

HOF VAN BEROEP ANTWERPEN

31 januari 2011

209/AR/2208

Voorzitter: dhr. P. Renaers
Raadsheren: mevr. B. Ponet, dhr. P. De Baets
Advocaten: mrs. A. Poelmans, D. Gaillaert, S. Van Moorleghem, H. Lange, M. Van Looveren, P. Bogaerts, L. Verbeke, W. Den Haerynck
Sapphire Shipping SA / Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende e.a.

Summary LLMC TREATY ART. 3B / SINGLE HULL INLAND OIL TANKER / OIL POLLUTION

According to the Convention on LLMC a ship is a vessel intended to sail outside of territorial waters and designed to withstand all risks of high seas navigation.

A single hull inland oil tanker intended to sail at a maximum speed of 5 nautical miles from the coast into Belgian territorial waters with a maximum wind of 5 Beaufort cannot be considered a 'sea-going vessel', but a ship intended for inland navigation.

The exclusion under Article 3b of the treaty (oil pollution) does not apply for these vessels.

Sommaire CONVENTION LLMC ART. 3B / PETROLIER À PAROI SIMPLE / POLLUTION PAR HYDROCARBURES

Un navire selon la convention LLMC est un bâtiment qui est destiné à naviguer en dehors des eaux territoriales et qui est conçu afin de pouvoir défier tout risque de la navigation maritime.

Un pétrolier à paroi simple destiné à naviguer à un maximum de 5 miles nautiques de la côte dans les eaux territoriales belges avec un vent de maximum 5 Beaufort, ne doit pas être considéré comme 'navire maritime', mais en tant que bâtiment destiné à naviguer dans les eaux intérieures.

Pour ces navires, l'exclusion sous l'article 3b de la convention (pollution par hydrocarbures) n'est pas d'application.

Sumario CONVENIO LLMC ART. 3B / PETROLERO DE FORRO SIMPLE / POLUCIÓN DE ACEITE

Un buque según el convenio LLMC es un barco destinado a navegar fuera de las aguas territoriales y concebido para poder desafiar los riesgos de la navegación.

Un petrolero que no es de doble fondo destinado a navegar en un máximo de 5 millas náuticas de la costa en aguas territoriales belgas con un viento máximo de 5 Beaufort, no puede ser considerado como "buque marítimo", sino como barco destinado a la navegación en aguas interiores.

Para estos barcos, la exclusión del artículo 3b del convenio (polución de aceite) no es de aplicación.

Überblick ART. 3B DES ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE ZIVILRECHTLICHE HAFTUNG FÜR ÖLVERSCHMUTZUNGSSCHÄDEN / TANKSCHIFF MIT EINFACHER WANDUNG

Nach dem Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden ist ein Seeschiff ein Schiff, welches dazu bestimmt ist, außerhalb der Territorialgewässer zu fahren und welches dafür konzipiert ist, den Gefahren der Seeschiffahrt standzuhalten.

Ein Tankschiff mit einfacher Wandung, welches dazu bestimmt ist, maximal 5 nautische Meilen vor der belgischen Küste in territorialen Gewässern bei Windstärken von maximal 5 Beaufort zu fahren, kann nicht als "Seeschiff" angesehen werden, sondern als Binnenschiff.

Für diese Schiffe kommt der Ausschluss gemäß Art. 3b des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden nicht zur Anwendung.

Korte inhoud LLMC-VERDRAG ART. 3B / ENKELWANDIGE BINNENTANKER / OLIEVERONTREINIGING

In de zin van het LLMC-Verdrag moet onder zeeschip begrepen worden een vaartuig bestemd om buiten de binnenwateren te varen en in die mate ontworpen is dat het de maritieme risico's van de zeevaart in zijn volle omvang kan trotseren.

Een enkelwandige binnentanker die slechts 5 zeemijl buiten de kust in de territoriale wateren van België mag varen met een windkracht van maximaal 5 Beaufort is niet als "zeeschip" te catalogeren, doch als schip bestemd voor de vaart op de binnenwateren.

Hiervoor geldt de uitsluiting onder LLMC-Verdrag art. 3 b in geval van olieverontreiniging niet.

I.

Bij exploot d.d. 23 januari 2008 dagvaardde huidig geïntimeerde sub 1 AUTO-NOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE (hierna ook AGHO) huidig appellante SA SAPPHIRE SHIPPING (hierna SAPPHIRE SHIPPING) en huidig geïntimeerde sub 4 de heer Pierre BOGAERTS q.q. (hierna ook PIERRE BOGAERTS q.q.) in derdenverzet voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen (A/08/01564) teneinde:

- vast te stellen dat de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen materieel niet bevoegd was om kennis te nemen van de vordering tot samenstelling van een beperkingsfonds, zoals ingesteld bij verzoekschrift van 10 december 2007
- de beschikkingen van 11 en 14 december 2007 alleszins nietig te verklaren en/of in te trekken en voor recht te zeggen dat SAPPHIRE SHIPPING haar aansprakelijkheid niet kan beperken zoals door haar gevraagd en/of vast te stellen dat de voorwaarden daartoe in haar hoofde niet vervuld zijn
- het vonnis gemeen te verklaren aan PIERRE BOGAERTS q.q.

Bij exploot d.d. 30 januari 2008 dagvaardden huidig geïntimeerden sub 5 tot 9 inzake 2009/AR/2208 NV RO-ROCO (hierna ook RO-ROCO), NV COMPAGNIE BELGE D'AFFRETEMENTS (hierna ook COBELFRET), NV DARTLINE (hierna ook DARTLINE), DART 3 LTD en NV TERMINALCO (hierna ook TERMINALCO) huidig appellante SA SAPPHIRE SHIPPING (hierna SAPPHIRE SHIPPING) en huidig geïntimeerde sub 4 de heer Pierre BOGAERTS q.q. (hierna ook PIERRE BOGAERTS q.q.) in derdenverzet voor de rechtbank van koophandel te Antwerpen (zaak A/08/00941) tegen een bevel d.d. 11 december 2007 en een beschikking van 14 december 2007 van de heer voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen teneinde:

