

Mr. A. van Hal*

Titel 8.6.6 BW. Wrakopruiming en de theoretisch versterkte verhaalspositie van de Staat tegenover ‘onschuldige’, ‘verdwenen’ en ‘beperkende’ scheepseigenaren

1. Inleiding

Spraakmakende maatregelen werden vroeger niet geschuwd bij het opruimen van scheepswrakken. Een berucht voorbeeld is dat van de olietanker ‘Torrey Canyon’.¹ Dit schip leed in maart 1967 schipbreuk voor de Engelse kust. De Britse luchtmacht heeft het schip vervolgens gebombardeerd om zijn lading ‘op te ruimen’. Tegenwoordig kiest men doorgaans voor technischere oplossingen. Dergelijke wrakoprui- mingsoperaties zijn kostbaar. Het is niet ongebruikelijk dat de uiteindelijke wrakoprui- mingskosten enkele tientallen miljoenen euro’s bedragen. De opruiming van de Russische kernonderzeeër ‘Koersk’, het vrachtschip ‘Tricolor’, het passagierschip ‘Costa Concordia’ en het autotransportschip ‘Baltic Ace’ waren technisch hoogwaardige operaties met dito kostenplaatjes.² Wanneer een scheepswrak zich bevindt binnen de territoriale wateren of de exclusieve economische zone (hierna: EEZ) van een kuststaat, is het veelal de kuststaat die de spreekwoordelijke handschoen oppakt en wrakoprui- mingsmaatregelen neemt. De kuststaat draagt dan eerst de kosten van die maatregelen. Hij zal deze kosten vervolgens willen verhalen op de aansprakelijke partij(en). De praktijk laat zien dat het de kuststaten niet altijd lukt alle gemaakte wrakoprui- mingskosten te verhalen. Zo hebben ‘onschuldige’,³ ‘verdwenen’ en ‘beperkende’⁴ scheepseigenaren⁵ in het verleden in de weg gestaan aan volledig verhaal van de wrakoprui- mingskosten door de Staat der Nederlanden (hierna: de Staat).

Het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007 (hierna: Wrakkenverdrag)⁶ voorziet in een regeling die de (verhaals)mogelijkheden van de Staat beoogt te verbeteren ingeval *zeeschepen* een wrak worden.⁷ Titel 8.6.6 BW (Aansprakelijkheid voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak) is inge- voegd in Boek 8 BW als onderdeel van de implementatie van het Wrakkenverdrag in de Nederlandse wetgeving.⁸ In deze bijdrage staat de vraag centraal in hoeverre het Wrakkenver- drag en titel 8.6.6 BW de civielrechtelijke positie van de Ne- derlandse Staat daadwerkelijk hebben verbeterd.⁹ De wijze van behandelen is als volgt. Hierna volgt eerst een bespreking van de verhouding tussen het Wrakkenverdrag en titel 8.6.6 BW (paragraaf 2). Daarna worden het oude recht en het nieuwe recht met elkaar vergeleken aan de hand van de ver- haalspositie van de Staat jegens de ‘onschuldige’ scheepseige- naar, de ‘verdwenen’ scheepseigenaar en de ‘beperkende’ scheepseigenaar (paragraaf 3). Concluderend lijkt de positie van de Staat op papier te zijn verbeterd (paragraaf 4).

2. Verhouding Wrakkenverdrag en titel 8.6.6 BW

Het Wrakkenverdrag is op 18 mei 2007 tijdens een diploma- tieke conferentie te Nairobi, Kenia, tot stand gekomen onder auspiciën van de International Maritime Organization

* Nol van Hal is werkzaam als advocaat bij Van Traa Advocaten te Rotterdam. Hij dankt mr. dr. J.A. Kruit en mr. O. Böhmer voor hun commentaar op een eerdere versie.

1. ‘Torrey Canyon disaster – the UK’s worst-ever oil spill 50 years on’, theguardian.com, 18 maart 2017. Uit Hof ‘s-Gravenhage 11 mei 1978, *S&S* 1979/41 (*Cornelia Wilhelmina TX 35/Panter*) blijkt dat ook de Staat der Nederlanden in het verleden bommen afgeworpen heeft nabij een wrak. Het is onduidelijk of daarmee hetzelfde doel is beoogd als bij de ‘Torrey Canyon’.
2. Gezegd wordt dat de wrakoprui- mingsoperaties van deze schepen respectievelijk ongeveer \$ 64 miljoen, \$ 40 miljoen, \$ 1,2 miljard en € 83 miljoen hebben gekost.
3. De term ‘onschuldige scheepseigenaar’ verwijst in deze bijdrage naar scheepseigenaren wier schuld aan het verworden van een schip tot een wrak niet kan worden aangetoond.
4. De term ‘beperkende scheepseigenaar’ verwijst in deze bijdrage naar scheepseigenaren die gebruikmaken van het recht om hun aansprake- lijkheid voor wrakoprui- mingskosten te beperken.
5. De term ‘scheepseigenaar’ verwijst in deze bijdrage naar de (geregistreerde) eigenaar van het zeeschip wiens schip een wrak geworden is.
6. Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007 (*Trb.* 2008, 115).
7. Brans en Langbroek hebben het over de ‘winst’ van het Wrakkenverdrag. Zie E.H.P. Brans & H.J.S.M. Langbroek, ‘Het Wrakkenverdrag en de Wet bestrijding maritieme ongevallen: van oprui- mingsplicht tot kostenverhaal. Een analyse’, *TVR* 2016, afl. 3, p. 74.
8. *Kamerstukken II* 2014/15, 34069, nr. 3, p. 10.
9. Deze bijdrage gaat niet over de vraag in hoeverre de Staat een scheepseigenaar onder het Wrakkenverdrag en de WBMO kan dwingen een wrak zelf op te ruimen. De civielrechtelijke positie van de Staat komt aan bod wanneer de Staat zelf maatregelen ter zake van de lokalisering, markering en opruiming van een wrak treft.

