

Noot

Beperking van aansprakelijkheid vs. verplichte wrakopruiming: cassatie houdt de boot afFrank Stevens¹

In maart 2012 diende het binnenschip “Luxembourg” in de haven van Antwerpen beladen te worden met rollen staal. Deze rollen waren voordien per zeeschip aangevoerd uit India, en gelost en tijdelijk opgeslagen bij een Antwerpse stuwadoor. In opdracht van de koper dienden zij vervolgens overgeslagen te worden in de Luxembourg, voor het verdere vervoer naar Frankrijk. Tegen het einde van de belading zijn drie rollen ontstuwde en naar bakboord gerold, waardoor het schip een ernstige slagzij kreeg, water begon te maken, en uiteindelijk gekapseisd en gezonken is. Door de aanwezigheid van het wrak van de Luxembourg werd een deel van de kade van de betrokken stuwadoor onbruikbaar, waar uiteraard noch deze stuwadoor, noch het Havenbedrijf zeer gelukkig mee waren.

Principieel kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor de kosten van wrakopruiming beperken (art. 2, 1., d) en e) LLMC-verdrag)². Aangezien echter de mogelijkheid om voor dergelijke vorderingen te beperken in diverse landen (zeer) controversieel is, laat artikel 18.1 van het LLMC-verdrag de verdragssluitende staten uitdrukkelijk toe om de toepassing van *litt.* d) en e) uit te sluiten. België heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Aangezien men echter bevreesd was voor het afschrikkend effect van een volledig onbeperkte aansprakelijkheid voor wrakopruiming, heeft de Belgische wetgever (in navolging van de Nederlandse) een eigen, nationaalrechtelijk beperkingsregime gecreëerd, en dit zowel voor de zeevaart als voor de binnenvaart. Voor de zeevaart wordt een specifiek beperkingsregime ingesteld door de zgn. ‘wrakkenwet’ (wet 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (BS 6 oktober 1989)), voor de binnenvaart verklaart artikel 273, § 1, 1° zeewet het LLMC-verdrag van toepassing, hier uitdrukkelijk met inbegrip van *litt.* d) en e).

De Belgische wetgever heeft er dus uitdrukkelijk voor gepochteerd de kosten van wrakopruiming beperkbaar te maken. Dit belet echter niet dat havenbedrijven, waterwegbeheerders, e.d. nog steeds niet erg enthousiast zijn over deze mogelijkheid. Vanuit hun standpunt bekeken is dit ook niet verwonderlijk. Zij dienen de havens en waterwegen in veilige en bevaarbare staat te houden, en zullen dus uiteindelijk het wrak moeten lichten indien de scheepseigenaar dit niet zelf doet. Indien zij deze kosten niet (volledig) kunnen recupereren, moet het saldo betaald worden uit de openbare mid-

delen die deze entiteiten ter beschikking krijgen. Het gaat bovendien om onvoorspelbare kosten, die dus moeilijk vooraf te begroten zijn, enz.

De wrakkenwet voorziet echter niet alleen in een specifiek beperkingsregime (voor de zeevaart), zij legt ook een principiële bergingsplicht op aan de scheepseigenaar (art. 13). Regelmatig wordt deze bepaling door de havenbedrijven aangewend om de scheepseigenaar, onder verbeurte van een dwangsom, te verplichten om zelf het wrak te bergen – of, in de praktijk, de kosten van berging door een gespecialiseerde firma te betalen – ook al heeft de scheepseigenaar reeds een beperkingsfonds gesteld. Het spanningsveld met de beperking van aansprakelijkheid is evident: enerzijds heeft de Belgische wetgever uitdrukkelijk beperking van aansprakelijkheid voor wrakopruiming toegelaten, anderzijds zou de scheepseigenaar via de bergingsplicht van de wrakkenwet gedwongen kunnen worden om, bovenop het beperkingsfonds, ook nog eens de opruimingskosten te betalen.

In het dossier dat aanleiding heeft gegeven tot het besproken cassatiearrest had het Antwerpse Havenbedrijf aldus de eigenaar van de Luxembourg in kort geding gedagvaard, teneinde hem bevel te horen opleggen om op eigen kosten het wrak van zijn schip te lichten, hoewel de eigenaar inmiddels een beperkingsfonds had gesteld. De eigenaar voerde hiertegen aan dat dit *de facto* zou neerkomen op een doorbreking van de beperking, aangezien hij aldus *meer* zou moeten betalen dan enkel het bedrag van het beperkingsfonds. Zowel in eerste aanleg als in beroep werd echter het door het Havenbedrijf gevraagde bevel opgelegd, onder meer met de motivering dat het “slechts” om een beslissing in kort geding, die de rechter ten gronde niet bindt. Daarop werd door de eigenaar van de Luxembourg cassatieberoep aangetekend.

In zijn arrest beperkt het Hof van Cassatie zich tot de beoordelingsmarge van de rechter in kort geding en de cassatiecontrole daarop. Aangezien de uitspraak van de rechter in kort geding de rechter ten gronde niet bindt, kan de beslissing in kort geding in principe geen schending zijn van het materieel recht, en kan er dus ook geen censuur zijn door het Hof van Cassatie. Enkel wanneer de rechter in kort geding zijn beslissing laat steunen op materiële regels die zijn beslissing kennelijk niet kunnen schragen, is ingrijpen door het Hof van Cassatie mogelijk. Het Hof doet met dit arrest derhalve *geen* uitspraak over de vraag ten gronde, met name

¹ Advocaat te Antwerpen, docent Erasmus Universiteit Rotterdam.

² Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, ondertekend te Londen op 19 november 1976, door België goedgekeurd bij wet van 11 april 1989 (BS 6 oktober 1989).

of de bergingsplicht onder de wrakkenwet voorrang heeft op het recht op beperking van aansprakelijkheid voor wrakopruiming. Die vraag wordt overgelaten aan de rechter ten gronde, zoals ook het hof van beroep dit in het bestreden arrest uitdrukkelijk had gedaan.

In de *Luxembourg*-zaak is inderdaad een procedure ten gronde hangende, en bestaat inderdaad de kans dat uiteindelijk een andere partij dan de scheepseigenaar aansprakelijk zal worden gesteld, en dat de scheepseigenaar de bergingskosten van deze aansprakelijke partij zal kunnen recupereren. Er kan echter niet van uitgegaan worden dat in dergelijke gevallen altijd een procedure ten gronde zal volgen. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat de scheepseigenaar *zelf* aansprakelijk is voor het ontstuwen van de coils en het zinken van het schip. In die hypothese is er geen andere aansprakelijke partij van wie de scheepseigenaar de bergingskosten kan recupereren, en heeft de uitspraak in kort geding dus tot gevolg dat de scheepseigenaar ook *definitief* de bergingskosten zal moeten dragen, *bovenop* het door hem gestelde

beperkingsfonds. Er kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan de hypothese dat de Luxembourg, terwijl hij ligt te laden, aangevaren wordt door een ander schip. Dat andere schip zal dan wel aansprakelijk zijn, maar kan zelf de beperking inroepen, waardoor de eigenaar van de Luxembourg wellicht slechts een deel van de bergingskosten zal kunnen recupereren. De kans is reëel, met andere woorden, dat de beslissing in kort geding wel degelijk een invloed heeft op de rechten en positie van de scheepseigenaar, die later niet meer terug te draaien valt.

Het probleem is in leven geroepen door de Belgische wetgever, die zowel een aansprakelijkheidsbeperking voor wrakopruimingskosten heeft ingevoerd als een principiële bergingsplicht voor de scheepseigenaar. Een wetgevende oplossing zou dan ook de meeste elegante zijn. In afwachting dienen rechters in kort geding echter bijzonder voorzichtig en terughoudend te zijn met het bevelen van wrakopruiming door de scheepseigenaar, wanneer die een beperkingsfonds heeft gesteld³.

³ Zie ook: F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, nr. 378, p. 201-202 en F. STEVENS, "Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims", *TVR* 2008, 115.