


# Rechtspraak

---

## Grondwettelijk Hof

7 maart 2013 

*Voorzitter:* de h. Bossuyt

*Rapporteurs:* mevr. Merckx-Van Goey en de h. Moerman

*Advocaten:* mrs. Messens loco De Hauw en Poppe loco Jacobowitz

**1. Grondwet – Gelijkheid en niet-discriminatie – Huwelijksvermogensrecht – Scheiding van goederen – Contractvrijheid – Geen toewijzing bij voorrang – Informatieplicht van notaris – 2. Huwelijksvermogensrecht – Scheiding van goederen – Contractvrijheid – Geen toewijzing bij voorrang – Informatieplicht van notaris**

*1. en 2. Het is niet discriminerend dat de bepalingen betreffende de toewijzing bij voorrang van de gezinswoning of van het onroerend goed dat dient voor de uitoefening van het beroep slechts van toepassing zijn op goederen die zich in de huwelijksgemeenschap bevinden en niet op goederen waarvan de echtgenoten gehuwd met scheiding van goederen onverdeeld eigenaar zijn. De echtgenoten die kiezen voor een stelsel van scheiding van goederen wijken uit vrije wil af van het wettelijk huwelijksvermogensstelsel, zodat zij de gevolgen van die keuze moeten aanvaarden. Het behoort evenwel tot de informatieplicht van de notaris om de echtgenoten die voor een huwelijkscontract van scheiding van goederen willen opteren, uitdrukkelijk op de risico's daarvan te wijzen.*


**Arrest nr. 28/2013**

**Volledige weergave: zie [www.rw.be](http://www.rw.be)** 

NOOT – De artikelen 1446 en 1447 BW zijn het voorwerp van controverse in de rechtspraak en rechtsleer, met name wat het toepassingsgebied ervan betreft (zie o.a.: M. De Clercq, «De preferentiële toewijzing: ook voor onverdeelde goederen die niet tot de gemeenschap behoren?», *T.Not.* 2007, 18-29). Het Grondwettelijk Hof baseert zich op de ruime beoordelingsbevoegdheid van de wetgever inzake het huwelijksvermogensrecht, enerzijds, en op de contractvrijheid als fundamenteel beginsel van het secundair huwelijksvermogensrecht (zie reeds GwH 23 november 2005, arrest nr. 170/2005), anderzijds, om te besluiten dat de in het geding zijnde bepalingen niet discriminerend zijn doordat de toewijzing bij voorrang principieel niet van toepassing is op het stelsel van scheiding van goederen. Het voegt er echter aan toe dat het evenmin discriminerend zou zijn wanneer de wetgever het toepassingsgebied zou uitbreiden tot een gezinswoning die in onverdeeldheid toebehoort aan de echtgenoten, ongeacht hun huwelijksvermogensstelsel.

---

## Hof van Cassatie

2e Kamer – 28 februari 2012 

*Voorzitter:* de h. Goethals

*Rapporteur:* de h. Van hoogenbemt

*Openbaar ministerie:* de h. Timperman

*Advocaat:* mr. Sergeant

**Meeneed – Boedelbeschrijving – Aangifteverplichting – Kennis van het goed door de andere partijen**

*De boedelbeschrijving in de zin van art. 1175 en 1183 Ger.W. heeft tot doel de omvang van een nalatenschap, een gemeenschap of een onverdeeldheid vast te stellen en vormt aldus de basis voor een latere verdeling. De partijen bij de boedelbeschrijving hebben de verplichting elk goed aan te geven waarvan het bestaan een invloed zou kunnen hebben op de samenstelling van het bedoelde vermogen. Het gebeurlijke gegeven dat de andere partijen reeds van een goed op de hoogte zijn, doet geen afbreuk aan de aangifteverplichting.*

**AR nr. P.11.0925.N**

**E.V. t/ Y.A.L.D.**

**Volledige weergave: zie [www.rw.be](http://www.rw.be)** 

---

## Hof van Cassatie

1e Kamer – 14 juni 2012

*Voorzitter-rapporteur:* de h. Dirix

*Openbaar ministerie:* de h. Dubrulle

*Advocaten:* mrs. Verbist, De Baets, Lefèbvre en Maes

**Zeerecht – Aansprakelijkheid scheepseigenaar – Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen – Olieverontreiniging – Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie – Toepassingsgebied – Binnenschepen**

*De beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaren van binnenschepen ter zake van olieverontreiniging is eveneens onderworpen aan de regels van het verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen (LLMC-verdrag), voor zover de bedoelde verontreiniging niet valt onder het materiële toepassingsgebied van het internationaal verdrag inzake de burger-*

*lijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC-Verdrag).*

AR nrs. C.11.0538.N, C.11.0544.N en C.11.0547.N

NV C.B. e.a. t/ Vennootschap naar Luxemburgs recht SA S.S. e.a.

