



# Rapport

**Datum: 13 september 1999**  
**Rapportnummer: 1999/397**

## Klacht

Op 28 januari 1999 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer L. te Dordrecht, met een klacht over een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Nadat de Nationale ombudsman aan verzoeker informatie had verstrekt en een reactie van verzoeker daarop had ontvangen, werd naar deze gedraging een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd: Verzoeker klaagt erover dat de Minister van Verkeer en Waterstaat hem de kosten in rekening heeft gebracht die het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, te Rotterdam heeft moeten maken voor het opsporen en bergen van zijn zeilkajuitboot, die op 7 juni 1997 zank in het Hollandsch Diep. **ACHTERGROND**

### 1. Binnenvaartpolitiereglement

(vastgesteld bij Besluit van 26 oktober 1983 door de Ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat, Stb. 1983, 682) Artikel 1.04:

"Voorzorgsmaatregelen De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

- a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht; b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- c. de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht."

### 2. Wrakkenwet

(Wet van 19 juli 1934, Stb. 401) Artikel 10:

"De kosten, krachtens deze wet gemaakt, komen, voor zooveel zij niet door belanghebbenden zijn terugbetaald, of uit de opbrengst van het krachtens artikel 6 verkochte kunnen worden gekweten, ten laste van den beheerder, onverminderd diens bevoegdheid om de krachtens dit artikel te zijnen laste komende kosten te verhalen op degene, die volgens de wet daarvoor aansprakelijk is."

### 3. Arrest van de Hoge Raad van 14 oktober 1994

(AB 1995/48) In bovengenoemd arrest overweegt de Hoge Raad onder meer het volgende: " (...) beroep op HR 7 mei 1982, NJ 1983, 478 en HR 4 nov 1988, NJ 1989, 854, waarin is beslist dat degene wiens zaak op eens anders perceel terecht komt (hetgeen inbreuk maakt op diens eigendom), ook al valt hem daarvan op zichzelf geen verwijt te maken, terstond nadat hij van de situatie op de hoogte is gekomen jegens die ander gehouden is die zaak van dat perceel te verwijderen en door dat na te laten jegens die ander onrechtmatig handelt." Het betrof hier resp. een omgewaaide boom en uit een hoger gelegen tuin afkomstig "tuinmateriaal". De voor dergelijke gevallen geformuleerde regel is niet zonder meer van toepassing in de situatie dat een voorwerp is terechtgekomen op de bodem van een vaarwater, zonder dat de eigenaar van dat voorwerp een verwijt valt te maken. In dat geval zal voor diens aansprakelijkheid voor de kosten van opruiming in beginsel vereist zijn dat de beheerder van het water stelt, en znodig bewijst, dat de

gevaaren verbanden aan het niet verwijderen van dat voorwerp zo groot zijn dat zij hem redelijkerwijs tot verwijdering noopten..."

## Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Tevens werd de Minister een aantal specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De reactie van de Minister gaf aanleiding het verslag te wijzigen. Verzoeker gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

## Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### A. FEITEN

1. Op 7 juni 1997 is verzoekers zeilkajuitboot op het Hollandsch Diep tussen de beide Moerdijkbruggen door zware windstoten getroffen, omgeslagen en als gevolg daarvan gezonken. Verzoeker en zijn echtgenote, die zich aan boord van het zeiljacht bevonden, konden worden gered.
2. Nadat verzoeker en zijn echtgenote in Lage Zwaluwe aan wal waren gebracht, sprak de heer W., medewerker van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland te Rotterdam (hierna: Rijkswaterstaat), met verzoeker over het zojuist gezonken schip.
3. Rijkswaterstaat probeerde op 7 juni 1997 de boot te traceren en te bergen, maar dat lukte niet. Op 9 juni 1997 had een medewerker van Rijkswaterstaat, de heer B., twee keer telefonisch contact met verzoeker over de berging van de boot. Uiteindelijk werd de boot op 11 juni 1997 gelokaliseerd en geborgen, deels door en deels in opdracht van Rijkswaterstaat.
4. Rijkswaterstaat berichtte verzoeker bij brief van 20 juni 1997, en vervolgens opnieuw bij gelijkkluidende brief van 10 juli 1997, onder meer het volgende:  
 "Zoals bekend is op 07 juni 1997 het in uw bezit zijnde zeilkajuitjachtje "(...)" gezonken op het Hollandsch Diep tussen de verkeers- en spoorbrug Moerdijk. Het casco is zoals ook bij u bekend op 11 juni 1997 geborgen door duik- en bergingsbedrijf (...) in opdracht van de Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland, dienstkring Merwede, (...). De daarbij gevonden persoonlijke bezittingen zijn u op 11 juni 22.00 uitgereikt op het rijksmagazijn te Werkendam. (...) Door de afdeling juridische zaken (RXJ) van de Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland, (...) is een onderzoek ingesteld om te bekijken of de gemaakte bergingskosten, welke ca. fl. 15.000,= bedragen, verhaald kunnen worden. Hiervoor zijn