- het bevel, respectievelijk de beschikking voormeld te vernietigen
- te horen zeggen dat de voorzitter van de rechtbank van koophandel niet bevoegd is tot kennisname van het verzoekschrift tot het verlenen van een bevel tot fondsvorming en tot vorming van het fonds ter beperking van de aansprakelijkheid voortvloeiend uit de op 4 december 2007 in de haven van Oostende door het ms. SAPPHIRE veroorzaakte olieverontreiniging
- te horen zeggen voor recht dat SAPPHIRE SHIPPING niet gerechtigd is haar aansprakelijkheid te beperken zoals bepaald in het door haar neergelegd verzoekschrift overeenkomstig de bepalingen van het LLCM-Verdrag en derhalve dit verzoek niet-ontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren
- het vonnis gemeen te verklaren aan PIERRE BOGAERTS q.q. in zijn hoedanigheid van vereffenaar van het afgestane scheepsvermogen van het ms. SAPPHIRE

Bij verzoekschrift d.d. 6 maart 2008 is het VLAAMS GEWEST vrijwillig tussengekomen in de zaak A/08/01564. Het verzoek strekt ertoe om:

- eveneens derden-verzet te doen en de vernietiging van de beschikkingen van 11 en 14 december 2007 van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te horen uitspreken
- te zeggen voor recht dat het oorspronkelijk verzoek d.d. 10 december 2007 van SAPPHIRE SHIPPING om de aansprakelijkheid te beperken op grond van het LLCM-Verdrag niet toelaatbaar, minstens ongegrond is en SAPPHIRE SHIPPING niet in de voorwaarden is om haar aansprakelijkheid te beperken op de wijze en tot de bedragen door haar voorgesteld

Bij verzoekschrift d.d. 7 maart 2008 kwam huidig geïntimeerde sub 10, de BELGISCHE STAAT, vrijwillig tussen in de zaak A/08/00941. Het verzoek strekt ertoe te horen zeggen voor recht dat:

- het verzet ontvankelijk en gegrond is, derhalve de beschikkingen d.d. 11 december 2007 en 14 december 2007 van de heer voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen te vernietigen
- SAPPHIRE SHIPPING niet gerechtigd is haar aansprakelijkheid te beperken zoals bepaald volgens het LLCM-Verdrag, minstens vast te stellen dat de voorwaarden zoals gesteld in het LLCM-Verdrag niet vervuld zijn in hoofde van SAPPHIRE SHIPPING en derhalve het verzoek d.d. 10 december 2007 daartoe niet-ontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren
- Ondergeschikt indien het verzoek een verzoek tot vorming van een fonds een verzoek tot beperking onder de CLC-Conventie zou betreffen, na vernietiging van beide beschikkingen, de zaak af te wijzen naar de bevoegde rechtbank, zijnde de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel
- het vonnis gemeen te verklaren aan PIERRE BOGAERTS q.q. in zijn hoedanigheid van vereffenaar van het afgestane scheepsvermogen van het ms. SAPPHIRE

Bij verzoekschrift d.d. 11 maart 2008 kwam huidig geïntimeerde sub 3 NV DREDGING INTERNATIONAL (hierna ook DREDGING INTERNATIONAL) eveneens vrijwillig tussen in de zaken A/08/00941 en A/08/01564. Het verzoek strekte ertoe om:

- het derdenverzet ontvankelijk en gegrond te verklaren, derhalve de beschikkingen d.d. 11 december 2007 en 14 december 2007 van de heer voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen te vernietigen
- zich onbevoegd te verklaren ten aanzien van het verzoek tot vorming van een beperkingsfonds voor het ms. SAPPHIRE
- minstens te zeggen dat SAPPHIRE SHIPPING zich niet in haar aansprakelijkheid kan beperken zoals door haar gevraagd en/of vast te stellen dat de voorwaarden

om haar aansprakelijkheid te mogen beperken in haar hoofde niet vervuld zijn en voor zover mogelijk de zaak te verzenden naar de rechtbank van eerste aanleg te Brussel

- de uit te spreken beschikking gemeen te verklaren aan PIERRE BOGAERTS q.q.

II.

Na samenvoeging van beide zaken A/08/00941 en A/08/01564 oordeelde de eerste rechter dat:

- a) het derden-verzet toelaatbaar is: alle door SAPPHIRE SHIPPING aangevoerde argumenten werden verworpen (beweerd gebrek aan belang, de behandeling ten gronde prevaleert, de beweerde negatieve verklaring van recht, enkel verzet mogelijk tegen de tweede beschikking en beweerdelijk niet binnen de termijn ingesteld)
- b) het derden-verzet gegrond is, vernietigt het bevel van 11 december 2007 en de beschikking van 14 december 2007 van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen in hun geheel ten aanzien van alle in het geding zijnde partijen
- c) verklaart het vonnis gemeen aan Mr. Pierre BOGAERTS q.q.
- d) zegt voor recht dat het gevormde beperkingsfonds wordt gesloten en beveelt de teruggave van de ING-garantie nr. G.01.000209 waartoe het de vereffenaar machtigt
- e) veroordeelt SAPPHIRE SHIPPING in de kosten van het geding:
 - 734,55 EUR (dagvaarding) en 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding ten aanzien van AGHO
 - 670,61 EUR (dagvaarding) en 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding ten aanzien van RO-ROCO, COBELFRET, DARTLINE, DART 3 LTD en TERMINALCO
 - 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding aan de BELGISCHE STAAT, respectievelijk het VLAAMS GEWEST en aan DREDGING INTERNATIONAL

III.

Appellante SAPPHIRE SHIPPING verzoekt het hof, bij hervorming van het bestreden vonnis, om de oorspronkelijke vorderingen als niet-ontvankelijk, niet-toelaatbaar, niet toewijsbaar en subsidiair ongegrond af te wijzen en appellante toe te staan het LLCM-fonds te vormen aan dezelfde voorwaarden en modaliteiten als voorheen.

Zij verzoekt geïntimeerden te veroordelen tot de kosten, o.m. een rechtsplegingsvergoeding van 1.200,00 EUR.

Geïntimeerde sub 1 AGHO concludeert tot de ongegrondheid van het hoger beroep en verzoekt appellante te veroordelen tot een rechtsplegingsvergoeding van 10.000,00 EUR per aanleg.

Geïntimeerde sub 2 VLAAMS GEWEST concludeert tot de ongegrondheid van het hoger beroep en verzoekt appellante te veroordelen tot een rechtsplegingsvergoeding van 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding.

Geïntimeerde sub 3 DREDGING INTERNATIONAL concludeert tot de ongegrondheid van het hoger beroep en verzoekt appellante te veroordelen tot een rechtsplegingsvergoeding van 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding per aanleg.

Geïntimeerden sub 4 Mr. PIERRE BOGAERTS q.q. geeft in conclusie aan dat hij zich naar de wijsheid van het hof gedraagt en vordert de veroordeling van de in het ongelijk gestelde partij tot betaling van de gerechtskosten (niet begroot).

