

# RECHTSPRAAK

## JURISPRUDENCE

VERVOER / TRANSPORT

---

### HOF VAN CASSATIE 13 JANUARI 2017

---

**SCHIP EN SCHEEPVAART****Wrakken – Verplichting tot berging – Beperking van aansprakelijkheid – Verhouding**

*Wanneer de eigenaar van een gezonken schip zijn aansprakelijkheid beperkt conform artikel 18 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake zeevaart (“wrakkenwet”) kan de overheid de eigenaar niet meer verplichten om zelf en op eigen kosten over te gaan tot berging van het wrak.*

*Onego Shipping & Chartering BV / Belgische Staat, Vlaams Gewest, Vlaamse Gemeenschap; in aanwezigheid van Flinterstar III BV, Flinter Shipping BV en Flinter Groep BV  
Flinterstar III BV, Flinter Shipping BV en Flinter Groep BV / Belgische Staat, Vlaams Gewest en Vlaamse Gemeenschap; in aanwezigheid van Onego Shipping & Chartering BV*  
*Zet.: E. Dirix (voorzitter), A. Fettweis en A. Smetryns (sectievoorzitters), B. Wylleman en K. Moens (raadsheren)*  
*OM: A. Van Ingelgem (advocaat-generaal)*  
*Pl.: Mrs. M. Lebbe en B. Maes en H. Geinger en J. Verbist*  
*Zaken: C.16.0219.N en C.16.0220.N*

**I. Rechtspleging voor het Hof**

De cassatieberoepen zijn gericht tegen een arrest van het hof van beroep te Gent van 22 februari 2016.

Advocaat-generaal André Van Ingelgem heeft op 18 november 2016 een schriftelijke conclusie neergelegd.

Sectievoorzitter Eric Dirix heeft verslag uitgebracht.

Advocaat-generaal André Van Ingelgem heeft geconcludeerd.

**II. Cassatiemiddelen**

In de zaak C.16.0219.N voert de eiseres in haar verzoekschrift dat aan dit arrest is gehecht, vijf middelen aan.

In de zaak C.16.0220.N voeren de eiseressen in hun verzoekschrift dat aan dit arrest is gehecht, een middel aan.

**NAVIRE ET NAVIGATION****Epaves – Obligation de renflouage – Limitation de responsabilité – Relation**

*Si le propriétaire d'un navire échoué a limité sa responsabilité conformément à l'article 18 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime (« loi sur les épaves »), l'autorité compétente ne peut plus obliger le propriétaire à renflouer l'épave lui-même et à ses propres frais.*

**III. Beslissing van het Hof****Beoordeling****A. Voeging**

1. De beide cassatieberoepen zijn gericht tegen hetzelfde arrest zodat zij dienen te worden gevoegd.

**B. Zaak C.16.0219.N**

## VIJFDE MIDDEL

**Eerste onderdeel**

2. Op grond van artikel 13 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake zeevaart (hierna: wrakkenwet) kan de overheid, de eigenaar of de bevrachter, van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, verplichten dit vaartuig vlot te brengen en te verwijderen. De overheid kan hiertoe ook ambtshalve overgaan op risico van de eigenaar en van de aansprakelijke derden in de gevallen bedoeld in artikel 14 van deze wet.

Indien de overheid beslist om ambtshalve tot de berging over te gaan, kan zij krachtens artikel 15 wrakkenwet, vooraf, van de eigenaar of de aansprakelijke derden eisen om de som voor te schieten die zij voldoende acht om de kosten van de berging te dekken. In dat geval mag, volgens artikel 15, tweede lid, het van de eigenaar van het gestrande of gezonken vaartuig gevorderde bedrag niet meer bedragen dan waartoe de eigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken op grond van artikel 18 van de wet.

3. Krachtens artikel 18 kan de eigenaar van een zeeschip, die op grond van artikel 16, schuldenaar is van de betaling van de kosten, daarbij zijn aansprakelijkheid beperken tot de in die bepaling vermelde bedragen. Ingevolge artikel 18, vierde lid, is de aansprakelijke eigenaar niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken als bewezen is dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien.

4. Uit deze bepalingen volgt dat in geval van aansprakelijkheidsbeperking in overeenstemming met artikel 18, de overheid de scheepseigenaar niet kan verplichten om over te gaan tot berging van het vaartuig.

5. De appelrechters die oordelen dat uit artikel 13 voortvloeit dat de scheepseigenaar kan verplicht worden tot de verwijdering van het vaartuig ook al heeft deze zijn aansprakelijk-

heid beperkt overeenkomstig artikel 18, verantwoordt hun beslissing niet naar recht.

Het onderdeel is gegrond.

*C. Zaak C.16.0220.N*

EERSTE ONDERDEEL

6. De grieven komen overeen met deze van het eerste onderdeel van het vijfde middel in de zaak C.16.0219.N zodat het onderdeel gegrond voorkomt.

*Dictum*

Het Hof,

Voegt de zaken C.16.0219.N en C.16.0220.N.

Vernietigt het bestreden arrest.

Beveelt dat van dit arrest melding zal worden gemaakt op de kant van het vernietigde arrest.

Houdt de kosten aan en laat de beslissing daaromtrent over aan de feitenrechter.

Verklaart het arrest bindend voor de tot bindendverklaring opgeroepen partijen.

Verwijst de zaak naar het hof van beroep te Antwerpen.

(...)

## Noot

### *Beperking van aansprakelijkheid vs. verplichte wrakopruiming (bis)*

*Frank Stevens<sup>1</sup>*

Principieel kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor de kosten van wrakopruiming beperken (art. 2, 1., d. en e. LLMC-verdrag<sup>2</sup>). 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 verdragsluitende 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 afschrikkende 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<sup>3</sup>), voor de binnenvaart verklaart artikel 273, § 1, 1° ZW het LLMC-verdrag van toepassing, hier uitdrukkelijk met inbegrip van *litt. d. en e.*

De Belgische wetgever heeft er dus uitdrukkelijk voor gopteerd 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

<sup>1</sup> Docent Erasmus Universiteit Rotterdam, advocaat.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> BS 6 oktober 1989.