

# Het Wrakkenverdrag en de Wet bestrijding maritieme ongevallen: van opruimplicht tot kostenverhaal. Een analyse

In april 2016 is het nieuwe Wrakkenverdrag voor Nederland in werking getreden. In deze bijdrage wordt ingegaan op de vraag op welke wijze het verdrag is geïmplementeerd in het Nederlands recht en welke keuzes de wetgever daarbij heeft gemaakt. Het verdrag kent een aantal voor Nederland interessante elementen, waaronder de mogelijkheid de scheepseigenaar te dwingen 'zijn' wrak op te ruimen, al is de vraag of een dergelijke mogelijkheid niet al op basis van artikel 6:162 BW en/of artikel 6.2 en 6.8 Waterwet bestond. Daarnaast is het mogelijk geworden de verzekeraar van de scheepseigenaar direct aan te spreken en daar de kosten van wrakopruiming te verhalen. In het Wrakkenverdrag is bepaald dat dit alleen mogelijk is tot het bedrag waartoe de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid op grond van het Limiteringsverdrag 1976 kan beperken. Iets dergelijks is niet opgenomen in het verdrag voor zover de scheepseigenaar zelf wordt aangesproken op zijn opruimplicht. De vraag is dan ook hoe de mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid zich verhoudt tot deze opruimplicht.

## 1. Inleiding

Op 18 mei 2007 is in Nairobi het Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken tot stand gekomen (hierna: Wrakkenverdrag).<sup>1</sup> Inmiddels zijn meer dan 22 staten tot het verdrag toegetreden, waaronder enkele EU-lidstaten, en is het Wrakkenverdrag op 14 april 2015 van kracht geworden. Ruim een jaar later is het verdrag ook voor Nederland in werking getreden, namelijk met ingang van 19 april 2016.<sup>2</sup> Het verdrag is geïmplementeerd in de Nederlandse rechtsorde middels de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO).<sup>3</sup> Deze wet is met ingang van 1 januari 2016 in werking getreden.<sup>4</sup>

In dit artikel bespreken wij de belangrijkste elementen van het nieuwe Wrakkenverdrag alsook de wijze waarop het verdrag is geïmplementeerd in Nederlands recht. Ook zal worden ingegaan op de vraag of het Wrakkenverdrag voor Nederland veel nieuws brengt. In dat kader zal onder meer worden ingegaan op de mogelijkheid van een verdragsstaat om de scheepseigenaar te dwingen 'zijn' wrak te verwijderen dan wel bij het uitblijven ervan de door de waterbeheerder gemaakte kosten van verwijdering te verhalen op de scheepseigenaar of diens verzekeraar. Ook zal aandacht worden besteed aan het Limiteringsverdrag<sup>5</sup> en de vraag of het mogelijk is een scheepseigenaar tot verwijdering van het wrak te dwingen als evident is dat de kosten van verwijdering omvangrijker zijn dan het bedrag waartoe de scheepseigenaar zich op basis van dat verdrag kan beperken.

## 2. Kernelementen van het Wrakkenverdrag

### Doelstelling Wrakkenverdrag

Doelstelling van het verdrag is het reguleren van de bevoegdheid van de kuststaat om in zijn exclusieve economische zone (EEZ) wrakken, schepen en daarvan afkomstige zaken op te (laten) ruimen en voor zover de kuststaat overgaat tot het uitvoeren van deze werkzaamheden, de kosten daarvan te verhalen op de scheepseigenaar.

### Bereik Wrakkenverdrag

Het verdrag is van toepassing op schepen die wrak zijn geworden in het verdragsgebied. Dat zijn drie gedefinieerde begrippen in één zin. Om met het laatste te beginnen: het verdragsgebied is in beginsel de exclusieve economische zone van een verdragsluitende Staat. In beginsel, want het verdrag biedt de mogelijkheid het toepassingsgebied uit te breiden

\* Mr. dr. E.H.P. Brans en mr. drs. H.J.S.M. Langbroek zijn beiden werkzaam bij Pels Rijcken & Droogleevers Fortuijn advocaten en notarissen.

1. *Trb.* 2008, 115.

2. De in artikel 18 lid 2 van het Wrakkenverdrag genoemde akte is op 19 januari 2016 neergelegd. Drie maanden nadien trad het Wrakkenverdrag in werking. De Goedkeuringswet is overigens al in december 2014 in het *Staatsblad* gepubliceerd (*Stb.* 2014, 552).

3. *Stb.* 2015, 399. Overigens is de WBMO niet louter de implementatie van het Wrakkenverdrag. Bijvoorbeeld de 'oude' Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) is in de WBMO opgenomen.

4. *Stb.* 2015, 529. De wet waarmee het Wrakkenverdrag werd geïmplementeerd liep dus op de inwerkingtreding van het verdrag in Nederland vooruit.

5. Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (*Trb.* 1980, 23) zoals gewijzigd door het Protocol van 1996 (*Trb.* 1997, 300).

tot het grondgebied van een verdragsstaat.<sup>6</sup> Nederland heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt. De WBMO geldt dan ook niet alleen in de EEZ van Nederland, maar ook in de territoriale wateren van Nederland en de Nederlandse binnenwateren.<sup>7</sup>

Het Wrakkenverdrag – en daarmee ook de WBMO – is van toepassing op schepen. Een schip in de zin van het Wrakkenverdrag (en WBMO) is, kort gezegd, een zeeschip.<sup>8</sup> Ten aanzien van een in de binnenwateren tot wrak geworden binnenvaartschip geldt de WBMO dus niet.

Het begrip 'wrak' is zeer ruim gedefinieerd. Onder een wrak wordt niet alleen verstaan gezonken en gestrande zeeschepen, maar ook delen van zodanige schepen, alsook gestrande, gezonken of op drift geraakte containers, lading of andere zaken die afkomstig zijn van schepen op zee en verder – niet zonder belang – zeeschepen die op het punt staan om te zinken of te stranden dan wel dat redelijkerwijs verwacht kan worden dat deze zullen zinken of stranden.<sup>9</sup> Overigens dient het voorgaande dan wel het gevolg te zijn van een maritiem ongeval. De omschrijving daarvan is echter zodanig ruim – een aanvaring, stranding of een ander navigatie-incident of een ander voorval aan boord van een schip of daarbuiten dat leidt tot materiële schade of dreigend gevaar van materiële schade aan een schip of zijn lading – dat dit niet of nauwelijks een beperkende factor lijkt te zijn.<sup>10</sup>