Geïntimeerden sub 5 tot en met 9 RO-ROCO en C° concluderen tot de ongegrondheid van het hoger beroep en vragen om het vonnis *a quo* te bevestigen in al zijn onderdelen en het arrest gemeen te verklaren aan PIERRE BOGAERTS q.q. Zij verzoeken om een rechtsplegingsvergoeding per aanleg van 1.200,00 EUR.

Geïntimeerde sub 10 de BELGISCHE STAAT concludeert tot de ongegrondheid van het hoger beroep en het vonnis *a quo* te bevestigen in al zijn onderdelen. Ondergeschikt, voor zover zou geoordeeld worden dat het incident niet zou vallen onder de CLC-conventie, te zeggen voor recht dat een eventueel beperkingsfonds niet tegenstelbaar is aan de BELGISCHE STAAT, meer ondergeschikt, indien het een verzoek zou betreffen onder de CLC-conventie te zeggen voor recht dat beide beschikkingen dienen vernietigd te worden en de beoordeling van het verzoekschrift te verwijzen naar de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel.

Geïntimeerde sub 10 verzoekt om een rechtsplegingsvergoeding per aanleg van 10.000,00 EUR.

IV.

Vooraleer de feiten te schetsen geeft het hof aan dat zij onder de volgende afkortingen / benamingen het volgende verstaat:

1. **LLCM-Verdrag:** het Verdrag van Londen van 19 november 1976 betreffende de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, goedgekeurd bij wet van 11 april 1989, in werking getreden per 1 december 1989 voor de zeevaart en per 1 januari 1990 voor de binnenvaart
2. **CLC-Verdrag (versie 1992):** het verdrag van Brussel d.d. 29 november 1969 inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor schade te wijten aan de verontreiniging door hydrocarburen, zoals gewijzigd door het Protocol van 19 november 1976 en een Protocol van 27 november 1992, goedgekeurd bij wet van 11 april 1989, respectievelijk 10 augustus 1998, thans als **CLC 1992** gekend (het oorspronkelijke CLC-Verdrag 1969 werd opgezegd – B.St. 16 maart 1999)

3. **De Wrakkenwet:** hoofdstuk V (art. 12-18) van de wet van 11 april 1989, houdende regeling in zake het bergen van schip en/of lading in België.

4. **CLNI-Verdrag:** Verdrag van Straatsburg d.d. 4 november 1988 in verband met de beperking van aansprakelijkheid van eigenaars van binnenschepen, sedert 1 september 1997 internationaal in werking getreden, doch niet geratificeerd door België

V.

De relevante feiten en antecedenten zijn bondig als volgt samen te vatten:

1. Op 4 december 2007 sloeg het enkelwandig bunkervaartuig ms. SAPHIRE, eigendom van SAPHIRE SHIPPING, lek in de haven van Oostende waardoor een partij van naar schatting 50.000 à 100.000 liter bunkerolie (fuel) verloren ging.

Het lek zou ontstaan zijn door een raak tussen het schip en een houten / betonnen stootrand / wrijfpaal ('fender') van kaai 255 te Oostende waardoor de scheepswand geperforeerd werd.

De olie heeft de havenwateren te Oostende verontreinigd, naar schatting over 2.000 meter en ook bepaalde afgemeerde schepen werden bevuild. Bepaalde schepen liepen vertraging op, andere konden niet afmeren te Oostende en werden omgeleid. Het scheepvaartverkeer raakte gestremd. Een baggeraar diende het werk te onderbreken.

2. Bij beschikking van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Oostende d.d. 5 december 2007 werd ir. BEYEN aangesteld om de oorzaak, omstandigheden en de omvang van de schade vast te stellen. Zijn verslag werd gedeponereerd op de griffie op 3 november 2008.

De 'gezamenlijke' schade zou volgens estimatie van ir. BEYEN geraamd kunnen worden op 1.088.2129,21 EUR (p. 38 verslag – stuk 9 bundel geïntimeerde sub 5 tot 9).

3. Op 10 december 2007 bood SAPHIRE SHIPPING een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Antwerpen aan teneinde akte te verlenen tot instelling van de procedure tot vorming van het beperkingsfonds.

Bij bevel van 11 december 2007 werd, bij toepassing van de art. 48 van de wet van 11 april 1989, toelating gegeven tot het instellen van het beperkingsfonds door middel van een (club)garantie van 637.386,55 EUR.

PIERRE BOGAERTS q.q. werd aangesteld als vereffenaar.

Bij beschikking van 14 december 2007 werd, na verslag van de vereffenaar, vastgesteld dat het fonds gevormd werd, de termijn binnen dewelke de schuldvorderingen ingediend moeten worden en de datum sluiting van het proces-verbaal van verificatie van de schuldvoorwaarden bepaald en de publicaties bevolen.

Het bevel van 11 december 2007, respectievelijk de beschikking van 14 december 2007 zijn het voorwerp van het bestreden vonnis, gewezen op derdenverzet van de diverse geïntimeerden, al dan niet na tussenkomst (zie hoger I).

4. Bij beschikkingen d.d. 12 december 2007, respectievelijk 20 december 2007 werd door de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Oostende bevel gegeven aan SAPHIRE SHIPPING, respectievelijk WILJO (eigenares van de olie) om de opruiming en berging van de olie te verrichten, tegen dwangsom, binnen de limiet van het inmiddels toegestane limitatiefonds / art. 14 Wrakkenwet.

Bij arrest d.d. 6 oktober 2008 van het hof van beroep te Gent werd de beschikking van 20 december 2007 hervormd wat de opgelegde dwangsom betreft.

5. Bij exploot d.d. 11 januari 2008 dagvaardde AGHO SAPHIRE SHIPPING en de als verzekeraar gekwalificeerde THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel in solidaire betaling van 250.000,00 EUR provisioneel, meer de intresten vanaf 4 december 2007. Het betreft de schadevergoeding ten gevolge van de verontreiniging veroorzaakt door de lek in het ms. SAPHIRE, dit op basis van het CLC-Verdrag, waardoor alleen de hogervermelde rechtbank bevoegd is.

Bij verzoekschrift d.d. 4 april 2008 is de BELGISCHE STAAT in deze procedure tussengekomen met een claim van 205.708,14 EUR provisioneel. De vordering is klaarblijkelijk gegrond op het CLC-Verdrag (1992) – Verdrag, de wet op het mariene milieu d.d. 20 januari 1999, de Wrakkenwet en art. 1382 B.W. SAPHIRE SHIPPING en THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) hebben bij conclusive van 3 december 2008 een tegenvordering (in vrijwaring) ingesteld.

