

Zaken met ref 2015/RK/41 en 2015/RK/42 bij het hof van beroep te Gent

Info bestemd voor het publiek en de media

In het uittreksel uit het arrest van 22 februari 2016, uitgesproken door de zevende kamer van het hof van beroep te Gent (zie hierna) werden in het belang van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer de namen van natuurlijke personen gewist en vervangen door middel van initialen.

De tekst bevat dus geenszins de integrale weergave van het uitgesproken arrest.

Enkel de tekst van het arrest, zoals bewaard ter griffie van het Hof van Beroep te Gent, heeft officiële en gezaghebbende waarde.

Huidig bericht bezit, mede gelet op de aangegeven finaliteit en de aangegeven beperkingen, geen enkel officieel of gezaghebbend karakter.

Het hof van beroep te Gent beoogt op die wijze alleen het publiek en de media op een vlugge, degelijke en correcte manier zakelijke en objectieve informatie te verschaffen omtrent de uitspraak in deze zaak.

Door huidige mededeling wordt gepoogd de in het EVRM en de in de grondwet verankerde beginselen van openbaarheid van procesvoering en – in het verlengde daarvan – de openbaarmaking van de uitspraak, verder uit te werken.

Nota bij gebruik :

Wanneer men het uittreksel hierna opent (PDF-bestand) kan men via het aanklikken van de tools 'Beeld' – 'Tonen-verbergen' – Navigatievensters – bladwijzers, in het linkse deel van het scherm gemakkelijk de diverse onderdelen onmiddellijk raadplegen

Toelichting

Op 6 oktober 2015 had voor de kust van Zeebrugge een aanvaring plaats. Eén van de twee schepen was te zwaar gehavend om verder te varen. Het werd aan de rand van de vaarroute op een zandbank gezet, waar het zonk.

In een tussenarrest van 22 februari 2016 beveelt **het Hof van Beroep van Gent in kort geding** dat de exploitanten van het schip en de lading het wrak zouden vlot brengen en verwijderen.

Het beveelt verder dat deze partijen binnen de twee en een halve maand een contract moeten sluiten met een bergingsfirma, onder dwangsom van € 300.000,00 per dag vertraging. Voor het verder verloop van de berging wordt eerst de aangestelde kapitein van de Nautische Commissie bij de rechtbank van koophandel te Antwerpen gehoord.

Een procedure in kort geding betekent:

(1) de zaak is dringend, om drie redenen: ten eerste, het wrak ligt net naast de zeer drukke vaarroute van en naar de haven van Zeebrugge, waardoor een groot risico op een aanvaring bestaat. Daarom wordt het schip door het ms. De Zeehond bewaakt, wat ruim een half miljoen euro per maand aan de overheid kost. In derde instantie bevindt zich in het schip nog een rest van de bunkers, wat enig risico voor verontreiniging meebrengt.

(2) de bevolen maatregel is voorlopig. Het Hof heeft geen enkele uitspraak gedaan over wie aansprakelijk is voor de aanvaring en de schade. De exploitanten van het schip en de lading. In afwachting van een uitspraak daarover moeten de exploitanten de inspanning en de prefinanciering van de berging op zich nemen.

(3) de partij die vordert beschikt ogenschijnlijk over de rechten daartoe. Artikel 13 van de Zeewet bepaalt dat “de eigenaar, de kapitein of de schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, dit vaartuig - met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading - vlot [moet] brengen en verwijderen naar de daartoe door de overheid aangewezen plaats”. De Belgische Staat, het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap hebben ogenschijnlijk het recht te vorderen dat dit artikel nageleefd wordt.

(4) de belangen van de verschillende partijen worden afgewogen. Het belang van de exploitanten van het schip en de lading om een beperkingsfonds op te richten gaat niet voor op de vordering van de overheid om het wrak te lichten en te verwijderen. Verder zijn de exploitanten de partij die het economisch voordeel van de scheepvaart genieten. Om die reden moeten zij de berging organiseren en pre-financieren.

Uittreksel

2015/RK/41 - In de zaak van:

ONEGO SHIPPING & CHARTERING B.V.,
appellante, met als raadsman mr. VAN DAMME Yves, advocaat te 8000 BRUGGE, J&M
Sabbestraat 2a, (ref. 22651)

tegen

1. BELGISCHE STAAT/SOCIALE ZAKEN, vertegenwoordigd door de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, Eerste geïntimeerde, met als raadslieden mr. VAN LOOVEREN Marc en mr. DE HOUWER Ruud, beiden advocaat te 2600 BERCHEM (ANTWERPEN), Roderveldlaan 3 (ref. 15-09132-COM)
2. HET VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, voor wie thans optreedt, de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,
3. VLAAMSE GEMEENSCHAP, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, voor wie thans optreedt, de Vlaamse Minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en armoedebestrijding, Tweede en derde geïntimeerde, met als raadsman mr. VAN HOOREBEKE Karel, advocaat te 9000 GENT, Coupure Rechts 162 (ref. 150104/K/JJS)
4. FLINTERSTAR III BV, De vennootschap naar vreemd recht "Care of Flinter Shipping BV",
5. FLINTER SHIPPING BV, De vennootschap naar vreemd recht,
6. FLINTER GROEP De vennootschap naar vreemd recht, Vierde, vijfde en zesde geïntimeerden, met als raadsman mr. KEGELS André, advocaat te 2018 ANTWERPEN, Mechelsesteenweg 196, (ref. 15 – 01005)

EN:

2015/RK/42 - In de zaak van:

1. FLINTERSTAR III BV, De vennootschap naar vreemd recht "Care of Flinter Shipping BV",
2. FLINTER SHIPPING BV, De vennootschap naar vreemd recht,
3. FLINTER GROEP De vennootschap naar vreemd recht, appellanten, met als raadsman mr. KEGELS André, advocaat te 2018 ANTWERPEN, Mechelsesteenweg 196, (ref. 15 – 01005)

tegen

1. BELGISCHE STAAT/SOCIALE ZAKEN, vertegenwoordigd door de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, Eerste geïntimeerde, met als raadslieden mr. VAN LOOVEREN Marc en mr. DE HOUWER Ruud, beiden advocaat te 2600 BERCHEM (ANTWERPEN), Roderveldlaan 3 (ref. 15-09132-COM)

2. HET VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, voor wie thans optreedt, de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

3. VLAAMSE GEMEENSCHAP, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, voor wie thans optreedt, de Vlaamse Minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en armoedebestrijding,

Tweede en derde geïntimeerde, met als raadsman mr. VAN HOOREBEKE Karel, advocaat te 9000 GENT, Coupure Rechts 162 (ref. 150104/K/JJS)

4. ONEGO SHIPPING & CHARTERING B.V.,

Vierde geïntimeerde, met als raadsman mr. VAN DAMME Yves, advocaat te 8000 BRUGGE, J&M Sabbestraat 2a, (ref. 22651)

wijst het hof het volgend arrest:

I Bestreden beslissing – Rechtspleging in hoger beroep

1.

Het hoger beroep is ingesteld bij verzoekschrift van 14 december 2015, respectievelijk dagvaarding van 17 december 2015 tegen de beschikking van 8 december 2015 van de Afdelingsvoorzitter van de rechtbank van koophandel te Gent, afdeling Brugge.

Deze beschikking werd betekend met het bevel om de beschikking na te leven en tot de berging over te gaan middels een deurwaardersexploot van 24 december 2015. (stuk 32 van het dossier van Belgische Staat)

De beide verzoeken tot hoger beroep zijn tijdig en regelmatig naar de vorm.

2.

Het Hof heeft artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken in acht genomen.

De procedure gebeurde op tegenspraak. De partijen zijn gehoord op de openbare terechtzitting van 1 februari 2016. Het Hof nam kennis van de overtuigings- en procedurestukken.

