

the new Bribery Act 2010, which is not yet in force. It is common ground here that payment of a ransom is not illegal, whereas bribery or constructive bribery may well be.

75. In any event, the fact that there may be no duty to make a ransom payment, does not mean that there is any obligation not to make such a payment. Moreover, in *Royal Boskalis*, Phillips LJ recognised the recoverability of ransom payments as sue and labour expenses: see at 720 where he said:

“The terms in which the duty under section 78(4) is expressed are wide enough on their natural meaning to embrace expenditure necessary to procure the release of a vessel that has been seized and I see no reason of policy or practice why they should not do so. If that is right, then it would be strange indeed if such expenditure did not fall within the sue and labour clause. In my judgment the assumption of the editors of *Arnould* that payment of a ransom, if not itself illegal, is recoverable as an expense of suing and labouring is well founded.”

In my judgment, such straws in the wind as Mr Goff’s argument constitutes, however eminent his reputation and, as a judge, his authority, are overtaken by the considered observations of the majority of this court in *Royal Boskalis*.

76. Moreover, the function of section 78(4) has been said to be limited to a question of causation, in a rare case where negligence or misconduct can be said to break the chain of causation between peril and loss: see *State of the Netherlands v. Youell* [1998] 1 Lloyd’s Rep 236 (CA) at 244/245. There has apparently been no example of section 78(4) providing underwriters with a defence to a claim since 1906 (*ibid* at 244).

77. In this appeal, however, we are not concerned with the consequences of a failure to pay a ransom. Not only that, but the payment of the ransom in this case was made, and negotiated, by the owner of the vessel, MISC, and not by the insured. In such circumstances, it seems to me to be simply impossible for Sir Sydney’s submission to succeed. As the judge remarked (at [66]), the fact that shipowners paid a ransom inevitably defeats the insured’s claim.

Conclusion

78. For these reasons, in agreement with the judge, I consider that this appeal must be dismissed. I am grateful to counsel for the interest and excellence of their submissions.

Lord Justice Moore-Bick :

79. I agree.

Lord Justice Patten :

80. I also agree.

31 januari 2011

2009/AR/2199

Voorzitter: dhr. P. Renaers
Raadsheren: mevr. B. Ponet, dhr. P. De Baets
Advocaten: mrs. W. Den Haerynck, A. Poelmans, Ms Sapphire

Summary COASTAL NAVIGATION / BUNKER BARGE / CONSERVATORY
ARREST / ALLEGATION OF MARITIME CLAIM INSUFFICIENT

The arrest convention does not apply to a tanker limited to coastal and estuarial navigation. Hence, the mere allegation of a maritime claim is insufficient to proceed to a conservatory arrest.

Sommaire NAVIGATION CÔTIÈRE / PÉTROLIER / SAISIE CONSERVATOIRE /
ALLÉGATION DE CRÉANCE MARITIME INSUFFISANTE

Les dispositions de la convention régissant la saisie conservatoire sur navire ne s’appliquent pas à un pétrolier limité à la navigation côtière et estuarienne. De ce fait, la simple allégation de créance maritime est insuffisante pour pratiquer une saisie conservatoire.

Sumario NAVIGACIÓN COSTERA / PETROLERO / EMBARGO PREVENTIVO
/ ALEGACIÓN DE CRÉDITO MARÍTIMO INSUFICIENTE

Las disposiciones del convenio de embargo preventivo de buques no se aplica a un petrolero limitado a la navegación marítima costera y de estuario. Por ello, la simple alegación de un crédito marítimo es insuficiente para decretar su embargo preventivo.

