
HOF VAN BEROEP GENT 8 FEBRUARI 2016

VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Beperking van aansprakelijkheid – LLMC-Verdrag – Fondsvorming – Rechter moet nagaan of het verdrag van toepassing is

Wanneer verzet wordt aangetekend tegen een LLMC-fonds moet de rechter nagaan of het LLMC-Verdrag wel van toepassing is. Is dit niet het geval, dan kunnen de fondsbeschikkingen vernietigd worden. Een “nutteloos” fonds laten bestaan is een inefficiënt gebruik van overheidsmiddelen.

VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Beperking van aansprakelijkheid – CLC-Verdrag – Begrip “zeegaand schip” (art. 1, 1.)

Het CLC-verdrag inzake olieverontreiniging is enkel van toepassing op “zeeschepen en andere zeegaande vaartuigen, van welk type ook” (art. 1, 1.). Een estuair schip, d.w.z. een binnenschip dat over het wettelijk vereiste certificaat beschikt om in de vijf mijlszone van de Belgische kust te mogen varen, is mogelijk geen “zeeschip”, maar minstens een “ander zeegaand vaartuig” en valt derhalve onder het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag. Het CLC-Verdrag geldt op het gehele grondgebied van de verdragsluitende staten. Het feit dat het schip zich op het ogenblik van de olieverontreiniging niet op zee bevond maar in een haven is derhalve niet relevant.

Sapphire Shipping SA / Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, het Vlaamse Gewest, Dredging International NV, P.B. vereffenaar Beperkingsfonds ms Sapphire, C. Bulk NV, Compagnie belge d’Affretements NV, Dartline NV, LTD Dart 9, Terminalco NV en Belgische Staat

Zet.: P. Vanherpe (kamervoorzitter), F. Deschoolmeester en G. Vanderstichele (raadsheren)

Pl.: Mrs. A. Poelmans en S. Van Moorleghem, D. Gailliaert, H. Lange, M. Van Looveren, L. Verbeke, W. Den Haerynck
Zaak: 2012/AR/3019

Wijst het hof het volgende arrest:

(...)

II. Situering van de betwisting

Het hof vat de feiten in deze zaak als volgt samen.

3. Op 4 september 2007 slaat het mts. (motortankschip) “Sapphire”, eigendom van de vennootschap naar Luxemburgs recht Sapphire Shipping SA (verder Sapphire Shipping) lek in de haven van Oostende waardoor een partij bunkerolie (50.000 à 100.000 liter) verloren ging. Het lek zou zijn ontstaan doordat het achterschip in aanraking kwam met een fender (“stootrand”) van kaaimuur 133 waardoor de scheepswand geperforeerd werd.

TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Limitation de responsabilité – Convention LLMC – Constitution du fonds – Le juge peut apprécier si la convention est d’application

En cas d’opposition contre un fonds LLMC, le juge doit apprécier si la convention LLMC est bien d’application. Si cela n’est pas le cas, les ordonnances concernant le fonds peuvent être annulées. Laisser exister un fonds « inutile » constitue un usage inefficace des moyens publics.

TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Limitation de responsabilité – Convention CLC – Définition de « bâtiment de mer » (art. 1, 1.)

La convention CLC concernant la pollution par hydrocarbures s’applique uniquement aux « bâtiments de mer ou engins marins, quel qu’ils soient » (art. 1, 1.). Un navire estuaire, c’est-à-dire un bateau d’intérieur possédant le certificat légalement requis pour pouvoir naviguer dans la zone de cinq milles de la côte belge, n’est peut-être pas un « bâtiment de mer », mais au moins « un engin marin » et est dès lors couvert par la convention CLC. Cette convention est d’application sur tout le territoire des pays membres. Le fait qu’au moment de la pollution le navire ne se trouvait pas en mer mais dans un port est sans pertinence.

De stookolie kwam in het dokwater van de haven van Oostende terecht toebehorende aan het Autonoom Gemeentebedrijf met rechtspersoonlijkheid haven Oostende (verder AGHO) en vervuilde ook de wateren en kunstwerken aangrenzend aan het havengebied.

Volgens de Belgische Staat werden door haar kosten gemaakt met het oog op de preventie, de voorkoming, de bestrijding en de opruiming van deze verontreiniging die door haar in eerste aanleg provisioneel werden begroot op een totaal van 220.825,81 EUR.

De NV Ro-Roco, de NV Cobelfret, de NV Dartline, Ltd. Dart 3 en de NV Terminalco (verder Ro-Roco, Cobelfret, Dartline, Dart 3 en Terminalco) zijn gebruikers van de haven

van Oostende die voorhouden eigen schade te hebben geleden door de olievervuiling. Zo zouden volgens hen sommige van hun in de haven aanwezige schepen zijn bevuild door de stookolie, zou het in- en uitgaand verkeer van hun schepen onmogelijk zijn gemaakt en zouden de door hen gebruikte haveninstallaties bevuild zijn geraakt. Schade zou ook zijn ontstaan doordat het tijdok zou zijn gesloten tot 21 maart 2008 en de terminals gedeeltelijk en tijdelijk onbruikbaar werden.