(hierna: IMO).¹⁰ Nadat de benodigde tien staten partij waren geworden,¹¹ is het verdrag op 14 april 2015 in werking getreden. Nederland heeft nog een jaar moeten wachten; het verdrag is op 19 april 2016 voor het Europese deel van het Koninkrijk in werking getreden, gevolgd door de BES-eilanden op 20 december 2017.¹²

De implementatie van het Wrakkenverdrag heeft in de Nederlandse wet hoofdzakelijk gestalte gekregen in de vorm van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (hierna: WBMO) en de invoering van titel 8.6.6 BW in Boek 8 BW.¹³ In de WBMO zijn de publiekrechtelijke aspecten van het verdrag geïmplementeerd.¹⁴ Die wet bevat onder meer bepalingen over de opruimverplichting van de scheepseigenaar, de bevoegdheden en verplichtingen van de Staat betreffende het opruimen van een wrak en de verplichting van de scheepseigenaar om een verzekering aan te houden.¹⁵ Titel 8.6.6 BW bevat de implementatie van de civielrechtelijke aspecten van het Wrakkenverdrag.¹⁶ Deze titel bestaat uit vier artikelen, te weten artikel 8:655-658 BW. Deze artikelen geven uitvoering aan (delen van) artikel 1, 10, 11 en 12 van het Wrakkenverdrag.

De bepalingen van het Wrakkenverdrag hebben rechtstreekse werking.¹⁷ Nederland heeft bij de toetreding gebruikgemaakt van de mogelijkheid om het toepassingsgebied van het verdrag uit te breiden tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied,¹⁸ met inbegrip van de territoriale zee, bevinden.¹⁹ Vanwege hun rechtstreekse werking, prevaleren de bepalingen van het Wrakkenverdrag boven die van de WBMO en

titel 8.6.6 BW.²⁰ Het uitgebreide toepassingsgebied van het verdrag heeft tot gevolg dat zich eigenlijk geen casus laat denken waarin de bepalingen van het Wrakkenverdrag niet van toepassing zijn op zeeschepen die kwalificeren als wrak.²¹ De relevantie van de WBMO en titel 8.6.6 BW is dus betrekkelijk beperkt. Het primaat ligt bij het Wrakkenverdrag. Dat de wetgever dit heeft onderkend blijkt uit artikel 8:655 BW; voor de definities van in titel 8.6.6 BW gebruikte termen verwijst dit artikel rechtstreeks naar het Wrakkenverdrag. Waarom de wetgever ondanks die betrekkelijke relevantie van de nationale bepalingen gekozen heeft voor implementatie van het Wrakkenverdrag in de nationale wetgeving blijkt niet uit de parlementaire geschiedenis. Is hiervoor gekozen om de positie van de Staat reeds te verbeteren gedurende de drie maanden in 2016 dat het Wrakkenverdrag nog niet voor Nederland in werking was getreden?²² Of vanwege de bepalingen over de verzekeringsplicht, die wél uitvoering behoeven in de nationale wet?²³ Of heeft de wetgever een koppeling willen maken met de nationale bevoegdheid van de Staat om zich te verhalen op het geborgene, zoals hij dat onder de Wrakkenwet kan? De wetgever zet in ieder geval zijn beleid van het implementeren van zeerechtelijke verdragen in nationale wetgeving voort.²⁴

3. Verhaal van wrakopruimingskosten – vroeger en nu

Wanneer hij voor de inwerkingtreding van het Wrakkenverdrag wrakopruimingskosten wilde verhalen, dan gaven de Wet van 1885,²⁵ de Wrakkenwet,²⁶ de Waterwet,²⁷ het Burgerlijk Wetboek en enkele uitspraken van de Hoge Raad²⁸

10. Zie N. Gaskell & C. Forrest, *The law of wreck*, Oxon: Informa law 2019, p. 359-391 over de totstandkoming van het Wrakkenverdrag.

11. Artikel 18 lid 1 Wrakkenverdrag.

12. Zie 'Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007', verdragenbank.overheid.nl, geraadpleegd op 1 juni 2020.

13. Wet van 14 oktober 2015, houdende regels ten aanzien van de bestrijding van maritieme ongevallen, met inbegrip van wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en enige andere wetten, ter uitvoering van het op 18 mei 2007 tot stand gekomen Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Wet bestrijding maritieme ongevallen) (*Stb.* 2015, 399).

14. *Kamerstukken II* 2014/15, 34057-(R2043), nr. 3, p. 5.

15. Deze bijdrage besteedt geen aandacht aan de (internationaal) publiekrechtelijke positie van de Staat en eigenaren van zeeschepen in geval van wrakopruiming onder het Wrakkenverdrag en de WBMO. Voor een uitgebreidere bespreking van die positie zie onder meer L.J.J. Rogier, 'De opruiming van scheepswrakken en het Verdrag van Nairobi', in: M.A.I.H. Hoeks e.a. (red.), *Verbindend recht*, Deventer: Kluwer 2012, p. 427-441; E.H.P. Brans & H.J.S.M. Langbroek, 'Het Wrakkenverdrag en de Wet bestrijding maritieme ongevallen: van opruimplicht tot kostenverhaal. Een analyse', *TVR* 2016, afl. 3, p. 69-76; en N. Gaskell & C. Forrest, *The law of wreck*, Oxon: Informa law 2019, p. 415-436.

16. *Kamerstukken II* 2014/15, 34069, nr. 3, p. 10.

17. Artikel 93 Grondwet. Bij de voorlegging van het Wrakkenverdrag ter goedkeuring is niet aangegeven of het verdrag naar het oordeel van de regering ieder verbindende bepalingen betreft (artikel 2 lid 2 Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen). Bij de implementatie van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969 ('Olieverontreinigingsverdrag'), heeft de regering het 'ieder verbindende' karakter van bepalingen van dat verdrag wel aangegeven (zie *Kamerstukken II* 1972/73, 12289, nr. 3, p. 1). Omdat de bepalingen en uitgangspunten van het Wrakkenverdrag in belangrijke mate overeenstemmen met de inhoud van het Olieverontreinigingsverdrag, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat het Wrakkenverdrag evenzeer ieder verbindende bepalingen betreft. In de literatuur gaat men ook uit van de rechtstreekse werking van het Wrakkenverdrag: 'Commentaar op afd. 6 Boek 8 BW', in: *T&C Burgerlijk Wetboek*, aant. 3.

18. Het 'grondgebied' omvat mede de Nederlandse binnenwateren. Zie *Kamerstukken II* 2014/15, 34057-(R2043), nr. 3, p. 7.

