

Hof Den Haag arbeidsongeval op schip

....., Gerechtshof 's-Gravenhage ,

Datum uitspraak:

Datum publicatie:

Rechtsgebied: Civiel overig

Soort procedure: Hoger beroep

Inhoudsindicatie: Arbeidsongeval. Schending zorgplicht schipper ten opzichte van een
schemeling.

Uitspraak

Uitspraak:

Rolnummer:

Zaaknummer rechtbank:

HET GERECHTSHOF TE 'S-GRAVENHAGE, negende civiele kamer, heeft het volgende
arrest gewezen in de zaak van

.....

gevestigd te Rotterdam,

appellante,

hierna te noemen:

procureur: mr.

tegen

[ECHTGENOTE VAN DE SCHEPELING],

voor zich en in haar hoedanigheid van moeder en wettelijk vertegenwoordiger van

[dochter van de schemeling],

wonende te [X],

geïntimeerden,

hierna gezamenlijk te noemen: [echtgenote van de schemeling] c.s., en ieder voor zich
[echtgenote van de schemeling] resp. [dochter van de schemeling],

procureur: mr.

Het geding

Bij exploit van is in hoger beroep gekomen van het vonnis van door de rechtbank Rotterdam, sector kanton, locatie Rotterdam, gewezen tussen partijen. Bij memorie van grieven heeft vijf grieven opgeworpen. [echtgenote van de schepeling] c.s. hebben bij memorie van antwoord de grieven bestreden. Tot slot hebben partijen de stukken overgelegd en arrest gevraagd.

Beoordeling van het hoger beroep

1. In haar vonnis heeft de rechtbank onder 2. een aantal feiten als in deze zaak vaststaand aangemerkt. Daartegen is in hoger beroep niet opgekomen, zodat ook het hof van die feiten zal uitgaan.

2. Het gaat in deze zaak om het volgende.

2.1 [schepeling] is op als gevolg van een arbeidsongeval overleden. Ten tijde van zijn overlijden was [schepeling] gehuwd met [echtgenote van de schepeling]; [dochter van de schepeling] is hun op geboren dochter.

2.2 [schepeling] was vanaf in loondienst werkzaam voor, oorspronkelijk als matroos, later in de functie van stuurman. Op werkte [schepeling] aan boord van de bunkerlichter "....."

2.3 Door de Arbeidsinspectie is van het bedrijfsongeval een rapport opgesteld. Ten aanzien van de toedracht van het ongeval is in dit rapport onder andere het volgende vermeld: "(...)

Bevindingen

"(...) Sinds dinsdag bevonden zich aan boord schipper [...] en de stuurlieden [...] en [schepeling], allen in dienst van

De bunkerlichter "....." was geladen met een aantal partijen smeerolie, waarvan uit drie partijen een gedeelte moest worden overgeslagen in de onder Cypriotische vlag varende bulkcarrier ".....", welk zeeschip lag afgemeerd langs zij een kade van het graan overslagbedrijf European Bulk Services in de Beneluxhaven.

Daarnaast moesten vier 200 liter vaten en enige kleine drums met olieproducten aan boord van de bulkcarrier worden gehesen. De bunkerlichter "....." was ten behoeve van de overslag van olieproducten naar zeeschepen uitgerust met een zogenaamde hydraulische bunkergiek, dit is een laadboom met hijsgereedschap van circa 15 meter lengte, waarin een bunkerleiding is geïntegreerd.

De fundatie van de bunkergiek is geplaatst voor de bak op het voorschip in het midden van het dek en uitgerust met een draaikrans om de bunkergiek naar stuurboord of bakboord te zwenken. Op deze bunkergiek is een aluminium ladder met leuningwerk bevestigd en dient in voorkomende gevallen als vluchtweg c.q. toegang voor de opvarenden van de bunkerlichter tot het hoofddek van de zeeschepen welke gebunkerd dienen te worden.

Ten aanzien van het gebruik van de bunkergiek als toegang tot een zeeschip zijn door de werkgever geen algemene richtlijnen uitgevaardigd naar de bemanningsleden.

In hoofdstuk 11 en 15 van de schriftelijke instructies en procedures ten aanzien van boord-

boord overslag wordt onder andere genoemd dat voorafgaande aan de overslag, het afmeren van de bunkerlichter aan het zeeschip moet zijn voltooid (...).