### *I. Rechtspleging voor het Hof*

De cassatieberoepen zijn gericht tegen een arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen van 31 januari 2011.

...

### *III. Beslissing van het Hof*

#### *Beoordeling*

#### *Voeging*

1. De cassatieberoepen zijn gericht tegen hetzelfde arrest. De zaken worden gevoegd.

*Middel in de zaak C. 11.0538.N*

#### *Eerste onderdeel*

2. Art. 47, § 1 van boek II (Titel X) Wetboek van Koophandel (hierna: Zeewet) bepaalt dat, onder voorbehoud van het bepaalde in de §§ 2 en 3, de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (hierna: LLMC-verdrag).

Luidens art. 47, § 2 Zeewet kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging beperken overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 (hierna: CLC-verdrag), van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, in zoverre het oliën betreft die omschreven staan in dit Verdrag.

3. Krachtens art. 1, § 1 LLMC-verdrag kunnen scheepseigenaren hun aansprakelijkheid beperken voor de in art. 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit verdrag.

Krachtens art. 1, § 2 LLMC-verdrag wordt onder scheepseigenaar verstaan de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd.

Luidens art. 3, aanhef en b) zijn de verdragsbepalingen niet van toepassing op vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-verdrag.

Volgens art. 15.2 LLMC-verdrag kan een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, door middel van uitdrukkelijke be-

palingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die a) volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren; b) schepen zijn van een geringere inhoud dan 300 ton.

4. Voor de toepassing van het CLC-verdrag wordt krachtens art. I, eerste lid van dat verdrag, onder «schip» verstaan: alle zeeschepen en andere zeegaande vaartuigen van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading. Krachtens art. II CLC-verdrag is het verdrag uitsluitend van toepassing op schade door verontreiniging veroorzaakt op het gebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een Verdragsluitende Staat en op preventieve maatregelen, genomen ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

Het materiële toepassingsgebied van het CLC-verdrag wordt bepaald door de verdragsautonome definities van olie, vervuiling, schade en schip.

5. Art. 273, § 1, aanhef en 1<sup>o</sup> Zeewet bepaalt dat, onder voorbehoud van de §§ 2 tot 4, art. 1 tot en met 15, behalve art. 6, § 5 LLMC-verdrag van toepassing zijn op de binnenvaartuigen. Volgens § 2 wordt voor de toepassing van § 1 het begrip schip, waar het voorkomt in de aangeduide artikelen, vervangen door «binnenvaartuig».

6. Uit de bedoeling van de wetgever om ook aan de eigenaren van binnenschepen de mogelijkheid te bieden om hun aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig de regels van het LLMC-verdrag en deze bescherming niet te onthouden voor vorderingen wegens schade door olieverontreiniging, zoals ook blijkt uit het ontbreken van een verwijzing in art. 273 Zeewet naar het bepaalde in art. 47 Zeewet, volgt dat de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaren van binnenschepen ter zake van olieverontreiniging eveneens onderworpen is aan de regels van het LLMC-verdrag, voor zover de bedoelde verontreiniging niet valt onder het materiële toepassingsgebied van het CLC-verdrag.

7. De appelrechters, die oordelen dat de olieverontreiniging veroorzaakt door het ms. Sapphire onder de toepassing van het LLMC-verdrag valt op grond van de vaststelling dat dit schip een binnenschip is en geen zeeschip in de zin van het LLMC-verdrag, maar zonder te hebben nagegaan of bedoeld schip geen zeeschip of zeegaand vaartuig, van welk type ook, in de zin van het CLC-verdrag is, verantwoordten hun beslissing niet naar recht.

Het onderdeel is in zoverre gegrond.