Een staat kan overigens pas maatregelen nemen wanneer het wrak een gevaar vormt. Of sprake is van een gevaar dient vastgesteld te worden aan de hand van de criteria genoemd in artikel 6 van het Wrakkenverdrag. De opsomming van criteria is niet uitputtend aldus de memorie van toelichting op de Goedkeuringswet.<sup>11</sup> Het tegendeel zou evengoed bevestigd kunnen worden gelet op het 'catch-it-all'-criterium onder artikel 6 sub o 'andere omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot berging van het wrak'.<sup>12</sup>

### 3. Implementatie Wrakkenverdrag in WBMO

Zodra de Minister van Infrastructuur en Milieu op de hoogte is van het bestaan van een wrak in de zin van het Wrakkenverdrag, neemt hij een 'beschikking' inhoudende dat het wrak een gevaar vormt indien hij daarvoor, met inachtneming van de in het Wrakkenverdrag genoemde criteria, gronden aanwezig acht.<sup>13</sup> Uit artikel 44 van de wet alsook uit de memorie van toelichting bij de WBMO volgt dat het hier gaat om een beschikking in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en derhalve dat tegen de beschikking als hier bedoeld bestuursrechtelijke rechtsmiddelen openstaan. Daarbij is nog interessant te vermelden dat is beslist om de Rechtbank Rotterdam bevoegd te verklaren ter zake van eventuele beroepschriften tegen een beschikking als hier bedoeld.<sup>14</sup> Omdat het voorstelbaar is dat het in urgente situaties niet mogelijk is om tijdig een beschikking 'vaststelling gevaar' op te stellen, is het ook mogelijk achteraf een beschikking te nemen.<sup>15</sup>

Het is voor de minister uiteraard alleen mogelijk om (tijdig) een beschikking 'vaststelling gevaar' te nemen als de minister op de hoogte raakt van het bestaan van een wrak in de zin van het verdrag. Om dit te bewerkstelligen is in artikel 5 WBMO bepaald dat de kapitein of de exploitant van 'het schip'<sup>16</sup> zo spoedig mogelijk melding dient te maken van de aanwezigheid van een wrak, waaronder, nogmaals, meer moet worden verstaan dan enkel en alleen een gezonken zeeschip.<sup>17</sup> De wijze van melding is geregeld in de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.<sup>18</sup>

Stelt de minister vast dat het wrak een gevaar vormt dan draagt hij er zorg voor dat die beschikking wordt bekendgemaakt aan de scheepseigenaar<sup>19</sup> en mededeling wordt gedaan aan de staat waar het schip is geregistreerd (registratiestaat).<sup>20</sup> En voorts, dat redelijke maatregelen worden getroffen om het wrak te markeren, dat de bijzonderheden van de markering worden bekendgemaakt en dat overleg wordt gevoerd

6. Artikel 3 lid 2 van het Wrakkenverdrag.

7. Artikel 4 WBMO.

8. Het Wrakkenverdrag geeft ook een opsomming van de typen schepen die in het kader van het verdrag tot zeeschepen worden gerekend.

9. Zie artikel 8:655 BW alsook *Kamerstukken II 2014/15, 34057 (R2043)*, 3, p. 26.

10. Deze omschrijving zal zijn gebaseerd op artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag (*Trb.* 1983, 83).

11. *Kamerstukken II 2014/15, 34 057 (R2043)*, 3, p. 8.

12. In de oorspronkelijke Engelstalige versie wordt gesproken over 'removal'. Opvallend is dat het woord 'berging' in de Nederlandse vertaling van het verdrag eenmaal wordt gebruikt maar voor het overige gesproken wordt van 'opruimen'. Te betwijfelen valt echter dat aan dat verschil in vertaling een diepere gedachte ten grondslag ligt.

13. Artikel 8 Wrakkenverdrag en artikel 8 WBMO.

14. Zie *Kamerstukken II 2014/15, 34069*, 3, p. 9 en 17 en *Kamerstukken II 2014/15, 34069*, 6, p. 4.

15. *Kamerstukken II 2014/15, 34069*, 3, p. 9.

16. Met 'het schip' lijkt te zijn bedoeld het schip dat (ten dele) is gezonken of gestrand of dat dreigt te zinken of te stranden of een zaak is verloren. In de memorie van toelichting (*Kamerstukken II 2014/15, 34069*, 3, p. 16) is opgemerkt dat is aangesloten bij de 'verplichting tot melding van betrokkenheid bij een maritiem ongeval dat leidt tot het ontstaan van een wrak ingevolge artikel 5 van het Verdrag'. Dat artikel 5 Wrakkenverdrag is in artikel 6 WBMO geïmplementeerd. Artikel 5 WBMO lijkt niet te berusten op een artikel uit het Wrakkenverdrag. In de memorie van toelichting (*Kamerstukken II 2014/15, 34069*, 3, p. 6) is verwezen naar de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Ook daarin is een meldingsplicht opgenomen (artikel 12), waarvan de grondslag is gefundeerd op artikel 211 VN-Zeerechtverdrag (zie *Kamerstukken II 2002/03, 28984*, 3, p. 8). Dat lijkt derhalve ook te gelden voor artikel 5 WBMO.

17. Artikel 5 Wrakkenverdrag heeft het overigens over 'een schip' dat betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval. Op basis van die formulering valt te betogen dat de meldingsplicht van artikel 5 WBMO ruimer is dan die op basis van de formulering van de wetstekst lijkt.

18. Artikel 5 lid 1 WBMO.

19. *Stct.* 2015, 45300.

20. In navolging van het Wrakkenverdrag wordt in de WBMO gesproken over de geregistreerde eigenaar. Materieel is er geen verschil met het begrip 'scheepseigenaar' zoals dat voorheen in de Wet BON werd gehanteerd (*Kamerstukken II 2014/15, 34069*, 3, p. 15).

21. Artikel 8 lid 2 sub c WBMO. Dat lijkt overigens uitzondering wanneer het wrak zich bevindt in de territoriale zee of de binnenwateren, zie artikel 14 lid 1 WBMO.

met de registratiestaat en met andere staten die negatieve gevolgen van het wrak kunnen ondervinden.<sup>21</sup>

