

# Autonom varende of rijdende vervoermiddelen: WAT ZIJN DE JURIDISCHE CONSEQUENTIES?

Tot voor kort leek het allemaal nog sciencefiction, maar de zelfrijdende truck en het zelfvarende schip worden nu echt realiteit. In oktober van vorig jaar voerde taxibedrijf en techgigant 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: vijftigduizend 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 voertuig 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.

Bij aanrijdingen veroorzaakt door vrachtwagens met een voetganger of fietser, zal de eigenaar ook aansprakelijk zijn op grond van artikel 185 Wegenverkeerswet. 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.

Maar 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 door een fout van de fabrikant als een gebrekkig product

moet worden beschouwd, dan is de eigenaar van de vrachtwagen op basis van artikel 6:173 lid 2 BW in beginsel niet aansprakelijk

**In geval van opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder is het beperken van aansprakelijkheid niet mogelijk**

voor de aanrijdingsschade. In plaats daarvan rust de aansprakelijkheid in dat geval krachtens artikel 6:185 BW op de producent van het besturingssysteem. Met andere woorden, de schadelijgende partij zal zijn schade dan dienen te verhalen op de producent van het besturingssysteem en niet op de eigenaar van de vrachtwagen. Dit kan voor de schadelijgende partij vervelend zijn en tot onbevredigende situaties leiden, met name indien de producent is gevestigd in het buitenland. Mocht de schade niet al te hoog zijn, dan kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat de schadelijgende partij met het oog op de eventuele juridische kosten afziet van het verhalen van de schade op de buitenlandse producent. Wellicht zal dit reden zijn voor de wetgever om de wetge-

**O**ok 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 varende offshore schip operationeel te hebben. Er zijn ook bedrijven, zoals het Nederlands Nedcargo, 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.

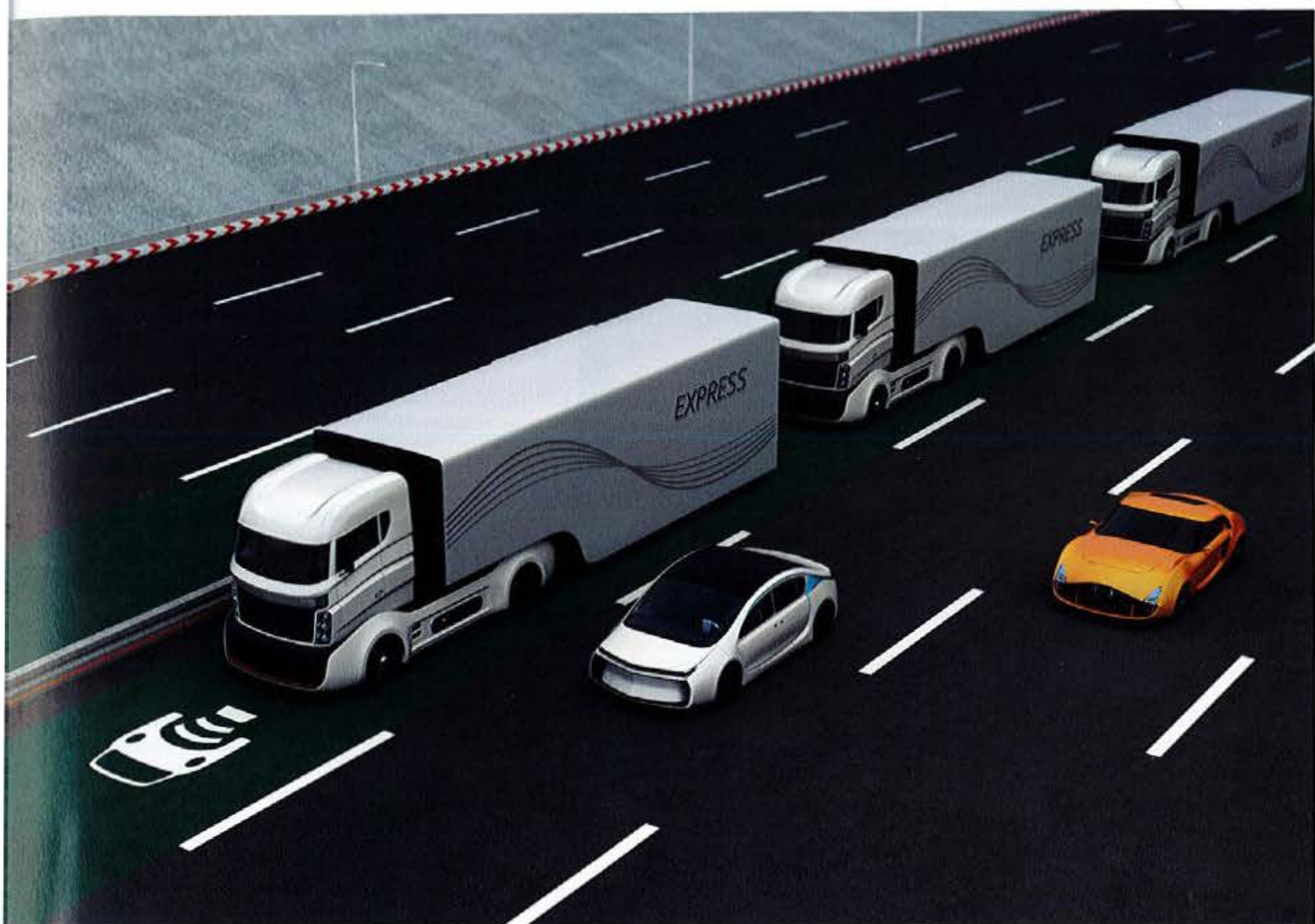
Vanuit juridisch oogpunt gezien is het interessant om te kijken met welke mogelijke aansprakelijkheden een vervoerder wordt geconfronteerd, indien een autonoom varende of rijdend vervoermiddel een aanvaring of aanrijding veroorzaakt. Door Paul Littooijs is in *de Beursbengel* van maart 2017 al uiteengezet met welke mogelijke aansprakelijkheden de vervoerder kan worden geconfronteerd. Dit artikel haakt hier op