enkele gegevens noodzakelijk, te weten:

- kopie van de polis van de verzekering van de zeilkajuitboot (...) - kopie van uw W.A.-verzekering."

5. Bij brief van 5 augustus 1997 berichtte de Minister van Verkeer en Waterstaat verzoeker het volgende:

"...Als gevolg van het zinken van uw zeilkajuitboot in rijksvaarwater, waar deze gevaar opleverde voor het overige scheepvaartverkeer, ben ik genoodzaakt geweest tot het maken van (bergings)kosten. Voor deze kosten stel ik u hierbij aansprakelijk. De schade beloopt een bedrag ad. f 12.239,11. Een specificatie treft u bijgaand aan. Ik verzoek u het betreffende bedrag binnen vier weken over te maken (...) Bij gebreke van betaling binnen deze termijn wordt aanspraak gemaakt op de wettelijke interest vanaf 7 juni 1997..."

6. In reactie op de brief van 5 augustus 1997 berichtte verzoeker Rijkswaterstaat bij brief van 17 augustus 1997 dat hij met de heer B. van Rijkswaterstaat had afgesproken dat hij zich distantieerde van zijn boot, zodat de heer B. verder zou regelen wat met de boot zou moeten gebeuren. In een nadere uitleg van bovengenoemde brief op 4 september 1997 gaf verzoeker aan dat de heer B. had meegedeeld dat verzoeker, door zich te distantiëren van zijn boot, niet voor de kosten van de berging hoefde op te draaien. Omdat de kosten van de berging hoger zouden zijn dan de waarde van de boot, had verzoeker besloten tot distantie.

7. Bij brief van 27 november 1997 berichtte verzoekers toenmalige advocaat aan Rijkswaterstaat onder meer dat verzoeker zijn aansprakelijkheid voor de bergingskosten betwistte, omdat hij geen schuld had aan het zinken van zijn boot. Ook was verzoeker van mening dat er geen noodzaak tot lichte van het zeiljacht bestond, zeker niet op zo korte termijn. Een dergelijke noodzaak diende Rijkswaterstaat aan te tonen.

8. In reactie op bovengenoemde brief gaf de Minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 13 januari 1998 aan verzoekers gemachtigde onder meer het volgende aan:  
"Uw cliënt kan wel degelijk een verwijt worden gemaakt van het zinken van de (zeilkajuitboot; N.o.). Hij heeft namelijk niet geanticipeerd op de naderende zware storm en is ook toen het weer verslechterde met volle zeilen blijven varen. In plaats daarvan had hij de zeilen uiteraard onmiddellijk dienen te strijken en met behulp van de buitenboordmotor naar de kant moeten gaan (dezerzijds is geconstateerd dat de buitenboordmotor nog in ruststand stond). Door een en ander na te laten, heeft uw cliënt gehandeld in strijd met de eisen van goede zeemanschap (artikel 1.04 BPR). De boot is rechtstandig in de vaartweg gezonken. De omhoogstaande mast vormde daarbij een gevaar voor het overige scheepvaartverkeer. Hieruit moge blijken dat het noodzakelijk was direct tot berging over te gaan. De inzet van het meetvaartuig bestond uit het lokaliseren van de (zeilkajuitboot; N.o.). Mede doordat uw cliënt over de positie geen duidelijke aanwijzingen kon geven, was hiermee nogal wat tijd gemoeid. De inzet van het kantoniersvaartuig bestond uit het toezicht op de werkzaamheden, de verzekering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer en het uitvoeren van kleinere taken, zoals het veiligstellen van de persoonlijke bezittingen van uw cliënt. Verder deel ik u mede dat mijn dienst ook faktuur (...) van duik- & bergingsbedrijf (...) ad f 5.240,50 heeft voldaan. Hiermee komt mijn