Heeft de minister vastgesteld dat het wrak een gevaar vormt dan komen er twee verplichtingen op de scheepseigenaar te rusten: (a) het opruimen van het wrak en (b) het overleggen van een bewijs van verzekering of andere financiële zekerheid.<sup>22</sup> Voor wat betreft het opruimen van het wrak heeft te gelden dat dit dient te gebeuren binnen een door de minister in een beschikking vast te stellen redelijke termijn.<sup>23</sup> Teneinde kostenverhaal mogelijk te maken, is in de WBMO vastgelegd dat de minister bij bekendmaking van de beschikking vermeldt dat hij het wrak voor rekening van de scheepseigenaar kan doen opruimen indien de laatste verzuimt het wrak binnen de door de minister gestelde termijn op te ruimen.<sup>24</sup> Het voorgaande is in overeenstemming met het bepaalde in artikel 5:25 Algemene wet bestuursrecht; de bepaling die ziet op het verhalen van kosten die gemeoid zijn met de uitvoering door het bevoegd gezag van de maatregelen die een overtreder op basis van een aan hem opgelegde last onder bestuursdwang zou moeten nemen. Overigens is van belang op te merken dat ondanks de introductie in de WBMO van typisch bestuursrechtelijke elementen, zoals de beschikking 'vaststelling gevaar', kostenverhaal niet plaatsvindt op basis van (een opgelegde last onder) bestuursdwang.<sup>25</sup> De regering vond dat gezien de inhoud van het Wrakkenverdrag te complex worden, met name omdat in het Wrakkenverdrag uit wordt gegaan van een risicoaansprakelijkheid voor de geregistreerde eigenaar van het wrak.<sup>26</sup>

#### Geen beperking tot schepen uit een verdragsstaat

Het oorspronkelijke wetsvoorstel beruiste op het uitgangspunt dat de verplichtingen genoemd in hoofdstuk 2 ('wrakken'), voor zover het de EEZ betrof, uitsluitend konden rusten op schepen die geregistreerd waren in of voeren onder de vlag van een verdragsstaat.<sup>27</sup> Dit overigens op advies van de Raad van State.<sup>28</sup> De regering is hier echter op teruggekomen. Nadere beschouwing had argumenten opgeleverd voor de zienswijze dat de beperking tot schepen van een verdragsstaat onnodig was. Die argumenten zijn met name ontleend aan artikel 56 lid 1 sub b onder iii VN-Zeerechtverdrag op grond waarvan een kuststaat in de EEZ rechtsmacht bezit

ten aanzien van de bescherming en het behoud van het mariene milieu. De redenering van de regering is kort gezegd dat bij een wrak dat ontstaan is als gevolg van een maritiem ongeval, altijd een risico op gevaar voor het milieu aan de orde is.<sup>29</sup>

#### Opruiming

Gaat de scheepseigenaar tot opruiming over dan kan de minister in een tot de scheepseigenaar gerichte beschikking voorschriften stellen met betrekking tot het opruimen, voor zover die voorschriften nodig zijn om te waarborgen dat het opruimen geschiedt in overeenstemming met veiligheids- en mariene milieubelangen.<sup>30</sup> Ook wanneer het opruimen door de scheepseigenaar is aangevangen kan de minister besluiten tot optreden voor zover dat nodig is om te waarborgen dat het opruimen doeltreffend geschiedt en voorts met het oog op veiligheids- en mariene milieubelangen.<sup>31</sup> Dat voorschriften stellen respectievelijk optreden kan inhouden dat de minister een schip naar een Nederlandse haven doet brengen.<sup>32</sup> Het bevoegde gezag dient het schip tot de aangevozen haven toe te laten.<sup>33</sup> De minister vergoedt de redelijke kosten van het bevoegd gezag voor de maatregelen die redelijkerwijs nodig zijn om het gevaar verbonden aan het brengen van het schip naar en het verblijf in de haven te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.<sup>34</sup>

Verzuimt de scheepseigenaar het wrak binnen de door de minister vastgestelde termijn op te ruimen dan kan de minister tot opruiming van het wrak overgaan op de naar zijn oordeel meest praktische en snelle weg, zij het dat ook hij dat moet doen in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.<sup>35</sup> Voor 'de minister' moet 'de ingevolge de Waterwet ter plaatse bevoegde beheerder' worden gelezen wanneer het wrak zich bevindt in de binnenwateren.<sup>36</sup>

#### Privaatrechtelijk kostenverhaal

Gaat de minister zelf tot opruiming over dan vindt kostenverhaal plaats op de voet van artikel 8:656 e.v. BW (en dus niet op basis van artikel 5:25 Algemene wet bestuursrecht

21. Artikel 8 lid 2 sub a, b en d WBMO. Sub d is niet van toepassing wanneer het wrak zich bevindt in de territoriale zee of de binnenwateren, zie artikel 14 lid 1 WBMO.

22. Artikel 9 lid 1 sub b WBMO.

23. Artikel 10 sub a WBMO. Ter voldoening aan de opruimverplichting kan de scheepseigenaar een overeenkomst sluiten met een hulpverlener of andere persoon teneinde het wrak te doen opruimen (artikel 9 lid 2 WBMO).

24. Artikel 10 sub b WBMO. De minister stelt de scheepseigenaar er schriftelijk van in kennis dat hij voornemens is onmiddellijk op te treden indien het gevaar bijzonder groot wordt (artikel 10 sub c WBMO). Het lijkt ons voor de hand te liggen dat die mededeling wordt gedaan in de beschikking als bedoeld in artikel 10 sub a WBMO maar noodzakelijk lijkt dat niet.

25. Zie in deze zin *Kamerstukken II 2014/15, 34069, 3, p. 9* en *Kamerstukken II 2014/15, 34069, 6, p. 4*.

26. *Ibidem*.

27. *Kamerstukken II 2014/15, 34069, 3, p. 16*, overigens sprak het oorspronkelijke wetsvoorstel niet over registratie, maar slechts over het voeren van de vlag. De tekst luidde: 'Op een schip dat is betrokken bij een maritiem ongeval in de Nederlandse exclusieve economische zone is dit hoofdstuk slechts van toepassing indien het gerechtigd is de vlag te voeren van een staat die partij is bij het Verdrag', *Kamerstukken II 2014/15, 34069, 2, p. 3*.

28. *Kamerstukken II 2014/15, 34069, 4, p. 2*.

29. *Kamerstukken II 2014/15, 34069, 7, p. 2*.

30. Artikel 11 WBMO.

31. Artikel 12 WBMO.

32. Artikel 22 lid 1 WBMO.

33. Artikel 22 lid 1 WBMO.

34. Artikel 24 WBMO.

35. Artikel 13 lid 1 WBMO.

36. Artikel 14 lid 2 WBMO. Overigens wordt een groot deel van de binnenwateren ook door het rijk beheerd dus doorgaans zal ook op de binnenwateren de minister het bevoegd gezag zijn.

waarnaar eerder is verwezen). De geregistreerde eigenaar is aansprakelijk voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak, tenzij hij bewijst dat het maritiem incident dat tot het wrak heeft geleid:

- het gevolg is van – kort gezegd – een oorlogshandeling of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke aard;
- in zijn geheel is veroorzaakt door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk schade te veroorzaken; of
- in zijn geheel is veroorzaakt door nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een overheid of andere autoriteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud van verlichting of andere navigatiemiddelen bij de uitoefening van die taak.