Ro-Roco, Cobelfret, Dartline, Dart 3 en Terminalco begrootten hun gezamenlijk geleden schade op meer dan 250.000 EUR.

De NV Dredging international (verder Dredging International) zou op het ogenblik van het incident in opdracht van de Vlaamse Overheid aannemingswerken hebben uitgevoerd aan de oostelijke dam van de haven en zou volgens haar schade hebben geleden wegens verontreiniging van de werken, de immobilisatie van haar varende materieel en de stilstand van de werkzaamheden voor een provisioneel begrote schade van 110.000 EUR.

Het mts. "Sapphire" beschikte over een certificaat om aan estuaire vaart te mogen doen. Dat werd haar verstrekt in uitvoering van het koninklijk besluit van 8 maart 2007, waaronder het een binnenschip is toegestaan te varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, op voorwaarde dat het niet verder dan 5 zeemijl uit de kust vaart en dat het een communautair certificaat heeft of een certificaat van onderzoek bedoeld in artikel 4, § 1 van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, en van het aanvullend communautair certificaat bedoeld in artikel 4, § 2 van hetzelfde besluit.

Op 10 december 2007 bood Sapphire Shipping een verzoekschrift aan bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen om er, in toepassing van artikel 2, § 1, B van het KB van 27 november 1989, gewijzigd op 30 augustus 2000, een beperkingsfonds te vormen.

De voorzitter in de rechtbank van koophandel te Antwerpen verklaarde zich bevoegd voor het schadegeval te Oostende bij toepassing van de artikelen 48 en 273 van de zeewet, respectievelijk de artikelen 48, 588, 9° en 627, 10° Ger.W.

Het verzoekschrift zou zijn aangeboden onder toepassing van het LLMC-Verdrag waaronder het Sapphire Shipping zou zijn toegestaan om bij toepassing van de artikelen 273 *et seq.* zeewet haar aansprakelijkheid te beperken.

Op 11 december 2007 verklaarde de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen dit verzoekschrift bij beschikking ontvankelijk en gegrond en werd, gelet op artikel 48 van de wet van 11 april 1989, bevel gegeven tot instelling van de procedure tot vorming van een beperkingsfonds van het mts. "Sapphire" door middel van een garantie, ten bedrage van 637.386,55 EUR, te stellen middels een

clubgarantie van de P&I-Club The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. Mr. P.B. werd aangesteld als vereffenaar en de heer Fernand Dejosse als rechter-commissaris.

Verder werd bepaald dat de bankgarantie binnen de 15 werkdagen na dagtekening van de gewezen beslissing ter beschikking diende gesteld te worden.

Op 13 december 2007 werd aan de vereffenaar een garantie op eerste verzoek uitgereikt door de The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. Deze verbond zich onherroepelijk in het voordeel van de vereffenaar *qualitate qua* tot de betaling van de som van maximaal 637.386,55 EUR op eerste verzoek van de vereffenaar.

Op 14 december 2007 deed Mr. P.B., verslag van zijn verichtingen. Hij verzocht de rechtbank vast te stellen dat het beperkingsfonds gevormd was, te bepalen binnen welke termijn de schuldeisers gehouden waren hun schuldvordering in te dienen, en te zeggen wanneer het proces-verbaal van verificatie van de schuldvorderingen zou afgesloten worden en opgave te doen van de bladen waarin de bekendmakingen, zoals bedoeld in artikel 48, § 5 van de zeewet, dienden te gebeuren.

Bij beschikking van 14 december 2007, stelde de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen vast dat het beperkingsfonds gevormd was en dat uiterlijk op maandag 14 januari 2008 de schuldvorderingen met de daarbij te voegen titels, ter griffie dienden te zijn neergelegd. De sluiting van het proces-verbaal van verificatie der schuldvorderingen werd vastgelegd op 14 februari 2008. De publicatie van de beschikking geschiedde in zowel het *Belgisch Staatsblad* als de *Antwerpse Lloyd* op 17 december 2007. De termijn om verzet aan te tekenen verstreek bijgevolg op 17 maart 2008.

Op 11 januari 2008 dagvaardde AGHO Sapphire Shipping en de vennootschap naar het recht van Bermuda, de Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel ten einde Sapphire Shipping aansprakelijk te stellen bij toepassing van het internationaal verdrag van Brussel van 29 november 1969 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging van olie (het zogenaamde CLC-Verdrag).

Op 14 augustus 2008 gingen ook Ro-Roco, Cobelfret, Dartline, Dart 3 en Terminalco over tot dagvaarding ten gronde van Sapphire Shipping en AGHO.

In die procedure dagvaardden Sapphire Shipping en The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) op 3 december 2008 AGHO in tussenkomst en vrijwaring gedagvaard, minstens op rechtstreekse eis.

Op 4 november 2008 verzocht Mr. P.B. om betaling van het door de garantie gedekte bedrag voor of uiterlijk op 3 december 2008 waarop Sapphire Shipping een nieuwe garantie aanbood onderschreven door de NV ING België voor een bedrag van 774.394,90 EUR, waarbij het origineel

van deze garantie op 3 februari 2009 aan de vereffenaar werd overhandigd.

In toepassing van artikel 48, § 4, derde en vierde lid van de zeewet vroeg Mr. P.B. op 4 februari 2009 als vereffenaar aan de rechter-commissaris machtiging om de nieuwe garantie te aanvaarden en na ontvangst ervan de oude garantie aan Sapphire Shipping terug te bezorgen, hetgeen daags erna met machtiging van de rechter-commissaris geschiedde.

4. De eerste rechter sprak als volgt *het bestreden vonnis* uit:

“– verklaart het derdenverzet van de verzetdoende partijen toelaatbaar en gegrond, wijst derhalve dit derdenverzet toe en vernietigt de bestreden beslissingen, met name het bevel van 11 december 2007 en de beschikking van 14 december gewezen door de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen in de zaak B 07/00734, in hun geheel ten aanzien van alle thans in het geding zijnde partijen;

– verklaart huidig vonnis gemeen aan Mr. P.B. in zijn hoedanigheid van vereffenaar van het beperkingsfonds van het scheepsvermogen van met mts. “Sapphire”;

– zegt voor recht dat derhalve het gevormde beperkingsfonds wordt gesloten en beveelt de teruggave van de ING-garantie nr. G.01.000209 waartoe zij de vereffenaar machtigt;

– veroordeelt Sapphire Shipping in betaling van de kosten van het geding, langs de zijde van AGHO begroot op 734,55 EUR aan kosten van dagvaarding en rolstelling en tot een rechtsplegingsvergoeding van 1.200 EUR, langs de zijde van Ro-Roco, Cobelfret, Dartline, Dart 3 en Terminalco begroot op 670,61 EUR aan kosten van dagvaarding en rolstelling en tot een rechtsplegingsvergoeding van 1.200 EUR en langs de zijde van de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest en Dredging International begroot op elk een rechtsplegingsvergoeding van 1.200 EUR;

– verklaart het vonnis uitvoerbaar bij voorraad.”

5. Met een verzoekschrift, neergelegd ter griffie van het hof van beroep te Antwerpen op 29 juli 2009, tekent Sapphire Shipping hoger beroep aan tegen dit vonnis.

In het arrest van 31 januari 2011 beslist het hof van beroep te Antwerpen als volgt:

“Verklaart het hoger beroep toelaatbaar en gegrond in de hierna volgende mate, hervormt het bestreden vonnis en zegt voor recht dat de verzetten tegen het bevel van 11 december 2007, respectievelijk de beschikking van 14 december 2007 van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen toelaatbaar, maar ongegrond zijn, zegt voor recht dat het beperkingsfonds gevormd is overeenkomstig de artikelen 48 en 273 van de zeewet, de bepalingen van het LLCM-Verdrag / de wet van 11 april 1989 en het KB van 27 november 1989 en bijgevolg de bankgarantie ING onder nummer G.01.000209 of een equivalente bankgarantie terug

aan de vereffenaar, Mr. P.B. q.q. dient ter hand gesteld te worden binnen de 14 na het tussen te komen arrest.

Verwijst geïntimeerden sub 1, sub 2, sub 3, sub 5-9 en sub 10 solidair in de kosten van beide aanleggen van appellante, (...)”.

6. Zowel C. Bulk (rechtsopvolger van Ro-Roco), Cobelfret, Dartline, Dart 3 en Terminalco, als Sapphire Shipping, als de Belgische Staat en Dredging International tekenen cassatieberoep aan tegen dit arrest.

In een arrest van 14 juni 2012 voegt het Hof van Cassatie de drie zaken samen en vernietigt het het bestreden arrest, behalve in zoverre dit het hoger beroep en de verzetten tegen het bevel van 11 december 2007, respectievelijk de beschikking van 14 december 2007 van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen toelaatbaar verklaart.

Het Hof van Cassatie motiveert zijn beslissing als volgt:

“2. Artikel 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 artikel 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 artikel 1, 1. LLMC-Verdrag, kunnen scheepseigenaren hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit verdrag.

