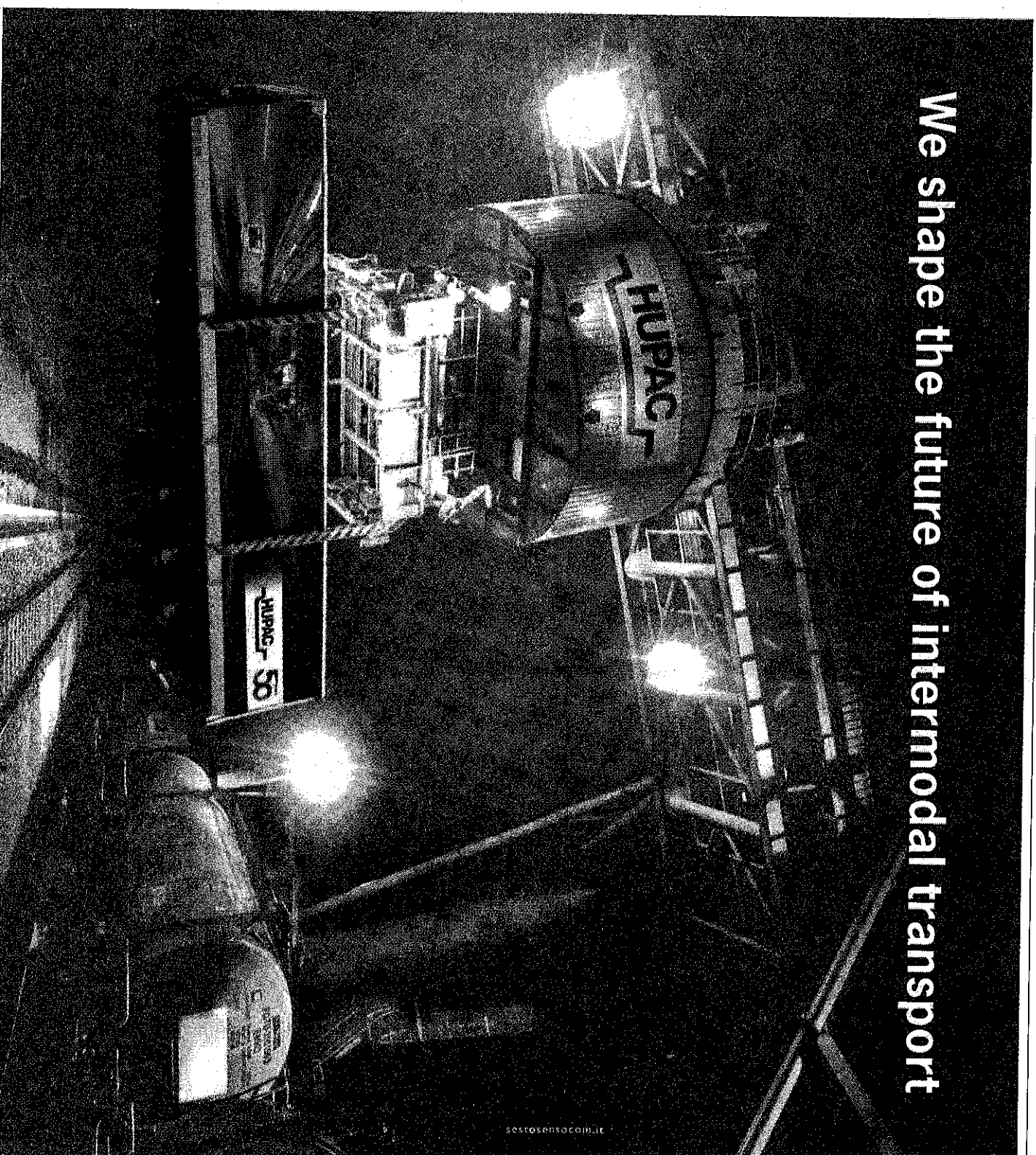
In geval van vervoer met een vrachtwagen geldt op basis van de wet en het CMR-Verdrag dat een vervoerder ook aansprakelijk is in dien de schade het gevolg is van een gebrek in het voertuig. Met andere woorden, indien schade ontstaat aan de lading als gevolg van een gebrek in het bestuuringssysteem van de autonoom rijdende vrachtwagen, dan is de wegvervoerder aansprakelijk voor de schade die ontstaat aan de lading. Uiteraard geldt in dat geval wel dat de vervoerder op zijn beurt de producent aansprakelijk kan houden voor de schade.