II Situering van de betwisting

3.

Op 6 oktober 2015, om 03.57 uur LT, heeft zich voor de kust van Zeebrugge, ter hoogte van de boei S3, een aanvaring voorgedaan tussen het afvarende ms. “Flinterstar” en het opvarende ms. “Al Oraiq”.

Het ms. “Al Oraiq” kon doorvaren naar Zeebrugge. Het ms. “Flinterstar” had teveel averij en werd op een zandbank net buiten de vaarroute neergezet.

Onego Shipping & Chartering bv (hierna aangeduid als “Onego”) is de bevrachter.

Op verzoek van de Belgische Staat, het Vlaams gewest en de Vlaamse Gemeenschap van 7 oktober 2015 tot het stellen van een waarborg hebben Flinterstar III bv, Flinter Shipping bv, Flinter Groep bv (hierna gezamenlijk aangeduid met "Flinter", tenzij specifiek anders aangegeven) een beperkingsfonds opgericht. Bij beschikking van 14 oktober 2015 heeft de Antwerpse bevoegde rechter Flinter toegelaten tot de vorming van een Wrakkenfonds. (stuk 8 van het dossier van Flinter)

Bij beschikking van 16 oktober 2015 heeft de Antwerpse rechter de vorming van het fonds vastgesteld. (stuk 9 van hetzelfde dossier) De beslissing werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 23 oktober 2015. (stuk 9bis van hetzelfde dossier)

Op een niet gekende datum heeft de (eigenaar van de) "Al Oraiq" een garantie van ruim € 40.000.000,00 verstrekt.

Met de dagvaarding van 16 oktober 2015 vordert de Belgische Staat – samengevat – dat Flinter en Onego het wrak zouden bergen.

Naderhand zijn het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap vrijwillig tussengekomen in het geding.

4.

De eerste rechter besliste in de bestreden beschikking van 8 december 2015 het volgende: "Ontvangt de vordering en verklaart ze gegrond in volgende mate,

Beveelt de verwerende partijen:

1. FLINTERSTAR III BV, "CARE OF FLINTER SHIPPING BV", vennootschap naar Buitenlands recht;
 2. FLINTER SHIPPING BV, vennootschap naar Buitenlands recht;
 3. FLINTER GROEP BV, vennootschap naar Buitenlands recht;
 4. ONEGO SHIPPING & CHARTERING BV, vennootschap naar Buitenlands recht;
- in solidum om over te gaan tot berging van de Ms FLINTERSTAR, doch alvorens verder recht te doen,

Nodigt de deskundige Kapitein M.S. uit ter zitting van dinsdag 15 december 2015 om 15.00 uur, teneinde hem uitleg te horen verschaffen over de stand van de expertiseverrichtingen met betrekking tot de organisatie en de coördinatie van de berging van het zeeschip FLINTERSTAR;

Houdt inmiddels de beslissing nopens de gedingkosten aan."

III Grieven – Voorwerp van het hoger beroep

5.

Onego somt de volgende grieven op in haar syntheseconclusie (in deze volgorde):

- (1) De bestreden beschikking schendt de artikelen 17 en 18 Ger. Wb..
- (2) De zaak is niet spoedeisend.
- (3) Het beginsel van de wapengelijkheid en het recht op een eerlijk proces zijn geschonden.

(4) Er is geen voldoende schijn van recht dat Onego gehouden is het ms. Flinterstar of wat aan boord is te bergen.

(5) De berging is geen voorlopige maatregel.

(6) Ten onrechte is het bevel gegeven tegen meer dan één partij tegelijk.

(7) Subsidiair: de bergingsplicht dient te worden beperkt tot de kosten die het bedrag van het beperkingsfonds bereiken. Indien dit niet bevolen wordt, dan zijn artikel 15, lid 6 Wrakkenwet, het gelijkheidsbeginsel en artikel 4, lid 4 van de Richtlijn 2004/35/EG van 21 april 2004 betreffen de milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade en van artikel 6 van het Bunkerolieverdrag geschonden.

(8) Subsidiair: schending van het gezag van gewijsde

(9) Nog subsidiair formuleert Onego grieven inzake de modaliteiten maatregelen (hoewel de eerste rechter zich hier nog niet over uitsprak).

(10) Tenslotte werpt Onego op dat de bewering van de Belgische Staat, dat het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap zich de vordering tot wraklichting hebben eigen gemaakt, "onwaar" is.

6.

Onego vordert:

"De zaken met de algemene rolnummers 2015/RK/0041 en 2015/RK/0042 samen te voegen.

Het hoger beroep van ONEGO SHIPPING & CHARTERING BV toelaatbaar, ontvankelijk en gegrond te verklaren en dienvolgens, opnieuw recht te doen en

1.

De bestreden beschikking te hervormen en de bestreden beschikking teniet te doen en de oorspronkelijke vordering van de BELGISCHE STAAT als niet toelaatbaar, onontvankelijk en ongegrond af te wijzen;

2.

Minstens, alvorens recht te horen doen, overeenkomstig art. 871 Ger. W. de BELGISCHE STAAT, te horen bevelen de volgende stukken voor te leggen:

- Alle briefwisseling die zij tot op heden met Kapitein M.S. hebben gevoerd en alle documenten en andere stukken die zij en/of hun verzekeraars, advocaten en andere vertegenwoordigers hem hebben meegedeeld.

- Alle briefwisseling en alle documenten en andere stukken die zij en/of hun verzekeraars, advocaten en andere vertegenwoordigers, van Kapitein M.S. hebben ontvangen.

- Kopij van alle radar- en andere beelden en van alle radiocommunicatie die door de BELGISCHE STAAT, het VLAAMSE GEWEST en de VLAAMSE GEMEENSCHAP tijdens de verrichtingen van Kapitein M.S. werden vertoond en/of meegedeeld aan Kapitein M.S. en aan de bij die verrichtingen aanwezige partijen.

- De beslissing van de Ministerraad van 16 oktober 2015 (zie het persbericht van de Ministerraad van 16 oktober 2015 op de website van de Federale Overheid www.presscenter.org).

Minstens overeenkomstig art. 736 Ger. W. de rechtspleging te horen schorsen tot zij worden voorgelegd.

3.

De vordering van de BELGISCHE STAAT als niet toelaatbaar, onontvankelijk, minstens ongegrond af te wijzen.

De vordering van het VLAAMSE GEWEST en de VLAAMSE GEMEENSCHAP als niet toelaatbaar, onontvankelijk af te wijzen, minstens slechts gegrond te verklaren in de mate dat zij vorderen akte te verlenen van hun vrijwillige tussenkomst, het meergevorderde af te wijzen als niet toelaatbaar, onontvankelijk, minstens ongegrond.

4.

Minstens de volgende prejudiciële vragen te stellen aan het Grondwettelijk Hof:

- “Schenden de artikelen 12, 13, 14, 15, 16, 17 en 18 van de Wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart (B.S., 6 oktober 1989) en artikel 75, 76 en 77 van de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België (B.S., 12 maart 1999), waarbij de artikelen 13, 14 en 17 van de Wet van 11 april 1989 werden gewijzigd, de artikelen 35 en 39 van de Gecoördineerde Grondwet en artikel 6, §1, X, 3, 2°, 3°, 4° en 9° van de Bijzondere Wet van 08 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (B.S., 15 augustus 1980), zoals gewijzigd door art. 4, §11 van de Wet van 08 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (B.S., 13 augustus 1988), welke in werking trad op 01 januari 1989, in zoverre zij een regeling invoert voor scheepvaartongevallen, in het bijzonder het vlot brengen en verwijderen van vaartuigen die aan de grond gelopen of gezonken zijn, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, terwijl het voormelde artikel 6, §1, X, van de Bijzondere Wet van 08 augustus 1980 tot hervorming der instellingen aan de gewestelijke autoriteiten (het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap) de bevoegdheid voorbehoudt om de algemene regels inzake het beheer van de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens en hun aanhorigheden, de zeekering, de loodsdiensten en de bebakingsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee, vast te stellen?”