in. Met het oog op de mogelijke aansprakelijkheid moet onderscheid worden gemaakt tussen (buitencontractuele) vorderingen van derden met wie de vervoerder geen overeenkomst heeft, en vorderingen van partijen met wie wel een overeenkomst bestaat, te weten een vervoerovereenkomst. Beide varianten zullen hierna 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 als 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.





ving aan te passen ten gunste van het slachtoffer.

De regel ter zake productaansprakelijkheid is niet van toepassing op schepen. Bij schepen komt eventuele schade ten gevolge van fouten in het besturingssysteem voor rekening en risico van de eigenaar van het schip. Uit het arrest van de Hoge Raad in de zaak Casuele/De Toekomst (30 november 2001, S&S 2002, 35) volgt namelijk dat alleen artikel 6:173 lid 1 BW toepasselijk wordt verklaard op het begrip 'schuld van het schip' en niet artikel 6:173 lid 2 BW. De scheepseigenaar kan aansprakelijkheid tegenover een derde dus niet afwenden door naar de producent te wijzen. Dit neemt uiteraard niet weg dat de eigenaar van het schip op zijn beurt de producent aansprakelijk kan houden voor een gebrek aan het geleverde product.

#### LADINGSCHADE

Aanvaring veroorzaakt niet alleen schade bij derden, maar er kan als gevolg van de aanvaring ook schade ontstaan aan de lading van het

#### Zorgt de vervoerder niet goed voor zijn schip, dan kan hij zijn aansprakelijkheid niet uitsluiten met een beroep op een verborgen gebrek

schade. Echter, dit kan anders zijn als de schade het gevolg is van verborgen gebreken in het schip (zie voor zeeschepen artikel 8:383 lid 2 sub p BW en voor binnenvaartschepen artikel 8:898 BW). Een fout in het besturingssysteem 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.