Dat betekent dat de scheepseigenaar, voor wat betreft die twee laatste categorieën, dient te bewijzen dat hem geen enkele schuld treft. Uit de tekst van artikel 8:656 BW volgt dat op dit punt op de scheepseigenaar een zware bewijslast rust en onze inschatting is dat slechts in zeer uitzonderlijke situaties met succes een beroep zal kunnen worden gedaan op deze 'exoneraties'.

Kostenverhaal kan plaatsvinden jegens de scheepseigenaar of, en dat is van belang voor de verdragsstaat die zich geconfronteerd ziet met een incident, jegens de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar.<sup>37</sup> Overigens is de introductie van de mogelijkheid om rechtstreeks verhaal te zoeken op de verzekeraar van de scheepseigenaar niet nieuw. Ook het Bunkerolieverdrag biedt deze mogelijkheid.<sup>38</sup>

De verplichting om een verzekering als hier bedoeld in stand te houden berust op artikel 11 van het Wrakkenverdrag en artikel 26 WBMO. Dat wil zeggen dat de geregistreerde eigenaar van een in Nederland te boek staand schip met een brutotonnage van 300 of meer verplicht is om zich te verzekeren.<sup>39</sup> De geregistreerde eigenaar van een schip met een brutotonnage van 300 of meer dat buiten Nederland te boek staat of een andere dan de Nederlandse vlag voert, is ook verplicht om, indien het schip een haven of laad- of losplaats in Nederland aanloopt of verlaat of een Nederlands binnenwater bevaart, kort gezegd, verzekerd te zijn.

De omvang van de dekking die de verzekering moet bieden is gelijk aan het bedrag tot waar de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid op basis van het Limiteringsverdrag en het Protocol van 1996 kan beperken.<sup>40</sup> Dat betekent dat de

verzekeraar niet voor een hoger bedrag dan dat van de aansprakelijkheidslimiet kan worden aangesproken indien de minister opdracht heeft gegeven tot opruiming en de kosten ervan worden verhaald op de verzekeraar. Hetzelfde geldt in beginsel voor de scheepseigenaar zelf. Immers, zijn bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid wordt door de WBMO en het Wrakkenverdrag onverlet gelaten.<sup>41</sup> Bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid ontbreekt in beginsel alleen in geval van opzet of bewuste roekeloosheid.<sup>42</sup>

#### 4. Wrakkenwet

Inwerkingtreding van de WBMO heeft ook geleid tot een aanpassing van de Wrakkenwet. Verschillende artikelen uit de Wrakkenwet blijven buiten toepassing wanneer er sprake is van een wrak waarop de WBMO van toepassing is. Dat geldt echter niet voor het bepaalde in artikel 5-8 Wrakkenwet: het verhaalsrecht op schip en lading ter compensatie van gemaakte opruimkosten.<sup>43</sup>

In de zaak *Pioner Onegi* heeft het Hof Den Haag geoordeeld dat uitoefening door de staat van het verhaalsrecht op grond van de Wrakkenwet niet onverenigbaar is met de mogelijkheid van de scheepseigenaar tot beperking van aansprakelijkheid.<sup>44</sup> Redengevend voor dat oordeel is geweest het door Nederland gemaakte voorbehoud genoemd in artikel 18 van het Limitatieverdrag van Londen. Het hof overwoog:

'12. In reconventie gaat het om de vraag of tengevolge van het door Nederland bij de toetreding tot het Verdrag van Londen gemaakte voorbehoud genoemd in art. 18 lid 1 van het Verdrag de Staat voor de kosten van, kort gezegd, opruiming/berging van de *Pioner Onegi* gerechtigd is tot verhaal op dat schip uit hoofde van art. 5 en 6 Wrakkenwet, naast de aanspraken die terzake van die kosten op het ingevolge 740f lid 1cK (thans art. 8:755 lid 1 sub c BW) gestelde wrakkenfonds geldend gemaakt kunnen worden. (...).

13. Het hof stelt voorop dat het hiervoor genoemde voorbehoud meebrengt dat Nederland ten aanzien van de aansprakelijkheidsbeperking voor vorderingen ter zake van wrakopruimingskosten de vrijheid heeft regelingen te treffen of in stand te laten die afwijken van de regeling in het Verdrag. Van die vrijheid is gebruik gemaakt door onder meer het in art. 740f K (thans art. 8:755 BW) omtrent het wrakkenfonds bepaalde. Het door NSC gevoerde betoog dat Nederland het voorbehoud niet heeft benut omdat art. 6 sub d en e van het Verdrag is overgenomen in art. 740c K, thans 8:752 lid 1 sub d en e BW, faalt omdat de limiet ingevolge het omtrent

37. Artikel 8:658 BW.

38. *Trb.* 2005, 329.

39. Artikel 26 lid 1 WBMO.

40. De Nederlandse wetgeving bevat een zogenaamde 'dynamische' verwijzing naar de aansprakelijkheidslimieten. Artikel 8:755 lid 1 sub b BW bepaalt in dat verband dat aansprakelijkheid beperkt kan worden 'tot het bedrag bepaald op grond van artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (*Trb.* 1980, 23) zoals gewijzigd door artikel 3 van het Protocol van 1996, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 8 van het Protocol van 1996'. Wie de daadwerkelijke bedragen wil weten zal dus op zoek moeten. De huidige limieten zijn te vinden in *Trb.* 2013, 30. Deze zijn per 8 juni 2015 in werking getreden ([www.imo.org/en/Publications/Documents/Supplements%20and%20CDs/English/QA444E\\_062015.pdf](http://www.imo.org/en/Publications/Documents/Supplements%20and%20CDs/English/QA444E_062015.pdf)).

41. Zie artikel 8:656 lid 3 BW en *Kamerstukken II* 2014/15, 34069, 3, p. 26.

42. Artikel 8:754 BW. Daarbij moet het overigens gaan om opzet of bewuste roekeloosheid van de partij die een beroep op beperking van aansprakelijkheid doet.

43. In *Rb.* 's-Gravenhage (vzr.) 29 januari 2009, ECLI:NL:RBSGR:2009:BH2912, *S&S* 2011/66, werd geoordeeld dat de beheerder daarbij niet hoeft te differentiëren tussen wat opruiming van het schip en wat opruiming van de lading heeft gekost. De totale kosten kunnen op schip én lading worden verhaald.