- “Schenden de artikelen 12 en 13 van de Wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in de interpretatie dat de “tijdbevrachter” [die geen eigendomsrecht noch enig beschikkingsrecht heeft op het vaartuig en die geen enkel nautische zeggenschap of verantwoordelijkheid heeft over het vaartuig (en die ook niet de kapitein of de bemanning van het vaartuig aanstelt)] wordt gelijkgesteld met de eigenlijke eigenaar van het vaartuig en dat van de “tijdsbevrachter” even goed als van de eigenlijke eigenaar kan worden gevorderd om het betrokken aan de grond gelopen of gezonken vaartuig – met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading – vlot te brengen en te verwijderen ?”

- “Schenden de artikelen 12, 13 en 18 van de Wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in de interpretatie dat de “tijdbevrachter” [die geen eigendomsrecht noch enig beschikkingsrecht heeft op het vaartuig en die geen enkel

nautische zeggenschap of verantwoordelijkheid heeft over het vaartuig (en die ook niet de kapitein of de bemanning van het vaartuig aanstelt)] wordt gelijkgesteld met de eigenlijke eigenaar van het vaartuig en dat van de “tijdsbevrachter” even goed als van de eigenlijke eigenaar kan worden gevorderd om het betrokken aan de grond gelopen of gezonken vaartuig – met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading – vlot te brengen en te verwijderen, en dat hij daarbij geen recht heeft om zijn aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig art. 18 van de voormelde wet ?”

- “Schenden de artikelen 12, 13, 16 en 18 van de Wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in de interpretatie dat de “tijdsbevrachter” [die geen eigendomsrecht noch enig beschikkingsrecht heeft op het vaartuig en die geen enkel nautische zeggenschap of verantwoordelijkheid heeft over het vaartuig (en die ook niet de kapitein of de bemanning van het vaartuig aanstelt) en die geen enkele fout heeft aan het aan de grond lopen of zinken van het vaartuig] wordt gelijkgesteld met de eigenlijke eigenaar van het vaartuig en dat van deze “tijdsbevrachter” even goed als van de eigenlijke eigenaar kan worden gevorderd om het betrokken aan de grond gelopen of gezonken vaartuig – met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading – vlot te brengen en te verwijderen, en dat hij daarbij geen recht heeft om zijn aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig art. 18 van de voormelde wet, terwijl krachtens art. 18 juncto 16 een derde die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig is gezonken of gestrand, zijn aansprakelijkheid wel kan beperken ?”

- “Schenden de artikelen 12, 13, 14, 16 en 18 van de Wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in de interpretatie dat de scheepseigenaar wanneer hij wordt veroordeeld tot het vlot brengen en verwijderen van het betrokken aan de grond gelopen of gezonken vaartuig – met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading –, niet het recht heeft om zijn aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig art. 18 van de voormelde wet, terwijl hij dat wel mag indien de overheid dit doet en de kosten ervan van de scheepseigenaar terugvordert ?”

5.

Subsidiair, alvorens een bevel te geven, Kapitein M.S. op te roepen teneinde hem te horen in verband met de nuttige en noodzakelijke termijnen tot opstart van de bergingswerkzaamheden en de duur van de bergingswerkzaamheden,

6.

Het gevraagde bevel te beperken tot de eigen aansprakelijkheid zoals weerhouden in het toegestane beperkingsfonds, zijnde 3.064.147,45 EUR, aldus geplafonneerd en bovendien verminderd met de reeds door of voor rekening van FLINTERSTAR III BV, FLINTER SHIPPING BV en/of FLINTER GROEP BV gemaakte kosten,

Voor recht te zeggen dat ONEGO slechts gehouden is tot berging over te gaan binnen deze beperkingen in zoverre FLINTERSTAR III BV, FLINTER SHIPPING BV en/of FLINTER GROEP in gebreke blijven om tot berging over te gaan,

En de dwangsom te beperken tot niet meer dan 1.000,00 EUR per werkdag vertraging en de te verbeuren dwangsom te plafonneren op maximum 25.000,00 EUR.

7.

De BELGISCHE STAAT te veroordelen tot alle kosten van het geding, met inbegrip van de rechtsplegingsvergoeding aan de zijde van ONEGO begroot op 1.320,00 EUR per aanleg, eventueel aan te passen terloops het geding.

Waarvan akte. Onder voorbehoud van alle rechten en zonder enige nadelige erkenning, noch verzaking.”.

7.

Flinter somt de volgende grieven op in haar syntheseconclusie in hoger beroep (in deze volgorde):

(1) De bestreden beschikking schendt het gezag van gewijsde van de beschikkingen van de Antwerpse fondsenrechter van 14 en 16 oktober 2015 en doet afbreuk aan het limitatiefonds.

(2) De bestreden beschikking schendt de artikelen 17 en 18 Ger. Wb..

(3) Artikel 584 Ger. Wb. is geschonden, nu er geen spoedeisendheid is. In geval geoordeeld wordt dat er wel spoedeisendheid is, dan schendt de beslissing artikel 14 van de Wrakkenwet.

(4) De gevorderde en door de eerste rechter toegekende maatregel is geen voorlopige maatregel. Er is dus een schending van artikel 584 juncto 1039 Ger. Wb..

(5) De bestreden beschikking schendt de artikelen 13 tot 18 van de Wrakkenwet, nu de scheepseigenaar niet onbeperkt aansprakelijk is.

(6) De bestreden beschikking schendt artikel 14 Wrakkenwet samen met het vertrouwensbeginsel.

(7) Artikel 16 Wrakkenwet wordt geschonden door de bestreden beslissing, nu de scheepseigenaar enkel kan aangesproken worden tot berging in geval er geen aansprakelijke is.

(8) De bestreden beschikking schendt het non bis in idem beginsel.

(9) De eerste rechter kon niet oordelen dat Flinter en Onego prima facie onder het toepassingsgebied van artikel 12, 1° Wrakkenwet vallen. Ondergeschikt werpt Flinter op dat de interpretatie van de overheid het gelijkheidsbeginsel schendt.

(10) Artikel 28 Ger. Wb. is geschonden.

(11) Artikel 48 Zeewet is geschonden.

(12) Artikel 1039 juncto artikel 48 §7 Zeewet is geschonden.

8.

Flinter vordert:

“De zaken met rolnummers 2015/RK/0042 en 2015/RK/0041 te voegen.

Het hoger beroep van concluanten ontvankelijk, toelaatbaar en gegrond te verklaren;

Dienvolgens de bestreden Beschikking van de dienstdoende afdelingsvoorzitter in kort geding bij de Rechtbank van Koophandel te Gent, Afdeling Brugge d.d. 08/12/2015, in de procedure gekend onder algemeen rolnummer C/15/00043 in al haar onderdelen te vernietigen.

Oorspronkelijke eiseres en tussenkomende partij elks te veroordelen tot de betaling van de kosten van het geding, aan de zijde van concluanten begroot op RPV 1.320,- € in eerste aanleg en 1.320,- € in graad van beroep elks, eventueel aan te passen terloops het geding;

Subsidiair, Een prejudiciële vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof om uit te maken of de interpretatie van de Belgische staat zijnde dat art. 18 Wrakkenwet niet speelt als een bevel conform art. 13 Wrakkenwet wordt gegeven al dan niet een Schending van de art. 10 e. v. Grondwet uitmaken, als volgt:

“Schenden de artikelen 12,13,14,16 en 18 van de Wet van 11 april 1989 houdende de goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in de interpretatie dat de scheepseigenaar wanneer hij wordt veroordeeld tot het vlot brengen en verwijderen van het betrokken aan de grond gelopen of gezonken vaartuig – met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading - , niet het recht heeft om zijn aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig art. 18 van de voormelde wet, terwijl hij dat wel mag indien de overheid dit doet en de kosten ervan van de scheepseigenaar terugvordert?”