19. Artikel 3 lid 2 Wrakkenverdrag. Zie voor de 'opt-in' Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007 (*Trb.* 2016, 59). Zie ook artikel 4 WBMO.

20. Artikel 94 Grondwet.

21. 'Commentaar op afd. 6 Boek 8 BW', in: *T&C Burgerlijk Wetboek*, aant. 3.

22. De WBMO en titel 8.6.6 BW zijn op 1 januari 2016 in werking getreden. Het Wrakkenverdrag geldt sinds 19 april 2016. Uit de parlementaire stukken bij de implementatie van het Olieverontreinigingsverdrag blijkt dat dit de reden was om het Olieverontreinigingsverdrag te implementeren in de nationale wetgeving (*Kamerstukken II* 1972/73, 12289, nr. 3, p. 1).

23. *Kamerstukken II* 1972/73, 12289, nr. 3, p. 1.

24. Zie hierover K.F. Haak, 'De internationale koers van Boek 8 BW', *NTHR* 2007, afl. 4, p. 155-163.

25. Wet houdende bepalingen omtrent de opruiming en het beheer van vaartuigen en andere voorwerpen, in openbare wateren gestrand of gezonken van 23 juli 1885 (*Stb.* 1885, 151).

26. Wet van 19 juli 1934, tot vaststelling van bepalingen omtrent de opruiming van vaartuigen en andere voorwerpen, in openbare wateren gestrand, gezonken of aan den grond geraakt of in waterkeeringen of andere waterstaatswerken vastgeraakt (Wrakkenwet).

27. Wet van 29 januari 2009, houdende regels met betrekking tot het beheer en gebruik van watersystemen (Waterwet).

28. Zie HR 26 mei 1978, *NJ* 1978/615 (*Zuidpool*) over de aansprakelijkheid van scheepseigenaren voor wrakopruimingskosten van buiten de territoriale wateren gezonken schepen, en HR 15 januari 1999, *NJ* 1999/306 (*Eemshorn*) over de mogelijkheden van de Staat om wrakopruimingskosten onder de Wrakkenwet langs privaatrechtelijke weg te verhalen.

en het Hof van Justitie EG²⁹ de mogelijkheid om langs privaatrechtelijke weg wrakopruimingskosten te verhalen van zeeschepen die in territoriale wateren en de EEZ waren gezonken. Dit was de 'gereedchapskist' van de Staat. In de loop der jaren hebben de wetgever en de Hoge Raad deze 'gereedchapskist' aangevuld, maar voor sommige 'klussen' ontbrak het de Staat toch aan instrumentarium. Volledig verhaal van wrakopruimingskosten bleef uit in gevallen waarin de Staat geconfronteerd werd met 'onschuldige', 'verdwenen' en 'beperkende' scheepseigenaren. Bij de totstandkoming van het Wrakkenverdrag werd het van fundamenteel belang geacht dat de wrakopruimingskosten van de Staat zouden worden vergoed.³⁰ Het verdrag biedt de Staat ruimere en verbeterde mogelijkheden om wrakken van zeeschepen snel en adequaat te verwijderen en de daarmee gepaard gaande kosten te verhalen. Zo is bijvoorbeeld de definitie van het begrip 'wrak' onder het Wrakkenverdrag ruimer dan onder de Wrakkenwet en kan de Staat dus eerder ageren als een zeeschip een wrak wordt of dreigt te worden.³¹ Het Wrakkenverdrag ging de Nederlandse wetgever nog niet ver genoeg. Om (nog) meer kosten te kunnen verhalen bij wrakopruiming heeft de Nederlandse wetgever besloten om een volledige aansprakelijkheid voor de kosten van wrakopruiming van zeeschepen in te voeren per 1 juli 2019.³²

Hebben deze internationale en nationale ontwikkelingen de positie van de Staat versterkt en kan hij in de toekomst meer wrakopruimingskosten verhalen? Voor de positie van de Staat jegens de 'onschuldige' scheepseigenaar, de 'verdwenen' scheepseigenaar en de 'beperkende' scheepseigenaar zal deze vraag hierna worden onderzocht aan de hand van een vergelijking tussen het oude recht en het huidige recht.

3.1. De 'onschuldige' scheepseigenaar

Tot de Wet van 1885 ontbrak het in de Nederlandse wet aan duidelijke bepalingen betreffende zaken die werden 'opgevischt of geborgen' uit de openbare wateren.³³ De Wet van 1885 voorzag in de lacune en gaf de beheerder van een

openbaar water de bevoegdheid om gestrande, gezonken of aan de grond geraakte schepen op te ruimen.³⁴ De belanghebbenden bij deze schepen dienden de opruimingskosten van de beheerder te vergoeden of daarvoor zekerheid te stellen. Wanneer zij dat niet vrijwillig deden, bood de wet de beheerder een getrappt systeem om de opruimingskosten te verhalen. Eerst kon hij de opruimingskosten verhalen op het geborgene.³⁵ Deze *in-rem*-aansprakelijkheid³⁶ van de belanghebbenden bij het schip was gebaseerd op de nalatigheid van de scheepseigenaar om het wrak zelf op te ruimen.³⁷ De beheerder had dit verhaalsrecht onverschillig hoe en waarom het schip was gezonken. Voor het geval de opruimingskosten de waarde van het geborgene zouden overtreffen, kende de wet een schuldaansprakelijkheid van degene 'door wiens schuld of opzet het vaartuig of ander voorwerp is gezonken, gestrand of aan den grond geraakt' was.³⁸ Dit kon de eigenaar van het gezonken schip zijn en/of een derde door wiens schuld het schip gezonken was. De stelplicht en de bewijslast betreffende de schuld van de potentieel aansprakelijke partij rustten op de beheerder.³⁹ Wanneer de beheerder schuld aan het zinken niet kon bewijzen, restte hem alleen verhaal op het geborgene. Het surplus van zijn kosten kon dan niet verhaald worden op de 'onschuldige' scheepseigenaar.

