

HOF VAN BEROEP ANTWERPEN 20 DECEMBER 2004

VERVOER

Binnenvaart – Raken van onderkant van brug – Gebrek aan zorg voor de lading – Geen scheepvaartongeval

Artikel 32, lid 1, van de Wet op de rivierbevrachting exonereert de schipper voor schade aan lading ten gevolge van een scheepvaartongeval, ook indien het ongeval aan een verkeerde bediening van het schip te wijten is, dit is een navigatiefout, die zowel op een beoordelings- als op een conceptiefout kan slaan, begaan bij het sturen van het schip.

Indien de schade evenwel aan een gebrek aan zorg voor de koopwaar zelf te wijten is, dit is een fout in het beleid van de lading (mismanagement of the cargo) zoals te dezen, kan de schipper zich niet ontheffen van zijn aansprakelijkheid.

René Deuwel/NV Geldof Metaalconstructie en consoorten

Zet.: P. Renaers (voorzitter), P. De Baets en B. Ponet (raadsheren)

Pl.: Mrs. J.P. de Cooman, J. Everaerts loco P. Marcon en P. Hoogmartens loco K. Ballet

(...)

Overwegende dat de hoofdvordering van geïntimeerden *sub* 1 tot en met *sub* 10 – ingeleid bij exploit van 29 september 2000 (tegen geïntimeerde *sub* 11) en bij exploit van 28 september 2000 (tegen appellant), na herleiding in conclusie, neergelegd ter griffie van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen op 8 oktober 2001, ertoe strekte appellant en geïntimeerde *sub* 11 solidair, *in solidum*, de ene bij gebreke van de andere, en ieder voor het geheel, te veroordelen tot betaling van het bedrag van 8.377,81 EUR (337.961 BEF) in hoofdsom, te vermeerderen met de vergoedende- en/of verwijlinteressen vanaf 4 oktober 1999, de gerechtelijke intresten vanaf de dagvaarding van 28 september 2000 (met dien verstande dat de betaling aan een van geïntimeerden *sub* 1 tot en met 10 bevrijdend zal zijn ten aanzien van de andere), en de kosten van het geding, wegens beschadiging van een tank tijdens het vervoer ervan met het binnenschip ms. “Fandango”, eigendom van appellant, van Harelbeke naar Duisburg (Duitsland);

(...)

2. Overwegende dat appellant enerzijds en geïntimeerden *sub* 1 en 2 anderzijds zich ter openbare zitting van 11 oktober 2004 akkoord verklaarden dat *in casu* het Belgisch recht, waaronder de Wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting (afgekort W.R.B.), wordt toegepast;

3.a. Overwegende dat appellant beweert dat hij zich wel degelijk kan beroepen op artikel 32 W.R.B., aanvoerende dat, aangezien hij “zonder enig probleem minstens drie

TRANSPORT

Transport fluvial – Le fait de toucher la partie inférieure d’un pont – Défaut de soins au niveau du chargement – Pas d’accident de navigation

L’article 32, alinéa 1^{er}, de la loi sur l’affrètement fluvial exonère le batelier du dommage occasionné à la cargaison par un accident de navigation, même si l’accident est dû à une fausse manœuvre du bateau. Il s’agit d’une erreur de navigation, qui peut porter tant sur une faute de jugement que sur une faute de conception commise dans le pilotage du bateau.

Cependant, si le dommage est dû à un défaut de soin pour la cargaison elle-même, comme c’est le cas en l’espèce, il s’agit d’une faute dans l’administration de la cargaison (mismanagement of the cargo); le batelier ne peut s’exonérer de sa responsabilité.

bruggen is gepasseerd en de laatste brug (kanaal Rijn-Herne) dezelfde hoogte heeft als de brug waaronder het schadegeval zich heeft voorgedaan noodzakelijk moet worden aangenomen dat de raak met de brug te wijten is aan een bassinée” (d.w.z. door het openen van de sluisen enkele honderden meter verder op het kanaal), het wel degelijk gaat om een scheepvaartongeval in de zin van artikel 32 W.R.B.;