Ondergeschikt, vast te stellen dat de opdracht tot opruiming en berging zoals omschreven in de beschikking d.d. 08/12/2015 wordt behouden, doch binnen de beperking van aansprakelijkheid zoals weerhouden in het toegestane beperkingsfonds, aldus geplafonneerd cfr. art. 18 Wrakkenwet, tevens rekeninghoudende met de afrekening van door de scheepseigenaar reeds gemaakte kosten.

Meer ondergeschikt vorderen concluanten dat de op te leggen maatregel realistisch haalbaar is en met name dat aan appellante geen termijnen en/of voorwaarden worden opgelegd die door de gespecialiseerde deskundige aangesteld op verzoek van de Overheid niet worden weerhouden.”.

9.

De Belgische Staat stelt incidenteel hoger beroep in en vordert:

“Bij toepassing van art. 584, lid 2 Ger.W., de vordering van de Belgische Staat ontvankelijk en gegrond te verklaren;

Akte te verlenen aan het voorbehoud van de Belgische Staat om het Hof te verzoeken, alvorens verder recht te doen, de Flinterstar-vennootschappen hoofdelijk of in solidum, het ene bij gebreke aan het andere, te veroordelen om, voor zover zij hiertoe niet vrijwillig zouden overgaan, over te gaan, bij toepassing van art. 877 Ger.W., tot mededeling van de overeenkomst(en) gesloten kort na de aanvaring met de scheepseigenaar(s) van het mv. "Al Oraiq" op grond waarvan zij o.m. hun onderlinge rechtsverhouding onderwerpen aan Engelse jurisdictie en Engels recht;

Appellanten hoofdelijk of in solidum, het ene bij gebreke aan het andere, te veroordelen om, het mv. "FLINTERSTAR" dan wel het wrak van het mv. "FLINTERSTAR", ingezonderd alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, ingezonderheid de lading, vlot te brengen, te

verwijderen, te lichten en te bergen, of te doen vlot brengen, verwijderen, lichten en bergen, dit naar de Haven van Zeebrugge, ter hoogte van een plaats nader aan te wijzen door de verzoekende partij of één van haar aangestelden, volgens volgende modaliteiten:

1. Een overeenkomst om het mv. "FLINTERSTAR", ingezonderd alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, ingezonderdheid de lading, vlot te brengen, te verwijderen, te lichten en te bergen, dient door verwerende partijen of één van hen te zijn gesloten met een onderneming die deze taak kan uitvoeren volgens de regels der kunst binnen de tweeënhalf maand na betekening van het te vellen arrest;

2. Dit opdat schip en lading geborgen zijn uiterlijk op 31 oktober 2016, en dit alles (zowel het sluiten van de overeenkomst als het voltooiën van de berging), op straffe van een dwangsom van 500.000,00 EUR per dag vertraging, te verbeuren na de voormelde tijdstippen.

Ondergeschikt FLINTER SHIPPING BV, respectievelijk FLINTER GROEP BV, respectievelijk vierde verwerende ONEGO te veroordelen te doen zoals in de voorgaande paragraaf bepaald, in zoverre FLINTERSTAR III BV, respectievelijk FLINTER SHIPPING BV, respectievelijk FLINTER GROEP BV verwerende partij deze veroordeling niet naleeft;

De te vellen beschikking uitvoerbaar te verklaren, niettegenstaande welk verhaal ook, en zonder borgstelling;

Appellanten hoofdelijk of in solidum, het ene bij gebreke aan het andere, te veroordelen tot de kosten van het geding, waaronder de rechtsplegingsvergoeding begroot op 1.320,00 EUR in graad van eerste aanleg en 1.320,00 EUR in graad van hoger beroep, de dagvaardingskosten, begroot op 1.287,45 EUR, en de kosten van betekening, begroot op 1.765,71 EUR.”.

10.

Het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap vorderen:

- “1. Het hoger beroep van appellanten onontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren.
2. Dienvolgens de bestreden beschikking te bevestigen.
3. Dit alles onder voorbehoud van wijziging of vermeerdering in de loop van het geding.
4. Appellanten te veroordelen tot de kosten van het geding, met inbegrip van de rechtsplegingsvergoedingen.”.

IV De gronden van de beslissing en het antwoord op de middelen van de partijen

De samenhang

11.

In de zaken met de rolnummers 2015/RK/41 en 2015/AR/42 is er samenhang in de zin van artikel 30 Ger. Wb.. Er is een risico op tegenstrijdige beslissingen, nu de beide zaken hogere beroepen betreffen tegen dezelfde beschikking, met dezelfde partijen. Daarom worden de zaken samengevoegd.

De vordering van de Belgische Staat tot wering van de laatste conclusie van Onego is ongegrond

12.

De Belgische Staat vordert op de zitting van 1 februari 2016 de laatste conclusie van Onego uit de debatten te weren.

Het proces-verbaal van de inleidende zitting van 21 december 2015 vermeldt dat de partijen onderling conclusietermijnen zouden bepalen. Onego nam een conclusie op 21 januari 2016, op 28 januari 2016 en op 1 februari 2016. Ook Flinterstar en de Belgische Staat legden op de pleitzitting van 1 februari 2016 nog een conclusie neer. Het Hof beschikt over geen enkel stuk waaruit afgeleid kan worden dit neerleggen op 1 februari 2016 buiten de termijnen is, die de partijen overeen kwamen.

Bijgevolg wordt deze conclusie niet uit de debatten geweerd. De vordering is ongegrond.

Toepassing van artikel 1068, lid 1 Ger. Wb.

13.

De bestreden beschikking doet gedeeltelijk uitspraak over de oorspronkelijke vordering en nodigt verder de aangeduide deskundige uit, teneinde uitleg te horen verschaffen over de stand van de expertiseverrichtingen met betrekking tot de organisatie en de coördinatie van de berging van het ms. Flinterstar.

Met toepassing van artikel 1068, lid 1 Ger. Wb. trekt het Hof de zaken naar zich.

De toelaatbaarheid van de vordering: het belang en de hoedanigheid

14.

Volgens Flinter en Onego missen de verschillende overheden de nodige hoedanigheid en het nodige belang om in rechte de vordering tot het bergen van het wrak te stellen.

In het kader van het kort geding dient het Hof niet te bepalen wat de precieze respectieve bevoegdheden zijn van de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap om tot de conclusie te komen dat deze drie partijen belang en hoedanigheid hebben in de zin van artikel 17 en 18 Ger. Wb.. Gelet op de Belgische staatsstructuur is het aannemelijk dat er in geval van een scheepsongeval in de Belgische territoriale wateren gedeelde of overlappende bevoegdheden zijn voor de redding van de betrokken mensen en de opruiming van wrak en lading. De volgende vaststellingen volstaan dan ook in een kort geding.

15.

Indien de Belgische Staat artikel 13 Wrakkenwet niet zou toepassen, zou zij zelf voor de berging dient in te staan. Minstens is deze bevoegdheid overgegaan naar het Vlaams Gewest, dat van bij het begin tussen gekomen is in de procedure en zich aangesloten heeft

bij de vordering van de Belgische Staat. Dit volstaat om beide partijen een belang te verschaffen.

De Belgische Staat ontleent verder een belang bij de huidige procedure aan de bevoegdheden die zij heeft krachtens de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden.