De Wrakkenwet volgde de Wet van 1885 op. Op het eerste gezicht veranderde er niet veel voor de verhaalspositie van de Staat. Echter, schijn bedriegt. De *in-rem*-aansprakelijkheid⁴⁰ en de schuldaansprakelijkheid bij het verhaal van wrakopruimingskosten werden gehandhaafd.⁴¹ Waar de Wet van 1885 zelf een grond voor aansprakelijkheid kende, koos de wetgever er echter voor om onder de Wrakkenwet aan te sluiten bij al bestaande gronden voor aansprakelijkheid.⁴² Volgens de wetgever was dit slechts een redactionele wijziging die verband hield met het toen nieuwe aanvaringsrecht.⁴³ Korthals Altes komt tot een andere conclusie. Het nieuwe aanvaringsrecht introduceerde volgens hem een bewijsvoordeel voor eigenaren van te bekwaamere plaatse vastgemaakte zaken. Het schip dat in aanraking zou komen met die zaken

29. HvJ EG 16 december 1980, NJ 1982/97 (*Otrate*) over de vraag hoe te bepalen welke rechter internationaal bevoegd is kennis te nemen van een vordering tot verhaal van wrakopruimingskosten.

30. T.C. Wiersma, 'Het Nairobi Wrakopruimingsverdrag 2007 in het licht van de praktijk', *TVR* 2008, afl. 2, p. 57-64.

31. Het Wrakkenverdrag verstaat onder 'wrak' een als gevolg van een maritiem ongeval gezonken of gestrand zeeschip of deel daarvan met inbegrip van zaken die zich aan boord bevinden of hebben bevonden, alsmede een zaak die op zee verloren is en is gestrand, gezonken of op zee op drift geraakt is en een schip dat op het punt staat te stranden of te zinken (artikel 1 lid 4 Wrakkenverdrag). Voor toepassing van de Wrakkenwet is vereist dat de schepen en/of zaken daadwerkelijk zijn gestrand, zijn gezonken, aan de grond zijn geraakt of zijn vastgeraakt op of in waterstaatswerken (artikel 1 Wrakkenwet). Zie Rb. Rotterdam 20 mei 1988, NJ 1989/408 (*Contract Voyager*) over de vraag wat een wrak is in de zin van de Wrakkenwet.

32. *Kamerstukken II* 2018/19, 35061, nr. 3, p. 1. Zie de wet van 10 april 2019 tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES en de Wet bestrijding maritieme ongevallen in verband met de schrapping van de beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen inzake wrakopruiming (*Stb.* 2019, 174).

33. *Kamerstukken II* 1883/84, 183, nr. 3, p. 1.

34. Artikel 1 Wet van 1885.

35. Artikel 4, 5, 6 en 7 Wet van 1885.

36. Term ontleend aan A. Korthals Altes, *Prijs der Zee. Raakvlak van redding, strandrecht en wrakwetgeving* (diss. Amsterdam UvA), Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1973, p. 223.

37. *Kamerstukken II* 1883/84, 183, nr. 3, p. 2.

38. Artikel 9 Wet van 1885.

39. Hoewel niet gewezen onder de Wet van 1885 illustreert de zaak van de 'Sealady' (Rb. Rotterdam 28 september 1995, S&S 1996/26 (*Sealady*)) het bewijsrisico van de beheerder. In deze zaak overwoog de rechtbank dat de Staat de door hem gemaakte wrakopruimingskosten slechts van de eigenaar kon vorderen indien de Staat bewijst dat de 'Sealady' was gezonken als gevolg van onrechtmatig handelen van de scheepseigenaar.

40. Artikel 6 Wrakkenwet.

41. Artikel 10 Wrakkenwet.

42. Artikel 10 Wrakkenwet verwijst naar het gemene recht voor de gronden voor aansprakelijkheid: '(...) komende kosten te verhalen op degene, die volgens de wet daarvoor aansprakelijk is.'

43. *Kamerstukken II* 1933/34, 289, nr. 3, p. 2.

zou aansprakelijk zijn voor de schade, tenzij bleek dat het schip geen schuld had aan de aanraking. De wetgever heeft volgens hem beoogd om onder de Wrakkenwet ook van dit bewijsvoordeel te genieten.⁴⁴ Onder de Wrakkenwet kreeg de 'onschuldige' scheepseigenaar minder 'bewegingsruimte' dan voorheen. Zijn schuldaansprakelijkheid werd gehandhaafd, maar zijn aansprakelijkheid was feitelijk het uitgangspunt. De beheerder kon (het surplus van) zijn opruimingskosten alleen dan niet op de 'onschuldige' scheepseigenaar verhalen wanneer die zijn onschuld aan het zinken daadwerkelijk kon bewijzen.

In de jurisprudentie⁴⁵ is tot 1994 niet getornd aan de schuldaansprakelijkheid van de scheepseigenaar (en derden). Uit die jurisprudentie blijkt wél dat de Staat een redelijk belang moest hebben bij het opruimen van het wrak.⁴⁶ Vanaf 1994 is verwijtbaar handelen niet langer noodzakelijk om een scheepseigenaar aansprakelijk te kunnen houden voor gemaakte wrakopruimingskosten. In zijn arrest *Kraan II*⁴⁷ van dat jaar heeft de Hoge Raad overwogen dat het enkele niet verwijderen van op de bodem van een vaarwater terechtgekomen voorwerpen (waaronder schepen) onrechtmatig is jegens de beheerder van dat vaarwater.⁴⁸ De beheerder hoeft in een dergelijk geval slechts te bewijzen dat de opruiming redelijkerwijs geboden is geweest gegeven het gevaar van het niet verwijderen van het wrak. Mocht de beheerder daarin slagen, dan is de scheepseigenaar aansprakelijk.⁴⁹ Van een schuldaansprakelijkheid waarbij de bewijslast op hem rustte, heeft de Staat het nationale wrakopruimingsrecht zien ontwikkelen naar een 'verkapte' risicoaansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Die aansprakelijkheid is niet langer gebaseerd op de schuld van de scheepseigenaar aan de oorzaak van het zinken, maar op het verzuim van de scheepseigenaar om het wrak zelf op te ruimen.