44. Hof 's-Gravenhage 26 februari 2002, ECLI:NL:GHSGR:2002:AK4650, *S&S* 2002/60.

het wrakkenfonds bepaalde afwijkt van (hoger is dan) de in het Verdrag gestelde beperkingsbedragen. Voorts is ook de overweging van de rechtbank omtrent het naast elkaar bestaan van de aansprakelijkheid van de reder voor de kosten van wrakopruiming c.a. uit hoofde van art. 740c K, thans 8:752 lid 1 BW (het wrakkenfonds) en het recht van in casu de Staat, zich voor die kosten op het geborgen schip/de geborgen lading te verhalen uit hoofde van de Wrakkenwet, juist en ook passend binnen de door het gemaakte voorbehoud gecreëerde vrijheid. Zoals de rechtbank terecht heeft overwogen is zulks af te leiden uit het door de minister gegeven antwoord op de vraag over de verhouding tussen wrakkenfonds en Wrakkenwet bij de parlementaire behandeling van de Goedkeuringswet van het Verdrag van Londen en van de daarmee samenhangende wijzigingswet van het Wetboek van Koophandel gestelde vragen. (...) Immers, in dat antwoord [*Kamerstukken II* 1987/88, 19768, 8, p. 4-8; toevoeging auteurs] wordt met voldoende duidelijkheid aangegeven dat ingevolge de Wrakkenwet de kosten van berging c.a. door de beheerder van het vaarwater op de opbrengst van het schip verhaald kunnen worden en dat laatstgenoemde "voor het overige", d.w.z. voorzover de opbrengst ontoereikend is om de kosten te dekken, een vordering heeft op de aansprakelijke persoon die bevoegd is zijn aansprakelijkheid te beperken (art. 10 Wrakkenwet).<sup>45</sup>

Cleton<sup>45</sup> vatte het arrest aldus samen: de beheerder mag van twee walletjes eten. Hij heeft én een verhaalsrecht op grond van de Wrakkenwet én de mogelijkheid zich op de aansprakelijke persoon, of indien een wrakkenfonds is gesteld op het door hem gestelde wrakkenfonds te verhalen. Onder het Wrakkenverdrag is het ons inziens niet anders. Het is dus nog steeds mogelijk voor de beheerder van een vaarwater om de kosten van berging van het wrak te verhalen op de opbrengst van het schip, naast een vordering op de aansprakelijke persoon.

Wel bepaalt artikel 10 lid 3 van het Wrakkenverdrag (dat geïmplementeerd is in artikel 8:656 lid 4 BW) dat:

'No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention' (cursivering auteurs).

Het is derhalve niet mogelijk om de geregistreerde eigenaar ter zake van wrakopruimingskosten op grond van bijvoorbeeld artikel 6:175 BW – aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen – aan te spreken.<sup>46</sup> Dat is echter iets anders dan wat aan de orde was in de zaak *Pionier Onegi*. In die zaak ging het om een zogenaamde actio in rem: een (verhaals)recht op al hetgeen door de beheerder van het vaarwater is geborgen. De beheerder stelt dus geen vordering tot vergoeding van gemaakte kosten tegen de geregistreerde eigenaar in. Hij geeft hetgeen geborgen is alleen af wanneer zijn kosten voldaan

worden. En gebeurt dat niet dan is hij bevoegd om tot verkoop over te gaan.<sup>47</sup>

Met de inwerkingtreding van de WBMO is ook artikel 12a van de Wrakkenwet gewijzigd. Die wijziging heeft met zich meegebracht dat ook de kosten van markering op het schip kunnen worden verhaald. Beargumenteerd kan worden dat die kosten op grond van artikel 2 lid 4 Wrakkenwet ook al verhaald konden worden, maar nu staat dat buiten twijfel.<sup>48</sup>

## 5. Relatie Wrakkenverdrag andere maritieme verdragen

Voorstelbaar is dat ingeval zich een incident met een schip voordoet er meerdere maritieme verdragen van toepassing zouden kunnen zijn. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als ten gevolge van een gebeurtenis met of op een schip bunkerolie uitstroomt. Op basis van artikel 1 van het Wrakkenverdrag, waarin – zoals opgemerkt – een zeer brede definitie van het begrip 'wrak' is opgenomen, zou dan betoogd kunnen worden dat dan het Wrakkenverdrag van toepassing is en dat derhalve voorbij zou kunnen worden gegaan aan het aansprakelijkheidsregime als neergelegd in het Bunkerolieverdrag uit 2001.

In artikel 11 van het Wrakkenverdrag is een regeling opgenomen die ziet op deze situatie. Bepaald is dat de scheepseigenaar niet aansprakelijk is op basis van het Wrakkenverdrag indien dat 'in strijd zou zijn met [het Bunkerolieverdrag]'. Artikel 8:657 BW hanteert dezelfde woorden. Noch uit het Wrakkenverdrag, noch uit de parlementaire geschiedenis bij de WBMO volgt helder wat onder 'in strijd met' zou moeten worden verstaan. Uit de parlementaire geschiedenis volgt wel dat de wetgever zich heeft gerealiseerd dat er situaties zijn op basis waarvan in beginsel beide verdragen van toepassing kunnen zijn.<sup>49</sup> Aangegeven wordt – terecht – dat het Bunkerolieverdrag een aantal specifieke bepalingen kent met betrekking tot het verhaal van de kosten van preventieve en andere maatregelen, maar dat ook voorstelbaar is dat dezelfde activiteiten als wrakopruiming in de zin van het Wrakkenverdrag worden aangemerkt. De beslissing ter zake van de vraag op welk verdrag een beroep wordt gedaan, wordt overgelaten aan degene die zich geconfronteerd ziet met de gevolgen van een mogelijke uitstroom van bunkerolie. Die zal op basis van de omstandigheden van het geval en de kenmerken van de verschillende regimes moeten beslissen op welk verdrag een vordering wordt gebaseerd. Een en ander wordt uiteraard nog complexer als er meerdere claimanten zijn en deze hun vorderingen willen baseren op verschillende verdragen. Dat zal ongetwijfeld leiden tot discussies over het stellen van afdoende financiële zekerheid door de scheepseigenaar en de mogelijkheden van verhaal op de betrokken

45. R. Cleton, 'Onbeperkte aansprakelijkheid en wrakopruiming', *TVR* 2002, afl. 3, p. 97-99.

46. Een vergelijkbare bepaling is opgenomen in het Bunkerolieverdrag (artikel 8:641 lid 5 BW) en ook de CLC kent bepalingen die trachten te voorkomen dat een scheepseigenaar 'buiten het verdrag om' wordt aangesproken voor schade of gemaakte kosten. Overigens volgt uit artikel 8:656 lid 5 BW onomwonden dat het voorgaande geen afbreuk doet aan de mogelijkheid om te trachten andere dan de geregistreerde eigenaar (ook) aansprakelijk te houden voor de kosten van wrakopruiming, bijvoorbeeld het classificatiebureau.

