



Artikel JutD 2018-0083

Datum 20180622

Rubriek Handelscontracten, transport en logistiek

Bent u als regresnemer ter zake van bergingskosten toegelaten tot het wrakkenfonds?

Auteur(s)

mr. V.C. Hofman, Kneppelhout & Korthals Advocaten N.V. te Rotterdam

Inleiding

In de Hoge Raad-arresten *Wisdom/Riad* ([ECLI:NL:HR:2018:140](#)) en *Sichem Anne/Margreta* ([ECLI:NL:HR:2018:142](#)), beiden van 2 februari 2018, kwam als kernvraag aan de orde of aansprakelijkheid voor regresvorderingen ter zake van bergingskosten van een gestrand schip kan worden beperkt door het stellen van een wrakkenfonds of dat dergelijke vorderingen thuishoren in het zakenfonds. De Hoge Raad oordeelde dat voor regresvorderingen ter zake van bergingskosten een wrakkenfonds kan worden gesteld en dat egresnemers zijn toegelaten hier hun vordering in te dienen. Ter toelichting op deze arresten bespreek ik slechts de feitelijke achtergrond van het eerstgenoemde arrest, omdat de rechtsoverwegingen van de Hoge Raad in beide arresten identiek zijn. Vervolgens zal ik een korte weergave van de beperking van aansprakelijkheid en het stellen van een limitatiefonds in algemene zin geven en vervolgens specifiek(er) voor regresnemers, waarna ik zal afsluiten met een bespreking van de overwegingen van de Hoge Raad.

Feiten

Wat was het geval? Op 13 oktober 2008 is het aan Amasus in eigendom toebehorende zeeschip *Wisdom* op de Oude Maas in aanvaring gekomen met het aan Riad in eigendom toebehorende binnenschip *Riad*. Als gevolg hiervan is de *Riad*, met haar lading ferrochroom, gezonken. De Staat, die als beheerder van het vaarwater verantwoordelijk is voor veilige vaarwegen, heeft Riad verzocht de *Riad* en haar lading te bergen gezien het gevaar dat het wrak opleverde voor de scheepvaart. Nadat *Riad* dit had geweigerd, heeft de Staat de *Riad* onder de werking van de Wrakkenwet geplaatst en GPS Marine Services B.V. ingeschakeld om de Riad en haar lading te bergen. De Staat heeft op *Riad* als belanghebbende bij het schip en ELG c.s. als ladingbelanghebbenden de bergingskosten willen verhalen, althans aan hen verzocht zekerheid voor die kosten te stellen. Hierop heeft ELG c.s. door middel van een afroepgarantie zekerheid gesteld voor een bedrag van € 600.000, waaronder de Staat betaling heeft verkregen ten bedrage van € 560.790. Nadien heeft ELG c.s. voor dit bedrag een regresvordering ingesteld tegen Amasus en *Riad*. Dit heeft ertoe geleid dat Amasus een verzoek tot beperking van aansprakelijkheid heeft ingediend. De rechtbank heeft dit verzoek toegewezen.

Cascoverzekeraars van de *Wisdom* hebben daarop het zakenfonds gesteld. In een separate procedure heeft de P&I Club van de *Wisdom* voorts het wrakkenfonds gesteld. Amasus heeft vervolgens het standpunt ingenomen dat ELG c.s., als belanghebbenden bij de lading van de gezonken *Riad* hun vorderingen niet in het wrakkenfonds konden indienen, maar dat zij zouden moeten aankloppen bij het zakenfonds. Als dit standpunt zou worden gevolgd zouden nauwelijks vorderingen worden ingediend in het wrakkenfonds met als gevolg dat dit fonds grotendeels teruggestort zou worden aan de betrokken P&I Club. Bovendien zouden alle vorderingen van belanghebbenden bij de lading in het zakenfonds terecht komen, waardoor het verhaal van de schuldeisers in financiële zin drastisch zou worden beperkt. Het fonds is immers één "pot" van waaruit alle schuldeisers moeten worden voldaan. De kernvraag die in cassatie aan de orde kwam is dus of ELG c.s., als regresnemers, hun vordering ter zake van berging kunnen indienen bij het wrakkenfonds.