Op vrijdag omstreeks 15.40 uur lag de bunkerlichter "....." met stuurboord langs het achterschip van de bulkcarrier "....." de afstand tussen het wateroppervlak en het hoofddek.

Het voorschip van de bunkerlichter "....." lag ter hoogte van de voorkant van de accommodatie van het zeeschip, omdat zich hier de bunkeraansluiting bevond.

De scheepshuid van het zeeschip loopt hier richting achterschip sterk naar binnen (...) en is mogelijk van invloed geweest op de positie van de bunkerlichter ten opzichte van het zeeschip op

De bunkerlichter "....." was nog niet afgemeerd met trossen aan het zeeschip, maar werd langs het dek gehouden door Schipper [...] met behulp van boegschroef en hoofdmotor.

Uit getuigenverklaringen bleek dat de bemanning van het zeeschip de "....." geen aanstalten maakte om een tros van de bunkerlichter aan te pakken.

De heer [schepeling] heeft getracht zich toegang te verschaffen tot het hoofddek van het zeeschip "....." via de ladder op de bunkergiek, kennelijk om zelf een trosverbinding tussen de twee schepen tot stand te brengen, en verloor vermoedelijk tijdens het overstappen van de ladder naar het hoofddek van het zeeschip zijn evenwicht en viel vervolgens met een hoogte van circa 9 meter naar beneden op het dek van de bunkerlichter ".....", waarbij hij vrijwel direct aan verwondingen aan het hoofd overleed.

De heer [schepeling] maakte gebruik van de ladder op de bunkergiek alvorens de bunkerlichter "....." was afgemeerd met trossen aan het zeeschip ".....".

De bunkergiek werd met behulp van bedieningshandels op de fundatie van de bunker-giek bediend door de heer [...]. De heer [schepeling] bevond zich halverwege op de ladder van de bunkergiek, voordat deze in positie was gebracht tegen de scheepshuid van het zeeschip en was daarna verder doorgelopen naar het einde van de ladder.

De heer [schepeling] viel van deze bunkergiek aan dek van de bunkerlichter mogelijk door het feit dat de positie van de bunkerlichter ten opzichte van het achterschip van het zeeschip "....." zodanig was, dat tengevolge van stroom of golfslag het voorschip van de bunkerlichter en daardoor de bunkergiek enigszins vrij kwam van de scheepshuid van het zeeschip op het moment dat de heer [schepeling] van de ladder van de bunkergiek aan dek van het zeeschip wilde stappen.

De voorwaarden voor een veilige toegang, door middel van de ladder op de bunkergiek vanaf de bunkerlichter "....." naar de aansluiting voor de bunkerslag op het hoofddek van het onder Cypriotische vlag varende zeeschip ".....", zijnde een arbeidsplaats, waren onder de bovengenoemde omstandigheden niet zodanig uitgevoerd dat gevaar voor veiligheid voor personen was voorkomen. *Dit is een overtreding artikel 16, lid 10 van de Arbeidsomstandighedenwet 1998, aangewezen als beboetbaar feit (...).*

**(Arbeidsomstandighedenwet HOOFDSTUK 4. BIJZONDERE VERPLICHTINGEN
Nadere regels met betrekking tot arbeidsomstandigheden alsmede uitzonderingen op
en uitbreidingen van toepassingsgebied**

Artikel 16

7. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat de verplichting tot naleving van daarbij aangewezen voorschriften van deze wet of de daarop berustende bepalingen,

voorzover zij betrekking hebben op arbeid waaraan bijzondere gevaren voor de veiligheid of de gezondheid zijn verbonden, zich mede richt tot:

- a. een zelfstandige;
- b. een werkgever die deze arbeid zelf verricht;
- c. degene bij wie vrijwilligers werkzaam zijn;
- d. een vrijwilliger.

8. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat de verplichting tot naleving van daarbij aangegeven voorschriften in de gevallen bij die maatregel omschreven rust op een ander dan de werkgever. Aangewezen kunnen worden de eigenaar of beheerder dan wel degene die anderszins bevoegd is te beslissen over het ontwerp, de vervaardiging dan wel het onderhoud van arbeidsplaatsen en arbeidsmiddelen, zoals zonodig nader bij die maatregel is bepaald.

