
HOF VAN BEROEP GENT 27 NOVEMBER 2006

SCHIP EN SCHEEPVAART

Binnenvaart – Beschadiging van een sluis – Artikel 91, b Algemeen Scheepvaartreglement – Geen objectieve aansprakelijkheid of vermoeden van aansprakelijkheid – Bewijs van fout in hoofde van de schipper vereist – Schipper moet zich niet verwachten aan stootrand die door gebrek aan onderhoud uitsteekt

Tijdens het schutten blijft een schip haken onder de stootrand van een sluisdeur, die door gebrekkig onderhoud uitstak uit het vlak. De stootrand werd hierdoor beschadigd, waarna het Vlaamse Gewest een vordering in schadevergoeding instelde tegen de schipper. Artikel 91, b van het Algemeen Scheepvaartreglement, dat bepaalt dat het verboden is om de aanhorigheden der waterwegen op enige wijze te beschadigen, creëert geen objectieve aansprakelijkheid in hoofde van de schipper, en zelfs geen vermoeden van aansprakelijkheid lastens de schipper. Het Vlaamse Gewest kan enkel schadevergoeding bekomen op grond van artikel 1382 B.W., door een fout van de schipper aan te tonen. In casu werd geen fout weerhouden, o.m. omdat een normaal zorgvuldig schipper er zich niet aan moet verwachten dat de stootrand van een sluis uitsteekt.

R. Debock en L'Alliance Batelière de la Sambre Belge/Het Vlaamse Gewest
Zet.: H. Debucquoy (voorzitter), G. Vanderstichele en G. De la Ruelle (raadsheren)
Pl.: Mrs. J.-P. De Cooman en P. Aerts

(...)

I. Bestreden beslissing – Rechtspleging in hoger beroep

1. Het hoger beroep is ingesteld tegen het vonnis van de vijfde kamer van de rechtbank van koophandel te Kortrijk (00/4455/A) van 4 juni 2003, bij dagvaarding van 8 juli 2003. Het is tijdig en regelmatig naar de vorm. Een akte van betekening wordt niet voorgelegd.

2. Het hof heeft artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken in acht genomen.

De procedure gebeurde op tegenspraak.

II. Overblijvende betwisting – Feiten – Procedure in eerste aanleg

3. De overblijvende betwisting betreft de vraag of:

– artikel 91, 2° van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen geschonden is;

BATEAU ET NAVIGATION

Navigation intérieure – Dégradation d'une écluse – Article 91, b Règlement général des voies navigables du Royaume – Pas de responsabilité objective ou de présomption de responsabilité – Preuve de la faute dans le chef du patron requise – Le batelier ne doit pas s'attendre à ce que le bord de porte d'écluse dépasse, par manque d'entretien

Au cours du passage d'une écluse, un bateau est resté accroché sous le bord d'une porte d'écluse qui dépassait par manque d'entretien. Cela a endommagé le bord de la porte de l'écluse, en vertu de quoi la Région flamande a intenté une action en indemnisation contre le patron. L'article 91, b du Règlement général des voies navigables du Royaume, qui stipule qu'il est interdit de dégrader ou d'endommager d'une manière quelconque le lit des voies navigables ou leurs dépendances, ne crée aucune responsabilité objective dans le chef du patron, et même aucune présomption de responsabilité à charge du patron. La Région flamande ne peut obtenir une indemnisation que sur base de l'article 1382 C. civ., en prouvant une faute du patron. Aucune faute n'a été retenue en l'espèce, entre autres parce qu'un patron normalement consciencieux ne doit pas s'attendre à ce que le bord de la porte d'une écluse dépasse.

– appellante een fout beging die schade veroorzaakte, in de zin van artikelen 1382 B.W. e.v.

4. Op 2 december 1999 omstreeks 08.50 uur ligt het ms. "Mike" van eerste appellant leeg afgemeerd met de stuurboordkant langs de muur van de sluis van Ooigem, met de boeg richting Izegem.