...

### **NOOT – Aansprakelijkheidsbeperking voor olieverontreiniging in de binnenvaart: het Hof van Cassatie brengt duidelijkheid**

1. Beperking van aansprakelijkheid is een gekend fenomeen in het recht (contractuele exoneratieclausules, vennootschapsvormen met beperkte aansprakelijkheid,

enz.). Het zeerecht kent van oudsher een specifieke beperkingsvorm gebaseerd op de waarde van het schip. Aanvankelijk ging het om de waarde van wat na een incident overbleef van het schip, thans gaat het om een forfaitaire waarde berekend op basis van de tonnage van het schip.

De Belgische wetgever heeft traditioneel ook steeds voorzien in een beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (F. Stevens, *Beperking van aansprakelijkheid. Zee- en binnenvaart*, Gent, Larcier 2008, p. 191, nr. 363). Toen het beperkingsverdrag van 1924 door de wet van 20 november 1928 werd geïncorporeerd in de Zeewet, werd deze regeling door art. 273 Zeewet ook van toepassing verklaard op de binnenvaart. In de zeevaart werd vervolgens bij de wet van 18 juli 1973 overgestapt op het Beperkingsverdrag van 10 oktober 1957; in de binnenvaart bleef het oude systeem, gebaseerd op het Beperkingsverdrag van 1924, gelden. Toen België bij de wet van 11 april 1989 overstapte naar het Beperkingsverdrag van 19 november 1976 (beter bekend als het LLMC-verdrag), werd opnieuw het toepassingsgebied van dit verdrag uitgebreid naar de binnenvaart (art. 273, § 1, 1° Zeewet).

Het LLMC-verdrag somt in art. 2 de vorderingen op die voor beperking in aanmerking komen, en in art. 3 de vorderingen waarvoor geen beperking mogelijk is. Krachtens art. 273 Zeewet gelden deze bepalingen ook voor de binnenvaart. Daarbij rijst echter een specifiek probleem met betrekking tot art. 3, b LLMC-verdrag, dat vorderingen ter zake van schade door olieverontreiniging in de zin van het CLC-verdrag uitsluit van beperking. Voor de zeevaart is een dergelijke uitsluiting perfect logisch en begrijpelijk: toen het LLMC-verdrag werd opgesteld bestond er immers reeds een specifiek beperkingsregime voor schade door olieverontreiniging (CLC-verdrag 1969). Voor de eigenaars van zeeschepen rijst er derhalve geen probleem: voor schade door olieverontreiniging in de zin van het CLC-verdrag kunnen zij hun aansprakelijkheid beperken op basis van het CLC-verdrag (dat in België van toepassing is krachtens art. 47, § 2 Zeewet), voor andere schade door olieverontreiniging kunnen zij hun aansprakelijkheid beperken op grond van het LLMC-verdrag.

2. In de binnenvaart rijst daarentegen wel een probleem, omdat het CLC-verdrag als zodanig niet van toepassing is op de binnenvaart en de Belgische wetgever het toepassingsgebied van dit verdrag ook niet uitgebreid heeft naar de binnenvaart. De eigenaar van een binnenschip kan derhalve geen gebruik maken van het beperkingsregime van het CLC-verdrag. Betekent dit dan dat de eigenaar van een binnenschip zich helemaal niet kan beperken met betrekking tot olieverontreiniging: niet op grond van het CLC-verdrag omdat dit verdrag niet van toepassing is, en niet op grond van het LLMC-verdrag wegens de uitsluiting in art. 3.b?

Over het antwoord op deze vraag bestond betwisting. Onder meer de Belgische havenbedrijven hebben bij herhaling geprobeerd om aan te voeren dat de eigenaar van een binnenschip zijn aansprakelijkheid voor olie-

verontreiniging niet kan beperken. Indien beperking mogelijk is, betekent dit in de praktijk immers meestal dat de havenbedrijven zelf een (aanzienlijk) deel van de opruimingskosten moeten dragen. Aan de zijde van de eigenaars van binnenschepen werd aangevoerd dat de uitsluiting van art. 3.b LLMC-verdrag niet kan spelen, omdat deze uitsluiting verwijst naar een verdrag dat per definitie niet van toepassing is op binnenschepen (in die zin: Kh. Antwerpen 11 januari 2007, *TBH* 2008, 659, noot J. Libouton). Bovendien zou het uitsluiten van de beperkingsmogelijkheid leiden tot de vreemde situatie dat wanneer een zeeschip en een binnenschip naast elkaar afgemeerd liggen en beide olieverontreiniging veroorzaken, het zeeschip zijn aansprakelijkheid wel zou kunnen beperken en het – financieel doorgaans veel zwakkere – binnenschip niet.