47. Van belang is daarbij dat de bepaling in artikel 1.5 van het Limiteringsverdrag: 'In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself', in het Wrakkenverdrag ontbreekt.

48. Deze discussie is ook gevoerd in feitelijke instanties in de *Qubio*-zaak (HR 10 juli 2015, ECLI:NL:HR:2015:1836, *AB* 2016/114, m.nt. A.H.J. Hofman en G.A. van der Veen).

49. *Kamerstukken II* 2014/15, 34069, 3, p. 28.

verzekeraar. Het voorgaande heeft ook te gelden met betrekking tot andere maritieme verdragen, zoals de CLC.<sup>50</sup>

## 6. De 'winst' van het Wrakkenverdrag

In het Wrakkenverdrag is uitdrukkelijk de bevoegdheid neergelegd van staten om in het verdragsgebied bevindende wrakken die een gevaar vormen te bergen. In de Nederlandse jurisprudentie werd die bevoegdheid al aangenomen en in zoverre brengt het Wrakkenverdrag geen wezenlijke verandering teweeg.<sup>51</sup>

Een verandering is wel dat de scheepseigenaar (risico)aansprakelijk is voor gemaakte bergingskosten tenzij hij bewijst dat een van de drie uitzonderingsgronden zich voordoet. Die aansprakelijkheid strekt zich ook uit, zoals eerder opgemerkt, tot zaken die op zee verloren zijn gegaan (want die worden immers ook tot het begrip 'wrak' gerekend). Dat is ook een verzwaaring van de aansprakelijkheidslast. In de arresten *Omgevallen boom*<sup>52</sup> en *August de Meijer*<sup>53</sup> oordeelde de Hoge Raad dat de eigenaar van een voorwerp dat terechtkomt op het perceel van een ander of op de bodem van een vaarwater, ook al valt hem daarvan geen verwijt te maken, terstond nadat hij van de situatie op de hoogte is geraakt, jegens de ander, hier de beheerder van dat vaarwater, gehouden is dat voorwerp te verwijderen. Doet hij dat niet dan handelt hij onrechtmatig, met dien verstande dat, indien het gaat om een op de bodem van een vaarwater terechtgekomen voorwerp, voor toepassing van deze regel in beginsel vereist is dat de gevaren verbonden aan het niet verwijderen zo groot zijn dat zij de beheerder redelijkerwijs tot verwijdering noopten. De in voornoemde arresten aangenomen aansprakelijkheid van de eigenaar van de 'inbreukmakende' zaak, berust op de opvatting dat deze door na te laten de zaak te verwijderen, in strijd met de in het maatschappelijk verkeer jegens eens anders goederen in acht te nemen zorgvuldigheid handelt.<sup>54</sup> In het *Danah*-arrest oordeelde de Hoge Raad evenwel dat een soortgelijke zorgvuldigheidsplicht niet rust op degene die de inbreukmakende zaak (containers) slechts als reder/vervoerder onder zich had.<sup>55</sup> Op basis van de WBMO is de scheepseigenaar dadelijk wel ook voor die verwijderingskosten aansprakelijk.<sup>56</sup>

Een belangrijke verandering is voorts uiteraard de 'action directe' jegens de verzekeraar. De verdragsstaat die tot opruiming overgaat, is dus in beginsel verzekerd van betaling van de in verband met de opruiming gemaakte kosten, echter alleen tot het bedrag van de aansprakelijkheidslimiet. Bedacht moet worden dat in Nederland aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten kan worden beperkt door middel

van het stellen van een wrakkenfonds. Dat is echter een bevoegdheid. De scheepseigenaar kan ervoor kiezen die bevoegdheid niet uit te oefenen. Dan rust op hem weliswaar een onbeperkte aansprakelijkheid, maar wanneer het om een insolvente partij gaat en haar verzekeraar geen dekking verleent dan is de overheid die zich gedwongen ziet om opruimingskosten te maken daar uiteraard niet mee geholpen. De 'action directe' is ten opzichte daarvan zonder meer een vooruitgang.

## 7. Verhouding opruimplicht vs. bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid

Hamvraag is nog wel hoe de opruimplicht van de scheepseigenaar zich verhoudt met zijn, door het Wrakkenverdrag nadrukkelijk gerespecteerde, bevoegdheid om aansprakelijkheid te beperken. Kan de scheepseigenaar gedwongen worden om tot opruiming over te gaan ook al zijn de daarmee gemoeide kosten hoger dan het bedrag tot waar zijn aansprakelijkheid is beperkt?

Het Wrakkenverdrag zwijgt erover en ook in de parlementaire geschiedenis van de WBMO is aan dit onderwerp geen aandacht besteed.

Artikel 10 lid 2 van het Wrakkenverdrag bepaalt dat niets in het verdrag het recht aantast van de geregistreerde eigenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken op basis van enige toepasselijke nationale of internationale regeling, zoals het Limiteringsverdrag 1976 (zoals gewijzigd).<sup>57</sup> De bepaling is overgenomen in artikel 8:656 lid 3 BW in die zin dat in dat artikel lid is vastgelegd dat de bepalingen van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek waarmee het Wrakkenverdrag is geïmplementeerd in Nederlands recht, niet het recht aantasten van de scheepseigenaar om zijn aansprakelijkheid uit hoofde van titel 7 van Boek 8 te beperken. In titel 7 is de regeling inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen opgenomen, waarmee het (gewijzigde) Limiteringsverdrag 1976 is geïmplementeerd in Nederlands recht.

Zoals reeds opgemerkt heeft Nederland destijds gebruikgemaakt van de mogelijkheid een voorbehoud te maken bij het (gewijzigde) Limiteringsverdrag 1976. Hoewel het verdrag daartoe wel de mogelijkheid biedt – en er ook verdragsstaten zijn die hiervoor hebben gekozen – heeft Nederland geen voorbehoud gemaakt inhoudende dat ter zake van vorderingen uit wrak- en ladingopruimkosten een onbeperkte aansprakelijkheid geldt. Wel is een eigen regeling geïntroduceerd. Deze houdt in dat een scheepseigenaar alleen zijn aansprakelijkheid voor wrak- en ladingopruimkosten kan beperken door een wrakkenfonds te stellen (naast een even-

50. *Trb.* 1994, 229. Zie over de CLC en het bijbehorende Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie 1992: E.H.P. Brans, *Liability for damage to Public Natural Resources. Standing, damage and damage assessment* (diss. Rotterdam), Den Haag: Kluwer Law International 2001, p. 311-360.

51. HR 26 mei 1978, *NJ* 1978/615 (*Zuidpool*). Voor in de territoriale of de binnenwateren bevindende wrakken kon de bevoegdheid tot berging op de Wrakkenwet worden gebaseerd.