Het wrak bevindt zich in de territoriale wateren. Artikel 5 van de Grondwet bepaalt dat het Vlaams Gewest de provincies Antwerpen, Limburg, Vlaams-Brabant en Oost- en West-Vlaanderen omvat. De grenzen van het Gewest zijn aldus prima facie de provinciegrenzen. De territoriale zee is aldus prima facie Belgisch. De Belgische Staat heeft een belang bij het verwijderen van een gezonken schip uit de territoriale wateren. Dit schip belemmert de veilige scheepvaart en vormt een risico voor de verontreiniging van het milieu.

16.

Het Vlaams Gewest beroept zich prima facie terecht op artikel 6 §1, X, 9° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, zoals achteraf gewijzigd. Verder verwijst het Hof naar de lijst van decreten van het Vlaams parlement en besluiten van de Vlaamse regering op pagina 4 van de conclusie van 29 januari 2016 van het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap, waaraan het Vlaams Gewest prima facie belang en hoedanigheid ontleent om hier in rechte op te treden.

17.

De Vlaamse Gemeenschap poneert belang en hoedanigheid te ontleenen op grond van haar bevoegdheid voor het contractuele en statutaire personeel dat ingezet werd en eventueel zal worden door het Vlaams Gewest bij de reddings- en bergingsactie. Dit volstaat voor dit kort geding.

18.

Het belang tot het bergen van het wrak en de resterende lading is een rechtmatig belang. Zelfs indien één der overheden aansprakelijk gesteld zou worden voor de schadevaring – betwisting die hier niet aan de orde is – dan nog ontnemt dit niet het rechtmatig belang aan het huidige kort geding, dat strekt tot het vlot brengen en verwijderen van het wrak en de resterende lading.

Het verkrijgen van een onrechtmatig voordeel door het instellen van de vordering, noch rechtsmisbruik worden bewezen.

19.

Het is feitelijk en juridisch onjuist te poneren dat het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap geen vordering stellen. In de conclusie van 27 oktober 2015 voor de Afdelingsvoorzitter van de rechtbank van koophandel te Gent, Afdeling Brugge (stuk 15 van het proceduredossier in eerste aanleg) argumenteren beide expliciet op basis van welke wetgeving zij opgetreden zijn op 6 oktober 2015 en de dagen erna. Het overwegend

gedeelte van de conclusie kan enkel begrepen worden als het stellen van een vordering tegen Flinter en ook Onego. Als Het Vlaams gewest en de Vlaamse gemeenschap in het dispositief van deze conclusie vorderen dat de vordering van de Belgische Staat gegrond zou verklaard worden, dan nemen zij deze over.

Door thans de bevestiging van de bestreden beschikking te vragen vorderen zij opnieuw tegenover Flinter en Onego.

20.

Uit het voorgaande wordt besloten dat de eerste rechter terecht geoordeeld heeft dat zowel de Belgische als de Vlaamse overheden belang hebben bij het instellen van de huidige procedure krachtens de bevoegdheden die hen bij wet zijn toegekend.

De vordering van Onego tot mededeling van stukken

21.

Onego vordert de overlegging van verschillende stukken (p. 47 van haar syntheseconclusie van 1 februari 2016).

De beschikking van 7 oktober 2015 tot aanstelling van Kapitein M.S. als deskundige met de opdracht de oorzaken van de aanvaring te onderzoeken heeft Onego op 4 januari 2016 ontvangen. Dit deel van de vordering is bijgevolg zonder voorwerp.

Drie overige stukken die zij vordert hebben (eveneens) betrekking op de aansprakelijkheid en betreffen derhalve een procedure ten gronde. De overlegging is in het kader van het kort geding niet nodig.

De “beslissing” van de Ministerraad van 16 oktober 2015 is niet nodig, om de hierna opgegeven reden (zie de beoordeling van de opgeworpen schending van het vertrouwensbeginsel).

De hoogdringendheid (als gegrondheidsvoorwaarde)

22.

Krachtens artikel 584, lid 3 Ger. Wb. doet de Voorzitter van de rechtbank van koophandel bij voorraad uitspraak in gevallen die hij of zij spoedeisend acht. Er is sprake van urgentie wanneer een onmiddellijke beslissing over de vordering wenselijk is om schade van een bepaalde omvang dan wel ernstige ongemakken te voorkomen.

De hoogdringendheid is hier aanwezig alleen al om de volgende vijf redenen.

Ten eerste ligt het wrak net naast één van de drukst bevaren routes ter wereld, waardoor het risico op een aanvaring niet denkbeeldig is;

Verder blijft er een voldoende reëel risico op milieuvervuiling. Er blijven resten van bunkers aanwezig.

Ten derde loopt de kost van de berging op naarmate het wrak langer ter plaatse blijft liggen en zand en zeewater er een impact op hebben.

In vierde instantie kost de bewaking van het wrak dat net naast een uiterst drukke vaarroute ligt, € 463.188,96 per maand aan de Belgische Staat. Er moet dus snel met de berging begonnen worden. Een procedure ten gronde afwachten zal deze kost aanzienlijk doen oplopen.

Tenslotte staat het meest gunstige seizoen voor het vlot brengen en verwijderen van een gezonken schip voor de deur. Het einde van de winter en de lente kunnen gebruikt worden voor de voorbereiding van de manoeuvres; de late lente, de zomer en de vroege herfst zijn statistisch gesproken het meest geschikt voor de eigenlijke werken.

Deze feiten volstaan op zich. De andere argumenten van de partijen zijn niet van aard er afbreuk aan te doen. Er was hoogdringendheid op het ogenblik dat de bestreden beschikking genomen werd en er is nog steeds hoogdringendheid.

Dit onderdeel van de bestreden beschikking wordt bevestigd.

De uitspraak bij voorraad

23.

Krachtens artikel 1039, eerste lid Ger. Wb. brengen de beschikkingen in kort geding geen nadeel toe aan de zaak zelf.

Het voorlopig karakter van het huidige geding is niet gelegen in de berging op zich, maar wel in de aanduiding van de rechtspersoon die voor de berging instaat, zowel op het vlak van de organisatie en de uitvoering, als op het vlak van de prefinanciering. De rechtspositie van de partijen wordt hier niet definitief bepaald.

Om die reden worden de middelen van Flinter en Onego die op de schending van artikel 1039 Ger. Wb. gebaseerd zijn, verworpen.

De ogenschijnlijke rechten en de belangenafweging

24.

Terecht motiveerde de eerste rechter zijn beschikking als volgt:

“Volgende bepalingen van de Wet van 11 april 1989 (B.S., 6 oktober 1 989) houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart zijn relevant

Art. 12:

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° eigenaar van het vaartuig: de eigenaar, de bevrachter en de reder van een vaartuig, alsmede degene in wiens handen de exploitatie daarvan is gelegd.

2° scheepvaartweg: de waterweg die gewoonlijk door de scheepvaart wordt gebruikt.

3° overheid: de openbare overheid of haar gemachtigde zoals vermeld in het politie of scheepvaartreglement voor de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee.

Art. 13:

De eigenaar, de kapitein of de schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet dit vaartuig - met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading - vlot brengen en verwijderen naar de daartoe door de overheid aangewezen plaats.

Het lichten en verwijderen van de lading moet geschieden met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen inzonderheid degene die betrekking hebben op de opruiming van gevaarlijke of schadelijke stoffen.

De Overheid kan daartoe verplichtingen, ondermeer een termijn opleggen.

De vorige leden gelden ook ten aanzien van alles wat van op een vaartuig in het water is terecht gekomen.

Wrakken, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen moeten volgens dezelfde verplichtingen door hun respectieve eigenaars gelicht en buiten het openbaar domein verwijderd worden.