Bevoegdheid tot beperking van aansprakelijkheid

Het zeerecht kent de bevoegdheid van de scheepseigenaar (waaronder onder meer wordt verstaan de exploitant, bevrachter of gebruiker van het schip) om zijn aansprakelijkheid voor schadevorderingen te beperken. Als de scheepseigenaar gebruik maakt van die bevoegdheid, is hij jegens de benadeelden niet aansprakelijk voor de volledige schade en/of verlies aan zaken die het gevolg is van een schadeveroorzakende gebeurtenis, maar is zijn aansprakelijkheid gemaximeerd tot een bepaald bedrag. Dat bedrag is afhankelijk van de tonnage van het desbetreffende schip. De wortels van dit leerstuk liggen in de periode ergens tussen de val van het West-Romeinse Rijk (476 na Chr.) en de

Kruistochten (1096-1291). In de destijds sterk opkomende scheepvaart bestond de behoefte dat investeerders nooit tot meer aansprakelijk zouden worden gehouden dan een zeker maximum, gezien de grote economische belangen en de grote risico's die (ook toen al) met de scheepvaart zijn gemoeid. Het bekende adagium luidt: '*De reder mag aan de zee niet meer verliezen dan hij eraan heeft toevertrouwd.*' Dit geeft de kern van de beperking van aansprakelijkheid weer.

Convention on Limitation of Liability ("LLMC")

Het leerstuk van de beperking van aansprakelijkheid is - ondanks, of juist dankzij, zijn leeftijd - nog altijd springlevend en sterk verankerd in de (mondiale) wetgeving. Dit komt tot uitdrukking in het Londens Limitatieverdrag 1976 (LLMC). Bij dit Verdrag is Nederland partij en het werkt rechtstreeks door in de Nederlandse wetgeving. Desondanks heeft onze wetgever de bepalingen van het LLMC omgezet in de artikelen 8:750-759 Burgerlijk Wetboek (BW). Voorts komt ingeval van geschillen over de uitleg van bepalingen uit het LLMC respectievelijk het BW, betekenis toe aan hetgeen het Weens Verdragenverdrag (WVV) bepaalt over de uitleg van verdragsbepalingen. De hoofdregel hieruit is dat de verdragstekst te goeder trouw dient te worden uitgelegd, overeenkomstig de gewone betekenis van de gebezigde termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en doel van het verdrag.

Voor zover van belang voor het geval van de *Riad* regelt het LLMC in artikel 2 lid 1 sub a LLMC (in de niet-authentieke Nederlandse vertaling) dat "*vorderingen (...), ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade;*" ongeacht hun grondslag voor beperking vatbaar zijn. Een vordering uit hoofde van dit artikel kan dus worden ingediend in het zakenfonds.

Verder regelen sub d en e van dit artikellid dat eveneens voor beperking vatbaar zijn "*vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken*" van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden (sub d), dan wel de lading van het schip (sub e). Dit zijn kosten van wrak- en ladingsopruimingswerkzaamheden.

Voorts biedt artikel 18 lid 1 LLMC de mogelijkheid op de laatste twee letters (d en e) een voorbehoud te maken. Dit voorbehoud hebben reeds vele verdragsstaten gemaakt, waaronder Nederland. Het brengt mee dat kosten van wrak- en ladingsopruiming niet voor beperking vatbaar zijn op basis van het Verdrag. Desalniettemin heeft de Nederlandse wetgever een beperkingsvoorziening in artikel 8:755 lid 1 BW aangebracht. Tevens vloeit uit dit artikel (aanhef en onder b) de verplichting voort tot het stellen een afzonderlijk fonds (het 'wrakkenfonds'), sec voor kosten van wrak- en ladingsopruiming.