vordering op uw cliënt op een totaalbedrag van f 21.737,33 (exclusief wettelijke interest). Ik verzoek u te bevorderen dat er binnen enkele weken tot betaling wordt overgegaan."

9. Nadat verzoeker bij ongedateerd schrijven en bij brief van 5 maart 1998 om clementie had gevraagd bij Hare Majesteit de Koningin, berichtte de Minister van Verkeer en Waterstaat verzoeker bij brief van 6 mei 1998 het volgende:

"...Uw zeilboot is in de vaarweg gezonken. Het meetvaartuig heeft uw zeilkajuitboot moeten lokaliseren, voordat met de berging een aanvang kon worden gemaakt. Het bleek namelijk, dat het wrak een gevaar vormde voor het overige scheepvaartverkeer, zodat het absoluut noodzakelijk was dat Rijkswaterstaat opdracht gaf zo spoedig mogelijk tot berging over te gaan. Het kantoniersvaartuig heeft met name toezicht gehouden op de diverse te verrichten werkzaamheden. Mij is gebleken, dat Rijkswaterstaat bij de berging van uw zeilkajuitboot de nodige zorgvuldigheid in acht heeft genomen. Met de opdracht tot de zoekactie is door Uzelf ingestemd, zodat de kosten verbonden aan deze zoekactie ook buiten discussie staan met betrekking tot het verhaal van de bergingskosten. Ik zie dan ook niet in op welke gronden deze kosten voor rekening van de Waterstaat zouden moeten blijven. Ook de gemaakte bergingskosten in dezen komen voor uw eigen rekening en risico. Ik verzoek U dan ook de vordering van Rijkswaterstaat alsnog te voldoen..."

10. Vervolgens berichtte de Minister van Verkeer en Waterstaat verzoeker bij brief van 21 januari 1999 het volgende:

"...Gelet op uw volharding in de stelling dat niet u, maar de Rijkswaterstaat, opdracht heeft gegeven aan duik- & bergingsbedrijf (...) voor het zoeken naar (de zeilkajuitboot; N.o.), heb ik de betreffende rekening ad f 5.240,50 voldaan (...). Daarnaast is overgegaan tot verkoop van het casco aan de hoogste bidder. Dit heeft een bedrag opgeleverd van f 1.815,00. De gemaakte taxatiekosten bedragen f 650,95 (...). Aldus dient de schadespecificatie te worden aangepast. De herziene specificatie, welke sluit op een bedrag van f 20.695,57 treft u bijgaand aan. Tevens gaat hierbij een berekening van de wettelijke rente. Het totaal door u verschuldigde bedrag bedraagt per 1 maart 1999 f 22.777,03. Ik verzoek u dit laatste bedrag over te maken op (...) van de Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland te Rotterdam. Indien ik op 1 maart a.s. geen bericht van betaling van u ontvangen heb, zal er tot gerechtelijke invordering worden overgegaan..."

11. De Minister van Verkeer en Waterstaat deelde verzoeker bij brief van 15 april 1999 mee dat niet tot gerechtelijke invordering zal worden overgegaan, zolang het onderzoek van de Nationale ombudsman nog loopt.

## **B. STANDPUNT VERZOEKER**

Voor het standpunt van verzoeker wordt verwezen naar de klachtsamenvatting onder klacht en naar de inhoud van zijn brieven aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zoals weergegeven onder feiten, punten 6 en 7.