9. De in het eerste lid bedoelde regels kunnen betrekking hebben op andere onderwerpen dan die genoemd in het tweede lid of zich richten tot andere personen dan de werkgever of de in het zevende en achtste lid bedoelde personen, indien dat noodzakelijk is ter uitvoering van krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vastgestelde verplichtingen met betrekking tot de bevordering van de verbetering van het arbeidsmilieu.

10. De werkgever, dan wel een ander dan de werkgever bedoeld in het zevende, achtste of negende lid en de werknemers zijn verplicht tot naleving van de voorschriften en verboden als bedoeld in de op grond van dit artikel, artikel 20, eerste lid, en artikel 24, negende lid, vastgestelde algemene maatregel van bestuur voorzover en op de wijze als bij deze maatregel is bepaald.

Artikel 20

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld op grond waarvan werkgevers, werknemers, andere personen of instellingen in het bezit moeten zijn van een of meer certificaten waaruit blijkt dat zij voldoen aan voorschriften, gesteld bij of krachtens deze wet.

HOOFDSTUK 5. TOEZICHT EN AMBTELIJKE BEVELEN

Ambtenaren belast met het toezicht

Artikel 24

9. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat in de bij of krachtens die maatregel te bepalen gevallen en wijze degene die arbeid verricht of doet verrichten in de territoriale zee of de exclusieve economische zone, verplicht is de toezichthouder bij de uitoefening van zijn bevoegdheden te vervoeren naar door de toezichthouder aan te duiden plaatsen waar deze arbeid wordt of zal worden verricht.)

2.4 In hoofdstuk 11 van het handboek "Instructies en Procedures" van is de volgende passage opgenomen:

"4. Vastmaken / Meren

Bij een boord-boord overslag tussen zeeschip en binnenschip vraagt het afmeren vaak extra aandacht. De trossen staan dikwijls sterk schuin omhoog wat extra belasting op de trossen / draden kan betekenen.

? De schepen moeten onderling goed zijn vastgemaakt.

? De slangen moeten op dusdanige wijze ondersteund en opgevangen worden dat tijdens de overslag geen beschadigingen kunnen optreden.

? Van tevoren moet afgesproken worden op welke wijze de slangen na de overslag leeg gemaakt dienen te worden."

2.5 In artikel 5 van hoofdstuk 15 is onder andere bepaald:

"5. Afmeren bij laden / lossen

"(...)

Afmeren, kunststoftrossen

Een schip moet zo aan de laad- / losplaats worden vastgemaakt dat het in geen enkele richting zodanig bewegen kan dat daardoor de overslag in gevaar komt."

(...)

Gedrag bij doorhalen of draden uitwisselen

In alle gevallen waarbij het noodzakelijk is dat de scheepsschroef wordt gebruikt om het schip beter vast te maken moet laad- of loshandeling onderbroken worden. In overleg met de walinstallatie kan besloten worden dat de laadarm eerst afgekoppeld moet worden, voordat de scheepsschroef gebruikt mag worden of draden/trossen losgemaakt mogen worden. Bij verschillende walinstallaties is dit in de voorschriften opgenomen."

2.6 [echtgenote van de schepeling] c.s. hebben in eerste aanleg gevorderd dat de rechtbank bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad, voor recht verklaart dat in haar hoedanigheid van werkgever aansprakelijk is voor het ongeval dat [schepeling] op is overkomen en veroordeelt tot vergoeding van alle schade die [echtgenote van de schepeling] c.s. hebben geleden en nog zullen lijden als gevolg van het ongeval, op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf en met veroordeling van in de kosten. [echtgenote van de schepeling] c.s. legden samengevat aan hun vordering ten grondslag dat haar zorgplicht als omschreven in artikel 7:658 BW heeft geschonden, nu is verzuimd veiligheidsmaatregelen te treffen dan wel aanwijzingen te verstrekken. Na door gevoerd verweer heeft de rechtbank bij het bestreden vonnis de vorderingen toegewezen.

3. komt bij memorie van grieven met vijf grieven op tegen het vonnis van de rechtbank.