Limitatiefonds

Op het moment dat een scheepseigenaar zich beroept op beperking van aansprakelijkheid, is hij gehouden één of meerdere limitatiefondsen te stellen, zoals het zaken- en/of wrakkenfonds. Deze vormen een door de scheepseigenaar ten behoeve van zijn schuldeisers afgezonderd vermogen en fungeren als zekerheidsstelling voor schuldeisers. Schuldeisers dienen hun vordering in bij het fonds en het in het fonds gestorte vermogen wordt onder de (erkende) schuldeisers verdeeld. De verdeling heeft iets weg van de verdeling van een faillissementsboedel, dus naar evenredigheid van de bedragen van de (erkende) vorderingen.

Discussie omtrent kwalificatie regresvordering ter zake van bergingskosten?

Vooropgesteld zij dat ingevolge artikel 2 lid 2, eerste volzin, LLMC aansprakelijkheid ook jegens regresnemers kan worden beperkt. Beslissend voor het antwoord op de vraag of de onderwerpelijke regresvordering thuishoort in het wrakkenfonds is dus niet de grondslag van de rechtsovername, maar het onderwerp van de onderhavige vordering. Het probleem bij de beantwoording zit met name in het feit dat de bedoelde regresvordering onder artikel 2 lid 1 sub a gebracht zou kunnen worden onder artikel 2 lid 1 sub a, als gevolg van de ruime omschrijving ("*alsmede daaruit voortvloeiende schade*") - oftewel het zakenfonds -, of als gevolg van het in Nederland gemaakte voorbehoud van artikel 18 LLMC onder artikel 2 lid 1 sub d of e - oftewel het wrakkenfonds. De meningen in de literatuur zijn hierover niet geheel eensluidend.

Zo schrijft Griggs (Griggs e.a., *Limitation of Liability for Maritime Claims*, London Singapore 2005, p. 23-24) dat het vreemd zou zijn dat een vordering waarvan op de voet van artikel 18 LLMC ('voorbehoud-bepaling') beperking bij bepaalde verdragsstaten is uitgesloten, alsnog voor beperking vatbaar is omdat deze door de algemene bewoordingen ook onder artikel 2 lid 1 sub a LLMC valt. Griggs sluit zich dus aan bij het adagium *lex specialis derogat legi generali*, waarbij het bijzondere regime van een verdragsstaat kwalificeert als *lex specialis*. Dit standpunt wordt door verschillende

auteurs met zoveel woorden gevolgd (Kennedy & Rose, *Law of Salvage*, London 2010; Rabe, *Seehandelsrecht*, München 2000 etc.). Een ander geluid is van Martínez (Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions. The relationship between global limitation conventions and particular liability regimes*. Londen/New York 2011, p. 99-102) afkomstig, die naar voren brengt dat artikel 2 lid 1 LLMC als 'een geheel' moet worden gelezen en dat derhalve - gelijk aan het oordeel in [1992] 1 Lloyd's Rep. 373 (*The Breydon Merchant*) - een vordering tot verhaal van kosten van wrakopruiming niet van beperking is uitgesloten en op zijn eigen merites moet worden beoordeeld. Een andere opvatting van artikel 2 lid 1 LLMC zou volgens Martínez een moeilijk te begrijpen verschil opleveren tussen verhaalsvordering ter zake van kosten van herstel aan een schip (te beperken onder sub a) en verhaalsvorderingen die zien op kosten ter zake van wrakopruiming (in het geheel niet beperken krachtens artikel 18 LLMC). Stevens (*Stevens, Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaart*, (Brussel 2008) stelt dat een door een private schuldeiser ingestelde (verhaals-)vordering ter zake van wrakopruimingskosten, ondanks dat deze in beginsel onder sub d of e dient te worden geschaard, wel onder het beperkingsregime zou kunnen vallen. Het voorbehoud van artikel 18 LLMC is namelijk ter bescherming van overheden en eigenaars van nautische infrastructuur. Daarom neemt hij de positie in dat, wanneer geen overheid betrokken is, de uitzondering van artikel 18 LLMC niet opgaat, mede omdat het LLMC principieel uitgaat van de beperkbaarheid van vorderingen met betrekking tot opruimingskosten.