Überblick KÜSTENSCHIFFFAHRT / KÜSTEN-TANKSCHIFFE /
SICHERUNGSARREST / BEHAUPTUNG EINER SEEFORDERUNG
UNZUREICHEND

Das Übereinkommen über den Schiffsarrest ist nicht anwendbar auf Küsten-Tankschiffe, welche nur in der Küsten- und Flussfahrt eingesetzt werden. Daher ist die bloße Behauptung einer Seeforderung nicht ausreichend, um einen Sicherungsarrest durchzusetzen

Korte inhoud KUSTVAART / BINNENTANKER / BEWAREND BESLAG /
ALLEGATIE VAN ZEEVORDERING VOLSTAAT NIET

Op een tot de kust- en estuaire vaart beperkte binnentanker zijn de bepalingen van de beslagconventie niet van toepassing en volstaat de loutere allegatie van zeevordering niet om bewarend beslag te leggen.

I.

Bij exploit d.d. 1 juli 2009 dagvaardde huidig geïntimeerde SA SAPPHIRE SHIPPING (hierna SAPPHIRE SHIPPING) huidig appellante de BELGISCHE STAAT in derdenverzet tegen de beschikking van 30 juni 2009 houdende toelating tot het leggen van bewarend beslag op het ms. SAPPHIRE ten verzoeken van de Belgische Staat teneinde:

- de intrekking te bekomen van de op 30 juni 2009 gevelde beschikking van de beslagrechter in de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen
- te bevelen om binnen de 6 uur volgend op de betekening van de te wijzen beschikking het beslag op het ms. SAPPHIRE te lichten bij gebreke hieraan te voldoen de te wijzen beschikking tot handlichting te verklaren
- de BELGISCHE STAAT te veroordelen tot een schadevergoeding, begroot op 1,00 EUR provisioneel, veroorzaakt door de immobilisatie van het schip en het ten onrechte gelegde beslag
- de BELGISCHE STAAT te veroordelen tot de kosten, waaronder een rechtsplegingsvergoeding van 1.200,00 EUR

Op eenzijdig verzoekschrift van de BELGISCHE STAAT bekwam de BELGISCHE STAAT op 30 juni 2009 toelating om bewarend beslag te leggen op het ms. SAPPHIRE, toebehorende aan SA SAPPHIRE SHIPPING, ten laste van SAPPHIRE SHIPPING, ten belope van 270.825,00 EUR.

Op 30 juni 2009 werd op verzoek van de BELGISCHE STAAT door gerechtsdeurwaarder Marc BEERTEN bewarend beslag gelegd op het vaartuig ms. SAPPHIRE.

Tegen dit beslag werd door SAPPHIRE SHIPPING op 1 juli 2009 een derdenverzet ingesteld.

Op 7 juli 2009 heeft SAPPHIRE SHIPPING een bankgarantie (ING) uitgesteld en werd handlichting gegeven.

II.

Bij bestreden beschikking op derdenverzet d.d. 8 juli 2009 verklaarde de beslagrechter te Antwerpen de vordering van SAPPHIRE SHIPPING toelaatbaar en gegrond in de hierna bepaalde mate:

- de beschikking op eenzijdig verzoek inhoudende machtiging tot het leggen van bewarend beslag op het ms. SAPPHIRE van 30 juni 2009 wordt ingetrokken
- het bewarend beslag op het ms. SAPPHIRE SHIPPING werd opgeheven

De beslagrechter wees de vordering in schadevergoeding af en veroordeelde de BELGISCHE STAAT tot de kosten vereffend op 283,77 EUR (dagvaarding en rolstelling) en 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding.

De beslagrechter was van oordeel dat het ms. SAPPHIRE binnen het kader van het voorliggende beslag geen zeeschip is in de zin van de beslagconventie, maar een binnenschip en derhalve het om een bewarend beslag op binnenschip gaat.

Dergelijk beslag dient de toets aan de voorwaarden van art. 1413 Ger.W. (urgentie) als 1415 Ger.W. (bestaan van een zekere, vaststaande en opeisbare vordering) te doorstaan.