De aansprakelijkheidsregeling onder het Wrakkenverdrag, respectievelijk de WBMO en titel 8.6.6 BW, is gestoeld op dezelfde uitgangspunten. Wanneer de Staat onder het Wrakkenverdrag, respectievelijk de WBMO, overgaat tot opruiming van een wrak, is de scheepseigenaar onder het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW, aansprakelijk voor de kosten van de Staat wanneer het wrak een gevaar

oplevert voor de scheepvaart, het mariene milieu, de kustlijn of de daarmee samenhangende belangen van de Staat.⁵⁰ De scheepseigenaar kan in dat geval alleen aan aansprakelijkheid onder het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW, ontkomen indien hij bewijst dat zijn schip een wrak geworden is door een maritiem ongeval dat het is gevolg is van één van de drie genoemde omstandigheden die zich buiten zijn invloed moeten hebben voorgedaan,⁵¹ óf dat aansprakelijkheid uit hoofde van het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW, in strijd zou zijn met specifiek genoemde verdragen.⁵² Niet alleen voor wat betreft de risicoaansprakelijkheid stemt het huidige recht overeen met het oude recht. De aansprakelijkheidsregeling onder het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW, is exclusief.⁵³ Tegen de scheepseigenaar kunnen vorderingen tot vergoeding van wrakopruimingskosten alleen ingesteld worden op grond van deze regelingen. Een vordering op grond van bijvoorbeeld de algemene aansprakelijkheidsregeling van Boek 6 BW is niet mogelijk.⁵⁴ De parlementaire geschiedenis⁵⁵ en de literatuur⁵⁶ noemen één uitzondering op deze exclusiviteit, te weten de *in-rem*-aansprakelijkheid van het geborgene. De wetgever heeft de *in-rem*-aansprakelijkheid onder het huidige recht willen handhaven en daarin voorzien door de regeling daarover in de Wrakkenwet van toepassing te verklaren op de markering en opruiming van wrakken onder de WBMO.⁵⁷

Voor onschuld als van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheid was en is (bijna) geen plaats meer in het wrakopruimingsrecht. Onder het oude recht was de positie van de Staat voor wat betreft de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar aanzienlijk verbeterd. Onder de Wet van 1885 moest hij de schuld van de scheepseigenaar nog aantonen om tot aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te komen. Met de inwerkingtreding van de Wrakkenwet gunde de Staat zich een bewijsvoordeel dat de 'onschuldige' scheepseigenaar steeds meer in het nauw dreef. Het arrest *Kraan II* zorgde voor een verkapte risicoaansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW hebben die risicoaansprakelijk gecodificeerd, maar wat betreft ontsnappingsmogelijkheden verder uitgehold. Kortom, het Wrakkenverdrag en titel 8.6.6 BW hebben de positie van de

44. A. Korthals Altes, *Prijs der Zee. Raakolok van redding, strandrecht en wrakwetgeving* (diss. Amsterdam UvA), Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1973, p. 224.
45. Zie onder meer Hof 's-Gravenhage 24 oktober 1969, NJ 1970/420 (*Solent*); Rb. Rotterdam 3 februari 1984, S&S 1984/83 (*Ruhr*) en Hof 's-Gravenhage 20 februari 1990, S&S 1990/139 (*Britta*).
46. Zie onder meer Hof 's-Hertogenbosch 2 november 1965, NJ 1967/142 (*Andre*) en Rb. Rotterdam 15 maart 1974, NJ 1976/133 (*Small/Staat*), waarbij het opruimen noodzakelijk was in verband met de belangen van de scheepvaart. Zie ook Rb. Rotterdam 3 februari 1984, S&S 1984/3 (*Ruhr*), waarbij werkzaamheden verricht zouden gaan worden op de plaats waar de gezonken laadkisten lagen.
47. HR 14 oktober 1994, NJ 1995/720, m.nt. M.S. (*August de Meijer*). Zie over deze uitspraak o.m. G.J. van der Ziel, 'Hoge Raad 14 oktober 1994 (Kraan 2)', in: K.F. Haak, *Uitspraak & Uitleg. Rechtspraak zee- en vervoerrecht*, Deventer: Kluwer 1998, p. 172-175. In Rb. Rotterdam 15 maart 1974, NJ 1976/133 (*Small/Staat*) had de rechtbank de contouren te vinden van de regel zoals de Hoge Raad die in 1994 heeft uitgesproken.
48. De Hoge Raad heeft deze regel herhaald in HR 8 maart 2020, NJ 2003/372 (*Danah*).
49. Dit alles onverlet het recht van de Staat om verhaal te nemen op derden die schuld hadden aan het zinken van het schip.
50. Artikel 1 lid 5 en artikel 6-9 en 10 Wrakkenverdrag, respectievelijk artikel 1 onderdeel f WBMO en hoofdstuk 2 WBMO (Wrakken) in samenhang met artikel 8:656 lid 1 BW.
51. Artikel 10 lid 1 Wrakkenverdrag, respectievelijk artikel 8:656 lid 2 BW. Kort gezegd, gaat het hier om oorlogshandelingen, handelen of nalaten door een derde met het oogmerk schade te veroorzaken of verwijtbaar handelen van een autoriteit bij het onderhouden van verlichting of andere navigatiemiddelen.
52. Artikel 11 Wrakkenverdrag, respectievelijk artikel 8:657 BW.
53. Artikel 10 lid 3 Wrakkenverdrag, respectievelijk artikel 8:656 lid 3 BW.
54. *Kamerstukken II* 2014/15, 34069, nr. 3, p. 27.
55. *Kamerstukken II* 2014/15, 34069, nr. 3, p. 7.
56. 'Commentaar op artikel 8:656 BW', in: *T&C Burgerlijk Wetboek*, aant. 3; E.H.P. Brans & H.J.S.M. Langbroek, 'Het Wrakkenverdrag en de Wet bestrijding maritieme ongevallen: van opruimplicht tot kostenverhaal. Een analyse', *TVR* 2016, afl. 3, p. 72; N. Gaskell & C. Forrest, *The law of wreck*, Oxon: Informa law 2019, p. 433-434 en 439.
57. Artikel 12a Wrakkenwet.

Staat jegens de 'onschuldige' scheepseigenaar niet, althans in beperkte mate verbeterd.