3.1 Grief 1 luidt:

Ten onrechte heeft de Rechtbank in het bestreden vonnis van04 onder 5.5, bladzijde 5, overwogen:

"De kantonrechter overweegt dat de eerste stelling van de weduwe niet relevant (het hof leest:) is. Ten deze is wel relevant 6:108 BW. Nu sprake is van een huwelijkse relatie waaruit een kind is geboren, is voldaan aan de eisen van dit artikel en heeft de weduwe, voor zich en als wettelijk vertegenwoordiger van haar dochter, recht en belang de onderhavige vordering in te stellen. "

Volgens de toelichting op deze grief is de rechtbank buiten de grenzen voor aanvulling van de rechtsgronden getreden door de rechtsgrond waarop de vordering van [echtgenote van de schepeling] c.s. is gebaseerd, artikel 7:658 BW, te veranderen in 6:108 BW. [echtgenote van de schepeling] c.s. hebben haar eis nergens gewijzigd. Ook al zou artikel 6:108 BW wel

van toepassing zijn -quod non- dan noemt dit artikel wel de behoefte en hebben [echtgenote van de schepeling] c.s. hierover geen uitlatingen gedaan, buiten de opmerking wel degelijk behoeftig te zijn. Tevens gaat de kantonrechter door te stellen dat artikel 6:108 BW relevant is er bij voorbaat al van uit dat [schepeling] is overleden ten gevolge van een gebeurtenis waarvoor een ander jegens hem aansprakelijk is, aldus

3.2 De grief faalt. Artikel 6:108 BW is geplaatst in afdeling 10 van Titel 1 van Boek 6 BW, welke afdeling algemene bepalingen betreffende de wettelijke verplichtingen tot schadevergoeding, zowel wegens wanprestatie als krachtens de wet, inhoudt. Op gelijke wijze als in geldt dat [echtgenote van de schepeling] “[hebben] aangesproken ter zake van de aansprakelijkheid van de werkgever als voorzien in art. 7:658 BW. De in art. 6:108 BW bedoelde verplichting tot vergoeding van schade door het derven van levensonderhoud aan de echtgenoot van de overledene vloeit voort uit de aansprakelijkheid jegens de inmiddels overledene voor een gebeurtenis die het overlijden tot gevolg heeft gehad. Deze aansprakelijkheid berust niet op art. 6:108, maar vindt haar grondslag buiten afdeling 6.1.10 BW. In dit geval [hebben [echtgenote van de schepeling] c.s. hun] vordering gegrond op de aansprakelijkheid van de werkgever jegens de werknemer volgens art. 7:658 BW.”

Artikel 6:108 BW beperkt de kring van gerechtigden aan wie ingeval van aansprakelijkheid ter zake van overlijden een actie tot schadevergoeding toekomt. Door te onderzoeken of [echtgenote van de schepeling] en [dochter van de schepeling] tot die kring behoren, is de rechtbank er niet bij voorbaat vanuit gegaan dat [schepeling] is overleden ten gevolge van een gebeurtenis waarvoor jegens hem aansprakelijk is. Evenmin heeft de rechtbank, naar uit het voorgaande volgt, de grondslag van de vordering van [echtgenote van de schepeling] c.s. aangevuld of is zij buiten de grenzen van de rechtsstrijd getreden.

Voor zover met haar grief tevens heeft beoogd te stellen dat de rechtbank ten onrechte de eventuele behoefte van [echtgenote van de schepeling] c.s. niet nader heeft onderzocht, slaagt de grief evenmin. De rechtbank was - naar uit het vervolg van dit arrest zal blijken: terecht - van oordeel dat aansprakelijk is jegens [echtgenote van de schepeling] c.s. Nu door [echtgenote van de schepeling] c.s. verwijzing naar de schadestaatprocedure is gevorderd, hetgeen mogelijk is wanneer de mogelijkheid van schade aannemelijk is, kan de behoefte aan levensonderhoud van [echtgenote van de schepeling] c.s., voor zover relevant, in de schadestaatprocedure worden beoordeeld. Dat de mogelijkheid van schade aannemelijk is, is door niet betwist.

3.3 De grieven 2, 3 en 4 luiden als volgt:

Grief 2

“Ten onrechte heeft de Rechtbank in het bestreden vonnis van 26 oktober 2004 onder 5.8, bladzijde 5, overwogen:

“Gelet op hetgeen onder sub 5.18 zal worden overwogen, constateert de kantonrechter dat het precieze moment van vallen en [schepeling]'s positie op de ladder niet relevant is voor de uitkomst van deze procedure.”