Bij dagvaarding d.d. 14 augustus 2008 hebben COBELFRET, RO-ROCO, DARTLINE 3 LTD en TERMILNALCO op hun beurt SAPHIRE SHIPPING, WILJO, THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) en AGHO in solidaire betaling gedagvaard voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel in verband met provisionele vorderingen ten belope van 7.000,00 EUR, 135.000,00 EUR, 35.000,00 EUR, 3.000,00 EUR en 75.000,00 EUR. De vorderingen zijn gebaseerd op het CLC-Verdrag (1992).

In deze procedure hebben SAPHIRE SHIPPING en THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) op hun beurt AGHO op 3 december 2008 in tussenkomst en vrijwaring gedagvaard, minstens op rechtstreekse eis.

6. Op 4 november 2008 verzocht de vereffenaar om betaling van het door de Club-garantie gedekte bedrag, waarop door SAPHIRE SHIPPING een bankgarantie van ING met nr. G.01.000209 werd aangeboden ten belope van 774.394,90 EUR.

7. De publicatie van het bevel van de beslissing tot vorming van het limitatiefonds greep plaats op 17 december 2007 zodat de termijn om verzet te doen verstreek op 17 maart 2008.

VI. BEOORDELING

A) Toelaatbaarheid inzake het derdenverzet

SAPPHIRE SHIPPING werpt net zoals ten aanzien van de eerste rechter tal van ontvankelijkheidsexcepties op.

A.1

Het verzet is beperkt '*terzake het fonds*', aldus appellante.

Art. 48 § 5 lid 4 Zeewet voorziet in een mogelijkheid tot verzet tegen de beschikking waarbij de voorzitter vaststelt dat het fonds gevormd is, *in casu* de beschikking van 14 december 2007.

Door SAPPHIRE SHIPPING wordt verwezen naar het boek '*Beperking van aansprakelijkheid, Zee- en binnenvaart*' (nr. 328, p. 166) van Frank Stevens, doch het citaat is onvolledig.

Frank Stevens argumenteert, naar oordeel van het hof terecht, dat de rechtbank van koophandel, gevat door het verzet op grond van art. 48 § 5 lid 4 Zeewet, zich 'ondermeer' kan uitspreken over kwesties of het fonds gevormd werd door een rechtbank die bevoegd is, of de verzoeker behoort tot het kransje van personen die krachtens het LLCM-Verdrag de beperking kunnen invoeren, of het tuig een schip is in de zin van het LLCM-Verdrag, of het limitatiefonds correct berekend werd en of er sprake is van opzettelijk of roekeloos handelen van diegene die de beperking invoert.

Frank Stevens komt, na analyse van de teksten, tot de slotsom (nr. 331 p. 170) dat '*uit de systematiek en de doelstellingen van artikel 48 Zeewet het verzet voor de rechtbank van koophandel geen derdenverzet is in de zin van art. 1122 e. v. Ger. W, maar een werkelijke procedure ten gronde waarin de rechtbank alle aspecten van en betwistingen betreffende het gevormde limitatiefonds de novo kan beoordelen en waarin de rechtbank de beschikkingen van de voorzitter kan bevestigen, kan wijzigen... of kan teniet doen*'.

De discussie dat niet voorzien is in een verzet tegen het voorafgaand bevel van 11 december 2007 vervalt daardoor: de wetgever heeft een eigen procedure - verzet genoemd - ingesteld niet bij dezelfde rechter (de voorzitter) maar voor de rechtbank zelf teneinde alle relevante aspecten inzake de fondsvorming te toetsen en desgevallend het bevel houdende toelating tot het vormen van een fonds in te trekken, respectievelijk de beschikking van vaststelling van vorming van het fonds te vernietigen.

A.2

SAPPHIRE SHIPPING herneemt het argument dat de derde verzetdoende partij enkel ontvankelijk is als hij aantoonbaar benadeeld is zijn.

Verwezen wordt naar art. 1122 lid 1 Ger.W. dat op de procedure derdenverzet betrekking heeft. Op de keper beschouwd voldoen de verzetdoende partijen *in casu* zelfs aan het vereiste van art. 1122 lid 1 Ger.W., gesteld dat dit artikel van toepassing zou zijn, *quod non*. Immers dienen derden in geval van verzet aan te tonen dat hun rechtspositie door de bestreden beslissing kan worden aangetast.

Alle verzetdoende partijen houden voor dat, zo het limitatiefonds behouden zou worden, zij genoeg zouden moeten nemen met een dividend, zeg maar een fractie van hun vordering en zij geconfronteerd worden met een verweer geput uit de limitatieprocedure, zoals o.m. blijkt uit de beschikking van 20 december 2007 door de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Oostende (zie supra V.4).

Verzetdoende partijen dienen, naar oordeel van het hof, belang en hoedanigheid overeenkomstig art. 17 en 18 Ger.W. aan te tonen bij het instellen van hun vordering in retractie van het bevel d.d. 11 december 2007, respectievelijk de vernietiging van de beschikking d.d. 14 december 2007. Allen houden zij op het eerste gezicht op ernstige wijze voor dat hun subjectieve rechten geschonden zijn indien de beslissingen inzake de fondsvorming onder LLCM-Verdrag behouden zouden blijven.

De verzetdoende partijen hebben dus belang en hoedanigheid, hun vordering is toelaatbaar.

*

A.3

SAPPHIRE SHIPPING houdt voor dat het verzet tegen het recht om de aansprakelijkheid te beperken eerst zin heeft als de aansprakelijkheid ten gronde zelf vaststaat, hetgeen tot op heden niet het geval is.

Art. 1.7 LLCM-Verdrag bepaalt dat het beroep op de beperking van aansprakelijkheid geen erkenning inhoudt van de aansprakelijkheid (van SAPPHIRE SHIPPING) zodat het bevreemdend is dat de verzetdoende partij eerst maar zou kunnen ageren tegen de fondsvorming nadat de aansprakelijkheid van diegene die beroep heeft gedaan op de beperking en de fondsvorming vaststaat.

De uitspraak over de vraag of de scheepseigenaar binnen de toepassingsvoorwaarden van het LLCM-Verdrag valt en dus zijn aansprakelijkheid mag beperken is niet noodzakelijk gelinkt aan de vraag of de scheepseigenaar aansprakelijk is ten aanzien van schuldeisers.