Overwegende dat geïntimeerden *sub* 1 en 2 daarentegen zulks betwisten en beweren dat appellant zich niet kan beroepen op artikel 32 W.R.B. omdat volgens hen de oorzaak van de schade aan de lading dient te worden toegeschreven aan fouten begaan bij het behandelen van de lading;

b. Overwegende dat artikel 32, lid 1, W.R.B. de schipper exonereert voor schade aan de lading ten gevolge van een scheepvaartongeval, zelfs indien dit ongeval aan een verkeerde bediening van het schip is te wijten;

dat onder een “scheepvaartongeval” niet enkel wordt verstaan de aanvaring tussen twee of meerdere schepen, maar ook de raak met een hard of drijvend voorwerp;

dat onder “een verkeerde bediening van het schip” wordt verstaan elke navigatiefout, dit is zowel beoordelings- en conceptiefouten begaan bij het sturen van het schip, als fouten of verzuimen in de behandeling van het schip; dat de term “verkeerde bediening van een schip” derhalve dezelfde betekenis heeft als het begrip “slecht zeemanschap”, vermeld in het oude artikel 46, 4^o, Zeewet, dat omvatte zowel de fouten die in het sturen van het schip begaan worden, als de in het beheren van het schip begane fouten, d.w.z. deze

die het technisch beheer van het schip betreffen, welke laatste fouten onderscheiden dienen te worden van fouten in het beheer van de lading;

dat enkel indien de schade aan een gebrek aan zorg voor de koopwaar zelf te wijten is – een fout in het beleid van de lading (een “mismanagement of the cargo”) – de schipper zich niet kan ontheffen, van zijn aansprakelijkheid;

dat de vraag of een schip daadwerkelijk een scheepvaartongeval heeft ondergaan dan wel of het gaat om schade te wijten aan een gebrek aan zorg voor de koopwaar, een feitenkwestie is waarover de rechter soeverein oordeelt; waarbij het vooreerst aan de schipper is om het bestaan van een scheepvaartongeval aan te tonen;

c. Overwegende dat appelland beweert dat het ms. “Fandango” op of omstreeks het ogenblik van de schade voer op het Rijn-Hernekanaal ter hoogte van kilometerpaal 4.54, waar hij, volgens zijn bewering, onder twee bruggen diende te varen met een hoogte van 4,5 meter vanaf het waterniveau gemeten (zie het expertiseverslag Amacs, p. 6 – stuk 3 appelland);

dat appelland verder beweert dat hij zonder problemen onder de eerste brug is doorgevaren en dat hij hierbij een vrije ruimte had van ongeveer 10 cm; dat volgens het expertiseverslag van de expert van appelland op het ogenblik dat het schip de tweede brug passeerde het water plots is gestegen, waardoor de tank, die op het schip was geladen, de brug heeft geraakt; dat deze plotse stijging van het water volgens de bewering van appelland het gevolg is geweest van een “bassinée”, nl. door het openen van de sluisen enkele honderden meter verder op het kanaal (zie het expertiseverslag Amacs, p. 6 – stuk 3 appelland);

Overwegende dat appelland evenwel, zoals geïntimeerden *sub* 1 en 2 terecht opwerpen, geen enkel bewijs levert van voormelde beweringen; dat hij immers noch het bewijs levert van een zogenaamde “bassinée”, noch van het beweerd effect van het openen van de sluisen enkele honderden meter verder op het kanaal (“quelques centaines de mètres plus loin dans le canal”) – zie het expertiseverslag Amacs, p. 6 – stuk 3 appelland);

Overwegende dat appelland blijkens het expertiseverslag van Amacs, p. 6 (stuk 3 appelland) aan de expert verklaarde dat het schadegeval zich heeft voorgedaan op 4 oktober 1999, omstreeks 18.00 uur;

dat evenwel uit het vaartijdenboek van de schipper blijkt dat op 4 oktober 1999 de periode tussen 15.00 uur en 20.00 uur als “rusttijd van de leden der bemanning” staat ingeschreven (zie stuk 15 van geïntimeerden *sub* 1 en 2);

Overwegende dat voormelde tegenstrijdigheid – nl. raak van de tank met de brug op een ogenblik dat zowel de schipper als zijn echtgenote aan het rusten en dus niet aan het varen waren – vragen doet rijzen naar de waarheidsgetrouwheid van de verklaring van de schipper met betrekking tot het tijd-

stip, plaats en oorzaak en omstandigheden van de beschadiging van de kwestieuze tank;

Overwegende dat appelland voor het eerst in beroepsconclusie beweert dat, toen hij met het ms. “Fandango” ter bestemming aankwam “opwaarts van de sluis van Duisburg-Meiderich” de bestemming hem telefonisch meldde dat hij ongeveer 4 kilometer verder diende te lossen;