Grief 3

“Ten onrechte heeft de Rechtbank in het bestreden vonnis van onder 5.16, bladzijde 7, overwogen:

"Er is derhalve geen sprake van opzet of bewuste roekeloosheid zijdens [schepeling], nu hij handelde in het belang van de bedrijfsvoering en hij met kennelijke instemming van de schipper daarvoor de giek gebruikte terwijl zelf aangeeft dat een veilig alternatief voorhanden was. De kantonrechter is van oordeel dat de schipper als vertegenwoordiger van de werkgever tekort is geschoten in de redelijkerwijze van hem te vergen maatregelen; in dit geval bestaande uit het instrueren (beter gezegd: bevelen) van [schepeling] om via de wal het zeeschip op te gaan om vanuit het gangboord van het zeeschip het veilig vastleggen van het schip, waarop voormelden richtlijnen zien, te bewerkstelligen. De door de schipper goed gevonden actie van [schepeling] is voorts strijdig met de geest van voormelde veiligheidsrichtlijnen (onder andere het sub 2.6 van dit vonnis aangehaalde voorschrift), zodat hij hem hiervan had moeten weerhouden."

Grief 4-

Ten onrechte heeft de Rechtbank in het bestreden vonnis van onder 5.17, bladzijde 7, overwogen:

"Daaraan doet niet af dat de bunkergiek aan alle veiligheidseisen voldoet. Immers, een dergelijke installatie kan op een verkeerd moment worden ingezet, zoals in deze zaak gebleken is. Hiermee is tevens gegeven dat het voor de onderhavige beslissing niet van belang is of er al dan niet algemene richtlijnen zijn te geven voor het gebruik van de bunkergiek als toegangsmiddel tot een zeeschip.

3.4 Mede gelet op de toelichtingen stellen deze grieven de door de rechtbank aangenomen aansprakelijkheid van ter discussie en het, door de rechtbank afgewezen, beroep op (gekwalficeerde) eigen schuld van [schepeling]. De grieven lenen zich voor gezamenlijke behandeling. Het hof overweegt ter zake als volgt.

3.5 Het hof neemt voor de beoordeling tot uitgangspunt dat niet heeft betwist dat op het moment dat [schepeling] ten val kwam, de bunkerlichter nog niet met trossen was afgemeerd aan het zeeschip, zoals vermeld in het rapport van de Arbeidsinspectie en in de toelichting op grief 2. De werd op dat moment door schipper [...] langs zij de gehouden met behulp van een boegschroef en hoofdmotor. Het hof stelt vast dat in de hoofdstukken 11 en 15 van het handboek "Instructies en Procedures" van, genoemd in het rapport van de Arbeidsinspectie, weliswaar voorschriften zijn opgenomen met betrekking tot het vastmaken / afmeren, maar deze voorschriften hebben kennelijk het oog op een veilige overslag van zaken. Gesteld noch gebleken is dat voorschriften en/of instructies aan haar personeel, waaronder [schepeling], heeft gegeven met betrekking tot de wijze waarop schepen veilig kunnen worden betreden en verlaten. Met [echtgenote van de schepeling] c.s. (CvR sub 10) constateert het hof dat (dus) niet door middel van een Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI & E) de preventie van beroepsrisico's ter harte heeft genomen. Waar genoemd handboek in de hoofdstukken 11 en 15 wél procedurevoorschriften en instructies bevat ten behoeve van een veilige overslag van zaken - te karakteriseren als: niets doen vóórdát er goed is vastgemaakt -, is het evident dat ook schepelingen van de risico's lopen bij het gebruik van de bunkergiek voor "overslag van personen" van de op een ander schip. Door niettemin ter zake geen aanwijzingen te verstrekken is tekortgeschoten in haar zorgplicht. Het enkele feit dat de bunkergiek aan de veiligheidseisen voldeed, doet daaraan niet af.

3.6 heeft (terecht) de overweging van de rechtbank dat de schipper toezicht dient