Uitspraak van de Hoge Raad

Als gezegd diende de Hoge Raad in het arrest *Wisdom/Riad* te oordelen over de vraag of de regresvordering ter zake van bergingskosten moet worden aangemerkt als een vordering die tot het wrakkenfonds (van artikel 8:755 lid 1, aanhef en onder b BW) kan worden toegelaten artikel, dan wel dat die vordering kan worden toegelaten tot het zakenfonds (artikel 2 lid 1 sub a LLMC). Amasus, scheepseigenaar van de *Wisdom*, stelde zich op het standpunt dat de vordering van ELG c.s. niet bij het wrakkenfonds kan worden ingediend, omdat het een vordering tot verhaal betreft en die vordering niet rechtstreeks kan worden ingesteld, alsmede dat het een vordering is die valt onder het bereik van artikel 2 lid 1 sub a LLMC en niet van artikel 2 lid 2 sub d en e LLMC. De Hoge Raad ging aan de hand van artikel 31 WvV na of de regresvordering van ELG c.s. kan worden aangemerkt als een vordering ex artikel 2 lid 1, aanhef en onder d en e, LLMC. De Hoge Raad oordeelde dat de opzet en inhoud van artikel 2 lid 1 LLMC meebrengt dat voor de regel in dit artikellid onverschillig is wat de grondslag van de vordering is. Het is dus niet van belang of het gaat om een rechtstreekse vordering of een regresvordering. Voor een beroep op artikel 3 lid 1 LLMC is dit echter wel bepalend.

Verder oordeelde de Hoge Raad dat de ruime formulering van artikel 2 lid 1 LLMC kan meebrengen dat bepaalde onderwerpen elkaar overlappen (r.o. 3.6.8). De gemaakte bergingskosten kunnen dus ook onder het bereik van artikel 2 lid 1 sub a LLMC vallen, gegeven haar ruime omschrijving. Echter, de omstandigheden van het onderhavige geval wijzen er meer op dat de vordering inzake bergingskosten valt te scharen onder artikel 2 lid 1 sub d en e LLMC. In dergelijke gevallen van samenloop derogert de speciale regel aan de algemene regel, waardoor de Hoge Raad oordeelde dat de onderhavige vordering inzake bergingskosten tot het wrakkenfonds moest worden toegelaten.

De klacht van Amasus dat de regresvordering van ELG c.s. ingevolge artikel 3 lid 1 LLMC van beperking is uitgesloten omdat sprake zou zijn van hulpverlening, dan wel avarij-grosse faalt, omdat de vordering van ELG c.s. niet rechtstreeks is ingesteld. Ook het betoog van Amasus dat alleen een vordering van een vaarwegbeheerder (de Staat) tot het wrakkenfonds kan worden toegelaten heeft de Hoge Raad niet gevolgd. Voor deze aanname zijn naar oordeel van de Hoge Raad geen aanknopingspunten in de *Travaux Préparatoires* en andere bepalingen van het LLMC te vinden.

Conclusie

Regresnemers van vorderingen inzake bergingskosten zijn toegelaten tot het wrakkenfonds. Dit oordeel van de Hoge Raad is goed te volgen tegen het licht van de tendens in de literatuur, die hier ook al toe neigde. Voor een (uitgebreidere) verhandeling hierover verwijs ik naar de conclusie A-G voor het arrest. Voor de praktijk is van belang dat nu door de Hoge Raad is vastgesteld dat een (regres)vordering ter zake van bergingskosten, of wrakopruimingskosten in het algemeen, in de verificatieprocedure, en later de renvooiprocedure, dient te worden ondergebracht bij het wrakkenfonds.

[\[Vorig bericht\]](#) [\[Volgend bericht\]](#)