52. HR 7 mei 1982, *NJ* 1983/478.

53. HR 14 oktober 1994, *NJ* 1995/720.

54. In welk verband de eigenaar ook voor de markeringskosten aansprakelijk is. Zie HR 10 juli 2015, ECLI:NL:HR:2015:1836, *NJ* 2015/441, m.nt. K.F. Haak.

55. HR 8 maart 2002, ECLI:NL:HR:2002:AD8170, *NJ* 2003/372, m.nt. K.F. Haak.

56. Dat zou hij overigens ook zijn geweest wanneer hem van het verlies van de zaken een verwijt had kunnen worden gemaakt. In de zaak *Danah* was een dergelijk verwijt echter niet vastgesteld.

57. *Trb.* 1980, 23. Het verdrag is gewijzigd bij protocol van 1996, zie *Trb.* 2006, 17 en voorts bij resolutie van de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie, LEG.5 (99), *Trb.* 2013, 31. Zie nader over dit verdrag: R. Cleton, *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1998 en W. van der Velde, *De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht* (diss. Groningen), Deventer: Kluwer 2006.

tueel zakenfonds voor andere dan wrak- en ladingopruimkosten).<sup>58</sup>

Wat heeft nu te gelden als aannemelijk is dat de kosten van opruiming van een wrak in de zin van het Wrakkenverdrag, hoger zullen zijn dan het bedrag waartoe de scheepseigenaar zich op basis van artikel 8:755 BW kan beperken? Allereerst zij opgemerkt, nogmaals, dat het Wrakkenverdrag geen eigen aansprakelijkheidslimieten kent en derhalve niet bepaalt tot welk bedrag de scheepseigenaar is gehouden kosten van opruiming te maken dan wel de overheid te compenseren voor de opruimingskosten die zij heeft gemaakt. Het Wrakkenverdrag volstaat met een verwijzing naar nationale en internationale regelingen uit hoofde waarvan een scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid zou kunnen beperken. Aan de andere kant, het Wrakkenverdrag kent ook geen bepaling waaruit volgt dat de in het Wrakkenverdrag opgenomen opruimverplichting<sup>59</sup> – die helder en ook onvoorwaardelijk is geformuleerd – beperkt is tot een bepaald bedrag of dat de werkzaamheden kunnen worden gestaakt indien het bedrag is bereikt waartoe de scheepseigenaar zich op basis van artikel 10 lid 2 van het Wrakkenverdrag zou kunnen beperken (artikel 8:656 lid 3 jo. artikel 8:755 lid 1 sub b BW). De staten die betrokken waren bij de onderhandelingen over de tekst van het verdrag hebben beslist een bepaling van dien aard niet op te nemen.

Het voorgaande doet denken aan de rechtsplicht die een scheepseigenaar heeft indien er een schending plaatsvindt of dreigt plaats te vinden van een van de vele zorgplichten die het Nederlands milieurecht kent. Meest relevant is hier artikel 6:8 Waterwet, op basis waarvan eenieder die handelingen verricht of nalaat waardoor de waterbodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam verontreinigd of aangetast kan raken, verplicht is schadebeperkende maatregelen te nemen en of maatregelen om de veroorzaakte verontreiniging zo veel als mogelijk ongedaan te maken. De Rechtbank Rotterdam heeft in de zaak *VT Minerals/Staat* deze verplichting aangemerkt als een 'rechtsplicht tot beperking en opruiming van de waterverontreiniging'.<sup>60</sup> Verder oordeelde de rechtbank dat het vanwege deze rechtsplicht voor de eigenaar van het betrokken schip, die in vervolg op een aanvaring waardoor hij lading verloor zelf olieopruimkosten heeft gemaakt, niet mogelijk is die opruimkosten ten laste te brengen van het door hemzelf gestelde fonds. Eerder oordeelde dezelfde rechtbank in de zaak *Transito/Ceeblender* dat op de eigenaar van de Ceeblender jegens 'het bevoegd gezag' een eigen verplichting rustte om stookolie, die als gevolg van een aanvaring in het water van de Beneluxhaven terecht was gekomen, uit dat water, van de havenbodem en van de oevers te verwijderen, en geen beroep op beperking van zijn aansprakelijkheid zou hebben gehad.<sup>61</sup>

Het voorgaande is uiteraard van belang voor de vraag naar de omvang van de opruimverplichting van een scheepseige-

naar onder het Wrakkenverdrag. Op basis van zowel de tekst van het verdrag alsook de genoemde uitspraken van de Rechtbank Rotterdam mag niet op voorhand aangenomen worden dat de opruimverplichting is beperkt tot het bedrag waartoe een scheepseigenaar zich op basis van het Limiteeringsverdrag 1976 kan beperken. Integendeel.

Interessant is in dit verband de situatie in België, dat op dit moment overigens nog geen partij is bij het verdrag. De Belgische Wrakkenwet van 11 april 1989 bevat in artikel 13 een op de scheepseigenaar rustende algemene bergingsplicht, terwijl artikel 18 de bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid regelt.

Stevens heeft zich in het verleden afgezet tegen een interpretatie waarin bergingsplicht en aansprakelijkheidsbeperking gescheiden onderwerpen zijn. In zijn optiek rust op de scheepseigenaar weliswaar een principiële verplichting om zijn schip te bergen, doch slechts binnen de grenzen van de aansprakelijkheidsbeperking. Het zou niet aangaan dat de beperkingsmogelijkheid wordt omzeild door de scheepseigenaar te verplichten, op straffe van een dwangsom, zelf zijn schip te bergen.<sup>62</sup>

Ondertussen lijkt dat echter wel de lijn te zijn van de Belgische jurisprudentie, ook al gaat het dan om uitspraken in kort geding.<sup>63</sup> Deze lijn is bevestigd in een uitspraak van het Hof van Beroep te Gent inzake de *Flinterstar*.<sup>64</sup> De *Flinterstar* was een onder Nederlandse vlag varende vrachtschip dat op 6 oktober 2015 in het Belgische deel van de Noordzee in aanvaring kwam met een Lng-tanker.<sup>65</sup> De *Flinterstar* werd verplaatst naar de rand van de vaarroute waar hij vervolgens zonk. De Belgische Staat vorderde de verwijdering ervan. Het hof overwoog in het hoger beroep:

'(...) de kortgedingrechter die moet oordelen over de vordering van een overheidsinstantie om de eigenaar van een gezonken schip bevel op te leggen om tot berging over te gaan, hoewel reeds een beperkingsfonds werd gesteld, doet geen uitspraak ten gronde en beoordeelt niet definitief de rechtspositie van partijen.