te houden en als vertegenwoordiger van geldt, niet betwist. Hetzelfde geldt voor de overweging van de rechtbank dat erkent dat de schipper een beslissende rol heeft gespeeld (rov. 5.15 van het vonnis van de rechtbank). De werkgever dient ingevolge artikel 7:658 BW die maatregelen te nemen en aanwijzingen te geven die redelijkerwijs nodig zijn om te voorkomen dat de werknemer in de uitoefening van zijn werkzaamheden schade lijdt. Wat van de werkgever in redelijkheid mag worden verwacht, hangt af van de omstandigheden van het geval, waaronder met name de aard van de werkzaamheden, de kenbaarheid van het gevaar, de te verwachten oplettendheid van de werknemer en de bezwaarlijkheid van het nemen van maatregelen. Daarbij is van belang dat de werkgever rekening dient te houden met het ervaringsfeit dat het dagelijks verkeren in een bepaalde werksituatie tot een vermindering van de ter voorkoming van ongevallen raadzame voorzichtigheid leidt. Naar het oordeel van het hof heeft de schipper, [...], nagelaten maatregelen te treffen om te voorkomen dat [schepeling] in de uitoefening van zijn werkzaamheden voor schade zou lijden. Onbetwist is door de schipper en schepelingen besproken via de wal aan boord van de te gaan. Door niettemin, ten minste feitelijk, in te stemmen met de poging van [schepeling] via de bunkergieek over te stappen op de zonder dat de afgemeerd lag aan de, is [...] tekortgeschoten in zijn hiervoor bedoelde zorgplicht jegens [schepeling]. In dit verband overweegt het hof dat, wat er zij van stellingen van over “geen onveilig alternatief”, niet gesteld heeft dat de poging van [schepeling] via de bunkergieek over te stappen op de net zo veilig was als via de wal. Ter voorkoming van het, onmiskenbare, risico te vallen - van grote hoogte, ca. 9 meter - had van de schipper mogen worden verwacht dat hij, ter beperking van het risico, uitvoering had gegeven aan de op de besproken mogelijkheid via de wal op de te gaan, aan welke mogelijkheid redelijkerwijs geen bezwaren verbonden waren. Tijdsverlies is hier naar het oordeel van het hof geen excuus.

3.7 Het beroep van op “eigen schuld, bewuste roekeloosheid of opzet” zijdens [schepeling] faalt eveneens. Gesteld noch gebleken is dat [schepeling] zich er tijdens zijn door (thans) gewraakte actie daadwerkelijk bewust van was dat zijn (voorgenomen) poging via de bunkergieek over te stappen op de zonder dat de afgemeerd lag aan de, de kans c.q. het risico op een ongeval met zich meebracht, noch dat in de uiterlijke kenmerken van de gedraging van [schepeling] die bewustheid besloten ligt. Het feit dat voorafgaande aan het ongeval overleg is gevoerd over de wijze waarop één van de schepelingen aan boord van de zou gaan, leidt niet tot een ander oordeel. Voor zover beoogd heeft met haar beroep op “eigen schuld” een lagere schuldgraad aan te leggen dan voormelde bewuste roekeloosheid, vindt zulks geen steun in het recht.

3.8 De conclusie van het voorgaande is dat de grieven 2, 3 en 4 falen.

3.9 Grief 5 luidt als volgt:

“Ten onrechte heeft de Rechtbank in het bestreden vonnis van onder 6, bladzijde 7, overwogen:

"De kantonrechter; verklaart voor recht dat in haar hoedanigheid van werkgever aansprakelijk is voor het ongeval dat [schepeling] op is overkomen tijdens de uitoefening van zijn werkzaamheden; veroordeelt tot vergoeding van alle schade die eiseres heeft geleden en nog zal lijden als gevolg van het onderhavige ongeval, op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf; veroordeelt in de kosten van de procedure, aan de zijde van

eiseres begroot op € 185,78 aan verschotten en op € 1.000, -- aan salaris gemachtigde.”

3.10 Mede gelet op de toelichting bij deze grief waarin verwijst naar hetgeen zij onder de voorgaande grieven uiteen heeft gezet, mist deze grief zelfstandige betekenis. Daarmee deelt grief 5 het lot van de overige grieven.

3.11 De slotconclusie is dat de het hoger beroep van dient te worden verworpen. Als in het ongelijk gestelde partij wordt veroordeeld in de kosten in hoger beroep aan de zijde van [echtgenote van de schepeling] c.s.

Beslissing

Het hof:

- bekrachtigt het vonnis van door de rechtbank Rotterdam, sector kanton, locatie Rotterdam, gewezen tussen partijen;

- veroordeelt in de kosten van het hoger beroep, tot op deze uitspraak aan de zijde van [echtgenote van de schepeling] c.s. begroot op € 1.138,-- (waarvan € 244,-- voor griffierecht/verschotten en € 894,-- voor salaris procureur);

Dit arrest is gewezen door mrs., en en uitgesproken ter openbare terechtzitting van in bijzijn van de griffier.