De verzetdoende partijen betwisten overigens niet het recht op zich van SAPPHIRE SHIPPING om zich desgevallend op de beperking van aansprakelijkheid te beroepen - dit kan ook zonder fondsvorming (art. 10.1 LLCM-Verdrag) - maar vechten wel het kwestieuze bevel en beschikking aan, gewezen in het kader van art. 48 § 1 van de Zeewet, meer bepaald het bevel tot toelating en de beschikking tot vaststelling van vorming van het fonds overeenkomstig het LLCM-Verdrag.

Indien verzetdoende partijen zouden moeten wachten tot na de procedure ten gronde zou het geen zin hebben het verzet te koppelen aan een termijn van drie maanden na publicatie (art. 48 § 5 lid 4 van de Zeewet).

Door verzet in te stellen tegen de vorming van het fonds, zoals gesteld door SAPPHIRE SHIPPING in het kader van het LLCM-Verdrag, wordt het recht zelf om zich op 'de' of 'een' beperking te beroepen niet proactief gefnuikt, zoals SAPPHIRE SHIPPING ten onrechte voorhoudt.

A.4

In de mate dat appellante het verzet het etikette 'negatieve verklaring van recht' wenst mee te geven - onduidelijk is of appellante dat argument aanhoudt voor het hof - dient te worden vastgesteld dat door verzet in te stellen tegen de voornoemde beslissingen de verzetdoende partijen een recht uitoefenen hen toegekend door de wet. Verzetdoende partijen bestrijden de door appellante gevoerde procedure tot fondsvorming onder het LLCM-Verdrag. Hoe daar een 'negatieve verklaring van recht' in kan worden gezien, is duister.

A.5

Of het verzet al dan niet gesteund kan zijn op de redengeving gebaseerd op het CLC-Verdrag, de discussie omtrent de aard van het vaartuig (binnenschip dan wel zeeschip volgens art. 273 Zeewet / LLCM-Verdrag dan wel volgens CLC-Verdrag (1992) is een discussie die de grond van het verzet betreft en niet de toelaatbaarheid.

Besluit

Het verzet - door geïntimeerden derdenverzet genoemd - in de zin van art. 48 van de Zeewet en gericht tegen het bevel van 11 december 2007 en de beschikking van 14 december 2007 is toelaatbaar.

Het hoger beroep faalt in dit verband en het bestreden vonnis kan worden bijgetreden in de mate dat het werd aangevochten.

B) Ten gronde

B.1

Niet betwist is dat appellante haar verzoek tot vorming van het fonds gebaseerd heeft op het LLCM-Verdrag (zie syntheseconclusie appellante p. 12 onder 1.3) en op basis van de art. 48, c.q. art. 273 Zeewet 'want het ms. SAPPHIRE is een binnenschip, het is geen schip in de zin van het CLC-Verdrag' (syntheseconclusie appellante p. 15 onder 1.6).

De te onderzoeken kwestie is of SAPPHIRE SHIPPING dit verzoek binnen het kader LLCM-Verdrag kan doen of niet.

Het artikel 2 litterae d en e van het LLCM-Verdrag dient in kaart gebracht. Artikel 3, b LLCM-Verdrag raakt tevens aan de problematiek waarbij oliepollutie aan de orde is. Ook de kwestie wat onder 'schip' dient te worden begrepen volgens het LLCM-Verdrag is aan de orde.

*

De afgeleide vraag of de fondsvorming - gesteld dat zou besloten worden dat de fondsvorming niet beantwoordt aan de vereisten van het LLCM-Verdrag - in voorkomend geval dient te worden aangehaakt aan het CLC-Verdrag (1992), dan wel aan de Wrakkenwet of nog aan Richtlijn 2006/12/EG valt buiten het voorwerp van de gestelde kwestie.

De eerste rechter heeft dit terecht aangegeven in het bestreden vonnis (p. 13 onder 4.2 § 5).

De vraag van de BELGISCHE STAAT om het verzoek tot fondsvorming te 'herkwalificeren' naar een fondsvorming onder het CLC-Verdrag (1992) is niet aan de orde, evenmin het verzoek, om bij deze vaststelling, de zaak alsdan te verwijzen naar de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Overigens zou het hof de zaak niet naar deze rechtbank kunnen verwijzen.

*

Voor de goede orde worden de diverse vorderingen van de diverse schuldeisers in herinnering gebracht:

- er zijn de vorderingen van de 'overheden', zoals SAPPHIRE SHIPPING de BELGISCHE STAAT (geïntimeerde sub 10), het VLAAMS GEWEST (geïntimeerde sub 2) en AGHO (geïntimeerde sub 1) bestempelt:
 - de BELGISCHE STAAT houdt voor dat zij een vordering instelt in schadevergoeding voor een olieverontreiniging. Zij stelt nadrukkelijk dat zij geen vordering heeft ingesteld voor kosten van de berging van een verloren lading van een gezonken of gestrand schip (conclusie p.12 t). Dit is correct. Het ms. SAPPHIRE SHIPPING is niet gestrand, gezonken, vergaan of verlaten. Er was een scheur in de scheepswand waaruit fuel lekte met verontreiniging tot gevolg. Volgens het verzoekschrift d.d. 4 april 2008 steunt de vordering van de BELGISCHE STAAT tegen SAPPHIRE SHIPPING en THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) op het CLC-Verdrag (1992) - Verdrag, de wet op het mariene milieu d.d. 20 januari 1999, de Wrakkenwet en art. 1382. B.W.
 - AGHO stelt een vordering in 'wegens schade veroorzaakt door het lek slagen en bijgevolg de vervuiling veroorzaakt door SAPPHIRE SHIPPING' (conclusie p. 10.1), volgens dagvaarding d.d. 11 januari 2008 op grond van het CLC-Verdrag (1992)
 - VLAAMS GEWEST geeft geen toelichting bij haar vordering
- er zijn de vorderingen van de 'andere schuldeisers':
 - de COBELFRET -vennootschappen (geïntimeerde sub 5 tot 9): vorderingen in aansprakelijkheid ter zake de door deze vennootschappen geleden materiële schade als gevolg van de verontreiniging. Het betreft eigen patrimoniale schade (conclusie p. 18.1 § 2), volgens dagvaarding d.d. 14 augustus 2008 op grond van het CLC-Verdrag (1992)

– DREDGING INTERNATIONAL (geïntimeerde sub 3): vordering in schadevergoeding/patriomiale schade tegen SAPHIRE SHIPPING, nu zij als aannemer, die werken uitvoerde in de haven van Oostende, door de kwestieuze verontreiniging gehinderd werd en schade leed (immobilisatie varend materieel / stilstand van de werf) (conclusie p. 4.2)

Of de 'overheden' nu al dan niet bepaalde kosten inzake opruiming en/of vernietiging van de olie hebben voorgeschoten of niet, alle vorderingen, ook deze van 'de overheden' zijn vorderingen die voorspruiten uit het sinister van 4 december 2007 waarvoor zij o.m. SAPHIRE SHIPPING verantwoordelijk houden en waarvoor de scheepseigenares van het ms. SAPHIRE overeenkomstig het art. 48 § 1 van de Zeewet en art. 11.1 LLCM-Verdrag een verzoek tot fondsvorming heeft opgestart en bekomen in de zin dat het aldus gevormd fonds uitsluitend bestemd is voor de voldoening van de vorderingen met betrekking waartoe de beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen (art. 11.1 in fine LLCM-Verdrag).

B.2

Art. 47 Zeewet bepaalt onder § 1 'onder voorbehoud van het bepaalde onder § 2 en § 3' dat de eigenaar van een schip zijn aansprakelijkheid beperkt overeenkomstig de bepalingen van het LLCM-Verdrag. De toepassing van artikel 2, litterae d en e (van het LLCM-Verdrag) is uitgesloten.

België had bij ondertekening van het LLCM-Verdrag de toepassing van vorderingen in verband met wrakopruiming (van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip met lading) en vorderingen in verband met het verwijderen van lading (zonder de vereiste dat het schip gezonken, vergaan, gestrand of verlaten is) van de toepassing van het LLCM-Verdrag uitgesloten en dit werd bij de incorporatie in de nationale wet in 1989 ook zo vertaald in art. 47 § 1 Zeewet.

Artikel 2 d) LLCM-Verdrag heeft betrekking op 'vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen, of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden'.

Artikel 2 e) LLCM-Verdrag heeft betrekking op 'vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip'.

De gelekte lading fuel uit het bunkerschip ms. SAPHIRE heeft schade teweeg gebracht en de 'overheden', respectievelijk 'de andere schuldeisers' werden met de gevolgen ervan geconfronteerd. Daarbij dient gepreciseerd dat het ms. SAPHIRE geen wrak was, noch gezonken, noch gestrand. Het hof gaat in het kader van huidige verzet tegen de limitatie op grond van het LLCM-Verdrag niet over de vraag of de zgn. Wrakkenwet van toepassing is in onderhavig geval (art. 13-16 Wrakkenwet).

Voor de vorderingen van zowel de 'overheden' en 'de andere schuldeisers', in de mate dat deze vorderingen betrekking hebben op het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading (fuel), kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid niet beperken volgens het LLCM-Verdrag, gesteld dat het ms. SAP-

PHIRE SHIPPING valt onder de noemer 'schip' volgens het LLCM-Verdrag (*infra* B.4).

B.3

Art. 3 b) LLCM-Verdrag bepaalt dat 'de vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 29 november 1969 of van enige wijziging van dat Verdrag of van bij het verdrag behorend Protocol, welke van kracht is' vorderingen zijn die uitgezonderd (zijn) van de beperking onder het LLCM-Verdrag.

Het betreft hier dus, zoals hoger aangegeven, het CLC-Verdrag (versie 1992). Het CLC-Verdrag (1992) heeft het oorspronkelijk CLC-Verdrag (1969) gewijzigd o.m. in die zin dat onder 'schade door verontreiniging' thans ook de schade aan het milieu wordt begrepen alsook de kosten die verband houden met redelijke maatregelen om dat milieu te herstellen. (art. 1 § 6 CLC), een ruimer toepassingsgebied dus.

In de mate dat 'de overheden', respectievelijk 'de andere schuldeisers' vorderingen hebben ingesteld ter zake van schade door verontreiniging door (persistente) olie in de zin van het CLC-Verdrag (1992) kan de fondsvorming niet aangehaakt worden aan het LLCM-Verdrag, gesteld dat het ms. SAPHIRE SHIPPING valt onder de noemer 'schip' volgens het LLCM-Verdrag (*intra* BA).

B.4

Wat dient onder LLCM-Verdrag te worden verstaan onder 'schip'?

Het blijft een (trieste) vaststelling dat er geen eenduidige internationale en/of nationale definitie is van 'schip', laat staan er in het LLCM-Verdrag textuele duidelijkheid is of wordt verschaft wat dient te worden verstaan onder 'zeeschip' dan wel 'binnenschip' of 'vaartuig'. Bovendien kunnen definities met betrekking tot dezelfde materie nog verschillen naargelang de conventie/verdrag dan wel de er al dan niet op geënte nationale regelgeving.

De aflijning tussen 'zeeschip' en 'binnenschip' bv. vanuit beslagtechnisch standpunt is niet eenduidig (Cass. 27 februari 2009, C.O7.0036 inzake ms. SEA TRADER).

Het hof zal hierna aangeven wat, volgens haar, in het kader van het LLCM-Verdrag, onder 'schip' dient te worden begrepen. Ook in geval van onduidelijkheid, onvolledigheid van wet of verdrag dient recht te worden gedaan.

Het onderscheid 'zeeschip' / 'binnenschip' is van groot belang vermits in art. 273 § 1 Zeewet de bepalingen van het LLCM-Verdrag - althans de art. 1 tot en met 15 (behalve art. 6 § 5) - van toepassing verklaard op 'binnenvaartuigen en of vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmede gelijkgesteld'.

Art. 273 § 1.1 van de Zeewet bepaalt dat de vorderingen vermeld onder de artikelen 2 § 1 litterae d en e van het LLCM-Verdrag, hoger vermeld, van toepassing blijven op binnenvaartuigen (*supra* B.2) en art. 273 § 4 Zeewet bepaalt of preciseert dat de vorderingen vermeld onder artikel 2 § 1 litterae d en e van het



*

LLCM-Verdrag de vorderingen omvatten van de overheid wegens maatregelen en verrichtingen vermeld in art. 14 van de wet (van 11 april 1989) vermeld in § 1 lid 3. Dit zijn de kosten van de overheid wanneer hij optreedt inzake de berging onder de Wrakkenwet (Stevens, op. cit, p. 193).

Art. 3.b LLCM-Verdrag is, krachtens art. 273 § 1, 10 lid Zeewet op zich niet uitgesloten voor wat de toepassing van het LLCM-Verdrag op 'schepen bestemd voor de vaart op binnenwateren', maar in de binnenvaart bestond geen specifieke beperkingsregeling inzake olieverontreiniging.

In de zeevaart is de uitzondering vermeld onder art. 3 b) LLCM-Verdrag logisch vermits er reeds een specifieke beperkingsregeling bestond (CLC 1969) voor de invoegetrede van het LLCM-Verdrag.

Het CLC-Verdrag (1992) en de evt. beperking van aansprakelijkheid op basis van dit verdrag is niet van toepassing op de binnenvaart (Francis de Clippele, Bespreking van de aansprakelijkheid van de reder van een binnenschip en de nautische fout, Tijdschrift voor Belgisch Burgerlijk Recht, 2002, p. 200).

Bevestiging daarvan vindt men trouwens in het CNLI-Verdrag dat in zijn artikel 3 de bepalingen van het art. 3 van het LLCM-Verdrag overneemt, met uitzondering van... art. 3.b LLCM-Verdrag (oliepollutie) (M. De Decker, De beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart i.h.b. het Verdrag van Straatsburg van 4 november 1988 (CNLI), TVR, december 2004,287, nr. 15).

De indeling van de aansprakelijkheidsgrenzen voor 'schepen bestemd voor de vaart op binnenwateren' is gemaakt op basis van het type vervoer / type binnenschip. 'Binnenvaarttankers' zijn geen afzonderlijke categorie (art. 2 K.B. van 27 november 1989).

Bovendien werd art. 47 § 2 Zeewet niet van toepassing verklaard op de binnenvaart (art. 273 § 1 lid 2 Zeewet). Art. 48 van de Zeewet wel. Art. 48 § 1 van de Zeewet laat toe de aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig het LLCM-Verdrag / KB. van 27 november 1989.

*

Het door de COBELFRET-vennootschappen gehanteerde argument dat de eigenaar van een binnenschip 'bijgevolg verhinderd is een beperkingsfonds te vormen voor schadevorderingen die betrekking hebben op olielozingen die door zijn schip zouden worden veroorzaakt' houdt geen steek (conclusie p. 28 in fine).

Art. 2.1 littera a van het LLCM-Verdrag voorziet in de vordering, vatbaar voor beperking, met betrekking tot... 'verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen van navigatie) ontstaan aan boord van of in verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade', zodat de vordering in zake schade door olieverontreiniging wel degelijk onder het LLCM-Verdrag vallen, in geval het binnenvaartuigen betreft

Het ms. SAPPHIRE is een enkelwandig bunkervaartuig dat ingezet wordt (werd) bij het bevoorraden van schepen met brandstof, een activiteit die zij uitvoerde op de dag van het sinister te Oostende. Het ms. SAPPHIRE 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) zeegang en windkracht onbepakt 3... 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 LLCM-Verdrag verwijst in art. 1.2 - waarin een definitie van scheepseigenaar wordt gegeven - naar 'zeeschip'. ('seagoing vessel'). Daarnaast is er de bepaling van art. 15.2 a LLCM-Verdrag dat de verdragstaten toelaat door 'uitdrukkelijke bepalingen in de (zijn) nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheidsgrenzen te regelen dat moet worden toegepast op schepen die a) 'volgens de wet van die staat schepen zijn welke bestemd zijn voor de vaart op binnenwateren'

Het LLCM-Verdrag verwijst dus naar de wet van de staat die eigen aansprakelijkheidsgrenzen vastlegt voor schepen die volgens de wet van die staat schepen zijn 'welke bestemd zijn voor de vaart op binnenwateren'

Het LLCM-Verdrag hanteert het bestemmingcriterium, dat ruimer is dan het criterium van artikel 1 en 271 Zeewet, meer bepaald 'het bestemd zijn voor winstgevendende scheepvaartverrichtingen'.

Art. 10 van de wet van 11 april 1989 breidde trouwens het toepassingsveld van het LLCM-Verdrag uit tot zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door de openbare overheid of door een openbare dienst en tot zeegaande vaartuigen ingezet voor pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek.

Het ms. SAPPHIRE is een vaartuig, dat staat buiten kijf. Is het bestemd voor de vaart op binnenwateren? Ook dit is positief, vermits de overheid een meetbrief 37261 d.d. 10 januari 2002 uitreikte waarin het schip (administratief) te boek staat als een binnenschip (stuk 9 bundel appellante), maar anderzijds was het vaartuig ook inzetbaar voor de estuaire vaart/kustvaart, zij het onder bepaalde strikte voorwaarden. Voor de estuaire vaart/kustvaart werd het vaartuig geschikt geacht mits in achtname van bepaalde strikte en beperkende voorwaarden.

Het ms. SAPHIRE SHIPPING is, gelet op al het bovenstaande, naar oordeel van het hof niet bestemd om buiten de binnenwateren te varen, in de zin dat het betreffende vaartuig in essentie en in hoofdzaak daartoe niet bestemd is, onafgezien dat het tijdelijk en onder zeer beperkte voorwaarden en in zeer beperkt vaargebied toch geschikt werd geacht/toegelaten werd om over zee (territoriale zee) te varen tussen Vlissingen en Oostende en omgekeerd.

Een vaartuig bestemd om buiten de binnenwateren te varen dient in die mate ontworpen te zijn dat het de maritieme risico's van de zeevaart in zijn volle omvang kan trotseren. Dat is wat het hof meent onder 'zeeschip' ('seaging vessel') te begrijpen in de zin van het LLCM-Verdrag. Een enkelwandige binnenvaarttanker die slechts 5 zeemijl buiten de kust in de territoriale wateren van België mag varen met een windkracht van maximaal 5 Beaufort is niet te catalogeren als een 'zeeschip' in de zin van het LLCM-Verdrag, maar dient als een '*schip te worden (aanzien) bestemd voor de vaart op de binnenwateren*' (art. 15.2. a LLCM-Verdrag).

Het feit dat het ms. SAPHIRE SHIPPING over een verzekeringscertificaat - de zogenaamde *blue card* - in het kader van de CLC-Verdrag (1992) beschikte, verandert daaraan niets.

THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA), de uitsteller van het verzekeringscertificaat, zal dienaangaande zijn verantwoordelijkheid moeten opnemen, c.q. de verdediging op zich nemen als rechtstreeks aangesproken partij, nu zij in de procedure ten gronde in rechte werd aangesproken (*supra* V.5)

Het hof is van oordeel dat, op basis van alle elementen waarover zij beschikt, het ms. SAPHIRE SHIPPING geen 'zeeschip' is in de zin van het LLCM-Verdrag en beschouwd dient te worden als een '*schip bestemd voor de vaart op de binnenwateren*'.

