

Hoge Raad: bergingskosten zijn bergingskosten en horen in het wrakkenfonds

Gebied: Casco
Auteur: Olivier Böhmer/Nol van Hal
Bron: vantraa.nl
Datum: 5 februari 2018

HR 2 februari 2018;
ECLI:NL:HR:2018:140 (Wisdom/Riad)
ECLI:NL:HR:2018:142 (Sichem Anne/Margreta)

Op vrijdag 2 februari jl. heeft de Hoge Raad in twee arresten antwoord gegeven op de vraag of aansprakelijkheid voor (regres)vorderingen voor kosten van berging van schip en lading kan worden beperkt door het stellen van een zakenfonds. De Hoge Raad beantwoordde deze vraag ontkennend. Om voor dergelijke vorderingen te beperken, moet overeenkomstig het Nederlands nationaal regime een wrakkenfonds worden gesteld.

Feitelijke achtergrond

De beide arresten vloeien voort uit een aanvaring. Het chronologisch gezien eerste ongeval vond plaats op 13 oktober 2008, toen op de Oude Maas het binnenschip "Riad" door het zeeschip "Wisdom" overvaren werd, waarna de "Riad" met haar lading ferrochroom zonk. De Nederlandse Staat plaatste de "Riad" onder de Wrakkenwet en borg schip en lading. De "Riad" was total loss. De geborgen lading was echter nog nagenoeg onbeschadigd en veel waard. Om hun lading vrij te krijgen, hebben ladingeigenaren de kosten van de berging ter hoogte van een kleine € 600.000,- aan de Staat betaald. Belanghebbenden bij de "Riad-lading" en belanghebbenden van de "Riad" zelf hielden Amasus als eigenaar van de "Wisdom" aansprakelijk voor de door hen geleden schade en gemaakte

kosten. Amasus verzocht de rechtbank Rotterdam haar aansprakelijkheid te beperken door het stellen van beperkingsfondsen. Dat verzoek werd toegewezen. Cascoverzekeraars van de "Wisdom" stelden daarop het zakenfonds. De P&I Club van de "Wisdom" stelde het wrakkenfonds. Ingefluisterd door haar P&I Club betoogde Amasus, dat een groot deel van de vorderingen van de belanghebbenden bij de "Riad-lading" niet in het wrakkenfonds, maar in het zakenfonds thuis hoorde. Zou dat betoog slagen, dan zou het totaalbedrag van de in het wrakkenfonds ingediende vorderingen zo laag zijn dat dit fonds grotendeels teruggestort zou worden aan de P&I Club van Amasus. De hoogte van de vorderingen in het zakenfonds zou dan sterk toenemen, waardoor vorderingen van crediteuren in het zakenfonds sterk zouden verwateren. Concreet zou er dan een

aanzienlijk lager bedrag verhaald kunnen worden ter zake de door de belanghebbenden bij de "Riad-lading" gemaakte bergingskosten en de door de eigenaar van de "Riad" geleden schade.

Het tweede incident betrof de aanvaring op het Hollandsch Diep tussen het aan Eitzen toebehorende motorschip "Sichem Anne" en het binnenvaartcontainerschip "Margreta", welke op 11 januari 2009 plaatsvond. De belanghebbenden bij beide schepen houden elkaar over en weer aansprakelijk voor de aanvaring en de daardoor ontstane schade en hebben allebei een zakenfonds gesteld. De belanghebbenden bij de "Margreta" hebben een regresvordering ingesteld tegen Eitzen in verband met de kosten die zij hebben voldaan aan derden voor het bergen van de lading en het vlotbrengen van de "Margreta". Ook hier speelde de vraag of de regresvordering voor bergingskosten in het zakenfonds thuishoorde of dat daarvoor apart een wrakkenfonds moest worden gesteld.

