

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 Stevens¹

Principieel kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor de kosten van wrakopruiming beperken (art. 2, 1., d. en e. LLMC-verdrag²). 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 zeevaart³), 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 gepocht 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

¹ Docent Erasmus Universiteit Rotterdam, advocaat.

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).

³ BS 6 oktober 1989.

zelf doet. Indien zij deze kosten niet (volledig) kunnen recupereren, moet het saldo betaald worden uit de openbare middelen 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 2014 werd, naar aanleiding van het zinken van het binnenschip ms. Luxembourg, al eens getracht deze problematiek aan het Hof van Cassatie voor te leggen. Het Hof beperkte er zich toen echter toe om te oordelen dat een beslissing in kort geding in principe geen schending kan zijn van het materieel recht (een uitspraak in kort geding bindt de rechter ten gronde immers niet), en dus ook niet gecensureerd kan worden door het Hof van Cassatie, tenzij de rechter in kort geding zijn beslissing laat steunen op materiële regels die zijn beslissing kennelijk niet kunnen schragen⁴.

Op 6 oktober 2015 kwam het ms. Flinterstar voor de Belgische kust, ter hoogte van Zeebrugge, in aanvaring met het ms. Al Oraiq. Door het aanvaring werd het ms. Flinterstar dermate beschadigd dat het aan de grond gezet diende te worden op een zandbank net buiten de vaarroute. Net als bij het zinken van het ms. Luxembourg trachtte ook hier de bevoegde overheid door middel van een kortgedingprocedure te bekomen dat de eigenaar van de Flinterstar bevolen zou worden (onder verbeurte van een dwangsom) om het wrak zelf te bergen, ook al had hij reeds een beperkingsfonds gevormd conform artikel 18 van de wrakkenwet. De voorzitter te Brugge en vervolgens het hof van beroep te Gent kenden de vordering van de overheid toe, waarna de scheepseigenaar een voorziening in cassatie instelde. In zijn arrest van 13 januari 2017 gaat het Hof van Cassatie ditmaal wel in

op de problematiek, en oordeelt dat een scheepseigenaar die zijn aansprakelijkheid beperkt heeft conform artikel 18 wrakkenwet, nadien niet meer door de bevoegde overheid gedwongen kan worden om toch nog zelf het wrak te bergen.

Het Hof bevestigt hiermee uitdrukkelijk dat, nu de wetgever scheepseigenaren de mogelijkheid heeft gegeven om hun aansprakelijkheid voor wrakopruiming te beperken, deze aansprakelijkheidsbeperking niet door de bevoegde overheid omzeild kan worden via een bevel aan de scheepseigenaar om zelf, ongeacht de kosten, het wrak te lichten⁵.

Het ms. Flinterstar was een zeeschip, het ms. Luxembourg een binnenschip, doch dit is geen relevant onderscheid. In België kunnen immers zowel de eigenaars van zeeschepen als de eigenaars van binnenschepen hun aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten beperken. De wijze waarop het beperkingsbedrag berekend wordt is anders, maar het principieel recht op beperking voor wrakopruiming bestaat zowel in de zee- als in de binnenvaart. Na het arrest van 13 januari 2017 is duidelijk dat dit principieel recht ook in de binnenvaart niet meer omzeild kan worden door een bevel tot opruiming.

Internationaal wordt wrakopruiming geregeld door het Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken van 18 mei 2007, dat op 14 april 2015 in werking is getreden. In België heeft de federale wetgever, na eerdere goedkeuringen door de gewesten⁶, op 10 november 2016 de goedkeuringswet voor dit verdrag aangenomen⁷. Aan de hier besproken problematiek verandert het Verdrag van Nairobi echter weinig of niets. Inhoudelijk verschilt de regeling van het Verdrag van Nairobi immers niet fundamenteel van wat nu reeds geldt onder de wrakkenwet. Ook het Verdrag van Nairobi kent een principiële bergingsplicht van de scheepseigenaar (art. 9, 2.), maar laat anderzijds uitdrukkelijk beperking van aansprakelijkheid toe (art. 10, 2.). Het verdrag verwijst in dit verband zowel naar internationale (zoals het LLMC-verdrag) als naar nationaalrechtelijke beperkingsregimes (zoals de Belgische wrakkenwet). Het verdrag voorziet verder in een verplichte verzekering voor de eigenaar van ieder schip van meer dan 300 ton, maar opnieuw slechts tot de maximumbedragen die volgen uit het toepasselijke nationale of internationale beperkingsregime, en alleszins met de LLMC limieten als absoluut maximum (art. 12, 1.). Ook voor de internationale wetgever is de bergingsplicht van de scheepseigenaar dus niet absoluut; het principieel recht op beperking voor wrakopruimingskosten wordt uitdrukkelijk erkend.

⁴ Cass. 23 januari 2014, C.12.0603.N, *TBH* 2014/9, p. 882-886, noot F. STEVENS.

⁵ Zie daaromtrent F. STEVENS, "Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims", *TVR* 2008, 115; F. STEVENS, *Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier, 2008, nr. 378, p. 201-202.

⁶ Vlaams Gewest: decreet van 12 juli 2013 houdende instemming met het internationaal Verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, en de bijlage, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007.

Waals Gewest: decreet van 12 maart 2015 houdende instemming met het internationaal Verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, en de bijlagen ervan, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest: ordonnantie van 20 november 2015 houdende instemming met het internationaal Verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007.

⁷ Het wetsontwerp is Kamerstuk 54-2017/001. Op datum van deze bijdrage is de goedkeuringswet nog niet gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

De vraag naar de verhouding tussen bergingsplicht enerzijds en beperking van aansprakelijkheid anderzijds kan zich dus evenzeer onder het Verdrag van Nairobi stellen. Ook onder het verdrag zou de bevoegde overheid kunnen trachten om het toepasselijke beperkingsregime te omzeilen door

gedwongen uitvoering van de bergingsplicht na te streven. De principebeslissing van het Hof van Cassatie in zijn arrest van 13 januari 2017 behoudt dus ook voor de toekomst haar volledige relevantie.