#### VOORBEELD

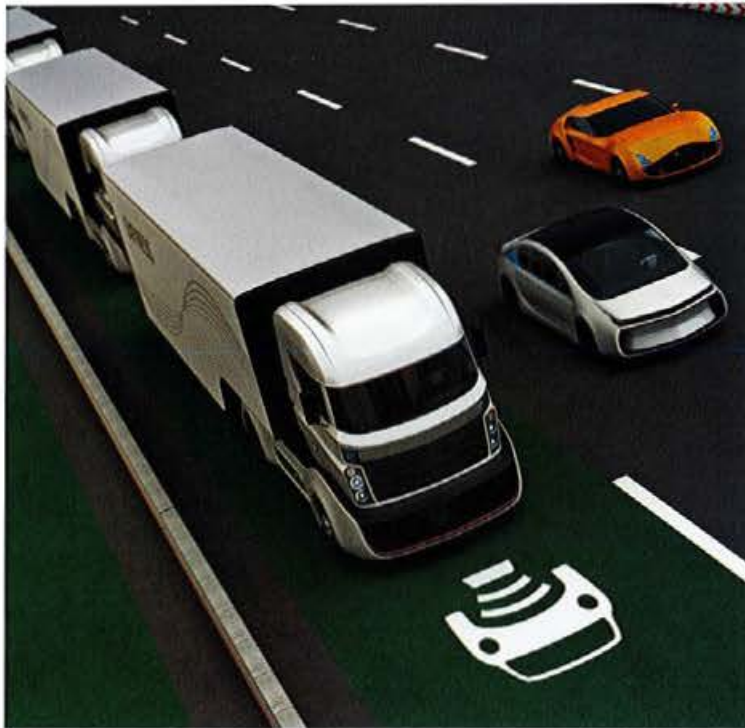
Een voorbeeld is de situatie waarin de vervoerder weet dat het bestu-

ringssysteem 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 bemanningslid stand-by staat in de stuurhut, mocht het besturingssysteem 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 artikel 8:1098 lid 2 BW en artikel 17 lid 3 CMR-Verdrag, dat een vervoerder ook aansprakelijk is indien 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 besturingssysteem 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 besturingssysteem, dan zou de vervoerder ervoor kunnen kiezen om een aansprakelijkheidsuitsluiting op te nemen in de vervoerovereenkomst, voor zover mogelijk met het oog op dwingendrechtelijke bepalingen uit nationale wetgeving en verdragen (zoals CMR-Verdrag en Hague-Visby Rules). De ladingbelanghebbenden moeten dan wel met zo'n aansprakelijkheidsuitsluiting akkoord willen gaan.

#### BEPERKEN AANSPRAKELIJKHEID

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 verzoek worden 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. Zo heeft bijvoorbeeld de eigenaar van het schip dat begin 2017 in aanvaring kwam met de stuw bij Grave ook zo'n beperkingsverzoek ingediend bij de rechtbank.

De aansprakelijkheid kan niet worden beperkt als 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 varende 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 vaargebieden 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 vaart? 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 binnenvaartvervoerder hun aansprakelijkheid voor ladingschade doorgaans op basis van de toepasselijke 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.

#### HACKEN BESTURINGSSYSTEEM

Een ander risico bij autonoom varen en rijden is dat het besturingssysteem van het vervoermiddel mogelijk kan worden gehackt door criminelen of terroristen. Indien een terrorist een schip zou kunnen gebruiken om bijvoorbeeld een gastanker te rammen, dan zou dit catastrofale gevolgen kunnen hebben en vele mensen het leven kunnen kosten. Dit roept ook de vraag op of de vervoerder dan aansprakelijk zou zijn voor de schade. Het lijkt erop dat de vervoerder in dat geval aan-

#### Bij opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder is het beperken van de aansprakelijkheid niet mogelijk

sprakelijkheid kan afwenden door een beroep op overmacht te doen. Echter, met het oog op

hacken is dan wel van belang dat de software van het besturingssysteem niet achterloopt en regelmatig is geüpdatet. Stel dat de vervoerder nalaat 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 aanrijdingsschade.

#### TOT SLOT: SLUIT EEN DEUGDELIJKE VERZEKERING AF

Uit het voorgaande 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 verzekeringstussenpersonen en verzekeringsmakelaars in overleg treden, om zich tegen deze nieuwe risico's deugdelijk in te dekken. Zoals het incident in Grave van eerder dit jaar heeft laten zien, kunnen de mogelijke aansprakelijkheden waarmee een vervoerder kan worden geconfronteerd enorm zijn. ●

Mr. J.J. (Julian) van de Velde  
De auteur is partner bij Smallegange  
Advocaten te Rotterdam.