

# RECHTSPRAAK

## JURISPRUDENCE

### VERVOER / TRANSPORT

---

## HOF VAN BEROEP ANTWERPEN 5 MAART 2018

---

#### BINNENVAART

##### **Binnenschip in nood (slagzij) – Interventie door overheid – Aansprakelijkheid – Verhaal kosten**

*Bij het naderen van zijn losplaats maakte het tankbinnenschip Calendula 12 ernstige slagzij. Omwille van het gevaar voor kapseizen en olieverontreiniging werd door het Vlaamse Gewest een oliebestrijdingsvaartuig en een drijvende kraan opgeroepen. De kosten die door deze beide vaartuigen in rekening werden gebracht werden vervolgens teruggevorderd van de eigenaar van het binnenschip.*

*De bemanning van het binnenschip heeft een fout in de zin van artikel 1382 BW begaan door het schip onoordeelkundig te beladen en de stabiliteit niet te controleren. Het is irrelevant of deze fout opzettelijk was of niet.*

*Alle schade veroorzaakt door een onrechtmatige daad moet vergoed worden, tenzij uit de toepasselijke wetgeving zou blijken dat een uitgave definitief ten laste moet blijven van de overheid die ze verricht heeft. Uit het politiereglement Beneden-Zeeschelde blijkt niet dat de kosten die het Vlaamse Gewest gemaakt heeft ten laste van het gewest zouden moeten blijven.*

*Wel dient aangetoond dat de bevolen maatregelen noodzakelijk waren. Deze noodzakelijkheid dient beoordeeld te worden op het ogenblik dat de maatregelen bevolen werden, in het licht van de informatie waarover het gewest toen beschikte.*

#### NAVIGATION INTÉRIEURE

##### **Bateau en danger (gîte) – Intervention des autorités – Responsabilité – Récupération des frais**

*Lors de son approche du quai de déchargement, le bateau citerne Calendula 12 a gîté de façon importante. Craignant le chavirement du bateau et la pollution résultante, la Région flamande a commandé un navire spécialisé dans la lutte contre la pollution ainsi qu'une grue flottante. La région tente ensuite de récupérer auprès du propriétaire du bateau citerne les frais facturés par ces deux navires.*

*L'équipage du bateau a commis une faute au sens de l'article 1382 C. civ. en chargeant leur bateau de façon inappropriée et en négligeant de contrôler la stabilité. Il est sans pertinence de savoir si cette faute était intentionnelle ou non.*

*Tout dommage causé par un acte illicite doit être compensé, à moins qu'il ne résulte de la législation applicable que certains frais doivent rester définitivement à charge de l'autorité qui a payé les frais. Il n'apparaît pas du règlement de police Bas-Escaut que les frais encourus par la Région flamande devaient rester à charge de la région.*

*Il doit toutefois être démontré que les mesures ordonnées étaient nécessaires. Cette nécessité doit être appréciée au moment de l'imposition des mesures, tenant compte de l'information disponible à ce moment.*

#### *Vlaams Gewest / Postoils BV*

*Zet.: B. Bullynck (raadsheer dd. voorzitter), P. Ballaux en S. Granata (raadsheer)*

*Pl.: Mrs. H. Lange en S. Couvreur loco T. Luyten*

*Zaak: 2016/AR/190*

De door de wet vereiste processtukken zijn in behoorlijke vorm overgelegd, waaronder het bestreden tussenvonnissen d.d. 5 december 2013 en het bestreden eindvonnis d.d. 10 september 2015 van de rechtbank van koophandel te Antwerpen, afdeling Antwerpen, niet betekend volgens verklaring van partijen ter zitting, het verzoekschrift, ter griffie

neergelegd op 28 januari 2016, waarmee hoger beroep werd ingesteld tegen voornoemde vonnissen en de conclusies, neergelegd door partijen.

De zaak werd op de openbare terechtzitting van 20 februari 2018 op tegenspraak behandeld en in beraad genomen.