Overwegende dat de sluis van Duisburg-Meiderich, waarnaar appelland verwijst, is gelegen ter hoogte van kilometerpaal 0 (zie Westeuropäischer Schifffahrts- and Hafenkalendar 92, niet genummerd stuk van appelland en stuk 17 van geïntimeerden *sub* 1 en 2);

dat appelland ten onrechte beweert dat die plaats “opwaarts van de sluis van Duisburg-Meiderich” de losplaats is die werd aangewezen in het cognossement, nu het cognossement onder dekking waarvan het vervoer heeft plaatsgevonden immers met betrekking tot de plaats waar de kwestieuze tank diende te worden afgeleverd uitdrukkelijk vermeldt “Rutgers Kureha Rhein-Herne-Kanal, kilometer 4.0 bis 4.3” in Duisburg-Meiderich (stukken 1 en 2 van appelland en stuk 2 van geïntimeerden *sub* 1 en 2);

dat het derhalve een raadsel is op grond waarvan appelland thans beweert dat de bestemming hem heeft gemeld dat hij ongeveer 4 kilometer verder diende te lossen, gezien de losplaats, zoals aangegeven in het cognossement (Rutgers Kureha Rhein-Herne-Kanal kilometer 4.0 bis 4.3) immers op ongeveer 4 kilometer van de sluis van Duisburg-Meiderich (kilometerpaal 0) ligt;

dat in verband hiermede dient te worden opgemerkt dat volgens appelland de raak van de tank met de brug zich heeft voorgedaan ter hoogte van kilometerpaal 4.54 (expertiseverslag Amacs, p. 6 – stuk 3 appelland), terwijl appelland blijkbaar komende van de sluis van Duisburg-Meiderich (kilometerpaal 0) diende te lossen bij Rutgers Kureha (Bekelte AG), welke gelegen is ter hoogte van kilometerpaal 4.35, dat bijgevolg volgens de bewering van appelland de raak met de brug zich zou hebben voorgedaan achter de plaats waar de tank diende te worden geleverd;

Overwegende dat appelland in zijn laatste beroepsconclusie, neergelegd ter griffie van dit Hof op 12 augustus 2004, zulks toeschrijft aan een materiële vergissing van de voor hem optredende expert, die volgens hem blijkbaar de Weka omgekeerd heeft gelezen en het ms. “Fandango” in een verkeerde richting heeft laten varen; dat hij in diezelfde conclusie stelt dat het schadegeval zich heeft voorgedaan aan de voorlaatste brug voor de plaats van lossing, nl. aan de “Brucke Koopmanstrasse”, gelegen aan PK 3.64;

Overwegende dat appelland in zijn beroepsconclusie eveneens beweert dat hij 11 bruggen met eenzelfde hoogte (4,50 meter) diende voorbij te varen, waarbij hij 10 bruggen zonder problemen zou zijn voorbijgevaren; dat de tank de onder-

kant van de brug heeft geraakt bij het voorbijvaren van de elfde brug;

dat appellant ten onrechte beweert dat hieruit zou moeten blijken dat hij voldoende ballastwater aan boord had en dat de raak met de brug aan een andere oorzaak moet te wijten zijn, met name aan een zogenaamde “*bassinée*”, nu hij geen enkel bewijs van voormelde beweringen levert;

dat appellant inderdaad in gebreke blijft het bewijs te leveren van het juiste tijdstip waarop en van de plaats waar de raak van de tank met de brug zich zou hebben voorgedaan; dat hij ook niet bewijst dat de schade slechts is ontstaan bij het passeren van de laatste brug; dat derhalve de schade aan de tank evenzeer reeds bij het passeren van de eerste brug kan zijn ontstaan ten gevolge van het niet of onvoldoende ballasten van het ms. “*Fandango*”;

Overwegende dat appellant verder noch het bewijs van een zogenaamde “*bassinée*” op het ogenblik van het passeren van de elfde brug, noch het bewijs van het beweerde effect van het openen van de sluisen ervan levert; dat de hypothese van appellant dat de sluiswachter te brutaal de sluis zou gemanoeuvrerd kunnen hebben ten gevolge waarvan een minivloedgolf veroorzaakt zou kunnen zijn, uiteraard geen bewijs is dat hierdoor de schade aan de tank werd veroorzaakt;

Overwegende dat appellant hoe dan ook als professioneel binnenschipper wist of moest weten dat de vrije ruimte tussen het wateroppervlak en de bruggen op het Rijn-Hernekanaal verminderd kon worden ten gevolge van windstoten, golven of een *bassinée*; dat hij dan ook, in het kader van de zorg die hij aan de lading diende te besteden, rekening diende te houden met deze karakteristieken bij het onderdoor varen van de bruggen;

d. Overwegende dat, zelfs in de veronderstelling dat de raak van de lading met een brug is ontstaan door het openen van de sluisen enkele honderden meter verder op het kanaal – *quod non*, bij gebreke van bewijs hiervan, zoals hierboven aangetoond – appellant ook dan geen eigenlijke navigatiefout (fout manoeuvre) heeft begaan, doch integendeel onvoldoende zorg heeft besteed aan de lading;

dat *in casu* een goed beheer van de lading erin bestond om erop toe te zien dat de lading, bestaande uit een tank, niet met andere voorwerpen in aanraking zou komen in de loop van het normale vervoer;

dat appellant onmiskenbaar op dat vlak geen of onvoldoende toezicht heeft uitgeoefend op de lading, noch enige voorzorgsmaatregel heeft getroffen om de schade aan de lading te vermijden door voldoende ballastwater op te nemen;

dat het immers duidelijk is dat, indien appellant voldoende ballastwater had opgenomen om zijn schip te laten zakken bij het doorvaren onder diverse bruggen met een beweerde hoogte van 4 meter, de tank de brug niet zou hebben geraakt;

Overwegende dat deze onvoorzichtigheid en/of nalatigheid geen uitstaans heeft met al dan niet goed zeemanschap of een navigatiefout, doch integendeel alles te maken heeft met de zorg die aan de lading diende te worden besteed;

dat, gezien *in casu* de lading (tank) boven het schip uitstak, het primaire doel van het nemen van ballastwater niet zozeer was om te voldoen aan bepaalde regels van goed zeemanschap, maar wel om het behoud van de vervoerde zaak te verzekeren en meer in het bijzonder om de lading te vrijwaren voor schade ten gevolge van de voor de lading te geringe hoogte van bepaalde bruggen in Duitsland;

dat met andere woorden de verplichting van appellant om te ballasten niet tot doel had het schip te vrijwaren voor eventuele schade en/of een normale zorgeloze navigatie te garanderen, doch wel specifiek om te voorkomen dat de hoge lading (tank) een brug zou raken en daardoor schade zou oplopen;

Overwegende dat het niet-plegen of het verkeerd plegen van handelingen die in hoofdzaak het belang van de lading ten doel hebben, geen fouten zijn gepleegd bij de behandeling van het schip;

dat bijgevolg het onderscheid tussen fouten gepleegd bij het behandelen van het schip en fouten gepleegd bij het behandelen van de goederen niet wordt bepaald door het “voorwerp” van de handeling, nl. datgene wat wordt behandeld, maar door de voornaamste doelstelling ervan;

Overwegende dat ten slotte door de eerste rechter terecht werd opgemerkt dat de schipper de hoogte van de lading en de brug kende, alsook wist of behoorde te weten hoe een raak, en dus schade aan de lading, kon worden vermeden;

e. Overwegende dat dienvolgens, gelet op al het voorgaande, dient te worden geconcludeerd dat – zoals terecht beslist door de eerste rechter – *in casu* geen sprake is van een scheepvaartongeval in de zin van artikel 32 W.R.B., doch het integendeel gaat om een gebrek aan zorg voor de lading dat appellant als vervoerder niet ontheft van zijn aansprakelijkheid voor de schade van de lading;

f. Overwegende dat de omvang van de door geïntimeerden *sub* 1 en 2 gevorderde schadebedragen – zoals toegekend door de eerste rechter en waarvan geïntimeerden *sub* 1 en 2 de bevestiging nastreven – niet wordt betwist door appellant;

g. Overwegende dat dienvolgens het bestreden vonnis dient te worden bevestigd;

Om die redenen

Het hof

(...)

Ontvangt het door appellant ingesteld hoger beroep tegen geïntimeerde *sub* 1 en 2; verklaart het ongegrond;

Bevestigt het bestreden vonnis;

(...)