3. Het Hof van Cassatie brengt in zijn arrest van 14 juni 2012 duidelijkheid in deze problematiek. Het Hof bevestigt dat de eigenaars van binnenschepen hun aansprakelijkheid ter zake van olieverontreiniging inderdaad kunnen beperken conform het LLMC-verdrag, *tenzij* de litigieuze olieverontreiniging onder het materiële toepassingsgebied van het CLC-verdrag valt. Dit materiële toepassingsgebied wordt bepaald door *verdragsautonome* definities van olie, vervuiling, schade en schip.

Art. 1.1 CLC-verdrag definieert het begrip «schip» als ieder zeeschip of ander zeegaand vaartuig van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading. Oorspronkelijk luidde de definitie als volgt: ««Ship» means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo». Het LLMC-Protocol van 1992 heeft deze bepaling vervangen als volgt: ««Ship» means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard». In de zaak die leidde tot het hier besproken cassatiearrest kon hierover twijfel bestaan, omdat het schip in kwestie (ms. Sapphire) een zgn. «estuair» schip is, d.w.z. een binnenschip dat gemachtigd is om onder bepaalde (weers-)omstandigheden en binnen bepaalde grenzen op zee te varen (zie over het begrip «estuair schip»: E. Van Hooydonk, «Estuaire schepen, zee- en binnenvaartwateren en onbevoegde geprivatiseerde loodsen», *AJT* 2000-01, 82-86). De vraag is dan of een dergelijke occasionele en beperkte vaart op zee volstaat om van een estuair schip een «zeeschip» in de zin van het CLC-verdrag te maken. Daarover zal thans het Hof van Beroep te Gent moeten oordelen naar waar de zaak werd verwezen.

Voor de «klassieke» binnenschepen, die enkel op de binnenwateren varen en niet op zee, is het cassatiearrest echter duidelijk. Het begrip «schip» in het CLC-verdrag dient verdragsautonoom geïnterpreteerd te worden, maar

het is duidelijk dat ook in een verdragsautonome interpretatie een binnenschip geen zeeschip is. Bovendien moet het gaan om een geladen tanker. Oliverontreiniging veroorzaakt door een binnentankschip of door een binnenschip dat geen geladen tankschip is, valt derhalve niet onder het materiële toepassingsgebied van het CLC-verdrag, wat betekent dat de aansprakelijkheidsbeperking ter zake beheerst wordt door het LLMC-verdrag.

4. Daarmee is echter nog niet gezegd dat beperking van aansprakelijkheid voor olieverontreiniging door een binnenschip ook effectief mogelijk is. Het is immers niet voldoende dat een vordering niet uitgesloten is door art. 3 LLMC-verdrag; zij moet ondergebracht kunnen worden in een van de categorieën van art. 2 LLMC-verdrag om voor aansprakelijkheidsbeperking in aanmerking te komen.

In de binnenvaart stelt dit vereiste echter geen problemen. Art. 2.1.(e) LLMC-verdrag bevestigt immers dat vorderingen die strekken tot het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip voor aansprakelijkheidsbeperking in aanmerking komen. Opruimingskosten bij olieverontreiniging vallen binnen deze categorie van vorderingen. Terwijl de Belgische wetgever de toepassing van art. 2.1.(d) en (e) LLMC-verdrag heeft uitgesloten voor de zeevaart (art. 47, § 1, tweede zin Zeewet), werden deze beide bepalingen voor de binnenvaart uitdrukkelijk wel van toepassing verklaard (art. 273, § 1, 1<sup>o</sup>, tweede zin Zeewet). Ladingopruimingskosten komen in de binnenvaart derhalve in aanmerking voor een aansprakelijkheidsbeperking.