Als een vervoerder wil voorkomen dat hij door ladingbelanghebbenden aangesproken wordt voor ladingsschade als gevolg van een fout in het autonome bestuuringssysteem, dan kan de vervoerder ervoor kiezen om een aansprakelijkheidsuitsluiting op te nemen in de vervoervereenkomst. De ladingbelanghebbenden moeten dan wel met zo'n aansprakelijkheidsuitsluiting akkoord willen gaan.

Beperking

Wanneer schade ontstaat als gevolg van een aanvaring, dan kan het voor de eigenaar van het schip (en zijn verzekeraars) aantrekkelijk zijn om aansprakelijkheid te beperken door het stellen van een beperkingsfonds. Hiervoor moet dan een verzekeringwor-

We shape the future of intermodal transport



Count on us

- Shuttle Net
- Intermodal Express Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Maritime Logistics

50 years

HUPAC
moving together

www.hupac.com



In de scheepvaart zet onder andere Rolls-Royce in op 'autonoom' varende schepen. Beeld: Rolls-Royce

den ingediend bij de rechtbank. De hoogte van het beperkingsfonds hangt af van de grootte van het schip en wordt vastgesteld op basis van een rekenmethode die in de wet staat. Het indienen van een dergelijk beperkingsverzoek is interessant wanneer de totale schade van de betrokken partijen het beperkingsfonds overstijgt. De eigenaar van het schip dat in aanvaring kwam met de stuw bij Grave heeft ook zo'n beperkingsverzoek ingediend bij de rechtbank.

De aansprakelijkheid kan niet worden beperkt indien de schade het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid. Echter, van 'opzet of bewuste roekeloosheid' zal slechts in uitzonderlijke gevallen sprake zijn. Het zal dus niet snel voorkomen dat de eigenaar van een autonoom varend binnenvaartschip zijn aansprakelijkheid niet kan beperken. Maar wat nu als de producent van het besturingssysteem bij de levering heeft meegedeeld, dat het besturingssysteem in bepaalde vaar-

gebieden mogelijk niet werkt? Bijvoorbeeld bij het incident in Grave: wat nu als de producent had meegedeeld dat het systeem in de omgeving van Grave mogelijk problemen geeft en aanraadt daar handmatig te varen, maar de eigenaar desondanks toch op het autonome besturingssysteem naar Grave is gevaren? In dat geval is het goed mogelijk dat een rechtbank zal oordelen, dat de eigenaar van het schip 'bewust roekeloos' heeft gehandeld door de waarschuwing van de producent te negeren. De eigenaar van het schip kan zijn aansprakelijkheid dan niet beperken en zal volledig aansprakelijk zijn voor de aanvaringsschade. In een zaak zoals de aanvaring bij Grave zou dat betekenen dat de eigenaar van het schip met enorme claims wordt geconfronteerd.

Ten opzichte van hun contractuele wederpartij kunnen de weg-, zee- en binnenvaartvervoerders hun aansprakelijkheid voor ladingsschade doorgegaan op basis van de toe-

passelijke wetten en verdragen beperken. Ook in dat geval geldt dat het beperken van aansprakelijkheid niet mogelijk is in geval van opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder.

Hakken

Een ander risico bij autonoom varen en rijden is dat het besturingssysteem van het vervoer-

kosten. Dit roept ook de vraag op of de vervoerder dan aansprakelijk zou zijn voor de schade. Het lijkt er op dat de vervoerder in dat geval aansprakelijkheid kan afwenden door een beroep op overmacht te doen. Echter, met het oog op zaken is dan wel van belang dat de software van het besturingssysteem niet achterloopt en regelmatig is ge-

Beperk de aansprakelijkheid met een beperkingsfonds.

update. Stel dat de vervoerder namelijk laat de software conform de instructies regelmatig te updaten, waardoor terroristen een nog niet gedicht veiligheidslek in het besturingssysteem kunnen misbruiken, dan zou dit tot gevolg kunnen hebben dat hij (mede) aansprakelijk is

voor de aanvarings- of aanrijdingschade.

Verzekering

Uit het bovenstaande volgt dat de vervoerder die besluit om autonoom varende of rijdende vervoermiddelen in te gaan zetten, met nieuwe risico's zal worden geconfronteerd. De risico's zijn lastig te overzien, en des te groter, zolang de technologie nog in de kinderschoenen staat. Het is dan ook raadzaam dat de vervoerders met hun verzekeringsinstellingen en verzekeringsmakelaars in overleg treden, om zich tegen deze risico's deugdelijk in te dekken. Zolang het incident in Grave van eerder dit jaar heeft laten zien, kunnen de mogelijke aansprakelijkheden waarmee een vervoerder kan worden geconfronteerd enorm zijn. Het is voor vervoerders dan ook van belang goed verzekerd te zijn.

Julian van de Velde is partner en Ben Tichelaar is advocaat bij Smallegange Advocaten