Na analyse komt de eerste rechter tot het besluit dat de vordering van de BELGISCHE STAAT niet voldoet aan de vereisten van art. 1415 Ger.W. en trekt de eerder op eenzijdig verzoek verleende toestemming tot het leggen van bewarend beslag op het ms. SAPPHIRE in en beveelt de opheffing van het beslag.

III.

Appellante verzoekt het hof, bij hervorming van de bestreden beschikking, het derdenverzet niet-ontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren, te zeggen dat de beschikking d.d. 30 juni 2009 houdende machtiging tot het leggen van het beslag bevestigd wordt en SAPPHIRE SHIPPING te veroordelen tot de kosten, waaronder een rechtsplegingsvergoeding van 1.200,00 EUR per aanleg.

Geïntimeerde concludeert tot de ongegrondheid van het hoger beroep en vraagt een rechtsplegingsvergoeding hoger beroep van 1.200,00 EUR.

IV. BEOORDELING

Niet betwist is dat het desbetreffende vaartuig op zich voorwerp van beslag kan zijn. De vraag is of dit onder de noemer 'zeeschip' (allegatie van zeevordering) dan wel 'binnenschip' (zekere, vaststaande en opeisbare vordering) dient te gebeuren.

De BELGISCHE STAAT bood haar verzoekschrift tot het leggen van bewarend beslag op het ms. SAPPHIRE aan, gesteund op dubbele grondslag:

- enerzijds op grond van een allegatie van zeevordering, meer bepaald in de zin van art. 1468 a) Ger.W. en het ms. SAPPHIRE bijgevolg een zeeschip is 'omdat het toegelaten is tot de estuaire vaart en ook daadwerkelijk over zee vaart'.
- Anderzijds op grond van een zekere, vaststaande en opeisbare vordering, voor zover het ms. SAPPHIRE een binnenschip is (in subsidiaire orde, zo mag worden aangenomen)

De BELGISCHE STAAT is bij het indienen van haar verzoekschrift zelf in twijfel over de aard van schip van het ms. SAPPHIRE SHIPPING, met name een binnenschip dan wel een zeeschip.

De eerste rechter stelde vast en het hof met hem dat:

- het ms. SAPHIRE SHIPPING in essentie de activiteit beperkt tot het bevoorraden van schepen met brandstof en het vaartuig met die activiteit bezig was op de dag van het sinister 4 december 2007;
- het ms SAPHIRE onder zeer beperkte voorwaarden tussen Antwerpen-Zeebrugge en Oostende mocht varen;
- het ms. SAPHIRE SHIPPING volgens het in het debat gebracht ‘certificaat van deugdelijkheid’ sporadisch en dan nog onder zeer beperkte, strikte voorwaarden aan kustvaart mocht doen;

Het ms. SAPHIRE is een enkelwandig bunkervaartuig/binnenvaartanker die ingezet wordt bij het bevoorraden van schepen met brandstof, een activiteit die zij uitvoerde op de dag van het sinister te Oostende. Het ms. SAPHIRE mocht onder zeer beperkte voorwaarden tussen Antwerpen-Zeebrugge-Oostende varen en volgens het in het debat gebracht ‘certificaat van deugdelijkheid’ sporadisch en dan nog onder zeer beperkte voorwaarden. Het K.B. van 8 maart 2007 dat het regime van de estuaire vaart regelt stelt expliciet dat “*een binnenschip mag 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.*”

De overheid heeft per 7 augustus 2007 een certificaat van deugdelijkheid voor beperkt vaargebied uitgereikt geldig tot 6 juli 2008 met de volgende beperkingen: ‘*slechts geldig voor de vaart tussen Antwerpen, Zeebrugge en Oostende bij de volgende weersomstandigheden: afgeladen op het estuair uitwateringsmerk: zeegang max. windkracht 5 ... afgeladen op nationaal uitwateringsmerk (Plimsol) met weggenomen bak: enkel tussen de periode 1 mei tot 30 september – zeegang max. 7 windkracht*’ (stuk 10 bundel appellante).