Bij risico op mogelijke verontreiniging van het maritieme milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone of in het geval de veiligheid van de scheepvaart in deze mariene zones in gevaar wordt gebracht, heeft de eigenaar van een vaartuig dat aan de grond is gelopen of gezonken is, de verplichting zijn wrak, de wrakstukken, de gezonken tuigen, de lading, de aan boord aanwezige schadelijke stoffen of voorwerpen te lichten en uit het mariene milieu te verwijderen, behoudens indien het achterlaten door de overheid is vergund met toepassing van de artikelen 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België.

De uitvoering van de voormelde verplichtingen kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel.

Artikel 14:

Als niet voldaan is aan artikel 13 of in spoedgevallen waarover de overheid oordeelt of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, kan de overheid ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig gezonken of gestrand is:

a) een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten vaartuig, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,

b) de lading van het vaartuig verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,

c) het reeds geborgen of verwijderde vaartuig, wrak of lading uit de territoriale zee of van het openbaar domein wegruimen,

d) alle andere nodige maatregelen treffen voor de veiligheid, de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime van de scheepvaartweg of de instandhouding ervan,

e) alle andere nodige maatregelen treffen ter bescherming van het mariene milieu van de territoriale zee en de exclusieve economische zone tegen mogelijke verontreiniging.

Artikel 15:

Voor elke uitvoering van de in artikel 14 vermelde maatregelen of verrichtingen kan de bevoegde overheid eisen dat de eigenaar of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen of, rechtstreeks, dat de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, haar de som voorschiet die zij voldoende acht om de kosten van die maatregelen of verrichtingen te dekken.

Voor de eigenaar van het gestrande of gezonken vaartuig en voor die van het vaartuig waarvan de aansprakelijkheid in het geding kan komen, alsmede voor hun respectieve verzekeraar mag deze som niet meer bedragen dan die waartoe de betrokken eigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken op grond van art. 18.

Het voorschieten kan, zonder lasten van de overheid, vervangen worden door het stellen van een garantie die de overheid aanvaardbaar en toereikend acht....

De garantie is toereikend als haar bedrag overeenstemt met de som vermeld in het eerste en het tweede lid...

Artikel 18

De eigenaar van een zeevarend schip, die - op grond van artikel 16 - schuldenaar is van de betaling van de kosten, kan daarbij zijn aansprakelijkheid beperken tot de volgende bedragen:...

De verzekeraar van voormelde eigenaar kan zich op dezelfde beperking beroepen....

Art. 13 Wrakkenwet voorziet, totaal los van elke aansprakelijkheidsverdeling voor de aanvaring dat de eigenaar van het gezonken of gestrande schip zelf de nodige maatregelen moet treffen om het schip en / o f haar lading weer vlot te brengen en te verwijderen. De overheid kan hiervoor zelfs een termijn opleggen. Deze zal veelal veel te kort zijn om inmiddels te laten vaststellen wie uiteindelijk voor het voorval verantwoordelijk was, zodat inmiddels de eigenaar van het gezonken of gestrande vaartuig zelf deze kosten zal dienen voor te schieten (zie o.m. I. DE WEERDT, Zeerecht, deel I, European Transport Law Antwerpen 1998, p. 377, nr. 508).

De Wrakkenwet heeft dus een objectieve aansprakelijkheid ingesteld lastens de eigenaar van het schip.

Anders dan verweerders [Flinterstar en Onego] het willen doen voorkomen, doet de vraag van de overheid om een garantie te stellen conform de art. 15 en 18 Wrakkenwet, niets af van de mogelijkheid voor de overheid om alsnog een beroep te doen op art. 13 Wrakkenwet.

De vraag tot garantiestelling en het inroepen van art. 13 Wrakkenwet gebeurde trouwens quasi gelijktijdig.

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 (Cass. 23 januari 2014, T.B.H. 2014, 882, noot F. STEVENS: Beperking van aansprakelijkheid vs. verplichte wrakopruiming: cassatie houdt de boot af.).

In de toelichting bij de voorziening in cassatie waartoe het arrest van 23 januari 2014 aanleiding gaf had de eiser in cassatie de vraag gesteld of een scheepseigenaar nog kan veroordeeld worden in kort geding om over te gaan tot berging van zijn gezonken schip, onder verbeurte van een dwangsom, nadat hij bij beschikking werd toegelaten om een limitatiefonds te vormen en wanneer, zoals in het voorliggende geval, de kosten van de berging meer bedragen dan het bedrag van het beperkingsfonds. De eiseres was immers van oordeel dat dergelijke beslissing onbestaanbaar is met de bestaande wettelijke regeling inzake het beperkingsfonds. Deze regeling strekt er precies toe de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te beperken tot het bedrag van het beperkingsfonds. Een veroordeling in kort geding om over te gaan tot berging van het schip, onder verbeurte van een dwangsom, was dan ook onbestaanbaar met de regelgeving inzake het beperkingsfonds, nu de scheepseigenaar zelfs verplicht kan worden meer te betalen dan het beperkingsfonds. Tevens loopt hij het risico het meer betaalde niet te kunnen verhalen, bijvoorbeeld wanneer de rechter ten gronde oordeelt dat een ander aansprakelijk is voor het zinken van het schip. In die omstandigheden brengt een veroordeling in kort geding wel degelijk nadeel toe aan de grond van de zaak. Door in de gegeven omstandigheden eiseres te veroordelen tot berging, overschrijdt de kortgedingrechter dan ook zijn rechtsmacht.

Dat het Cassatiearrest van 23 januari 2014 betrekking had op een betrokken binnenschip, belet niet dat de principes ook kunnen toegepast worden op de berging van een zeeschip. Voor de zeevaart werd een specifiek beperkingsregime ingesteld door de Wrakkenwet, voor de binnenvaart verklaart art. 273,61,1° Zeewet het LLMC-verdrag van toepassing, hier uitdrukkelijk met inbegrip van litt. D) en e).

Nu de verplichting om op grond van art. 13 Wrakkenwet het vaartuig vlot te brengen en te verwijderen, geen definitieve beoordeling van de rechtspositie van de partijen inhoudt, doet de vorming van een limitatiefonds in toepassing van art. 15 en 18 Wrakkenwet, daaraan geen afbreuk, aangezien de problematiek van de beperking van de aansprakelijkheid, het voorwerp zal zijn van een debat ten gronde.

In die optiek kan ook het gezag van gewijsde (art. 27 Ger. W.) van de beschikkingen tot samenstelling van het garantiefonds, de mogelijkheid om art. 13 Wrakkenwet toe te passen bij hoogdringendheid niet verhinderen.”.

Het Hof maakt deze beoordeling tot de zijne en voegt het volgende toe.

Onego en Flinter werpen op dat minstens sommige onder hen geen eigenaar zijn in de zin van artikel 12, 1° Wrakkenwet en dat de vordering bijgevolg ongegrond is jegens hen.

Deze bepaling definieert “eigenaar” voor de toepassing van het betreffende hoofdstuk van de Wrakkenwet als “de eigenaar, de bevrachter en de reder van een vaartuig, alsmede degene in wiens handen de exploitatie daarvan is gelegd”.

Flinterstar III bv is de geregistreerde eigenaar van het schip. Zij is dus de eigenaar in de zin van het geciteerde artikel 12, 1° Wrakkenwet. Het achterlaten van het schip (“abandonment”) verandert daar niets aan.

Flinter Groep bv is een minderheidsaandeelhouder in Flinterstar III bv. Op basis daarvan is de exploitatie van de gezonken Flinterstar deels in haar handen gelegd, in de zin van het geciteerde wetsartikel.