3.2. De 'verdwenen' scheepseigenaar

'Verdwenen' 'eenscheepsmaatschappijen' of 'single ship companies', te weten rechtspersonen die afgezien van een schip geen andere verhaalsmogelijkheden bieden voor hun schuldeisers, hebben er in het verleden voor gezorgd dat de Staat niet al zijn wrakopruijngskosten heeft weten te verhalen. Het meest bekende voorbeeld is dat van het zeeschip 'IUGO'. In maart 2000 zonk dit schip op ongeveer 33 zeemijl uit de Nederlandse kust. De Staat heeft het wrak vervolgens opgeruimd. Deze wrakopruijngsoperatie heeft (omgerekend) ongeveer € 9,6 miljoen gekost. De waarde van het geborgene was onvoldoende om de kosten te dekken en de Staat kon dit bedrag ook niet verhalen op de eigenaar van de 'IUGO'. Deze was inmiddels verdwenen en had naast het schip geen andere vermogensbestanddelen. Ook de aansprakelijkheidsverzekeraar van het schip, de zogenoemde 'Protection and Indemnity'-verzekeraar, bood géén verhaal. Deze beriep zich op de 'pay-to-be-paid'-clausule in de verzekeringsovereenkomst. Deze clausule bepaalt dat P&I-verzekeraars slechts hoeven uit te keren wanneer de scheepseigenaar de schade waarvoor hij aansprakelijk is daadwerkelijk heeft betaald.⁵⁸ Dat was hier niet het geval. Omdat de Staat onder het oude recht géén mogelijkheden had om de verzekeraar te dwingen tot betaling, bleef hij dus achter met een niet-verhaalbare kostenpost.⁵⁹

Het Wrakkenverdrag, respectievelijk de WBMO en titel 8.6.6 BW bieden de Staat nieuwe mogelijkheden in dit verband. Het Wrakkenverdrag bepaalt dat de scheepseigenaar van een schip met een brutotonnage van 300 ton of meer⁶⁰ dat vaart onder de vlag van een verdragsstaat, verplicht is een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand te houden ter dekking van zijn aansprakelijkheden onder het Wrakkenverdrag voor wrakopruijngskosten.⁶¹ Het bedrag van deze verplichte verzekering is gelijk aan het bedrag van het zakenfonds van het betreffende schip onder het Londens Beperkingsverdrag van 1976, zoals gewijzigd met het protocol van 1996 (hierna: LLMC).⁶² Aan deze verzekeringsplicht is een rechtstreekse vorderingsrecht op de verzekeraar gekoppeld.⁶³ Het doel van dit rechtstreekse vorderingsrecht is het bieden van extra zekerheid aan de Staat voor het verhaal van zijn vorderingen voor wrakopruijngskosten.⁶⁴ Wanneer de Staat gebruikmaakt van het rechtstreekse vorderingsrecht, kunnen hem slechts een beperkt aantal verweren tegengeworpen worden.⁶⁵ Zo staan de verzekeraar

allereerst de verweermiddelen ter beschikking waar de scheepseigenaar zich jegens de Staat op mocht beroepen (anders dan het faillissement of de liquidatie van de scheepseigenaar). Denk hierbij bijvoorbeeld aan een van de uitsluitingsgronden voor aansprakelijkheid uit artikel 10 Wrakkenverdrag, respectievelijk artikel 8:656 BW (bijvoorbeeld als het incident dat tot de aanspraak onder het verdrag heeft geleid het gevolg is van een oorlogshandeling). Daarnaast kan de verzekeraar een beroep doen op de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Zelfs wanneer de scheepseigenaar géén beroep kan en mag doen op de beperking van zijn aansprakelijkheid,⁶⁶ is de verzekeraar slechts gehouden een bedrag aan de benadeelden te vergoeden (bij gebreken aansprakelijkheid van de scheepseigenaar) dat niet hoger is dan het bedrag van de verplichte verzekering. Het laatste verweer waarop verzekeraars zich kunnen beroepen, is het verweer dat het incident veroorzaakt is door opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar. Wanneer dat het geval is, hoeft de verzekeraar ondanks het rechtstreekse vorderingsrecht niet uit te keren aan de Staat. Verdere verweermiddelen kunnen niet tegen de Staat worden ingeroepen. Waar een verzekeraar voorheen een beroep kon doen op een polisverweer in de verhouding tot de scheepseigenaar om de schade van de Staat niet te hoeven vergoeden (bijvoorbeeld onzwaarwaardigheid van het schip of een beroep op de 'pay-to-be-paid'-clausule), is dit onder het Wrakkenverdrag niet meer mogelijk.

De verzekeringsplicht en het rechtstreekse vorderingsrecht onder het Wrakkenverdrag, respectievelijk de WBMO en titel 8.6.6 BW, hebben de positie van de Staat verbeterd in gevallen van 'verdwenen' scheepseigenaren. Het huidige recht lost het probleem alleen niet volledig op. Wanneer de wrakopruijngskosten hoger zijn dan het bedrag van de verplichte verzekering, kan de Staat nog steeds zijn opruijngskosten niet volledig verhalen. Daarnaast vormt de drempelwaarde voor het verplicht zijn van de verzekering een potentieel probleem, omdat veel zeeschepen die drempelwaarde van een brutotonnage van 300 of meer niet halen (bijvoorbeeld vissersschepen). De aansprakelijkheidsregeling van het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW is wel van toepassing op die schepen, maar aan de Staat komt niet het genot toe van het rechtstreekse vorderingsrecht. Zelfs niet wanneer de eigenaren van deze schepen hun aansprakelijkheid voor wrakopruijngskosten toch hebben verzekerd.⁶⁷

58. Zie S.J. Hazelwood, *P&I Clubs law and practice*, London: LLP 2010, p. 335-341 voor een uitgebreidere bespreking van de 'pay-to-be-paid'-clausule.

59. Dit voorbeeld is ontleend aan IMO Doc. LEG/86/4/2, p. 4.

60. Uit de parlementaire geschiedenis en literatuur blijkt niet waarom gekozen is voor deze drempelwaarde. Vermoedelijk om een beperking aan te brengen op het aantal schepen waartoe de verzekeringsplicht bestaat en zo de administratieve verwikkelingen binnen enigszins redelijke grenzen te houden (vgl. de parlementaire geschiedenis bij de goedkeuring van het Olieverontreinigingsverdrag, *Kamerstukken II* 1972/73, 12288-(R891), nr. 3, p. 6).

61. Artikel 12 lid 1 Wrakkenverdrag, respectievelijk artikel 26 lid 1 WBMO.

62. Het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976 (*Stb.* 1989, 240) en het Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vordering, 1996 (*Stb.* 2010, 782).