Het hof heeft begrepen dat het ms. SAPHIRE SHIPPING sedert 1 januari 2009 niet meer aan estuaire vaart mag doen.

De vraag is of het ms. SAPHIRE daarmee onder de noemer van de art. 1467-1468 Ger.W. valt?

Noch de beslagconventie noch de incorporatie van deze regelen ervan in het Ger.W. geeft een definitie van ‘*schepen die voor beslag vatbaar zijn*’. In de art. 1467 en 1468 Ger.W. is er sprake van bewarend beslag op zee- en binnenschepen.

De definitie van art. 1 van de Zeewet om het onderscheid tussen zee- en binnenschip te maken kan niet aangewend worden op beslagtechnisch gebied (Cass. 27 februari 2009, C07.0036 N inzake ms. SEA TRADER).

De jurisprudentie heeft invulling gegeven aan wat onder de noemer ‘zeeschip’ dient te worden begrepen vanuit beslagtechnisch oogpunt. Deze beoordeling dient te geschieden op het ogenblik dat het verzoek tot beslag wordt gedaan, met name op 30 juni 2009 (Cass. 27 februari 2009, voormeld).

De door de eerste rechter gehanteerde maatstaf te weten of het ms. SAPHIRE SHIPPING een ‘*vaartuig is dat geschikt is om de zee te bevaren en daartoe bestemd is, ook al wordt het niet gebruikt of is het niet bestemd tot enige winstgevendende verrichting van scheepvaart op zeevateren, zoals bedoeld in artikel 1 van de Zee-*

wet’ (Cass. 27 februari 2009, voormeld) kan gehanteerd worden om af te lijnen of crediteur SAPHIRE SHIPPING een allegatie van zeevordering kan aanvoeren om toelating te krijgen dan wel een zekere, vaststaande en opeisbare vordering dient aan te tonen, want daarover gaat het in essentie.

Uit de aan het hof overgelegde gegevens blijkt niet dat het ms. SAPHIRE SHIPPING ‘*bestemd is om de zee te bevaren*’, dat het vaartuig in kwestie eerder over een beperkte facilitaire toelating beschikte om langs de kust binnen een bepaalde zone onder bepaalde weersomstandigheden de kust- en estuaire vaart te beproeven, dus enkel zeer beperkt geschikt is ‘*om de zee te bevaren*’ maar daartoe in wezen niet bestemd is.

Bovendien geeft SAPHIRE SHIPPING aan dat op het ogenblik van het aanbieden van het verzoekschrift om beslag te leggen – 30 juni 2009 – het ms. SAPHIRE als enkelwandige tanker niet meer aan estuaire vaart mocht doen.

Getoetst aan de bepalingen van de beslagconventie / art. 1467 en 1468 Ger.W. kan het desbetreffende schip bijgevolg niet gerangschikt worden onder de noemer ‘zeeschip’ en volstaat de loutere alleatie van zeevordering niet (art. 1468 Ger.W.).

B.

Was de BELGISCHE STAAT gerechtigd om bewarend beslag te leggen op het vaartuig als roerend voorwerp? Waren de voorwaarden van art. 1413, respectievelijk 1415 Ger.W. vervuld?

De beslagrechter doet aan een *prima facie* beoordeling en spreekt zich niet uit ten gronde.

De beslagrechter geeft op pagina 4 § 10 en p. 5 § 1-3 van de beschikking *a quo* aan waarom, volgens zijn beoordeling, de voorgehouden vordering van de BELGISCHE STAAT op SAPHIRE SHIPPING niet voldoet aan de in art; 1415 Ger.W. gestelde voorwaarden.