Krachtens artikel 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 artikel 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 artikel 15, 2. LLMC-Verdrag kan een staat, die partij is bij dit verdrag, door middel van uitdrukkelijke bepalingen 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 artikel I, 1. 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 artikel 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. Artikel 273, § 1, aanhef en 1° zeewet bepaalt dat, onder voorbehoud van de § 2 tot 4, de artikelen 1 tot en met 15, behalve artikel 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 artikel 273 zeewet naar het bepaalde in artikel 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, doch zonder te hebben nagegaan of bedoeld schip geen zeeschip of zeegaand vaartuig, van welk type ook, in de zin van het CLC-Verdrag is, verantwoordden hun beslissing niet naar recht.

Het onderdeel is in zoverre gegrond.

(...)"

(...)

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

12. De eerste betwisting in hoger beroep betreft de vraag of dit hof over de vereiste *rechtsmacht* beschikt.

In het arrest van het Hof van Cassatie van 14 juni 2012 is de toelaatbaar verklaring van de vorderingen door het hof van

beroep te Antwerpen niet vernietigd. De vorderingen zijn dan ook definitief toelaatbaar.

De toelaatbaarheid van de vordering impliceert dat het hof rechtsmacht had en heeft. De rechtsmacht om te oordelen over de vraag of het hof al dan niet rechtsmacht heeft, is dan ook uitgeput. Het hof is thans niet meer gevat over deze betwisting.

Naar aanleiding van de betwisting omtrent de rechtsmacht van dit hof werpt Sapphire Shipping nog een aantal middelen op, die hierna beantwoord worden.

13. Sapphire Shipping vergist zich in feite waar zij argumenteert dat er enkel verzet gedaan wordt tegen de beschikking tot vaststelling van fondsvorming van 14 december 2007. Ook tegen het bevel van 11 december 2007 tot vorming van het fonds is verzet aangetekend.

Sapphire Shipping vergist zich in rechte waar zij poneert dat op grond van artikel 48, § 5 zeewet enkel tegen de beschikking tot vaststelling van fondsvorming verzet kan aangetekend worden. Met toepassing van het Gerechtelijk Wetboek is verzet mogelijk tegen het bevel tot vaststelling (zie *infra*, randnr. 15). Dit is in de huidige zaak van toepassing.

Verder vergist Sapphire Shipping zich in rechte in haar stelling dat haar argumentatie met betrekking tot de toepassing van artikel 1122, 1° Ger.W. over de grond van de zaak gaat. Deze bepaling betreft de toelaatbaarheid en daarover is dit hof niet gevat.

Voor zoveel als nodig stelt het hof vast dat het recht op het fonds los staat van de schuldvordering zelf. Nu de beperking van de schadevergoeding in een fonds dat met toepassing van het LLMC-Verdrag opgericht is, groter is dan in een fonds dat met toepassing van bijvoorbeeld het CVC-Verdrag is opgericht, lijden de verzetdoende partijen mogelijks een nadeel in hun recht op schadevergoeding.

14. De opwerping van Sapphire Shipping dat de intrekking van de beschikking tot fondsvorming, om andere motieven dan het fonds zelf, het recht van de reder op aansprakelijkheidsbeperking op een onwettige wijze inperkt, wordt niet in aanmerking genomen. De huidige beoordeling is niet in strijd met artikel 47 zeewet, dat het recht op de beperking van de aansprakelijkheid van de reder vestigt. Een beperkingsfonds op grond van het LLMC-Verdrag is niet de enige mogelijkheid tot beperking van de aansprakelijkheid van Sapphire Shipping.

Het argument van Sapphire Shipping komt er verder op neer dat de reder onbeperkt en naar eigen goeddunken een beperkingsfonds kan oprichten, volgens de bepalingen van een verdrag naar keuze van de reder. Dit is juridisch niet correct. Bij de beoordeling of het fonds gevormd kan worden onder het LLMC-Verdrag, moet de rechter nagaan of dit verdrag van toepassing is. De rechter moet nagaan of de voorwaarden voor de creatie ervan vervuld zijn. Dit volgt in deze zaak in de eerste plaats uit artikel 3, aanhef en b) LLMC-Verdrag,

op grond waarvan de verdragsbepalingen niet van toepassing zijn op vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag (zie ook *infra*).

Sapphire Shipping roept in dat pas nadat ten gronde is geoordeeld dat a) zij zou aansprakelijk zijn en b) het CLC-Verdrag op haar van toepassing zou zijn, zal vastgesteld moeten worden dat het gecreëerde fonds niet tegenstelbaar is aan haar.

Het hof verwerpt dit argument om drie redenen:

1) deze werkwijze druist in tegen de verdragsrechtelijke en wettelijke bedoeling van een beperkingsfonds, namelijk de creatie van een soort waarborg, door ervoor te zorgen dat het gelimiteerde en afgezonderde bedrag zeker ter beschikking is voor de vergoeding van de schade. Door de reder een beperkingsfonds naar eigen keuze te laten oprichten, zonder voorafgaand te toetsen of de schadelijders hier ooit een beroep zullen kunnen op doen, mocht ten gronde de aansprakelijkheid van de reder vastgesteld worden, wordt de waarborgfunctie uitgehouden;

2) dergelijke aanpak is niet proceseconomisch. Een beperkingsfonds oprichten, zonder na te gaan of het opgerichte fonds gebruikt zal kunnen worden, is een inefficiënt gebruik van overheidsmiddelen en van de middelen van de partijen;

3) indien de thans verzetdoende partijen dit niet zouden doen, zou Sapphire Shipping bij de beoordeling ten gronde kunnen argumenteren dat er gezag van gewijsde of een aanvaarding bestaat in hoofde van geïntimeerden. Zij zou kunnen opwerpen dat de schadelijders berust hebben in de oprichting van een LLMC-Verdrag beperkingsfonds en dat zij bijgevolg de toepassing van het LLMC-Verdrag en de uitsluiting van de toepassing van het CLC-Verdrag aanvaard hebben.

In tegenstelling tot wat Sapphire Shipping argumenteert, wordt thans geen oordeel ten gronde gevormd over de aansprakelijkheid voor de schade.

15. De voorzitter van de rechtbank van koophandel, die gevat wordt met toepassing van de artikelen 48 en 273 van de zeewet en de artikelen 588, 9° en 627, 10° Ger.W., moet en mag zich niet beperken tot het beoordelen van het verzoek binnen het LLMC-verdrag. Artikel 48, § 1, eerste lid zeewet verwijst uitdrukkelijk naar artikel 1026 Ger.W. De wetgever heeft in artikel 48, § 1, eerste lid zeewet, noch in artikel 588, 9° Ger.W. de volledige toepassing van de procedure op eenzijdig verzoekschrift uitgesloten. Er is geen beperking tot artikel 1026 Ger.W. Bijgevolg is ook artikel 1028, eerste zin Ger.W. van toepassing: “*De rechter onderzoekt de vordering.*”. De voorzitter kan derhalve nagaan of het LLMC-Verdrag van toepassing is. Ook de rechter die op derdenverzet gevat wordt en wel op tegenspraak oordeelt, heeft die rechtsmacht en bevoegdheid.

16. De rechter dient zich bijgevolg niet te beperken tot het onderzoek van de formele voorwaarden van het gevormde beperkingsfonds.

17. De *tweede betwisting* betreft de excepties van *ontoelaatbaarheid* wegens gebrek aan bevoegdheid en belang.

Ook voor deze betwisting is de rechtsmacht van het hof uitgeput en is het hof bijgevolg thans niet meer gevat, gelet op de beperkte vernietiging door het Hof van Cassatie in zijn arrest van 14 juni 2012.

18. De *derde betwisting* heeft betrekking op de vraag of Sapphire Shipping haar *aansprakelijkheid* voor de schade door olieverontreiniging door het mts. Sapphire op 4 september 2007 ten aanzien van de geïntimeerden kon beperken, door het stellen van een beperkingsfonds in overeenstemming met de bepalingen van *LLMC-Verdrag* van 19 november 1976.

19. Artikel 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 artikel 47, § 2 zeewet kart 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 (het LLMC-Verdrag), in zoverre het oliën betreft die omschreven staan in dit verdrag.

Krachtens artikel 1, 1. LLMG-Verdrag, kunnen scheepseigenaren hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit verdrag.

Krachtens artikel 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 artikel 3, aanhef en b) LLMC-Verdrag zijn de verdragsbepalingen niet van toepassing op vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag.

20. Uit al het voorgaande volgt dat eerst bepaald moet worden of het schadegeval *al dan niet onder de toepassing van het CLC-Verdrag* valt.

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

Conform het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969 worden deze begrippen verdragsautonoom bepaald. Met name artikel 31, 1. van dit verdrag is relevant: een verdrag moet te goeder trouw worden vastgelegd, overeenkomstig de gewone, gebruikelijke betekenis (“*ordinary meaning*”) van de termen in het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en doel van het verdrag.

Dit voorschrift is in deze zaak vooral van belang omdat er nationaal en internationaal geen wettelijke definitie van een “schip” bestaat. Om na te gaan wat bedoeld wordt met de begrippen “zeeschepen” of “zeegaande vaartuigen” moet de rechter op zoek gaan naar de natuurlijke en gewone betekenis van deze termen in hun context, rekening houdende met het doel en het voorwerp van het verdrag.

21. Het CLC-Verdrag definieert “olie” als volgt: “Wordt onder ‘olie’ verstaan: alle persistente uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie, vervoerd aan boord van een schip als lading of in de bunkers van het schip” (CLC-Verdrag, art. 1, 5.).

Uit de voorliggende rapporten van gerechtsdeskundige Ir. Beyen blijkt dat het mts. “Sapphire” de wateren vervuuld heeft met dieselolie en stookolie (stukken 1-2 van het dossier van geïntimeerden 5-9), dit zijn persistente uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën.

Er is dus sprake van “olie” in de zin van het CLC-Verdrag.

22. Het begrip “*vervuiling*” wordt in het verdrag omschreven als “bevuiling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden” (art. I, 6. CLC-Verdrag).

Artikel I, 6. CLC-Verdrag bevat derhalve geen beperking tot schadegevallen die zich op zee voordoen. Vervuiling kan ook in een haven optreden, zoals hier het geval is.

Uit de rapporten van de gerechtsexpert blijkt dat olie uit het mts. “Sapphire” is ontsnapt en het water van de haven van Oostende, de schepen en een terminal heeft bevuild.

Er is dan ook vervuiling in de zin van het CLC-Verdrag.

23. Artikel I, 6. CLC-Verdrag definieert “*schade*” als volgt: “Wordt onder ‘*schade door verontreiniging*’ verstaan: verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bevuiling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit het schip”.

De lading ruwe stookolie is door de lozing een afvalstof geworden, die tot verontreiniging van de omgeving en een aantal installaties geleid heeft. De schade van AGHO, de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest en de vijfde tot negende geïntimeerden bestond uit de opruiming van de gelekte olie en de sanering. Artikel II CLC-verdrag en de definitie van artikel I, 6. CLC-Verdrag is voldoende ruim opdat de huidige schade “schade door verontreiniging” zou zijn in de zin van het CLC-Verdrag.

24. Artikel I, 1. van het CLC-Verdrag definieert “*schip*” 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 (...).”

(“Schip” betekent alle zeeschepen en andere zeegaande vaartuigen, van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als vracht, op voorwaarde dat een schip, dat in staat is olie en andere vrachten te vervoeren, enkel als schip zal beschouwd worden ingeval het daadwerkelijk olie in bulk als vracht vervoert (...)) – vertaling van het hof).

25. Het mts. Sapphire is een *binnenschip*, dat beschikt over het wettelijk vereiste certificaat om aan *estuaire vaart* te mogen doen, binnen de vijfmijszone van de Belgische kust. Dit staat vast aan de hand van de volgende gegevens:

(a) de meetbrief voor binnenvaartuigen vermeldt dat het een motortankschip is, bestemd voor het vervoer van vloeistoffen, met een maximum vermogen van 4.765 T.;

(b) in uitvoering van het KB van 8 maart 2007 verkreeg het mts. Sapphire een certificaat om aan *estuaire vaart* te mogen doen, wat het toestaat te varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, op voorwaarde dat het niet meer dan 5 zeemijl uit de kust vaart. Verder moet het beschikken over een 1) communautair certificaat of het certificaat van onderzoek, zoals bedoeld in artikel 4, § 1 van het KB van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en over 2) het aanvullend communautair certificaat bedoeld in artikel 4, § 2 van hetzelfde KB.

In overeenstemming met deze voorwaarden beschikt het mts. Sapphire over een Lloyd’s Certificate of Class.

Het schip beschikte verder over een internationaal pollutiepreventiecertificaat.

26. Volgens de *Oxford English Dictionary*, zoals gepubliceerd op internet, is “*sea-going*” “*suitable or designed for voyages on the sea; characterized by or relating to travelling by sea, especially habitually*” (“geschikt voor of ontworpen voor reizen op zee; gekenmerkt door of betrekking hebbende op het reizen over zee, in het bijzonder gewoonlijk”) – vertaling van het hof).

Er zijn argumenten om te oordelen dat een binnenschip dat aan *estuaire vaart* mag doen binnen de vijfmijszone geen “zeeschip” is.

Gelet op wat hierna volgt, gaat het hof evenwel niet in op deze discussie.

27. Een binnenschip dat aan *estuaire vaart* mag doen binnen de vijfmijszone is een “*seaborne craft of any type whatso-*

ever” (“zeegaand vaartuig van welk type ook”) in de zin van artikel I, 1. van het CLC-Verdrag.

“*Seaborne*” betekent “wat verband houdt met het vervoer over zee” (zie www.linguee.nl). Gewoonlijk wordt “seaborne” (“zeegaand”) tegenover “inland waterway” (“binnenlandse waterweg”) geplaatst, net zoals “airborne” (“in de lucht”) tegenover “op de grond” staat.

De toevoeging “*seaborne craft of any type whatsoever*” aan “*seagoing vessel*” (“zeeschip”) duidt erop dat de verdragsluitende staten zich niet hebben willen beperken tot de zeeschepen bij het bepalen van het toepassingsgebied van het verdrag.