(...)

Het stellen van een beperkingsfonds is een bewarende financiële maatregel. Deze bewarende maatregel neemt niet weg dat alsnog van de scheepseigenaar gevraagd kan worden het gezonken schip vlot te brengen en te verwijderen, ter beveiliging van de scheepvaart en het milieu, in afwachting van een regeling ten gronde omtrent de aansprakelijkheid en dus omtrent de financiële kant van de zaak.

(...)

In het huidige kort geding wordt geen aansprakelijkheid bepaald, zodat met het limitatiefonds geen rekening dient gehouden te worden bij het opleggen van het bergingsbevel.'

58. Zie artikel 8:755 lid 1 sub b jo. artikel 8:752 lid 1 sub d en e BW. Zie nader hierover: Van der Velde 2006, p. 355 e.v. het belang van het stellen van het juiste fonds wordt bijvoorbeeld geïllustreerd door de uitspraak van het Hof Den Haag 24 mei 2016, ECLI:NL:GHDHA:2016:1467.

59. Zie artikel 9 Wrakkenverdrag.

60. Rb. Rotterdam 25 november 2015, ECLI:NL:RBROT:2015:8534, r.o. 3.14 en 3.16, *S&S* 2016/27 (*VT Minerals/Staat*).

61. Rb. Rotterdam 23 september 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:7253, *S&S* 2014/32 (*Transito/Ceeblender*). Zie over deze uitspraak: E.H.P. Brans & H.J.S.M. Langbroek, 'Aansprakelijkheid voor milieu-verontreiniging door binnenvaartschepen', *TVR* 2014, afl. 1, p. 20.

62. F. Stevens, 'Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims', *TVR* 2008, afl. 4, p. 116-117.

63. F. Stevens, 'Beperking van aansprakelijkheid vs. verplichte wrakopruiming: cassatie houdt de boot af', noot onder Cass. 23 januari 2014, *T.B.H.* 2014, 887.

64. Gent 22 februari 2016, voor een samenvatting van het arrest zie [www.uitgeverijparis.nl](http://www.uitgeverijparis.nl).

65. Bron: Wikipedia.

Stevens heeft in zijn noot onder het arrest van het Hof van Cassatie van 23 januari 2014,<sup>66</sup> dat ook door het Hof van beroep is aangehaald, opgemerkt dat de Belgische bodemrechter dan weliswaar niet aan de uitspraak in kort geding is gebonden, maar dat ondertussen de scheepseigenaar wel moet zorg dragen voor berging van het wrak. De scheepseigenaar kan trachten de daarmee gemoeide kosten te verhalen, maar wanneer hij daarvoor een ander schip zou willen aanspreken zal hij (wel) geconfronteerd worden met een partij die de beperking van aansprakelijkheid kan invoeren. Met andere woorden: zo voorlopig is de uitspraak in kort geding niet. Die Belgische (kortgeding)jurisprudentie lijkt er dus op neer te komen dat de beperking van aansprakelijkheid niet met succes tegen een vordering tot opruiming in stelling kan worden gebracht en dat de 'opruimer' vervolgens maar moet zien of en hoe hij de door hem gemaakte kosten kan verhalen.

Wij achten het goed voorstelbaar dat de Belgische jurisprudentie richtinggevend gaat zijn voor Nederland. Dat is ook de reden waarom wij daarbij stil hebben willen staan. Het Wrakkenverdrag bevat immers geen rangorde tussen opruimplicht en beperkingsbevoegdheid, net zo min als de Belgische Wrakkenwet. Dat wijst er niet aanstonds op dat de eerste zonder meer voor de tweede moet wijken. Naast de in België gewezen jurisprudentie, bieden, zoals hiervoor opgemerkt, de uitspraken in de zaken *Transito/Ceeblender* en *VT Minerals/Staat* ook steun aan die gedachte.<sup>67</sup>

Daarbij moeten wel nog twee kanttekeningen worden geplaatst. In de eerste plaats lijkt de spanning tussen wrakopruimingsplicht en bevoegdheid tot beperking in de toekomst aanmerkelijk af te nemen. De regering lijkt namelijk te hebben besloten de mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten, zoals eerder opgemerkt een nationale regeling, af te schaffen.<sup>68</sup> Daargelaten op welke termijn dat zal gebeuren, zal de spanning echter nooit helemaal verdwijnen. Er blijven immers jurisdicties over waar beperking voor wrakopruimingskosten wel mogelijk is. Ervaring leert dat partijen inventief zijn en juist trachten in die jurisdicties een beroep op beperking van aansprakelijkheid te doen. Daarbij is nog relevant dat een door een rechter in een EU-lidstaat genomen beslissing op een verzoek tot beperking van aansprakelijkheid in Nederland gerespecteerd dient te worden.<sup>69</sup>

De tweede kanttekening is dat het afdwingen van een opruimplicht hoe dan ook geen sinecure zal zijn wanneer de scheepseigenaar is gevestigd in een land buiten de EU. Eventueel verbeurde dwangsommen zullen – behoudens een eventueel executieverdrag – immers niet kunnen worden geëxecuteerd, althans niet zonder dat een nieuwe procedure wordt gevoerd in het desbetreffende land.

## 8. Conclusie

Het Wrakkenverdrag kent een aantal voor Nederland interessante en ook relevante elementen, zoals de mogelijkheid

om de scheepseigenaar te dwingen 'zijn' wrak op te ruimen al is de vraag of een dergelijke mogelijkheid niet reeds op basis van het Nederlands onrechtmatigedaadsrecht en/of artikel 6.2 en 6.8 Waterwet bestond. Meest relevant is waarschijnlijk toch wel dat het mogelijk is geworden de verzekeraar van de scheepseigenaar direct aan te spreken en aldaar de kosten van wrakopruiming te verhalen, wanneer althans de overheid zelf tot opruiming overgaat. Mede gelet op de jurisprudentie in België is verdedigbaar dat de overheid de opruimplicht van de scheepseigenaar in rechte kan afdwingen, althans dat die opruimplicht niet reeds afstuit op de mogelijkheid voor de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid te beperken.

66. Zie noot 63.

67. Daartegen pleit echter de uitspraak van Rb. 's-Gravenhage 26 mei 1993, *S&S 1994/52 (Vinca Gorthon)*. Zie over deze uitspraak Brans & Langbroek, *TVR 2014*, afl. 1, p. 20.

68. *Kamerstukken II 2015/16*, 31409, 111, p. 2.

69. HR 29 september 2006, ECLI:NL:HR:2006:AX3080, *NJ 2007/393*, *S&S 2007/1*, m.nt. K.F. Haak (*Seawheel Rhine/Assi Eurolink*).