## Antecedenten

1. Bij dagvaarding van 20 maart 2012 vorderde het Vlaamse Gewest betaling van een bedrag van 15.246,92 EUR, meer aanleve vanwege Postoils.

Deze vordering heeft betrekking op de kost van de maatregelen die het Vlaamse Gewest heeft genomen naar aanleiding van de slagzij (stuurboord) die het tankbinnenschip *Calendula 12* op 24 januari 2011 heeft gemaakt bij het naderen van zijn losplaats aan de installaties van de Belgische Olie Maatschappij (afgekort “B.O.M.”) gelegen aan de d’Herbouvillekaai te Antwerpen.

Het schip is nog net kunnen afmeren, maar gezien de precare toestand waarin het schip verkeerde en het gevaar voor kapseizen, pollutiegevaar (het schip was geladen met 1.795 ton pyrolyse olie), heeft het personeel van B.O.M. de hulpdiensten verwittigd die onmiddellijk ter plaatse zijn gekomen.

Nadat de lading deels uitgepompt werd en het schip met behulp van de bergingsfirma Multtraship/URS recht getrokken werd, heeft het schip opnieuw slagzij gemaakt (ditmaal naar bakboord). Deze tweede slagzij was verdergaand dan de eerste, waardoor het schip water gemaakt heeft. Het pompen werd verder gezet, waarna het schip terug recht en stabiel gebracht werd.

2. Het Vlaamse Gewest was van oordeel dat het onderzoek door een ter plaatse geroepen nautische deskundige (kapitein D. van de Nautische Commissie) uitgewezen heeft dat de oorzaak van het slagzij vallen van het schip te wijten was aan de scheepsleiding die bij de belading een aantal cruciale fouten heeft gemaakt, waardoor de stabiliteit van het schip op bijzonder ongunstige wijze werd beïnvloed. Er zou er onder meer sprake zijn van het innemen van een lading met een hogere densiteit dan toegelaten volgens het klassecertificaat en werd de toegelaten stabiliteit in ruime mate overschreden. Om die reden is het Vlaamse Gewest van oordeel dat het gerechtigd is op de terugbetaling van de gemaakte kosten inzake de genomen maatregelen. Zo deed het Vlaamse Gewest beroep op het oliebestedingsvaartuig *Cap Joy*, waarvoor een bedrag van 11.386,84 EUR werd aangerekend alsook op de drijvende kraan *Brabo* van het Havenbedrijf voor een kostprijs van 3.860 EUR.

3. Bij het bestreden tussenvonnissen van 5 december 2013 wenste de eerste rechter het standpunt van partijen te kennen over de rechtsgrond van de vordering van het Vlaamse Gewest.

4. Bij het bestreden eindvonnis van 10 september 2015 verklaarde de rechtbank de vordering van het Vlaamse Gewest ongegrond. De rechtbank overwoog dat in essentie de fout van de scheepsleiding weliswaar bewezen werd, doch geen opzettelijke fout vormde en dat het concreet nut van de door het Vlaamse Gewest bevolen bijkomende maatregelen, niet

aangetoond werd gelet op de concrete situatie waarin het schip zich bevond.

Verder overwoog de rechtbank dat, wanneer het gaat om maatregelen die behoren tot de kerntaken van de overheid, hieruit bezwaarlijk een recht tot terugvordering kan worden geput door het Vlaamse Gewest en dat het Vlaamse Gewest niet aantoont dat het overeenkomstig de tekst van artikel 17 van het reglement Beneden-Zeeschelde, deze maatregelen zou hebben opgelegd of voorgeschreven aan de scheepsleiding en hieraan geen gevolg werd gegeven. Naar het oordeel van de eerste rechter treedt de secundaire plicht van de overheid slechts in werking, wanneer de schadeverwekker deze plicht niet nakomt. Slechts dan kan de overheid een verhaal instellen tegen de schadeverwekker.

De eerste rechter oordeelde verder dat de scheepsleiding zoals een normaal en zorgvuldige scheepsleiding, al het nodige gedaan heeft om een ramp te vermijden conform de instructies van de deskundige van de Nautische Commissie.

Ten slotte oordeelde de eerste rechter dat artikel 37 van het reglement Beneden-Zeeschelde evenmin een nuttige basis voor de terugvordering van de gemaakte kosten vormde, aangezien deze bepaling betrekking heeft op “noodzakelijk geachte maatregelen tot vrijwaring van de scheepvaart (...) of de instandhouding van de waterweg” en wees de eerste rechter op het feit dat de maatregelen prematuur waren en derhalve niet noodzakelijk ter vrijwaring van de scheepvaart of de instandhouding van de waterweg.

5. Bij verzoekschrift van 28 januari 2016 stelde het Vlaamse Gewest hoger beroep in tegen zowel het tussenvonnissen als het eindvonnis.

Het Vlaamse Gewest vordert de hervorming van beide bestreden vonnissen door toewijzing van zijn vordering, zoals gesteld voor de eerste rechter en akte te verlenen dat zijn akte van hoger beroep geldt als gerechtelijke aanmaning tot betaling van de interesten, vervallen sedert 24 januari 2011 tot op heden. Ter terechtzitting van dit hof waarop de zaak werd gepleit, werd verduidelijkt dat hiermee de kapitalisatie van de interesten gevorderd wordt.

Postoils vordert het hoger beroep af te wijzen als ongegrond en het Vlaamse Gewest te veroordelen tot de kosten.

## Beoordeling

6. Het hoger beroep werd tijdig en regelmatig naar vorm ingesteld. Het belang van het Vlaamse Gewest bij zijn hoger beroep volgt uit de afwijzing van zijn vordering door de eerste rechter en de toelaatbaarheid van zijn hoger beroep wordt niet betwist.

Bijgevolg wordt het hoger beroep toelaatbaar verklaard.

7. De vordering van het Vlaamse Gewest wordt gesteund op artikel 1382 BW, respectievelijk artikel 1384 BW.

De toepassing van artikel 1382 BW vergt het bewijs door het

Vlaamse Gewest van een schade die is veroorzaakt door een fout in hoofde van de aangesprokene of van de schipper voor wie Postoils diende in te staan (art. 1384, eerste lid BW).

Met andere woorden komt het het Vlaamse Gewest *in casu* toe het bewijs te leveren van:

- de fout in hoofde van de aangestelde voor wie Postoils dient in te staan;
- het zich voordoen van schade;
- het oorzakelijk verband tussen beiden.

8. De ingeroepen fout in de zin van artikel 1382 BW dient te worden getoetst aan de algemene zorgvuldigheidsplicht van artikel 1382 BW. Meer bepaald dient het Vlaamse Gewest het bewijs te leveren dat de schipper zich niet gedragen heeft zoals een normaal, redelijk en vooruitziend schipper in dezelfde omstandigheden geplaatst.

Het hof is van oordeel dat de ingeroepen fout in hoofde van de schipper/stuurlui van het Calendula 12, aangestelde van Postoils, ten genoegen van recht bewezen voorkomt, op grond van de volgende gegevens, gesteund op de inhoud van het deskundigenverslag:

- er was sprake van een onoordeelkundige belading:

enerzijds door de aard van de lading, nl. pyrolise olie van een hogere densiteit dan deze toegelaten door het klassecertificaat van het schip;

anderzijds qua stabiliteit in de mate dat het schip een KG-waarde [afstand tussen kielvlak (K) en zwaartepunt (G)] had die ver de maximum toelaatbare waarde overschreed en die een niet toegestane beladingstoestand tot gevolg had (p. 40). Het schip mocht in die toestand niet varen;

er was ten slotte sprake van een relatief lage vullingsgraad van de tanks, wat een negatieve impact had op de scheepsstabiliteit doordat de vloeistof zich kon verplaatsen naar één kant van de tank met een verplaatsing van het scheepszwaartepunt en slagzij tot gevolg;

- er was sprake van een gebrek aan voorafgaande stabiliteitscontrole van het schip.

Uit het verslag van kapitein D. blijkt dat de schipper nagelaten heeft om voor het laden bij BASF de stabiliteit in geladen toestand te controleren met behulp van de eenvoudige methode die beschikbaar is aan boord. Dit gebrek aan controle van de stabiliteit werd erkend door de schipper en de stuurlui in hun verklaringen, en maakt des te meer een fout in de zin van artikel 1382 BW uit, in de mate dat uit de verklaring van de schipper aan kapitein D. bleek de schipper er zich wel degelijk van bewust was dat hij niet met een normale beladingstoestand te maken had en hij gekend was met de gevaren inzake de stabiliteit van deze specifieke lading.

Rekening houdend met wat voorafgaat is het hof van oordeel dat de fout in de zin van artikel 1382 BW in hoofde van de

schipper van het mts Calendula 12, aangestelde van Postoils, bewezen voorkomt. Van een normale en voorzichtige schipper die vertrouwd is met het vervoer van dergelijke lading, kan immers verwacht worden dat hij weet, minstens moet weten, hoe hij het schip op oordeelkundige wijze dient te beladen en welke gevaren een onoordeelkundige belading met zich meebrengen. Verder maakt het niet uitvoeren van een stabiliteitscontrole evenzeer een fout in de zin van artikel 1382 BW uit.

De vraag of deze fouten al dan niet als een opzettelijke fout moeten worden gekwalificeerd, is volstrekt irrelevant.

9. De argumenten die aangehaald worden door Postoils om op basis hiervan aan te voeren dat de scheepsleiding zich zou gedragen hebben als een normaal en voorzichtig persoon, geplaatst in dezelfde omstandigheden, zijn ondoeltreffend *in casu*. De ingeroepen handelingen, opgesomd op p. 10 en 11 (onder i, ii, iii en iv) van de syntheseconclusie van Postoils hebben immers allen zonder uitzonderingen betrekking op handelingen *na* het ontstaan van de schade. In de mate de fout de schade dient vooraf te gaan, kunnen de maatregelen na het ontstaan van de schade niet aangewend worden om op basis hiervan aan te voeren dat er geen sprake zou zijn van een fout.

10. Tussen partijen bestaat betwisting of de schade, waarvan betaling gevorderd wordt door het Vlaamse Gewest al dan niet beschouwd kan worden als vergoedbare schade in de zin van artikelen 1382 *et seq.* BW.

Meer bepaald voert Postoils aan dat de kosten die het Vlaamse Gewest zou hebben moeten dragen ten gevolge van de genomen maatregelen, kosten zijn die het Vlaamse Gewest voor zijn rekening moet nemen krachtens artikel 17 van het politiereglement Beneden-Zeeschelde, zonder dat het hiervoor over een terugvorderingsmogelijkheid beschikt.

Het bestaan van een contractuele, wettelijke of reglementaire verplichting sluit evenwel niet uit dat schade in de zin van artikelen 1382 en 1383 Burgerlijk Wetboek ontstaat, tenzij wanneer, blijkens de inhoud of de strekking van de overeenkomst, de wet of het reglement, de te verrichten uitgave of prestatie definitief voor rekening moet blijven van degene die zich ertoe heeft verbonden of die ze ingevolge de wet of het reglement moet verrichten (zie ook Cass. 24 februari 2017, C.16.0309.N, [www.juridat.be](http://www.juridat.be) en inzake art. 1384, Cass. 7 januari 2016, C.15.0231.N, [www.juridat.be](http://www.juridat.be)).

Uit artikel 17 van het politiereglement Beneden-Zeeschelde blijkt niet dat de te verrichten uitgaven definitief voor rekening moet blijven van het Vlaamse Gewest dat deze ingevolge het reglement heeft moeten uitstaan. Integendeel voorziet artikel 17 uitdrukkelijk dat de maatregelen moeten opgevolgd worden, bij gebreke waarvan deze ambtshalve en op kosten van de eigenaars, exploitanten, kapitein of schippers worden uitgevoerd.

Derhalve blijkt dat de kosten voor deze maatregelen wel degelijk onder de vergoedbare schade in de zin van artikel 1382 BW vallen, evenwel voor zover aangetoond wordt dat aan de voorwaarden van artikel 17 voldaan werd en het noodzakelijk karakter hiervan aangetoond wordt in de gegeven omstandigheden.

11. De genomen maatregelen waarvoor schadevergoeding gevorderd wordt, bestaan in het ter plaatse sturen van het oliebestrijdingsvaartuig Cap Joy en verder ook het kraanvaartuig Brabo krachtens artikel 17 van het politiereglement Beneden-Zeeschelde, artikel waarnaar verwezen wordt door het Vlaamse Gewest in zijn ingebrekestelling verstuurd op 3 februari 2011 naar Postoils.

Artikel 17 voorziet als volgt:

“§ 1. De met de politie te water belaste overheid van de federale politie of de plaatselijke daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole en de beheerder zijn gemachtigd de maatregelen die zij nodig achten voor te schrijven **of** aan eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers op te leggen in de volgende omstandigheden (...) 4° wanneer een schip dreigt te zinken (...). (markering van het woord “of” in het vet en onderlijnd door het hof).

§ 2. De eigenaars, exploitanten, kapitein of schippers moeten de in § 1 vermelde maatregelen onmiddellijk opvolgen, bij gebreke waaraan deze ambtshalve en op hun kosten en risico's worden uitgevoerd.”

Uit deze bepaling blijkt dat het Vlaamse Gewest de maatregelen die zij nodig achtte kon voorschrijven *of opleggen* wanneer het schip dreigde te zinken.

De beoordeling of artikel 17 nageleefd werd en of deze maatregelen noodzakelijk waren, dient vanuit een *ex ante* standpunt te geschieden, nl. rekening houdend met de informatie en de kennis waarover het Vlaamse Gewest beschikte in de gegeven omstandigheden.

12. Het hof is van oordeel dat het noodzakelijk karakter van deze maatregelen, vanuit een *ex ante* standpunt, bewezen voorkomt, gelet op de inhoud van het proces-verbaal van de scheepvaartpolitie enerzijds alsook uit het verslag van kapitein D. anderzijds, waaruit blijkt dat er sprake was van een dreigend zinkend schip.

Om 7.10 u had de scheepvaartpolitie een melding binnengekregen dat “een binnenschip aan het kapseizen was”, waarna de scheepvaartpolitie zich om 7.43 u ter plaatse begaf en vaststelde dat het schip ongeveer 25 à 30° slagzij maakte over stuurboord, het schip geladen was en het water in het gangboord stond.

Uit het proces-verbaal van scheepvaartpolitie (bijlage 15 aan het deskundigenverslag) blijkt dat om 8.30 u er overleg gepleegd werd met de verschillende partijen waarbij de verbalisanten als volgt meldden:

“De kapitein twijfelt of het noodzakelijk is dat URS moet

*optreden voor de berging en het duurt een hele tijd alvorens hij kan worden overtuigd dat er dringend hulp zal moeten geboden worden. Indien er niet zou worden overgegaan tot berging, was het haast zeker dat het schip met lading zou zinken.”*

Gelet op wat voorafgaat, blijkt dat bewezen wordt dat het schip dreigde te kapseizen en zodoende te zinken. Rekening houdend met de aard van de lading (pyroliseolie), was het opvorderen van het oliebestrijdingsvaartuig Cap Joy omstreeks 8.30 u gerechtvaardigd.

Ook uit het verslag van kapitein D. blijkt dat er sprake was van een dreigend zinkend schip (zie p. 58 en 59 van het verslag).

Dat uiteindelijk rond 15 u het schip terug gestabiliseerd kon worden zodat het schip uiteindelijk niet is gezonken, doet hieraan geen afbreuk. Op het ogenblik dat de maatregelen genomen werden was er immers sprake van een dreigend zinkend schip, zoals hoger uiteengezet. Deze dreiging was actueel en reëel vanaf de melding hiertoe aan de scheepvaartpolitie omstreeks 7.10 u tot op het ogenblik dat het schip terug gestabiliseerd werd rond 15 u (zie ook p. 55 van het verslag). De dreiging was des te meer actueel toen het schip een tweede slagzij heeft gemaakt naar bakboord, slagzij die nog meer verdergaand was dan de eerste, waardoor het schip water maakte, en die geleid heeft tot het opvorderen van de vlotkraan Brabo.

Uit het verslag van kapitein D. en meer in het bijzonder het verslag van de schipper blijkt dat hij na overleg met de rederij, slechts zijn toestemming heeft willen geven voor één sleepboot (zie p. 28 en ook p. 54). Kapitein D. is echter formeel in zijn verslag dat, indien het kapseizen zich zou hebben doorgezet, één sleepboot niet volstaan zou hebben om het schip onder controle te houden. Zodoende blijkt dat het sluiten van de overeenkomst met de bergingsfirma URS door de schipper, waartoe hij reeds had moeten overtuigd worden, geenszins voldoende was gelet op het dreigend gevaar van het zinken.

Krachtens § 2 van artikel 17 van het politiereglement Beneden-Zeeschelde, konden deze noodzakelijke maatregelen, ambtshalve en op kosten van Postoils worden uitgevoerd.

Uit het prestatieblad van het oliebestrijdingsvaartuig Cap Joy blijkt dat dit, na de oproep om 8.30 u, vertrokken is vanuit zijn ligplaats om 9.10 u en ter plaatse aangekomen om 11.45 u. Daar heeft dit vaartuig zich ter beschikking gehouden tot 15.45 u, ogenblik waarop het gevaar geweken was en waarna dit oliebestrijdingsvaartuig terug koers gezet heeft naar zijn ligplaats, waar het aangekomen is om 18.30 u. De schipper erkent ook in zijn verklaring dat het oliebestrijdingsvaartuig Cap Joy ter plaatse geweest is (zie p. 31 verslag van de gerechtsdeskundige).

Postoils argumenteert dat de vlotkraan Brabo niet ter plaatse geweest is zodat zij niet zou gehouden zijn tot betaling van

enige kost voor het inzetten van deze kraan.

Uit de aanvulling van het verslag van kapitein D., als antwoord op de vragen van de raadsman van Postoils van 15 juni 2011, blijkt evenwel dat de vlotkraan Brabo wel degelijk opgeroepen werd doch tijdens de vaart naar de plaats van het incident afbesteld werd, nadat de situatie inmiddels onder controle gebracht werd. Na laatstgenoemde melding is deze vlotkraan terug naar zijn ligplaats gevaren.

Dit neemt evenwel niet weg dat de uren tijdens dewelke deze kraan opgevorderd werd (van 12.30 u tot 17.40 u), waardoor deze zijn ligplaats verlaten heeft en koers gezet heeft naar de plaats van het incident, om vervolgens tijdens de reis terug rechtsomkeer te maken naar zijn ligplaats, wel degelijk tot de vergoedbare schade in hoofde van het Vlaamse Gewest behoren.

Gelet op de slagzij die het schip maakte naar bakboord en de ernst hiervan (de schipper verklaarde zelf dat toen even “paniek” uitbrak) was ook deze maatregel noodzakelijk en gerechtvaardigd.

Anders dan aangevoerd door Postoils, is er geen sprake van enige inbreuk op de beginselen van behoorlijk bestuur.

13. Krachtens de artikelen 1382 en 1383 Burgerlijk Wetboek, is degene die door zijn schuld aan een ander schade berokkent, verplicht deze schade integraal te vergoeden, wat impliceert dat de benadeelde teruggeplaatst wordt in de toestand waarin hij zich zou hebben bevonden indien de daad waarover hij zich beklagt, niet was gesteld (zie ook Cass. 24 februari 2017, *o.c.*).

Beide maatregelen (inzetten oliebestrijdingsvaartuig Cap Joy en vlotkraan Brabo) hebben kosten veroorzaakt in hoofde van het Vlaamse Gewest, die het niet zou hebben moeten dragen indien de fout van de schipper zoals hoger onder de randnr. 8 uiteengezet, zich niet had voorgedaan.

Deze kosten maken als zodanig vergoedbare schade uit die in oorzakelijk verband staan met de door de schipper gepleegde fout in de zin van artikelen 1382-1383 BW, waarvoor Postoils krachtens artikel 1384, eerste lid BW, aansprakelijk is.

14. Het Vlaamse Gewest vordert onterecht de kapitalisatie van de interesten.

Krachtens artikel 1154 Burgerlijk Wetboek kan vervallen interest van kapitalen interest opbrengen, ofwel ten gevolge van een gerechtelijke aanmaning ofwel ten gevolge van een bijzondere overeenkomst, mits de aanmaning of de overeenkomst betrekking heeft op interest die ten minste voor een heel jaar verschuldigd is.

Deze bepaling is van toepassing op geldschulden en niet op de compensatoire interest die toegekend wordt op het door de rechter vastgestelde bedrag van de schadevergoeding die wegens onrechtmatige daad verschuldigd is en die een waar-deschuld uitmaakt.

De gevraagde kapitalisatie is *in casu* niet vereist teneinde tot een integrale schadeloosstelling te komen, zodat de vordering tot kapitalisatie van de interesten ongegrond voorkomt.

15. Overeenkomstig artikel 1017 Ger.W. vallen de gerechtskosten ten laste van de in het ongelijk gestelde partij.

Gelet op het ongegrond karakter van het hoofdberoep, wordt Postoils aangemerkt als de in het ongelijk gestelde partij die de gerechtskosten dient te dragen.

De rechtsplegingsvergoeding wordt bepaald op het door artikelen 2 en 8 van het KB 26 oktober 2007 bepaalde basisbedrag, zonder de bijkomende indexatie die sedert 1 juni 2016 had kunnen gevraagd worden maar niet gevraagd werd.

### Beslissing

Het hof beslist bij arrest op tegenspraak.

De rechtspleging verliep in overeenstemming met de wet van 15 juni 1935 op het taalgebruik in gerechtszaken.

Het hof verklaart het hoger beroep ontvankelijk en gegrond in de hiernavolgende mate;

Hervormt de bestreden vonnissen d.d. 10 september 2015 en 5 december 2015 als volgt;

Verklaart de vordering van het Vlaamse Gewest ontvankelijk en in de hiernavolgende mate gegrond;

Veroordeelt Postoils tot betaling aan het Vlaamse Gewest van het bedrag van 15.246,92 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten vanaf 24 januari 2011 tot de dagvaarding en vanaf dan met de gerechtelijke interesten tot de datum van volledige betaling;

Veroordeelt Postoils tot de kosten van beide aanleggen, als volgt begroot in hoofde van het Vlaamse Gewest:

– rolzetting verzoekschrift deskundige: 52 EUR

– kosten expertise: 10.244,45 EUR

– dagvaarding: 470,50 EUR

– rechtsplegingsvergoeding eerste aanleg: 1.210 EUR

– rolrechten hoger beroep: 210 EUR

– rechtsplegingsvergoeding hoger beroep: 1.210 EUR.

(...)