C)

De BELGISCHE STAAT roept het '*Europees recht*' in en het principe '*de vervuiler betaalt*', meer bepaald beschouwt zij de eigenares van het ms. SAPHIRE - een vervoerder - als 'producent', minstens een 'houder' van een afvalstof in de zin van de richtlijn 2004/35/EG en richtlijn 2006/12/EG en acht zij de eigenares van het ms. SAPHIRE daardoor onbeperkt aansprakelijk, zodat zelfs geen verzoek tot het vormen van een beperkingsfonds, noch onder de LLCM-Verdrag noch onder de CLC-Verdrag (1992) zou kunnen ingediend worden door deze eigenares bij en naar aanleiding van een accidentele lozing door olie.

In het verzoekschrift d.d. 4 april 2008, waarbij de BELGISCHE STAAT tussenkwam in de procedure ten gronde baseerde zij haar vordering op diverse (andere) gronden, met name het CLC-Verdrag (1992) - Verdrag, de wet op het mariene milieu d.d. 20 januari 1999, de Wrakkenwet en art. 1382. B.W.

Diezelfde BELGISCHE STAAT argumenteert even gezwind verder dat het verzoek tot fondsvorming eventueel 'geherkwalificeerd' zou dienen te worden (*supra* B.1).

Het hof is van oordeel dat het verzet tegen de vorming van het limitatiefonds en de procedure ten gronde niet dienen te worden verward: de argumentatie onder de noemer 'Europees recht' en de geciteerde richtlijnen raakt de grond van de zaak.

Overigens is het zeer de vraag of een vervoerder-eigenares van een binnenschip als '*producent*' van de afvalstof kan worden aanzien, nu niet ten genoegen van recht vaststaat en/of bewezen is dat door haar activiteit SAPHIRE SHIPPING afvalstoffen heeft voorgebracht (art 1.1. b Richtlijn 2006/12/EG). Dit zal eventueel het voorwerp van debat zijn voor de rechter ten gronde.

Idem dito geldt of SAPHIRE SHIPPING als '*houder*' dient te worden gekwalificeerd, zijnde de producent van de afvalstoffen of de persoon die afvalstoffen in zijn bezit heeft volgens art. 1.1.c) van de Richtlijn. Kan, eens de fuel in het dokwater, SAPHIRE SHIPPING '*houder*' zijn? Ook hier zal het debat ten gronde eventueel uitsluitstel dienen te geven.

In het kader van de aansprakelijkheidbeperking volgens het LLCM-Verdrag voorziet art. 4 van het LLCM-Verdrag in een doorbreking van de beperking in geval bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn (= de aansprakelijke persoon) persoonlijk handelen of nalaten hetzij met opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien. De kwestie speelt wel bij de beoordeling van het verzet tegen de limitatie (*supra* VI.A.1).

Gesteld dat SAPHIRE SHIPPING '*producent/houder van een afvalstof*' zou zijn, wordt *hic et nunc* door de BELGISCHE STAAT niet bewezen dat SAPHIRE SHIPPING bij de vermenging van fuel met zee- of dokwater ten gevolge van de accidentele lozing vanuit het vaartuig gehandeld heeft of nagelaten heeft te handelen '*met opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien*'.

Besluit

Nu het ms. SAPHIRE SHIPPING als een binnenvaartuig is te aanzien onder het LLCM-Verdrag geldt de uitsluiting vermeld onder art. 3.b (olieverontreiniging) niet.

De vorderingen begrepen onder art. 2 litterae d) en e) vallen wel binnen de toepassing van het verdrag/wet van 11 april 1989, c.q. de art. 2 en 3 van het K.B. van 27 november 1989.

Appellante is dus wel degelijk gerechtigd zich te beperken volgens het LLCM-Verdrag / K.B. van 27 november 1989 zowel ten aanzien van '*de overheden*' als '*de andere schuldeisers*'.

Het hoger beroep treft doel. Het vonnis *a quo* wordt hervormd.

Nu het vonnis *a quo* wordt hervormd dient de aan de vereffenaar q.q. uitgereikte bankgarantie ING gerestitueerd te worden. Het is dan aan de vereffenaar q.q. om eventueel een aanpassing te vragen wat betreft de verlopen intresten, in voorkomend geval.



D)

Appellante is de in het gelijk gestelde partij. Haar kan de basis-rechtsplegingsvergoeding worden toegekend van 1.200,00 EUR per aanleg, zoals gevraagd.

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 en gegrond in de hierna bepaalde 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 art. 48 en 273 van de Zeewet, de bepalingen van het LLCM-Verdrag / de Wet van 11 april 1989 en het K.B. van 27 november 1989 en bijgevolg de bankgarantie ING onder nummer G.01.000209 of een equivalente bankgarantie terug aan de vereffenaar, Mr. Pierre BOGAERTS q.q. dient ter hand gesteld te worden binnen de 14 dagen na 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, vereffend aan de zijde van appellante op nihil voor de kosten rolstelling (niet begroot) en op 1.200,00 EUR rechtsplegingsvergoeding per aanleg.

HOF VAN BEROEP TE GENT

20 juni 2011

209/AR/2583

*Waarnemend**Kamervoorzitter:*

dhr. P. Vanherpe

Raadsheren:

dhr. F. Deschoolmeester, dhr. G. De la Ruelle

*Advocaten:*mrs. E. Vangoidsenhoven, J. Van Kerckhoven, L. Wijffels,
D. Noels*Tiense Suikerraffinaderij e.a. / De Dijcker NV / Axa
Belgium NV***Summary**

CMR / CONTAMINATION DAMAGE

The liability of the CMR carrier for contamination damage by carried goods to non-carried goods is exhaustively governed by the CMR Convention

Sommaire

CMR / DOMMAGE DE CONTAMINATION

La responsabilité du transporteur CMR pour dommage de contamination par des marchandises transportées à des marchandises non transportées, est jusqu'à épuisement régie par la Convention CMR.

Sumario

CMR / DAÑO POR CONAMINACIÓN

La responsabilidad del transportista CMR por daños por contaminación causados por las mercancías transportadas a mercancías no transportadas está exhaustivamente regulada por el Convenio CMR.

Überblick

CMR / VERUNREINIGUNGSSCHÄDEN

Die Verantwortung des CMR-Frachtführers für Verunreinigungsschäden an nicht transportierten Gütern, verursacht durch transportierte Güter, ist durch das CMR-Übereinkommen erschöpfend geregelt.

Korte inhoud

CMR / CONTAMINATIESCHADE

De aansprakelijkheid van de CMR-vervoerder voor contaminatieschade door vervoerde goederen aan niet-vervoerde goederen, wordt op uitputtende wijze beheerst door het CMR-Verdrag