De verdragsbepaling is zeer breed geformuleerd: het gaat om elk zeegaand vaartuig, *van welke aard ook*, dat gebouwd of aangepast is voor het vervoer van olie in bulk als vracht. Een binnenschip dat aan estuaire vaart mag doen en zich tot vijf mijl op zee mag begeven tussen de Westerschelde en de havens van Belgische kust, gaat op zee. Bijgevolg is het een zeegaand vaartuig, van de aard van een binnenschip dat zich binnen een vijf mijlszone op zee mag begeven.

De woorden “*any type whatsoever*” (“van welke aard ook”) zijn belangrijk. De verdragsluitende staten hebben een vaartuig bedoeld dat over de zee olie vervoert, *ongeacht* het type schip dat daarvoor ingezet is. Het schip moet dus niet bestand zijn tegen de volle en de hoge zee om onder het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag te vallen.

Dit weerlegt meteen een aantal argumenten van appellante die zij opwerpt om het mts. Sapphire uit te sluiten van het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag.

De beperking voor het binnenschip van de toelating om op zee te varen tot vijf mijlen vanaf de kustlijn neemt het zeegaand karakter niet weg. Wat de zee is, wordt niet bepaald door het type schip. Relevant is aan welke zijde een schip zich bevindt van de basislijn (de kust). Het mts. Sapphire bevond zich niet aan de landzijde van de kust en begaf zich dus niet op de binnenwateren, maar op zee. Het is niet betwist dat de olie over zee werd aangevoerd.

Nu de discussie niet gaat over de vraag of het mts. Sapphire een zeeschip is of niet, is de verwijzing van appellante naar de zagezegde bedoeling van de wetgever in het KB van 8 maart 2007 om van een binnenschip bij estuaire vaart geen zeeschip te maken, niet relevant.

Ten onrechte argumenteert appellante dat het mts. Sapphire niet onder het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag valt omdat het maar 4,63% van zijn exploitatietijd “estuaire” zou varen. Deze interpretatie voegt een voorwaarde aan het verdrag toe. Nergens bevat het verdrag een criterium van (voldoende of minimum) vaartijd op zee, opdat er toepassing zou kunnen gemaakt worden van het verdrag.

De verdragstekst primeert op de definitie uit een woordenboek. De zinsnede “in het bijzonder gewoonlijk” sluit zee-

vaart in de zin van estuaire vaart trouwens niet uit.

Dat het schadegeval zich ten slotte niet op zee, maar in de haven van Oostende voordeed, is zonder invloed op de kwalificatie van het schip als zeegaand vaartuig van welke aard ook. Geen enkele bepaling van het CLC-Verdrag schrijft voor dat het ongeval zich op zee zou hebben moeten voordoen, opdat het verdrag van toepassing zou zijn. Een dergelijke lezing voegt een voorwaarde toe aan het verdrag.

28. De uitgebreide argumentatie die appellante verder ontwikkelt omtrent haar stelling dat het mts. Sapphire niet onder de toepassing van het CLC-Verdrag valt, omdat het geen schip zou zijn in de zin van het verdrag, is niet van aard iets aan de voorgaande beoordeling te wijzigen. De argumentatie wijdt ver uit en verwijderd het debat van de kern van de bepaling en de terminologie van het CLC-Verdrag, met name “*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 (...)*” (“andere zeegaande vaartuigen, van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als vracht, op voorwaarde dat een schip, dat in staat is olie en andere vrachten te vervoeren, enkel als schip zal beschouwd worden ingeval het daadwerkelijk olie in bulk als vracht vervoert (...).”). Hiervoor heeft het hof de betwisting beslecht aan de hand van de essentie, wat volstaat. Om die reden wordt niet elk onderdeel van de argumentatie van appellante afzonderlijk uitdrukkelijk beantwoord.

29. Uit wat hiervoor geoordeeld werd, blijkt dat een tekstuele analyse van de bepalingen van het CLC-Verdrag volstaat. Een teleologische interpretatie hoeft niet.

Voor zoveel als nog nodig wijst het hof erop dat de kwalificatie van het mts. Sapphire als een zeegaand vaartuig in overeenstemming is met de context en het doel van het verdrag.

In de preambule van het CLC-Verdrag verklaren de verdragsluitende staten “zich bewust [te zijn] van de gevaren van verontreiniging verbonden aan het vervoer van olie in bulk over zee” en “overtuigd [te zijn] van de noodzaak waarborgen te scheppen voor een passende vergoeding aan personen die schade lijden door verontreiniging veroorzaakt door het wegvloeien of doen wegvloeien van olie uit schepen”. Het lag aldus in de bedoeling van de verdragsluitende partijen om het begrip “schip” zeer ruim op te vatten om vervuiling door olie uit schepen te doen vergoeden.