63. Artikel 12 lid 10 Wrakkenverdrag, respectievelijk artikel 8:658 lid 1 BW.

64. Zie o.m. IMO Doc LEG/CONF 12.9, p. 1 en IMO Doc. LEG 86/4/3.

65. Artikel 8:658 lid 2 BW.

66. Het recht van de scheepseigenaar om zijn aansprakelijkheid voor wrakopruijngskosten te beperken komt aan bod in paragraaf 3.3 van deze bijdrage.

67. N. Gaskell & C. Forrest, *The law of wreck*, Oxon: Informa law 2019, p. 493.

3.3. De 'beperkende' scheepseigenaar

Nederland is partij bij het LLMC. Het LLMC zet de vorderingen uiteen waarvoor scheepseigenaren⁶⁸ hun aansprakelijkheid kunnen beperken.⁶⁹ Zo zijn voor beperking vatbaar de 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,⁷⁰ alsmede de vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip.⁷¹ Het LLMC biedt verdragsstaten de mogelijkheid om beperking van aansprakelijkheid uit te sluiten voor deze 'wrakopruimingsvorderingen'.⁷² Nederland heeft gebruikgemaakt van deze mogelijkheid. Scheepseigenaren zouden dus naar Nederlands recht in beginsel onbeperkt aansprakelijk zijn geweest voor wrakopruimingskosten. De wetgever wilde zover niet gaan. Hij vond dat de risico's voor de scheepseigenaren 'overzichtelijk en verzekeraar' moesten blijven.⁷³ Tot 1 juli 2019 konden scheepseigenaren hun aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten in Nederland dan ook beperken door het vormen van een afzonderlijk 'wrakkenfonds'.⁷⁴ In een 'wrakkenfonds' was in het algemeen plaats voor vorderingen betreffende het opruimen van schepen en hun lading. Daarbij valt onder meer te denken aan de vorderingen van de vaarwegbeheerder onder de Wrakkenwet, de vorderingen ter zake van bij wrakopruiming veroorzaakte zaak- en personenschade,⁷⁵ regresvorderingen voor kosten verband houdend met wrakopruiming⁷⁶ en vorderingen ter zake van redelijke kosten ter voorkoming of beperking van de schade, die ter vaststelling van schade en aansprakelijkheid en die ter verkrijging van voldoening buiten rechte verband houdend met wrakopruiming.⁷⁷ De nasleep van een noodlottige aanvaring op de Noordzee heeft ertoe geleid dat het Nederlandse 'wrakkenfonds' inmiddels verleden tijd is.

Op sinterklaasavond 2012 kwamen het roll-on-roll-offschip 'Baltic Ace' en het containerschip 'Corvus J' met elkaar in aanvaring voor de Nederlandse kust. De 'Baltic Ace' zonk onmiddellijk. Het wrak vormde een gevaar voor het milieu en het scheepvaartverkeer; het wrak had ongeveer 540 ton bunkerolie aan boord en lag in een druk bevaren route richting de Rotterdamse haven. De Staat besloot daarom de 'Baltic Ace' te bergen.⁷⁸ De wrakopruimingskosten bedroegen

€ 83,4 miljoen. De eigenaren van de 'Baltic Ace' en de 'Corvus J' beperkten vervolgens hun aansprakelijkheid voor (onder meer) wrakopruimingskosten in respectievelijk Nederland en het Isle of Man. De Staat heeft uiteindelijk dan ook slechts € 15,7 miljoen van de gemaakte wrakopruimingskosten kunnen verhalen. Dit 'verlies' van € 67,7 miljoen was de aanleiding voor de Minister van Infrastructuur en Milieu te onderzoeken of in de toekomst méér wrakopruimingskosten verhaald zouden kunnen worden op aansprakelijke partijen.⁷⁹ Dit onderzoek heeft uiteindelijk geleid tot het besluit om het recht van eigenaren van zeeschepen om hun aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten te beperken te schrappen. De relevante bepalingen in Boek 8 BW, waaronder ook artikel 8:656 BW,⁸⁰ en de WBMO⁸¹ zijn daartoe aangepast.

Of deze wijziging de verhaalspositie jegens de 'beperkende' scheepseigenaar ook daadwerkelijk heeft verbeterd, valt nog te bezien. De wetgever heeft opgemerkt dat vooraf geen garantie kan worden gegeven dat deze wijziging meer kostenverhaal zal opleveren.⁸² Hij heeft drie factoren gesignaleerd die van invloed kunnen zijn op die kans, te weten de solvabiliteit van de scheepseigenaar, de positie van de verzekeraar en forumshopping. De eerste twee factoren zijn reeds aan bod gekomen bij de bespreking van de 'verdwenen' scheepseigenaar; de verhaalsmogelijkheden op de scheepseigenaar staan of vallen bij de solvabiliteit van de scheepseigenaar en het rechtstreekse vorderingsrecht op de P&I-verzekeraar strekt niet verder dan het bedrag van de verplichte verzekering. Dit was al zo onder het oude recht en blijft zo. De factor 'forumshoppen' kan van grotere invloed zijn op de verhaalspositie van de Staat. De ervaring leert dat scheepseigenaren (en hun verzekeraars) altijd op zoek gaan naar mogelijkheden om hun aansprakelijkheid zo veel mogelijk te beperken. Het evidente gevolg van deze schrapping is dat eigenaren van zeeschepen hun aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten niet langer in Nederland kunnen beperken. Zij zullen elders hun heil kunnen gaan zoeken. Uit gegevens van de IMO blijkt dat momenteel 79 staten partij zijn bij een van de versies van het LLMC.⁸³ Van deze staten hebben 24 staten een voorbehoud gemaakt ter zake van de beperking van aansprakelijkheid voor wrakopruimingsvorderingen. Naast Nederland zijn dat onder meer België, Frankrijk, Denemarken en Engeland. 55 staten hebben dit voorbehoud niet gemaakt. Deze groep bestaat onder meer uit lidstaten van de Europese Unie (zoals Bulgarije, Finland,

68. Naast scheepseigenaren kunnen ook bevrachters en de beheerders van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd hun aansprakelijkheid beperken.