## **C. STANDPUNT MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

1. In reactie op de klacht bracht de Minister het volgende naar voren:

"...(Verzoeker; N.o.) is op 7 juni 1997 met zijn vrouw op het Hollandsch Diep gaan varen met zijn, blijkbaar recent gekochte, zeiljacht. Na enige tijd varen heeft (verzoeker; N.o.)

zeer slecht weer zijn kant op zien komen en om die reden is hij omgekeerd om terug te zeilen naar de haven. Tussen de beide Moerdijkbruggen is het schip getroffen door zware windstoten en als gevolg daarvan gezonken. (Verzoeker; N.o.) en zijn vrouw zijn gelukkig gered door een passerende catamaran en naar de Lage Zwaluwe gebracht alwaar een ambulance gereed stond. In Lage Zwaluwe was inmiddels ook een medewerker van Rijkswaterstaat, de heer W., aanwezig die ter plekke een gesprek heeft gehad met (verzoeker; N.o.). Daar het jacht (mogelijk) was gezonken in de vaargeul was het van het grootste belang om het schip zo snel mogelijk te lokaliseren om de veiligheid van de scheepvaart te kunnen waarborgen. Om die reden heet de heer W. (verzoeker; N.o.) een aantal vragen gesteld over de vermoedelijke positie van het schip en vervolgens toestemming gevraagd om opdracht te mogen geven om het schip te bergen. Hoewel dit door (verzoeker; N.o.) achteraf wordt betwist, wordt ook door anderen bevestigd dat (verzoeker; N.o.) toestemming c.q. opdracht tot berging heeft gegeven (zie onder andere de brief van Duik- en bergingsbedrijf (...) van 7 juli 1997). Vervolgens is nog diezelfde dag met het zoeken begonnen. Uiteindelijk is het schip op 11 juni 1997 gelokaliseerd en geborgen. Daarbij is gebleken dat het schip rechtstandig is gezonken en dat bovendien alle zeilen nog waren gehesen. Het schip vormde aldus een gevaar voor de scheepvaart en is onmiddellijk geborgen. Na de berging is het schip afgevoerd naar een terrein van Rijkswaterstaat in Werkendam. (Verzoeker; N.o.) is meerdere malen schriftelijk verzocht en in de gelegenheid gesteld het schip op te halen. Hieraan heeft hij geen gehoor gegeven. Wel heeft hij enkele persoonlijke bezittingen opgehaald. Op 22 juli 1998 is het schip door Rijkswaterstaat verkocht. Kanttekeningen Naar aanleiding van de hiervoor geschetste gang van zaken en door (verzoeker; N.o.) aangevoerde argumenten merk ik nog het volgende op. De gebeurtenissen die (verzoeker; N.o.) en zijn vrouw op 7 juni 1997 zijn overkomen zijn zonder twijfel zeer schokkend en dramatisch geweest. Ik begrijp in dat licht heel goed dat het niet eenvoudig is om, éénmaal weer veilig aan wal, direct informatie te moeten geven en beslissingen te moeten nemen over de berging van het zojuist gezonken schip. Echter gelet op de taak en de verantwoordelijkheden die berusten bij Rijkswaterstaat, waaronder het waarborgen van de veiligheid van de scheepvaart, kon het lokaliseren van het schip geen uitstel lijden. (Verzoeker en zijn echtgenote; N.o.) verkeerden, gelukkig, niet in levensgevaar en waren aanspreekbaar. De heer W. heeft dan ook terecht (verzoeker; N.o.) een aantal vragen gesteld en ook toestemming gevraagd om opdracht tot berging te mogen geven. Ongetwijfeld zal (verzoeker; N.o.) de wens hebben uitgesproken om op maandag eerst in overleg te willen treden met zijn verzekeringsmaatschappij. In een situatie als de onderhavige, waar een schip waarschijnlijk in de vaargeul van een druk bevaren scheepvaartroute is gezonken, is een dergelijk uitstel echter onmogelijk. Zoals gezegd is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het beheer van de grote vaarwegen en voor de veiligheid van de scheepvaart en uit dien hoofde aansprakelijk voor schade die ontstaat als gevolg van nalatigheid bij de uitoefening van dat beheer. Indien Rijkswaterstaat zou hebben ingestemd met het gevraagde uitstel en daarna zou aan een ander schip schade zijn ontstaan (waarbij bovendien gevaar voor lichamelijk letsel aanwezig is) door een aanvaring met het gezonken zeiljacht, dan zou