De hier gehanteerde betekenis van “*seaborne craft of any type*” (“zeegaand vaartuig van welk type ook”) is ook in overeenstemming met de gewone betekenis van de term.

30. Het mts. Sapphire is gebouwd om olie in bulk te vervoeren en vervoerde dit ook op het ogenblik van de schadevaring.

Ook deze voorwaarde van artikel I, 1. CLC-Verdrag is dus vervuld.

31. Het CLC-Verdrag is van toepassing op het hele *gebied*, de territoriale zee daaronder begrepen, van een verdragsluitende staat.

Het schadegeval deed zich voor in de haven van Oostende, zodat er geen twijfel bestaat dat deze voorwaarde voor de toepassing van het CLC-Verdrag vervuld is.

32. Op grond van wat hiervoor geoordeeld werd, moet niet verder ingegaan worden op de argumentatie met betrekking tot de wrakkenwet (Hoofdstuk V. Scheepvaartongevallen – art. 12 tot 18 van de wet van 11 april 1989, houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart).

Appellante schrijft zelf dat de wrakkenwet een aanvulling is op het LLMC-Verdrag (p. 64 van haar syntheseconclusie in hoger beroep). Hiervoor werd geoordeeld dat niet het LLMC maar wel het CLC-Verdrag van toepassing is.

Het hof voegt nog het volgende toe.

Allereerst vallen alle geïntimeerden onder het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag. Dit verdrag maakt geen onderscheid naar gelang de vorderende (rechts)persoon.

Verder heeft het CLC-Verdrag voorrang op de nationale wetgeving.

Voor zoveel als nodig wordt herhaald dat de uitgaven die de overheden deden voor de opruiming en de sanering van de weggevoelde olie een vorm van schade zijn.

33. Uit de randnr. 18 tot 30 volgt dat de feitelijke situatie die aanleiding gaf tot het huidige geschil onder het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag valt.

Zoals reeds geschreven zijn overeenkomstig artikel 3, aanhef en b) LLMC-Verdrag de verdragsbepalingen niet van toepassing op vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag.

Sapphire Shipping formuleerde haar verzoek tot de vorming van een beperkingsfonds met toepassing van de artikelen 48 en 273 van de zeewet. Deze artikelen hebben betrekking op de vorming van een beperkingsfonds, zoals bepaald door het LLMC-Verdrag.

Uit wat vooraf gaat, volgt dat dit verzoek ongegrond is. Sapphire Shipping kon haar aansprakelijkheid voor de schade door olieverontreiniging door het mts. Sapphire op 4 september 2007 ten aanzien van de geïntimeerden niet beperken, door het stellen van een beperkingsfonds in overeenstemming met de bepalingen van LLMC-Verdrag van 19 november 1976.

Terecht heeft de eerste rechter het derdenverzet gegrond verklaard en de bestreden beslissingen volledig vernietigd ten aanzien van alle gedingpartijen. Het hoger beroep is ongegrond en de bestreden beslissing wordt bevestigd.

34. De laatste betwisting betreft de vraag naar de *kosten*.

Op grond van de artikelen 1042, 1017 en 1022 Ger.W. wordt appellante tot betaling van de kosten veroordeeld.

De basisrechtsplegingsvergoeding bedraagt 1.200 EUR. Deze komt toe aan de eerste geïntimeerde, tweede geïntimeerde, derde geïntimeerde, vijfde tot negende geïntimeerde gezamenlijk en tiende geïntimeerde.

Op deze gronden,

Het hof:

– verklaart het hoger beroep na cassatie ongegrond;

– *bevestigt* het bestreden vonnis;

– veroordeelt appellante tot betaling van de kosten, bepaald op een rechtsplegingsvergoeding in hoger beroep van 1.200 EUR voor eerste geïntimeerde, tweede geïntimeerde, derde geïntimeerde, vijfde tot negende geïntimeerde gezamenlijk en tiende geïntimeerde.

(...)

Noot

Het lot van een “verkeerd” beperkingsfonds

*Frank Stevens*¹

Verschillende maritieme verdragen bieden de scheepseigenaar de mogelijkheid om zijn aansprakelijkheid te beperken door een fonds te vormen: het algemene LLMC-Verdrag, het CLC-Verdrag inzake olieverontreiniging, en het HNS-Verdrag inzake gevaarlijke stoffen (niet in werking). Wat echter indien een scheepseigenaar een fonds vormt onder het ene

verdrag, terwijl hij (minstens volgens de schuldeisers) een fonds had moeten vormen onder een ander verdrag?

De Sapphire, waarop het arrest betrekking heeft, is een bunkerschip dat hoofdzakelijk in de binnenwateren actief was, maar ook een vergunning had voor “estuaire vaart”, d.w.z.

¹ Advocaat Roosendaal-Keyzer. Docent Erasmus Universiteit Rotterdam.