Overigens zijn ladingopruimingskosten ook in de zeevaart vatbaar voor een aansprakelijkheidsbeperking. De Belgische wetgever heeft immers de toepassing van art. 2.1.(d) en (e) LLMC-verdrag wel uitgesloten, maar heeft voor wrak- en ladingsopruimingskosten een eigen beperkingsregime gecreëerd in de wet van 11 april 1989. Het voordeel van een specifiek beperkingsregime voor opruimingskosten is dat de schuldeisers inzake opruimingskosten (niet zelden een overheid of publieke rechtspersoon) een eigen fonds krijgen en niet in samenloop komen met de andere schuldeisers betreffende het algemene LLMC-fonds. Voor de binnenvaart heeft de wetgever een afzonderlijk fonds echter niet nodig geacht. De eigenaar van een binnenschip dient enkel een LLMC-fonds te stellen, waaruit ook de schuldeisers inzake opruimingskosten betaald moeten worden.

5. Met het geannoteerde cassatiearrest is een duidelijk antwoord gegeven in een problematiek die in de praktijk regelmatig aan de orde is: binnenschepen kunnen voor olieverontreiniging de LLMC-beperking invoeren. Enkel voor «estuaire» schepen – binnenschepen die onder bepaalde voorwaarden op zee mogen varen – blijft de vraag voorlopig open.

Men raadplege ook de conclusie van advocaat-generaal G. Dubrulle voor dit arrest in *Arr. Cass.* 2012, 1640-1651.

Frank Stevens  
Advocaat

## Hof van Beroep te Antwerpen

4e Kamer – 9 januari 2012

*Voorzitter:* de h. Renaers

*Raadsheren:* de h. De Baets en mevr. Ponet

*Advocaten:* mrs. Matthijs loco Peiffer, en Thibaut

**Rechtsmiddelen – Burgerlijke zaken – Hoger beroep – Termijn – Verlenging – Geen woonplaats noch verblijfplaats in België – Termijn die ingaat en verstrijkt tijdens de gerechtelijke vakantie – Geen schending van gelijkheidsbeginsel**

*Is niet discriminatoir de regeling van de verlenging van de termijn om hoger beroep in te stellen voor de partij die noch woonplaats noch verblijfplaats heeft in België en die verhindert dat diezelfde termijn begint te lopen en verstrijkt binnen de gerechtelijke vakantie.*

**Vennootschap naar Nederlands recht BV G.Q.T. t/ D. Van D.**

Gelet op de door de wet vereiste processtukken in behoorlijke vorm overgelegd, waaronder het bestreden vonnis, op tegenspraak tussen partijen gewezen op 9 mei 2011, door de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen, betekend op 26 juli 2011, waartegen hoger beroep werd ingesteld door verzoekschrift neergelegd ter griffie van dit hof, op 15 september 2011.

...

II. Geïntimeerde werpt de niet-toelaatbaarheid op van het door appellante ingestelde hoger beroep wegens nietnaleving van de beroepstermijn, aanvoerende:

- dat zij het vonnis van 9 mei 2011 aan appellante heeft laten betekenen op 26 juli 2011;
- dat de beroepstermijn aldus is begonnen te lopen op 27 juli 2011, om te verstrijken op 26 augustus, vermeerderd met vijftien dagen (conform art. 55 Ger.W. *juncto* art. 1062, derde lid Ger.W.), oftewel op 10 september 2011;
- dat aangezien 10 september 2011 een zaterdag was, de vervalddag van de beroepstermijn werd verplaatst tot de eerstvolgende werkdag, zijnde 12 september 2011;
- dat het verzoekschrift tot hoger beroep door appellante werd neergelegd ter griffie van dit hof op 15 september 2011 en bijgevolg te laat is ingediend.

Appellante betwist dat het door haar ingestelde hoger beroep door verzoekschrift, neergelegd ter griffie van dit hof op 15 september 2011, te laat is ingediend, omdat volgens haar het vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen van 9 mei 2011 niet rechtsgeldig is betekend en bijgevolg de beroepstermijn nog geen aanvang heeft genomen. Zij voert desbetreffend meer bepaald aan: – dat krachtens art. 42 Ger.W. de betekening aan vennootschappen met rechtspersoonlijkheid dient te worden gedaan op de maatschappelijke zetel; dat slechts bij gebreke daarvan de betekening mag gebeuren aan de