De BELGISCHE STAAT is bij verzoekschrift d.d. 4 april 2008 tussengekomen in de bodemprocedure voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Zij richt haar pijlen tegen SAPHIRE SHIPPING en THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION BERMUDA LTD en geeft in conclusie voor dit hof aan dat een eventuele mede-aansprakelijkheid van AGHO geen afbreuk doet aan de (beweerd) objectieve aansprakelijkheid van SAPHIRE SHIPPING.

De eerste rechter nuanceert het door de BELGISCHE STAAT aangevoerde argument dat SAPHIRE SHIPPING volgens de door de BELGISCHE STAAT beweerd toepasselijke CLC-Conventie zonder enige verdere nuance ‘*objectief aansprakelijk*’ is. De eerste rechter verwijst ook naar het rapport van de aangestelde gerechtsdeskundige BEYEN, waaruit de mogelijke betrokkenheid van het Oostends havenbestuur (AGHO) of enig welke overheid in verband met mogelijke gebreken van bepaalde onderdelen van de infrastructuur (wrijfpalen / uitstekende ijzeren bevestigingsprofielen) zou kunnen blijken. Het is zeer de vraag, *hic et nunc*,

of de vordering van de BELGISCHE STAAT 'zeker en opeisbaar' is ten aanzien van SAPPHIRE SHIPPING.

*

De eerste rechter zou het gezag van gewijsde van het vonnis d.d. 24 juni 2007 gewezen door de rechtbank van koophandel te Antwerpen geschonden hebben waarbij geoordeeld werd dat de aansprakelijkheid van de eigenaars van het ms. SAPPHIRE geregeld wordt volgens het CLC-Verdrag en het ms. SAPPHIRE als 'zeeschip' ('*seagoing vessel*') werd beoordeeld, dit binnen het kader van de definitie onder het CLC-Verdrag en dit volgens de beoordeling door de rechtbank van koophandel te Antwerpen in het kader van een verzet tegen de procedure in zake fondsvorming van SAPPHIRE SHIPPING op basis van het LLCM-Verdrag.

Vooreerst wordt opgemerkt dat dit vonnis voorwerp van hoger beroep is bij dit hof.

De procedure gevoerd voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen en thans voor het hof (2009/AR/2208) betreft het verzet van o.m. de BELGISCHE STAAT tegen het bevel d.d. 11 december 2007, respectievelijk de beschikking van 14 december 2007 van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen houdende toelating tot fondsvorming door SAPPHIRE SHIPPING in het kader van het LLCM-Verdrag.

Onterecht, zo stelt appellante, kan er eerst intrekking van de beschikking tot het leggen van het beslag en opheffing van het beslag worden bevolen nadat er door SAPPHIRE SHIPPING aan fondsvorming is gedaan overeenkomstig de CLC-Conventie. Of deze laatste conventie toepasselijk is, ligt bij de bodemrechter, hetgeen noch de beslagrechter, noch de rechtbank of het hof is die zich buigt over het verzet tegen de limitatie onder het LLCM-Verdrag.

Appellante kan enkel beslag leggen op het desbetreffende vaartuig ms. SAPPHIRE wanneer de voorwaarden daartoe vervuld zijn. Dit is, zoals hoger aangegeven, niet het geval.

Besluit

De eerste rechter kan worden bijgetreden in zijn conclusie: er is minstens ernstige discussie of de BELGISCHE STAAT over een zekere, vaststaande en opeisbare schuldvordering van ca 250.000,00 EUR op SAPPHIRE SHIPPING beschikte op 30 juni 2009.

De beschikking tot het leggen van bewarend beslag op het ms. SAPPHIRE SHIPPING werd terecht ingetrokken. Het hoger beroep faalt.

OM DEZE REDENEN

HET HOF

Recht doende op tegenspraak binnen de perken van het hoger beroep.

Gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik van talen in gerechtszaken.

Verklaart het hoger beroep toelaatbaar doch ongegrond, bevestigt de bestreden beschikking.

Verwijst appellante in de kosten van het hoger beroep van geïntimeerde verefend op 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding.