

HOF VAN BEROEP GENT 12 JUNI 2006

VERVOER

Vervoer over zee – Loodsboot – Geen schip in de zin van artikel 1 Zeewet – Staatsschip gebruikt voor een openbare dienst

De loodsdiens is een openbare dienst. Dat de gebruiker van de dienst een financiële vergoeding verschuldigd is, volstaat niet om aan de dienst haar karakter van openbare dienst te ontnemen.

Een loodsboot is geen schip in de zin van artikel 1 Zeewet, zodat deze buiten het toepassingsgebied van deze wet valt.

Evenmin valt de loodsboot binnen het toepassingsgebied van het Aanvaringsverdrag van 23 september 1910 en van het Immunitetsverdrag Staatsschepen van 10 april 1926.

TRANSPORT

Transport maritime – Bateau-pilote – Pas un navire au sens de l'article 1^{er} de la loi de la navigation maritime et de la navigation intérieure – Navire d'État utilisé pour un service public

Le service de pilotage est un service public. Que l'utilisateur du service doive payer une redevance financière ne suffit pas pour lui enlever son caractère de service public.

Un bateau-pilote n'est pas un navire au sens de l'article 1^{er} de la loi de la navigation maritime et de la navigation intérieure, de sorte que celui-ci tombe en dehors du champ d'application de cette loi.

Le bateau-pilote ne tombe pas non plus dans le champ d'application de la convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et de la convention du 10 avril 1926 concernant les immunités de navires d'État.

Ofer Brothers Manager Ltd./Vlaamse Gewest

Zet.: H. Debucquoy (raadsheer wnd. voorzitter), F. Deschoolmeester en G. De la Ruelle (raadsheren)

Pl.: Mrs. R. De Paep en H. Lange

(...)

Feiten en procedure in eerste aanleg

In de nacht van 15 op 16 mei 1998 was het *m/s "Zim Anglia"* onderweg van Felixtowe naar Antwerpen. Rond middernacht en reeds in de Belgische territoriale wateren, naderde het schip de loodspost "De Wandelaar" en werd via de marifoon contact genomen met de aldaar aanwezige *Loodsboot 7*.

Teneinde de loods aan boord te nemen, verminderde het *m/s "Zim Anglia"* haar snelheid. Kort nadat de loods aan boord was, vond er echter een aanvaring plaats tussen beide schepen.

Na de aanvaring eiste het Vlaamse Gewest lastens appellante als reder/eigenaar van het *m/s "Zim Anglia"* een garantie ten bedrage van 373.079,75 EUR (= 15.050.000 BEF), welke op 19 mei 1998 werd gesteld.

De schade aan *Loodsboot 7* werd door het Vlaamse Gewest geraamd op 212.435,29 EUR (= 8.569.640 BEF), terwijl de expert die optrad voor appellante (de NV Techmar International) de schade begrootte op 138.974,61 EUR (= 5.606.236 BEF). Zowel de aansprakelijkheid voor de aanvaring als de schadebegroting werd betwist.

Bij dagvaarding, betekend op 3 mei 2001, vorderde het Vlaamse Gewest betaling lastens appellante van **212.435,29**

EUR als vergoeding van de schade aan haar loodsboot, méér de vergoedende interesten sinds 16 mei 1998, méér de gerechtelijke rente en de kosten.

(...)

Procedure in hoger beroep – Grieven

Het hoger beroep werd ingesteld door de oorspronkelijke verweerster.

Appellante heeft t.a.v. het tussenvonnissen *a quo* drie grieven:

– de vordering is verjaard (art. 270 Zeewet);

(...)

Geïntimeerde stelt dat haar oorspronkelijke vordering niet verjaard is.

(...)

Beoordeling

Terecht heeft de eerste rechter de loodsdiens gekwalificeerd als "openbare dienst" of "regeringsdiens, waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd".

Dat het loodswezen wordt geregulariseerd door de overheid blijkt o.a. uit de wet betreffende het loodsen van zeevaartuigen van 3 november 1977 en het decreet betreffende de organisatie en de werking van de loodsdiens van het Vlaamse

Gewest en de brevetten van havenloods en bootman van 19 april 1995.

De loodsdienst dient het algemeen belang. Ze overstijgt hierdoor derhalve de som van de individuele belangen van de gebruikers, die ze uiteraard ook dient. Dat door een schip uitsluitend in te zetten voor deze openbare dienst, de overheid eveneens tegemoet komt aan een individuele behoefte van de gebruiker, ontnemt aan deze dienst niet het karakter van openbare dienst.

De loodsdienst beantwoordt aan de criteria van veranderlijkheid, continuïteit en benuttigingsgelijkheid. Wie zich in de wettelijke en reglementaire voorwaarden bevindt, kan beroep doen op de loodsdienst en zal aan eenzelfde tarief – op basis van objectieve maatstaven bepaald voor de categorie waartoe hij behoort – onderworpen zijn (zie Afd. 5 van het loodsdecreet van het Vlaamse Gewest).

Dat de gebruiker van de dienst een financiële vergoeding verschuldigd is (een door de Koning vastgestelde vergoeding op grond van de loodsenwet van 3 november 1967, art. 7), volstaat niet om aan de dienst haar karakter van openbare dienst te ontnemen.

Dat de loodsdienst zich situeert op het raakvlak van het commercieel belang van de gebruiker en het economisch belang van de gemeenschap, maakt van de loodsdienst nog geen winstgevende commerciële activiteit in hoofde van de inrichter.

De loods (en de loodsboot) maakt deel uit van een door de Staat ingerichte *dienst* en valt onder de uitsluitende bevoegdheid van de Staat (Cass. 17 mei 1985, *Arr. Cass.* 1984-85, 1276; Cass. 15 december 1983, *T.B.H.* 1984, 500).

De loods verleent assistentie aan de kapitein, fungeert als raadgever m.b.t. de navigatie vooral op gevaarlijke plaatsen die hem bijzonder gekend zijn. Soms neemt hij “de facto” de navigatie in handen, alhoewel de kapitein steeds “meester” blijft. Daarnaast vervult de loods in zekere zin ook “politio-nale” taken, inzonderheid *het toezicht op de veiligheid van het maritieme verkeer* (zie o.a. noot S. MOSSELMANS onder Cass. 28 februari 2002, *R.W.* 2002-03, 20 e.v.).

Artikel 270 Zeewet bepaalt dat rechtsvorderingen tot vergoeding van schade door aanvaring, *twee jaar* na het voorval verjaren. Door artikel 270 Zeewet is de tweejarige verjaringstermijn van het Brusselse Aanvaringsverdrag van **23 september 1910** (art. 7) opgenomen in de Belgische wetgeving.

Artikel 1 Zeewet bepaalt: “Voor de toepassing van deze wet worden als zeeschepen beschouwd, alle vaartuigen van tenminste 25 ton, bestemd of gewoonlijk gebruikt voor personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart of enige andere *winstgevende* scheepvaartverrichting ter zee.”

Meteen is duidelijk dat de Zeewet – die een aanvaring voorziet tussen twee- of binnenschepen, nl. schepen ingezet voor commerciële winstgevende activiteiten – **niet** van toepassing is op de loodsdiensten.

Uit geen enkel artikel van de Zeewet blijkt dat titel VII (aanvaring) en de verjaringsbepaling van artikel 270, 1° ook zouden gelden voor vaartuigen die geen winstgevende scheepvaartwerkzaamheden verrichten.

In het aanvaringsverdrag van 23 september 1910 (art. 1) heeft het begrip “zeeschip” een ruimere draagwijdte. De verdragsregelen hebben voorrang op andere interne Belgische wetten (Antwerpen 23 november 1993, *R.W.* 1993-94, 721). **Artikel 11** van dit aanvaringsverdrag sluit echter de toepassing uit voor “staatschepen die uitsluitend bestemd zijn tot een *openbare dienst*”.

Inmiddels geldt ook de wet van 28 november 1928 die het Internationaal Verdrag van Brussel van 10 april 1926 (“tot het vaststellen van enige éénvormige regelen betreffende immunititeiten van staatschepen”) in de Belgische wetgeving invoert (*B.S.* 11 januari 1929).

Krachtens **artikel 1** van dit immunititeitsverdrag zijn staatschepen t.a.v. van vorderingen inzake de exploitatie ervan, onderworpen aan dezelfde regelen inzake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen van toepassing zijn.

Artikel 3 van het immunititeitsverdrag voorziet echter terug als *uitzondering* o.a. aan de Staat toebehorende of uitgebete vaartuigen, die bij het ontstaan van de schuldvordering uitsluitend worden gebruikt voor een regeringsdienst, waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd.

De loodsboot, benut in het kader van de door geïntimeerde beheerde loodsdienst, valt dus ook *buiten* het toepassingsgebied van de korte verjaringstermijn voorzien in artikel 7 van het aanvaringsverdrag.

Tevergeefs beroept appellante zich bijgevolg op de verjaring.

(...)

Om deze redenen,

Het hof,

(...)

Verklaart het hoger beroep ontvankelijk, doch ongegrond;

Bevestigt het tussenvonnissen *a quo*;

Verzendt de zaak terug naar de eerste rechter voor verdere behandeling na expertise (art. 1068, 2° Ger.W.).

(...)

Noot*F. Stevens*

De loodsdienst is een openbare dienst, en geen winstgevende commerciële activiteit, ook al zijn de gebruikers van deze dienst een financiële vergoeding verschuldigd.

Een loodsboot, die door het Loodswezen wordt ingezet, is derhalve geen “schip” in de zin van artikel 1 Zeewet, dat winstgevende scheepvaartverrichtingen vereist. De bepalingen van de Zeewet zijn niet van toepassing op een loodsboot.

Het aanvaringsverdrag van 23 september 1910 definieert het “schip” weliswaar ruimer dan de Zeewet, doch staatsschepen die uitsluitend bestemd zijn tot een openbare dienst wor-

den uitdrukkelijk uitgesloten. Dezelfde oplossing volgt uit het immunitéitsverdrag staatsschepen van 10 april 1926, waarin bepaald wordt dat staatsschepen, die uitsluitend worden gebruikt voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd, niet onderworpen zijn aan dezelfde regels als particuliere schepen.

De aanvaring tussen een loodsboot en een zeeschip en de verjaringstermijn van de daaruit voortvloeiende vorderingen worden derhalve niet beheerst door de Zeewet, noch door het aanvaringsverdrag zelf.