Rijkswaterstaat die schade hebben moeten dragen. Een dergelijke situatie is onaanvaardbaar. Overigens heeft (verzoeker; N.o.), doordat het schip uiteindelijk pas op 11 juni is gelokaliseerd, wel degelijk de gelegenheid gehad om op maandag in contact te treden met zijn verzekeraar en dat contact is er ook geweest. Daarbij is gebleken dat (verzoeker; N.o.) voor dit soort schade niet verzekerd was. (Verzoeker; N.o.) is dus niet in een nadeliger positie komen te verkeren door direct te moeten beslissen. Wat betreft de veronderstelling dat indien het schip als wrak zou zijn aangemerkt (verzoeker; N.o.) geen kosten in rekening zouden zijn gebracht, merk ik op dat deze veronderstelling onjuist is. Ook indien de Wrakkenwet zou zijn toegepast zou de financiële situatie voor (verzoeker; N.o.) niet anders zijn dan nu het geval is. Toepassing van de Wrakkenwet geeft de beheerder van de vaarweg, i.c. Rijkswaterstaat, slechts de mogelijkheid om de kosten direct te verhalen uit de opbrengsten van het wrak. Indien echter de opbrengst niet voldoende is om de kosten te dekken dan worden de resterende kosten alsnog verhaald op de eigenaar. Feitelijk is dat ook de situatie die nu aan de orde is. Immers, doordat (verzoeker; N.o.), door geen gehoor te geven aan een laatste oproep om zijn schip te komen ophalen, afstand van recht heeft gedaan van zijn schip, is het schip inmiddels door Rijkswaterstaat verkocht. De opbrengst, fl. 1.815,-, wordt, na aftrek van de met de verkoop gemoeide kosten, in mindering gebracht op de vordering op (verzoeker; N.o.). Dat betekent dat, ook indien het schip onder de Wrakkenwet zou zijn geborgen en verkocht, (verzoeker; N.o.) met een gelijke vordering zou zijn geconfronteerd als nu het geval is. Wettelijke bepalingen De door mijn dienst gemaakte kosten van opsporing en berging worden (verzoeker; N.o.) in rekening gebracht op grond van artikel 6:162 BW. Uit zowel de gedragingen van (verzoeker; N.o.) voor het zinken van het schip als uit de feiten die zijn ontdekt na het lokaliseren van het schip kan worden geconcludeerd dat betrokkene onrechtmatig heeft gehandeld jegens de Staat en derhalve aansprakelijk is voor de schade die als gevolg van deze handeling is ontstaan. (Verzoeker; N.o.) heeft op de bewuste dag dat zijn schip is gezonken niet geanticipeerd op de naderende zware storm en is, ook toen het weer verslechterde, met volle zeilen blijven varen, als gevolg waarvan het schip (rechtstandig) in de vaarweg is gezonken. Een dergelijke handelswijze is in strijd met 'de eisen van goed zeemanschap', conform artikel 1.04 van het Binnenvaartpolitiereglement. Hierin is onder meer bepaald dat de schipper alle voorzorgsmaatregelen moet nemen teneinde te voorkomen dat het leven van personen in gevaar wordt gebracht, dat schade wordt veroorzaakt aan andere schepen en dat de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht. Toen het weer verslechterde had (verzoeker; N.o.) uiteraard onmiddellijk de zeilen moeten strijken en met behulp van de buitenboordmotor naar de kant moeten gaan. Bij de berging is geconstateerd dat de buitenboordmotor van de boot nog in de ruststand stond. Daarnaast is er sprake van onrechtmatig handelen doordat het in het vaarwater achtergelaten schip inbreuk maakte op het eigendomsrecht van de Staat (zie Hoge Raad 14oktober 1994, AB 1995, 48)..."