Flinter Shipping bv is eveneens exploitant in de zin van artikel 12, 1° Wrakkenwet van de gezonken Flinterstar. Het volstaat de openingspagina van haar website erop na te lezen om dit vast te stellen (<http://www.ppgprojects.com/directory/flinter-shipping-bv>). Zij identificeert zichzelf als de scheepsmanager / commerciële uitbater van 45 schepen. De gezonken Flinterstar behoort daartoe.

Onego, tenslotte, werpt op dat zij de tijdsbevrachter is en daarom niet onder definitie van artikel 12,1° Wrakkenwet valt. De definitie in de Wrakkenwet heeft het over “de bevrachter”, zonder een onderscheid te maken naar eventuele soorten bevrachters. De tijdsbevrachter is belast met de commerciële exploitatie van het schip. Die is niet uitgesloten van artikel 12, 1° Wrakkenwet.

De bepalingen van de bevrachtingsovereenkomst waarnaar Onego verwijst, gelden tussen de partijen en kunnen hier niet aan derden, zoals de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap tegengeworpen worden.

De voorschriften van de Wrakkenwet primeren volgens de hiërarchie der normen op de bepalingen uit het K.B. houdende het Kustvaartreglement, op grond waarvan Onego meent niet bevolen te kunnen worden om het gezonken schip te bergen.

Het Bunkerolieverdrag van 23 maart 2001 kan prima facie hoogstens gedeeltelijk relevant zijn, nu de bunkers nagenoeg volledig verwijderd zijn uit het gezonken schip. Thans dient het schip zelf met de resterende lading verwijderd te worden. Daarop is prima facie de Wrakkenwet van toepassing.

Onego argumenteert tenslotte op grond van het Wrakkenverdrag van 18 mei 2007. Prima facie sluiten de bepalingen van dit Verdrag niet uit dat van Onego, de tijdsbevrachter, gevorderd wordt het gezonken schip te lichten en te verwijderen. De opsomming van artikel 1, lid 8 van het Wrakkenverdrag is niet limitatief. Dit artikel vermeldt namelijk: “De exploitant van het schip” is “de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon zoals...” (onderlijning door het Hof).

Voor zover het Hof rechtsmacht zou hebben om na te gaan of artikel 13 Wrakkenwet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt door het omvattende karakter van de term “bevrachter”, dient dit niet onderzocht te worden in het kader van het kort geding.

Er is bijgevolg geen enkele grond om de tijdsbevrachter uit te sluiten van het toepassingsgebied van de Wrakkenwet.

Uit dit alles volgt dat het oordeel van de eerste rechter omtrent de aanduiding van de appellanten als “eigenaar” in de zin van artikel 12, 1° Wrakkenwet terecht is.

26.

De aansprakelijkheid voor de schadevaring is hier niet aan de orde, net zo min als de beperking van de aansprakelijkheid. Die betreffen de grond van de zaak. De uitgebreide middelen van Onego en Flinterstar die betrekking hebben op de grond van de zaak worden om die reden niet expliciet beantwoord.

Hoe dan ook kan op grond van artikel 13 Wrakkenwet van de scheepseigenaar gevorderd worden het gezonken vaartuig vlot te brengen en te verwijderen naar een aangewezen plaats. In beginsel kan elke belanghebbende op grond van dit artikel de verwijdering vorderen.

Het laatste lid van artikel 13 Wrakkenwet, dat bepaalt dat de uitvoering van de verplichtingen niet kan worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel, toont de bedoeling van de wetgever aan, om de eigenaar van het schip aansprakelijk te stellen voor het wegruimen van het gezonken vaartuig, ongeacht eventuele maatregelen. Als beslag- of dwangmaatregelen niet kunnen gelden, dan kunnen argumenten ten gronde, gebaseerd op de aansprakelijkheid en de beperking ervan, dat evenmin.

Een element van de beoordeling is dat niet kan gewacht worden tot over de grond van de zaak (definitief) uitspraak gedaan is, om dan te bepalen wie het wrak moet lichten. Mocht later blijken dat de Belgische Staat en / of het Vlaams Gewest aansprakelijk zouden zijn, dan kan, desgevallend en in kader daarvan of onder de voorwaarden die dan bepaald zouden worden, de gemaakte kosten teruggevorderd worden. Evengoed is het mogelijk dat de kosten dan op een derde verhaald zouden moeten worden. Het is niet aan de kort gedingrechter om aan te geven, laat staan te bepalen op welke rechtsgrond de scheepseigenaar van de overheid of een derde kan terugvorderen.

Krachtens artikel 15, dat verwijst naar artikel 18 van de Wrakkenwet, wordt de beperking van de aansprakelijkheid pas relevant, indien de hypothese van artikel 14 zich stelt. Dit is hier niet het geval; artikel 13 Wrakkenwet is van toepassing.

27.

Uit wat voorafgaat (randnummer 26) volgt dat er geen schending van het gezag van gewijsde is van de beslissingen van de Antwerpse fondsenrechter van 14 en 16 oktober 2015.

De bepalingen 13 tot 18 van de Wrakkenwet laten niet toe te besluiten dat de bevoegde overheden, die een waarborg bekomen hebben met het oog op het recupereren van de bergingskosten in geval de scheepseigenaar zelf niet zou overgaan tot het vlot maken en

verwijderen, niet meer over de mogelijkheid zouden beschikken om van de scheepseigenaar te vorderen dat zij zelf het gezonken schip licht en verwijdert.

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het stellen van een waarborg of het creëren van een limitatiefonds enerzijds en het daadwerkelijk beroep doen op de gestelde waarborg anderzijds. Enkel in geval de scheepseigenaar het wrak verwijdert en de bevoegde overheden ook de gestelde waarborg opeisen, wordt de scheepseigenaar twee keer aangesproken en zou er een schending van het gezag van gewijsde zijn.

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.

Evenmin wordt afbreuk gedaan aan het beperkingsfonds zelf. De beschikkingen en het beperkingsfonds blijven bestaan, ongeacht de huidige beslissing tot aanduiding van de partij die het wrak dient te bergen.

De verplichting om het gezonken schip te bergen moet niet beperkt worden tot de verplichting om de kost voor de berging te dragen tot wat in het limitatiefonds gestort is, nu de beide maatregelen een verschillende wettelijke grondslag hebben: enerzijds artikel 13 Wrakkenwet en anderzijds artikel 18 van dezelfde Wet. Het limitatiefonds op grond van artikel 18 Wrakkenwet kan opgericht worden door de aansprakelijke, zoals bepaald in artikel 16 Wrakkenwet. 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.

28.

Het argument dat het non bis in idem beginsel geschonden is, is eveneens ongegrond, om de redenen uiteen gezet onder randnummer 27 en zoals hierna samen gevat. Een uitspraak in kort geding en een uitspraak ten gronde hebben een verschillende juridische waarde.

Verder vorderen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap geen twee keer hetzelfde door enerzijds een borgstelling te vragen en anderzijds te vorderen dat het wrak gelicht wordt. Beide zijn voorlopige maatregelen, die elkaar niet uitsluiten. Het verzoek om een beperkingsfonds op te richten volgens de toepasselijke wetgeving is nog geen vraag tot betaling. Uiteindelijk zal een uitspraak over de aansprakelijkheid, met een veroordeling tot betaling, ten gronde moeten volgen, waarbij de voorlopige maatregelen zullen verdwijnen of opgenomen worden in een definitieve regeling.

Terloops (obiter dictum) wordt vermeld dat Flinter en Onego, eens het wrak gelicht en verwijderd is, mogelijks niet zouden dienen te wachten om voor de bevoegde rechter te vorderen dat het gecreëerde fonds opgeheven wordt, met het argument dat het wrak geborgen is.

29.