Juridisch kader

De beperking van aansprakelijkheid van zeeschepen is gebaseerd op het Londens Limitatieverdrag 1976 ("LLMC"). Dat bepaalt in art. 2 voor welk soort vorderingen beperkt kan worden. Beperking is onder meer mogelijk voor vorderingen ter zake van verlies van of schade aan zaken, opgekomen aan boord van een schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip, alsmede voor vorderingen ter zake van schade ten gevolge van een of ander. In art. 18 LLMC is verdragsstaten toegestaan om een voorbehoud te maken voor vorderingen voor, kort gezegd, kosten in verband met berging van schip en lading. Nederland heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt en in een nationale regeling bepaald dat voor beperking van aansprakelijkheid

voor dergelijke vorderingen een wrakkenfonds kan worden gesteld. De leidende gedachte daarbij was dat de vaarwegen obstakelvrij moeten zijn en dat degene die daartoe kosten maakt niet hoeft mee te delen in het zakenfonds. Dat heeft tot gevolg dat het zakenfonds er is voor vorderingen ter zake van verlies of schade aan zaken en gevolgschade door onder meer de aanvaring (art. 2 a LLMC); en dat voor vorderingen ter zake van het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen, dus kortom het bergen van een schip en haar lading met een wrakkenfonds beperkt moet worden (art. 2d en e LLMC jo art. 8:752 d en e BW). In beide zaken werd door de belanghebbenden bij het aangesproken schip betoogd dat de kosten betaald om de schepen vlot te brengen en de lading te bergen/vrij te krijgen, niet thuishoorden in het wrakkenfonds, maar dat voor dergelijke regresvorderingen beperking met een zakenfonds volstond. Het zou, doordat het gaat om regresvorderingen, niet meer gaan om vorderingen ter zake van het bergen in de zin van art. 2 d en e LLMC ("claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship/its cargo") en dus niet meer om vorderingen die in het wrakkenfonds horen.

Oordeel Hoge Raad

De Hoge Raad oordeelt in beide zaken dat de kosten die zijn gemaakt om schip en lading te bergen en vrij te krijgen, kosten zijn in verband met het vlotbrengen van schip en lading. Dat geldt ook als deze kosten aan een derde zijn betaald, die de daadwerkelijke berging heeft uitgevoerd. Concreet worden de kosten die de "Riad-lading" heeft betaald aan de Staat om de lading vrij te krijgen als bergingskosten gekwalificeerd. De grondslag van de vordering van de "Riad-lading" jegens Amasus, en de vraag of het een regresvordering betreft, is niet relevant. Bergings-

kosten zijn bergingskosten, ook als de vordering tot vergoeding daarvan bij wijze van regres wordt ingesteld of als deze kosten zijn gemaakt door een andere partij dan de vaarwegbeheerder.

Valt een vordering eenmaal onder het regime van art. 2 d en e LLMC ("claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship/its cargo"), dan blijft het daaronder. Dat regresvorderingen voor kosten verband houdende met berging naast het wrakkenfonds ook kunnen vallen onder de definitie van vorderingen waarvoor met een zakenfonds beperkt kan worden, betekent niet dat de beperker met een zakenfonds kan volstaan. Als een Staat gebruik heeft gemaakt van het voorbehoud van art. 18 en in een wrakkenfonds voorziet, kan voor bergingskosten alleen met een wrakkenfonds worden beperkt. Het bijzondere regime gaat voor op het algemene regime.

Verder wordt door de Hoge Raad in beide zaken geoordeeld dat art. 3 LLMC, dat bepaalt dat voor kosten van hulpverlening überhaupt geen beperking van aansprakelijkheid mogelijk is, niet ziet op regresvorderingen. Die uitsluiting, aldus de Hoge Raad, is slechts van toepassing op

vorderingen die door de hulpverlener zelf worden ingesteld.

De beslissing is goed nieuws voor crediteuren. De verzameling vorderingen in het zakenfonds wordt niet uitgebreid met regresvorderingen ter zake van berging. Aanvaringsdebiteuren kunnen in Nederland voorlopig nog voor die aansprakelijkheid beperken met een wrakkenfonds. In Den Haag zijn er echter vergevorderde plannen tot schrappen van de mogelijkheid om aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten te beperken (zie de consultatie wetswijziging inzake aansprakelijkheid wrakopruiming d.d. 18-12-2017). Als die plannen van de Nederlandse overheid doorgaan, is beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen ter zake van berging in de toekomst in beginsel niet meer mogelijk, ook niet als deze in het kader van regres of door het vrijkopen van lading zijn gemaakt.

Zaken helder maken.



Olivier Böhmer

Advocaat

bohmer@vantraa.nl



Nol van Hal

Advocaat

hal@vantraa.nl

Van Traa Advocaten

Minervahuis II
3011 JP Rotterdam
Meent 94

Tel. +31 10 413 7000

www.vantraa.nl

info@vantraa.nl