2. In zijn verslag over de berging van verzoekers zeilkajuitboot heeft de heer B. onder meer het volgende vermeld over het telefonische overleg dat hij op 9 juni 1997 met verzoeker had gevoerd:

"(Verzoeker; N.o.) zegt dat hij afziet van deze berging en afstand zal doen van het casco (...). Ik heb (met nadruk) (verzoeker; N.o.) uitgelegd dat de mogelijke verdere kosten (hoger dan de waarde van de boot) mogelijk wel op hem verhaald kunnen gaan worden."

3. In antwoord op nadere vragen berichtte de Minister nog het volgende:

"...1. Indien (verzoeker; N.o.) op 7 juni 1997 niet in strijd met de eisen van goed zeemanschap had gehandeld en had geanticipeerd op de naderende zware storm door onmiddellijk toen het weer verslechterde de zeilen te strijken en met behulp van de buitenboordmotor van de boot naar de kant te gaan, was zijn boot hoogstwaarschijnlijk niet gezonken en was er geen schade ontstaan of was de schade tot een minimum beperkt gebleven. Indien de boot ondanks voornoemde voorzorgsmaatregelen toch in de vaargeul zou zijn gezonken dan zouden (verzoeker; N.o.) dezelfde kosten in rekening zijn gebracht als de kosten waar hij op dit moment voor wordt aangesproken. Op grond van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek juncto artikel 1 van de Wrakkenwet is (verzoeker; N.o.) als eigenaar van de boot aansprakelijk voor zijn in openbaar water gestrande vaartuig en op grond van artikel 10 van de Wrakkenwet kunnen de door de overheid gemaakte kosten voor berging en opruiming van zijn wrak op hem worden verhaald.

2. Indien (verzoeker; N.o.) op 7 juni 1997 geen toestemming zou hebben gegeven voor de berging van zijn schip dan zou door mijn dienst, gelet op de taak en de verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat, op dezelfde wijze zijn gehandeld als in juni 1997, namelijk het schip zo snel mogelijk lokaliseren en bergen om de veiligheid van de scheepvaart te kunnen waarborgen. Het schip bleek immers met gehesen zeilen rechtstandig in de vaargeul te zijn gezonken en vormde aldus een gevaar voor de scheepvaart. De wettelijke basis waarop de berging van het schip door de overheid zonder toestemming van de eigenaar kan plaatsvinden, is de Wrakkenwet. Op grond van artikel 10 van de Wrakkenwet zouden vervolgens de gemaakte kosten voor berging en opruiming van het wrak op (verzoeker; N.o.) zijn verhaald.

3. Uit het verslag van de heer B. betreffende het zeilkajuitbootje "(...)" blijkt dat (verzoeker; N.o.) op 9 juni 1997 heeft aangegeven om redenen van verzekeringstechnische aard af te zien van berging van zijn schip. Uit hoofde van de aan Rijkswaterstaat bij de scheepvaartwet opgedragen publiekrechtelijke taak alsmede op grond van de in artikel 1 van de Wrakkenwet geboden mogelijkheid tot opruiming van vaartuigen die in openbare wateren zijn gezonken, is de berging van het schip vervolgens voortgezet om de veiligheid van de scheepvaart ter plaatse te kunnen waarborgen. Op grond van het feit dat het aan het onzorgvuldig handelen van (verzoeker; N.o.) te wijten is dat de boot als obstakel in de vaargeul is beland, is (verzoeker; N.o.) voor de gemaakte kosten voor de berging van zijn schip aansprakelijk gesteld en is er door mijn dienst gekozen voor kostenverhaal langs privaatrechtelijke weg. Het feit dat (verzoeker; N.o.) in eerste instantie heeft ingestemd met de berging van zijn schip en deze toestemming vervolgens om verzekeringstechnische redenen heeft ingetrokken, doet niet af aan de voornoemde aansprakelijkheid van (verzoeker; N.o.). Het arrest van de Hoge Raad van 15 januari 1999, nr. 16.767, C79/246 bevestigt de door Rijkswaterstaat gekozen handelwijze. De Hoge Raad overweegt hier het volgende: "Beslissend voor de vraag of de overheid de bij de uitoefening van een haar bij