Tijdens het vollopen van de sluis is de dekbalk van het ms. "Mike" onder een stootbalk van de middendeur aan stuurboordzijde blijven haperen. Dit profiel werd opgelicht en beschadigd (stuk 2 van het dossier van appellanten).

De schade is tegensprekelijk geraamd op 2.660,52.

Volgens de deskundige stak de stootrand een zevental millimeter uit voor de sluismuur (stuk 3 van het dossier van appellanten). Hij schrijft nog dat dit geen probleem vormt voor volle schepen omdat deze toch dieper in het water liggen. Aangezien de "Mike" leeg was op het ogenblik van de feiten is hij achter het profiel kunnen blijven haken en is het omhoog getild.

Tot slot schrijft de deskundige dat het incident te wijten is aan slecht onderhoud (van de sluis). De laatste werken aan de sluis zouden volgens de sluiswachter van 1998 dateren.

Het dossier van appellanten bevat foto's waarop te zien is dat het randprofiel roestig is.

Geïntimeerde dagvaardt de schipper en zijn aansprakelijkheidsverzekeraar in vergoeding van de toegebrachte schade. De eerste rechter verklaarde de vordering gegrond.

Op 7 juli 2003 betalen appellanten in uitvoering van het bestreden vonnis € 3.997,87 onder voorbehoud van beroep.

III. Grieven

5. Appellanten zijn van oordeel dat de eerste rechter een verkeerde toepassing gemaakt heeft van artikel 91, 2° van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen.

Zij vragen:

- het bestreden vonnis teniet te doen;
- de oorspronkelijke vordering toelaatbaar maar ongegrond te verklaren;
- geïntimeerde te veroordelen om de betaalde som van 3.997,87 terug te betalen, te vermeerderen met de vergoedende interesten sedert 7 juli 2003, de gerechtelijke interesten en de kosten.

6. Geïntimeerde vraagt de bevestiging van het bestreden vonnis.

IV. Beoordeling

7. Artikel 91, 2° van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen (ASR) bepaalt dat het verboden is “*het bed of de aanhorigheden der waterwegen op enige wijze te beschadigen*”.

Volgens geïntimeerde gaat het hier om een objectieve aansprakelijkheid; minstens is er een wettelijk vermoeden van aansprakelijkheid. Het loutere feit dat er schade is, impliceert de aansprakelijkheid van eerste appellant, aldus geïntimeerde.

De lezing die geïntimeerde geeft aan dit artikel is juridisch niet correct. Er is in deze geen sprake van objectieve aansprakelijkheid. Er is ook geen wettelijk vermoeden van schuld. De fout, de schade en het oorzakelijk verband in de zin van artikel 1382 B.W. moeten nog steeds bewezen worden (M.-J. DE DECKER, *Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht*, Antwerpen, VZW De Schroef, sd, nr. 167, met verwijzingen in voetnoot 47).

Dit is in overeenstemming met artikel 251 Boek II, Titel VII, W. Kh. Dat bepaalt dat wanneer de aanvaring toe te schrijven is aan het toeval, of wanneer zij veroorzaakt is door overmacht, of wanneer twijfel rijst omtrent de oorzaken van de

aanvaring, de schade wordt gedragen door zij die ze hebben geleden. Indien de aanvaring veroorzaakt is door de schuld van één van de schepen, dan komt de vergoeding van de schade ten laste van het schip dat de fout heeft begaan (eerste en derde lid van het genoemde artikel). Met dit artikel, dat in 1911 ingevoerd werd, is derhalve een algemene foutaansprakelijkheid ingevoerd (zie ook J. POLLET, *L'abordage fluvial*, Antwerpen, Lloyd, sd, p. 33-35 en vooral p. 38-40, waarin ook naar andersluidende rechtspraak verwezen wordt, die evenwel een minderheid uitmaakt).

Dit is ook in overeenstemming met het algemene Belgische aansprakelijkheidsrecht, waar de objectieve aansprakelijkheid nog steeds de uitzondering vormt.