69. Artikel 2 lid 1 LLMC.

70. Artikel 2 lid 1 onderdeel d LLMC.

71. Artikel 2 lid 1 onderdeel e LLMC.

72. Artikel 18 lid 1 LLMC.

73. *Kamerstukken II 1986/87, 19796-(R1317)*, nr. 3, p. 16-17.

74. Zie over de bevoegdheid van scheepseigenaren om hun aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten te beperken naar Nederlands recht o.m. R. Cleton, 'Onbeperkte aansprakelijkheid en wrakopruiming', *TVR* 2002, afl. 3, p. 99-100; F. Stevens, 'Beperking van aansprakelijkheid voor overheidsclaims', *TVR* 2008, afl. 4, p. 119-120.

75. *Kamerstukken II 1986/87, 19768 e.v.*, nr. 8, p. 8; R. Cleton, *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1998, p. 61.

76. HR 2 februari 2018, *NJ* 2018/375 (*Riad/Wisdom*); HR 2 februari 2018, *NJ* 2018/374 (*Margreta/Sichem Anne*).

77. Artikel 6:96 lid 2 BW. Zie: Rb. Rotterdam 26 juni 2013, *S&S* 2013/123 (*Riad/Wisdom*).

78. 'Rijkswaterstaat gaat Baltic Ace bergen', rijkswaterstaat.nl, 16 juli 2013.

79. *Kamerstukken II* 2018/19, 35061, nr. 3, p. 1.

80. En verder artikel 8:750, 752, 753 en 755 BW.

81. Artikel 26 WBMO.

82. *Kamerstukken II* 2018/19, 35061, nr. 3, p. 4-5.

83. 'Status of IMO Treaties. Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions.', www.imo.org, 18 mei 2020.

Griekenland, Luxemburg en Portugal) en landen die een groot brutotonnage van de mondiale zeevloot vertegenwoordigen (zoals de Bahamas en de Marshall Islands). In die staten kunnen scheepseigenaren hun aansprakelijkheid voor wrakopruiwingskosten dus 'gewoon' beperken. Voorwaarde daarvoor is wel dat de rechters van die landen bevoegd zijn om kennis te nemen van verzoeken van scheepseigenaren om het beperkingsrecht in te mogen roepen.⁸⁴ De Staat moet een dergelijke beperking in een andere lidstaat van de Europese Unie dan accepteren op grond van Europese regels.⁸⁵ Mogelijkerwijs geldt dit ook voor een beperking in andere landen op grond van de bepalingen van het LLMC.⁸⁶

De tijd zal leren of de verhaalspositie van de Staat jegens de 'beperkende' scheepseigenaar inderdaad verbeterd is. Als scheepseigenaren hun aansprakelijkheid voor wrakopruiwingskosten kunnen beperken, is de verwachting dat zij dit ook zullen doen. Voorheen deden zij dat in Nederland vanwege de zekerheid en duidelijkheid van het Nederlandse wrakkenfonds; mogelijk zelfs wanneer zij elders 'goedkoper' konden beperken. Het lijkt aannemelijk dat de onbeperkte aansprakelijkheid voor wrakopruiwingskosten scheepseigenaren definitief naar goedkopere jurisdicties stuurt. Het gevolg is waarschijnlijk dat de Staat én minder verhaalt én geen 'thuiswedstrijd' meer speelt, met alle (financiële) gevolgen van dien. De kans is reëel dat het schrappen van de mogelijkheid om te beperken voor wrakopruiwingskosten bij 'beperkende' scheepseigenaren tot effect heeft dat de Staat minder zal verhalen dan voorheen.

4. Conclusie

Het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW hebben de civielrechtelijke positie van de Staat jegens de 'verdwenen' en de 'beperkende' scheepseigenaar op papier verbeterd. In het geval van de 'verdwenen' scheepseigenaar heeft de Staat er met de P&I-verzekeraar van het schip een debiteur bij op wie hij in voorkomend geval (beperkt) verhaal zal kunnen nemen. De schrapping van de mogelijkheid dat de scheepseigenaar naar Nederlands recht zijn aansprakelijkheid voor wrakopruiwingskosten kan beperken, lijkt op het eerste gezicht ook alleen maar te kunnen leiden tot meer kostenverhaal. In de praktijk kan het effect echter omgekeerd zijn. De positie jegens de 'onschuldige' scheepseigenaar is niet veranderd. In de gevallen waarin de Staat tot op heden een beroep heeft moeten doen op het Wrakkenverdrag, respectievelijk titel 8.6.6 BW (o.m. de 'MSC Zoe'⁸⁷ en de 'OOCL Rauma')⁸⁸ is de verhaalspositie van de Staat onder het geldende recht (voor zover bekend) nog niet getest. Wanneer zich weer een geval zoals met de 'IUGO' of de 'Baltic Ace' voordoet, zal

blijken of de Staat ook daadwerkelijk erin slaagt meer opruiwingskosten te verhalen.

84. Scheepseigenaren mogen slechts een beperkingsfonds vormen in een verdragsstaat van het LLMC waar een 'rechtsgeding' tegen hen ahangig is, aldus artikel 11 lid 1 LLMC. Zij moeten dus rechtsmaatregelen door een derde afwachten, alvorens te kunnen beperken. Uit de praktijk blijkt dat scheepseigenaren vaak voldoende creatief zijn om uiteindelijk te kunnen beperken in de jurisdictie van hun keuze. Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 17 november 2010, *S&S 2011/30 (Jork Ranger)*; Hof Den Haag 20 december 2016, *S&S 2017/38 (Odessa Star)*; HR 29 mei 2020, ECLI:NL:HR:2020:956.

85. Zie o.m. Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (Brussel I-bis). Zie HR 29 september 2006, *S&S 2007/1 (Seawheel Rhine/Assi Eurolink)*.

86. Artikel 13 LLMC. Zie o.m. F. Stevens, *Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaart*, Brussel: Larcier 2008, p. 153-154. Hiervoor zal medebepalend zijn of de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid heeft beperkt in een land dat alleen partij is bij het Londens Beperkingsverdrag van 1976 en niet bij het Protocol van 1996. Zie artikel 9 lid 2 Protocol van 1996.

87. *Kamerstukken II 2018/19, 29684*, nr. 165, p. 5.

88. *Aanhangsel Handelingen II 2019/20*, nr. 2063, p. 2.