Het vertrouwensbeginsel is evenmin geschonden. De overheid heeft geen rechtmatig vertrouwen gecreëerd, dat zij niets anders zou vorderen, door van Flinter te vorderen dat zij zich borg zou stellen.

Geen enkel stuk van de dossiers laat toe te besluiten dat de Belgische Staat, het Vlaams Gewest of de Vlaamse Gemeenschap hun rechten beperkt zouden hebben, noch dat zij afstand van hun rechten zouden gedaan hebben.

Een persbericht geldt niet als een geschreven afstand van recht. Het volstaat ook niet om een vertrouwen te wekken, waaraan de betrokkene in een aanvaring juridische gevolgen zou kunnen verbinden. In de persmededeling van 16 oktober 2015 van de bevoegde minister is trouwens ook vermeld "Zoals ik reeds meermaals heb gezegd, zullen we als overheid de 'letter of abandonment' van de reder niet klakkeloos aanvaarden. We zullen er alles aan doen om de kosten maximaal te recupereren bij de eigenaar en/of verzekeraar". Verder blijkt nog uit de mededeling dat de overheid enkel haar verantwoordelijkheid genomen heeft om een gevaar voor scheepvaart en milieu zo snel mogelijk te verwijderen, zonder dat daar een beperking van de rechten uit voortvloeit.

De bewoordingen "Mijn opdrachtgevers wensen een borgstelling. Gezien de omvang van de aanvaring en de schadelijke gevolgen ervan, dient de borgstelling gelijk te zijn aan de maximale aansprakelijkheidsdekking van het ms Flinterstar" impliceren niet dat de Belgische Staat, het Vlaams Gewest en/of de Vlaamse Gemeenschap hun vordering zouden beperken. De overheden hebben onder druk van de omstandigheden gehandeld om de rechten en de belangen van mens en milieu, die zij moet vrijwaren, te handhaven. Een borgstelling behoort daartoe, net als de vraag om het wrak te lichten en net als de waarborg die zij van de "Al Oraiq" vroeg en bekwam voor een € 40.000.000,00.

Het kan de overheden niet ten kwade geduid worden dat zij onmiddellijk na het incident alle juridische opties open gelaten heeft en gebruikt heeft om te komen tot de opruiming van het schip, de lading en alles wat in zee terecht gekomen is. Zij heeft hierbij niet getalmd.

Om dezelfde redenen is ook het beginsel van de rechtszekerheid niet geschonden.

30.

Het middel genomen uit de schending van artikel 16, lid 1 Wrakkenwet wordt als ongegrond verworpen.

Artikel 16, lid 1 Wrakkenwet bepaalt:

"Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig is gezonken of gestrand en - bij gebreke van zulke aansprakelijke - de eigenaar vermeld in artikel 13, is aan de overheid de betaling verschuldigd van de kosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 14 bevolen maatregelen en uitgevoerde verrichtingen."

Dit artikel neemt de verplichting van artikel 13 niet weg, net zo min als de mogelijkheid van een belanghebbende, zoals de drie overheden in dit geding, om de toepassing van artikel 13 te vorderen. Dit artikel verwijst naar de hypothese van artikel 14 Wrakkenwet.

31.

Door de geground verklaring van de vordering tot het vlot brengen en verwijderen van de gezonken Flinterstar is er prima facie geen schending van artikel 1 van het Eerste Protocol EVRM. Het huidige bevel vormt geen (quasi-)onteigening.

Ook de toegang tot de rechter van artikel 6.1 EVRM is hier gewaarborgd.

Tenslotte betreft het middel op grond van Richtlijn 2004/35/EG van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade prima facie de grond van de zaak.

32.

Tenslotte en ten overvloede wijst het Hof op het volgende in de belangenafweging. Onego en Flinter verwijzen, soms impliciet, naar economische argumenten. Die moeten in evenwicht gebracht worden met het economisch argument dat de scheepvaart, meer bepaald de scheepseigenaren in dit geval, ook het voordeel van de scheepvaart hebben, bij elke vaart die goed verloopt.

De vordering tot het stellen van prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof

33.

Prima facie zijn de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet geschonden. Terecht heeft de eerste rechter beslist dat de tijdsdruk in deze zaak het stellen van prejudiciële vragen niet toelaat.

De gevorderde maatregelen

34.

Terecht heeft de eerste rechter de huidige appellanten in solidum het bevel gegeven de Flinterstar vlot te brengen en te verwijderen, gelet op de definitie van "eigenaar" in artikel 12, 1° Wrakkenwet, waaronder alle appellanten vallen. De bevoegde overheden kunnen in beginsel alle appellanten aanspreken of ervoor kiezen één van hen het bevel tot vlot brengen en verwijderen te betekenen en pas één of meerdere andere aan te spreken in geval de eerste in gebreke blijft.

35.

Er is thans geen grond om de overlegging te bevelen van de overeenkomst(en) die gesloten zijn tussen Flinter of één van deze vennootschappen en de scheepseigenaar(s) van de "Al Oraiq". Aangezien een voorbehoud geen vordering uitmaakt in de zin van de artikelen 12 tot 14 Ger. Wb., wordt dit niet verleend.

36.

Teneinde de kans op een volledige berging voor de volgende winter zo hoog mogelijk te houden, gelet op de tijdsdruk en gelet op de reeds uitgevoerde werkzaamheden van Kapitein M.S. (stuk 34 van het dossier van Belgische Staat, met zijn e-mail van 22 januari

2016) , wordt Kapitein M.S. niet voorafgaand aan het opleggen van de hierna bevolen maatregelen gehoord.

Kapitein M.S. wordt wel opgeroepen om zoals hierna bepaald gehoord te worden, alvorens een verder tijdsschema van de werkzaamheden zelf met een dwangsom op te leggen.

37.

Om de naleving van de huidige beslissing te waarborgen is het gepast een dwangsom op te leggen zoals hierna bepaald.

Kosten

38.

Gelet op de voortzetting van de zaak, teneinde Kapitein M.S. te horen en de verdere afhandeling van de berging te bepalen, wordt de beslissing omtrent de kosten aangehouden.

OP DEZE GRONDEN,

Het Hof:

- trekt de zaken naar zich;
- voegt de zaken met de rolnummers 2015/RK/41 en 2015/AR/42 samen;
- verklaart het hoger principaal en incidenteel beroep toelaatbaar, maar enkel het incidenteel hoger beroep gegrond in de volgende mate;
- bevestigt het bestreden vonnis, voor zover het de Flinterstar III bv, "Care of Flinter Shipping BV", vennootschap naar vreemd recht, Flinter Shipping bv, vennootschap naar buitenlands recht, Flinter Groep bv, vennootschap naar buitenlands recht en Onego Shipping & Chartering bv, vennootschap naar buitenlands recht, in solidum veroordeelt om over te gaan tot berging van het Ms. Flinterstar;
- doet verder recht;
- beveelt dat daartoe binnen de twee en een halve maand na de dag van betekening van het huidige arrest een overeenkomst zal gesloten worden met een onderneming, die deze taak kan uitvoeren volgens de regels van de kunst, onder verbeurte van een dwangsom van € 300.000,00 per dag vertraging, te verbeuren te nadele van appellanten in solidum;
- zegt voor recht dat dit tussenarrest uitgevoerd zal worden onder verdere supervisie en begeleiding van Kapitein M.S. van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen;

- alvorens verder een tijdsschema van de werkzaamheden en de plaats waar het gelichte schip naartoe gebracht moet worden te bepalen, roept Kapitein M.S. op om hierover gehoord te worden op de zitting van 14 maart 2016 om 15.40 uur voor een duur van 30 minuten;

- houdt de beslissing omtrent de kosten aan.

Aldus gewezen door de zevende kamer van het Hof van beroep te Gent, zetelende in burgerlijke zaken