Het feit dat de schade zich heeft voorgedaan betekent niet dat de norm van artikel 91, 2° ASR overtreden is, in tegenstelling tot wat geïntimeerde schrijft.

8. Uit de feitelijke uiteenzetting en de stukken blijkt dat de fout van eerste appellant in de zin van artikel 1382 B.W. niet bewezen is. Uit niets blijkt dat het ms. tijdens het versluizen onzorgvuldig afgemeerd was. Het is niet omdat er schade is ontstaan dat dit door toedoen van eerste appellant is. Ten onrechte leidt geïntimeerde uit de schade de fout af. Het is onjuist te besluiten dat de fout bewezen is, nu het schip leeg was, het profiel uitstak en de sluis gebrekkig onderhouden was (zie verder). 7 mm vooruit steken, zelfs al lijkt dat weinig, is voldoende om er te kunnen blijven achter haken. Het vooruit steken van de schuurlijst is geen normale toestand.

Het is ook niet bewezen dat de schipper te laat gereageerd zou hebben op het stijgende waterpeil of onvoldoende toezicht zou uitgeoefend hebben, waardoor het schip achter de stootrand kon blijven haken. Opnieuw leidt geïntimeerde de beweerde onzorgvuldigheid af uit het bestaan van de schade. Bij het versluizen mag een normaal zorgvuldige schipper verwachten dat het schip tijdens het stijgen langs de sluismuur omhoog kan gaan. Hij moet er niet op beducht zijn dat hij bovenaan de sluis de boot moet afhouden wegens uitsteeksels aan de sluiswand. Het is niet aangetoond dat een normaal zorgvuldige schipper, in dezelfde toestand geplaatst, anders zou gehandeld hebben.

Minstens is het oorzakelijk verband doorbroken door het gebrekkig onderhoud aan de sluis, dat door de deskundige is vastgesteld.

De deskundige in deze zaak is duidelijk (stuk 3 van het dossier van appellanten): “*Je ne vois pas d'autre explication à cet incident qui, à mon avis, est imputable à un mauvais entretien; toujours d'après l'éclusier, les derniers travaux à cet endroit, dateraient de 1998.*” (eigen vertaling: “Ik zie geen andere verklaring voor dit incident dat, naar mijn mening, te wijten is aan slecht onderhoud; nog steeds volgens de sluiswachter dateren de laatste werken van 1998”).

De stelling dat de toestand van de sluis enkel in aanmerking genomen moet worden voor het bepalen van de omvang van de schade wordt niet bijgetreden, gelet op het voorgaande.

9. Op grond van het voorgaande wordt het bestreden vonnis

hervormd. De oorspronkelijke vordering is toelaatbaar maar ongegrond.

(...)

Noot

Aansprakelijkheid voor beschadiging van nautische infrastructuur

*Frank Stevens*¹

1. Scheepvaartincidenten geven niet enkel aanleiding tot schade aan de schepen zelf, maar veroorzaken soms ook schade aan de nautische infrastructuur. In het hier gepubliceerde arrest van het hof van beroep te Gent werd de sluis van Ooigem beschadigd toen het binnenschip “Mike” bij het schutten bleef haken onder een uitstekende stootrand, die hierdoor opgetild en verwrongen werd. In een andere zaak, die aanleiding gaf tot procedures voor de rechtbank en later het hof van beroep te Antwerpen, werd het Hansadok vervuild met olie toen zich bij de belading van de binnenvaart-tanker “Oil Trampler” een overloop voordeed.

Het hoeft geen betoog dat in beide gevallen de betrokken overheid de scheepseigenaar kan aanspreken o.g.v. artikel 1382 B.W., d.w.z. indien zij fout, schade en oorzakelijk verband kan bewijzen. Opmerkelijk is echter dat in beide gevallen de overheid deze (zwarte?) bewijslast trachtte te vermijden, en probeerde te komen tot een (quasi) objectieve aansprakelijkheid, of minstens een vermoeden van fout in hoofde van de scheepseigenaar. Zij werd echter zowel in Gent als in Antwerpen teruggefloten.