publiekrechtelijke regeling opgedragen publieke taak gemaakte kosten langs privaatrechtelijke weg kan verhalen, is de vraag of kostenverhaal via het privaatrecht die publiekrechtelijke regeling op onaanvaardbare wijze doorkruist (Windmill-arrest). Van belang hierbij is dat, wanneer verhaal van kosten langs publiekrechtelijke weg is uitgesloten, zulks een belangrijke aanwijzing is dat verhaal van kosten langs privaatrechtelijke weg ook is uitgesloten. In het onderhavige geval is beslissend of de Wrakkenwet aan zodanig verhaal in de weg staat. Dat is niet het geval. Op grond van artikel 10 van die wet is de beheerder van een openbaar water bevoegd de te zijnen laste komende kosten te verhalen op degene die volgens de wet daarvoor aansprakelijk is. Deze verbintenis tot vergoeding van de kosten dient te worden gekwalificeerd als een verbintenis uit onrechtmatige daad." Uit deze uitspraak valt te concluderen dat Rijkswaterstaat van haar bevoegdheid de kosten via de privaatrechtelijke weg te verhalen gebruik kon en mocht maken nu de publiekrechtelijke regeling daarmee niet op onaanvaardbare wijze is doorkruist..."

## Beoordeling

1. Verzoeker klaagt erover dat de Minister van Verkeer en Waterstaat hem de kosten in rekening heeft gebracht die het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, te Rotterdam (hierna: Rijkswaterstaat) heeft moeten maken voor het opsporen en het bergen van zijn zeilkajuitboot, die op 7 juni 1997 zonk in het Hollandsch Diep. Verzoeker is van mening dat hij voor die kosten niet aansprakelijk kan worden gesteld, omdat hem geen verwijt treft voor het zinken van zijn boot. Daarnaast stelt hij dat hij geen toestemming heeft gegeven voor de berging en dat hij afstand heeft gedaan van zijn boot, zodat de kosten van de berging hem niet in rekening kunnen worden gebracht.

2. De Minister van Verkeer en Waterstaat baseert de vordering onder meer op het feit dat verzoeker naar haar oordeel een verwijt kan worden gemaakt van het zinken van het schip. Zij acht verzoeker op grond van onrechtmatige daad aansprakelijk voor de schade, bestaand uit de kosten van opsporing en berging van het schip. Verzoeker heeft namelijk volgens de Minister niet geanticipeerd op de naderende storm en heeft daarmee gehandeld in strijd met de eisen van goed zeemanschap (zie achtergrond, onder 1.). Verzoeker had bij de naderende storm de zeilen onmiddellijk dienen te strijken en had met behulp van de buitenboordmotor naar de kant moeten gaan. In plaats daarvan heeft verzoeker geprobeerd terug te zeilen. Daarnaast wordt verzoeker als eigenaar van het schip, ook als er geen sprake zou zijn geweest van verwijtbaar handelen, aansprakelijk gehouden voor de schade die is ontstaan als gevolg van het maken van een inbreuk op het eigendomsrecht van de Staat (zie achtergrond onder 3.). Rijkswaterstaat was als beheerder van rijksvaarwater genoodzaakt tot het maken van bergingskosten, omdat de gezonken zeilkajuitboot gevaar opleverde voor het overige scheepvaartverkeer. De zeilboot was namelijk rechtstandig, met omhoogstaande mast en geheven zeilen, in de vaarweg gezonken.

3. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft gemotiveerd aangegeven waarom verzoekers zeilboot diende te worden geborgen en onder verwijzing naar relevante jurisprudentie waarom verzoeker, ondanks het feit dat hij afstand van zijn boot had gedaan, voor de kosten aansprakelijk kon worden gesteld. Gelet op de door de Minister aangevoerde argumenten kan niet worden geoordeeld dat de Minister niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten verzoeker de kosten in rekening te brengen die Rijkswaterstaat heeft gemaakt voor de opsporing en berging van verzoekers zeilkajuitboot. De onderzochte gedraging is derhalve behoorlijk.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat is niet gegrond.