

RECHTSPRAAK

Grieg International II AS/Loods X

Eigenaar schip aansprakelijk voor schade van loods na val in gedimd verlicht trapgat bij nachtelijke loodswerkzaamheden. Schade wordt voor 50% gematigd wegens eigen schuld loods, door zich vooraf geen rekenschap te geven van de aanwezigheid van een dubbele trap

Loods X is in de avond en nacht van 27 op 28 december 2000 als loods werkzaam geweest aan boord van het m.s. Star Gran, dat eigendom was van Gran Inc. Loods X was destijds bijna 25 jaar loods. De brug van de Star Gran was te bereiken via twee trappen, die aan weerszijden van de achterzijde van de brug uitkwamen. De beide trapgaten waren open. De voorkant van de brug was door een donker gordijn afgescheiden van de achterzijde, waar zich ook de kaartentafel bevond. Loods X is kort na middernacht in het trapgat van de aan stuurboordzijde gelegen opgang naar het stuurhuis gevallen en heeft daarbij letsel opgelopen. Naar het oordeel van de loods is Gran Inc. als eigenaar aansprakelijk voor de valpartij en de daaruit voortvloeiende schade, omdat het trapgat onvoldoende was verlicht. De rechtbank oordeelde dat de vraag of een gedimde verlichting voldoende bescherming biedt tegen het valgevaar dat een open trapgat oplevert moet worden beoordeeld in het licht van de omstandigheden waaronder loods X zijn werkzaamheden ten tijde van het ongeval moest uitvoeren, welke omstandigheden ook tijdens de comparitie aan de orde zijn geweest. De Star Gran werd bij nacht aangemeerd in een haven waar veel verlichting was, de lichten op de brug waren gedimd om het zicht naar buiten zo min mogelijk te belemmeren. De loods loopt bij het aanmeren veelvuldig over de brug heen en weer en is geconcentreerd gericht op de externe situatie, waarbij hij niet altijd bewust bezig is met de directe, voor hem vreemde, werkomgeving. Onder die omstandigheden biedt het louter gedimd verlichten van een open trap naar het oordeel van de rechtbank onvoldoende bescherming. Daarbij komt dat sprake was van een diep trapgat (volgens de Arbeidsinspectie circa 3,50 meter), zodat van een val daarin ernstige gevolgen te verwachten zouden zijn, en een extra beveiliging in de vorm van bijvoorbeeld een hekje betrekkelijk eenvoudig aan te brengen en niet buitensporig kostbaar zou zijn geweest. Het had op de weg van Gran Inc. gelegen het trapgat beter te beveiligen. Door dat niet te doen heeft zij een onveilige situatie laten bestaan en daardoor onrechtmatig gehandeld jegens loods X en is zij aansprakelijk voor de door hem ten gevolge van de val geleden schade. Tegen dit oordeel keert Gran Inc. (inmiddels Grieg) zich in hoger beroep.

Het hof oordeelt als volgt. Het hof is met de rechtbank van oordeel dat het open trapgat op de brug van de 'Star Gran' een gevaarlijke situatie oplevert voor een loods die niet de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid in acht neemt. Dit geldt met name in de situatie waarin de

loods zijn werkzaamheden verricht tijdens de nachtelijke uren (terwijl in het kader van de veiligheid tijdens de navigatie en het manoeuvreren op de brug zo min mogelijk verlichting wordt gevoerd), de navigatie van het schip zeer veel concentratie vergt van de loods en hij zijn blik in verband met die navigatie voornamelijk via de ramen naar buiten moet richten. Het hof verwijst in dit verband tevens naar het ongevalsrapport van de Arbeidsinspectie, waarin het open trapgat in de onderhavige situatie wordt aangemerkt als mogelijk valgevaar. De omstandigheden dat de 'Star Gran', zoals door Grieg gesteld, voldoet aan de Noorse en internationale veiligheidseisen, dat langs de trap gedimde verlichting aanwezig was en dat zich – volgens Grieg – niet eerder ongevallen hebben voorgedaan, brengt het hof niet tot een ander oordeel op dit punt.

Het hof is van oordeel dat van een loods, die ermee op de hoogte is dat de brug van een schip niet altijd hetzelfde is ingericht en dat er ook schepen zijn (zoals de 'Star Gran') die niet één maar twee trappen hebben die in het stuurhuis uitkomen, redelijkerwijs verlangd mag worden dat hij zich voorafgaande aan zijn werkzaamheden goed oriënteert op de situatie op het schip, in het bijzonder wanneer hij zijn werkzaamheden in het (vrijwel) donker moet uitvoeren. Uit het feit dat de loods stelt dat hij zich niet bewust is geweest van de aanwezigheid van de betreffende (tweede) trap, moet worden afgeleid dat hij zich voorafgaande aan zijn werkzaamheden onvoldoende ter plaatse heeft georiënteerd, en dat hij onvoldoende voorzichtig en oplettend is geweest. Het ongeval is naar het oordeel van het hof mede een gevolg van de onvoldoende voorzichtigheid en oplettendheid van de loods, die aan hem moet worden toegerekend. Alles afwegende is het hof van oordeel dat zowel de onveilige situatie van het trapgat als de onvoldoende voorzichtigheid en oplettendheid van de loods beide voor 50% aan het ongeval hebben bijgedragen. Dit brengt mee dat het beroep van Grieg op eigen schuld slaagt, en dat Grieg aansprakelijk is voor 50% van de door de loods geleden schade. De loods heeft geen gronden aangevoerd die leiden tot een andere verdeling op grond van de billijkheid.

Instantie: Gerechtshof Den Haag

Datum uitspraak: 07-09-2010

ECLI: ECLI:NL:GHSGR:2010:BX9954

Zaaknummer: 105.004.475/01

Rechters: J.J. Roos, J.M.T. van der Hoeven-Oud en A.J.M.E. Arpeau

Advocaten: P.J.M. von Schmidt auf Altenstadt en H.J.A. Knijff

Wetsartikelen: 6:162 BW