2. Met betrekking tot de beschadiging van de sluis van Ooigem beriep het Vlaamse Gewest zich op artikel 91, b van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen², dat bepaalt dat het verboden is om het bed of de aanhorigheden van de waterwegen op enige wijze te beschadigen. Hieruit wilde het Vlaamse Gewest afleiden dat een objectieve aansprakelijkheid, of minstens een vermoeden van aansprakelijkheid wordt gecreëerd lastens de scheepseigenaar, zodat het loutere bewijs van schade voor de overheid volstaat, en de bewijslast dan verschuift naar de scheepseigenaar om overmacht of de afwezigheid van fout aan te tonen. Het hof verwierpt deze stelling, en bevestigt dat de scheepseigenaar enkel aansprakelijk kan worden gesteld indien de overheid een fout kan aantonen.

De bepalingen van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen worden strafrechtelijk gesanctioneerd (art. 100), zodat de overtreding van artikel 91, b van het reglement een

misdrijf is. M. De Decker, naar wie het hof verwijst, stipt echter aan dat het gaat om een opzettelijk misdrijf, zodat strafrechtelijk opzet (het “wetens en willens” handelen) aangetoond moet worden.

3. Een gelijkaardige problematiek stelde zich bij de vervuiling van het Hansadok door de “Oil Trampler”, waarbij het Havenbedrijf zich beriep op artikel 23 § 1 van de Gemeentelijke Havenpolitieverordening, dat bepaalt dat het verboden is om vaste of vloeibare voorwerpen en stoffen over boord of van de wal in het water of op de kade te werpen, te laten vallen, te pompen of te doen vloeien.

In eerste aanleg oordeelde de rechtbank van koophandel te Antwerpen dat deze bepaling een onopzettelijk misdrijf in het leven roept, waarbij de overheid dus enkel de materiële overtreding van de regel dient aan te tonen, zij het dat zij de scheepseigenaar toeliet om op relatief eenvoudige wijze het vermoeden te weerleggen:

“Terecht voert het Havenbedrijf aan dat de inbreuk op artikel 23 § 1 GHV dient beschouwd te worden als een onopzettelijk misdrijf. De GHV stelt de gedraging strafbaar ongeacht de vraag of ze opzettelijk dan wel uit onachtzaamheid is gepleegd.

Voor dergelijke misdrijven geldt dat uit het materiële bestaan van het overtreden van de voorschriften een vermoeden van fout in hoofde van de heer DE SCHIPPER mag worden afgeleid.

De rechtbank werpt op dat dit een weerlegbaar vermoeden betreft en de heer DE SCHIPPER kan aanbrengen dat hem terzake geen enkele fout treft. Het volstaat daarbij zelfs dat de heer DE SCHIPPER het door het HAVENBEDRIJF ingeroepen ontbreken van fout niet ontdaan is van elke geloofwaardigheid. (...)

Door het aantonen dat het ingeroepen ontbreken van fout niet ontdaan is van elke geloofwaardigheid, dient het Havenbedrijf het positief bestaan van de fout aan te tonen (cf. HOLSTERS, D., “Bewijsvoering in strafzaken”, Comm.

¹ Roosendaal Keyzer Advocaten, Antwerpen.

² K.B. 15 oktober 1935, B.S. 15 oktober 1936.

Straf., p. 10). De rechtbank heeft hierboven reeds aangegeven dat het HAVENBEDRIJF in gebreke blijft om deze fout in hoofde van de heer DE SCHIPPER op overtuigende wijze aan te tonen."³.

Het Havenbedrijf tekende beroep aan tegen dit vonnis, om echter op een nog strikter standpunt te botsen van het hof van beroep te Antwerpen:

"De materiële en bewuste miskening van een specifieke rechtsnorm volstaat op zich om het onrechtmatige karakter van deze daad in de zin van de artikelen 1382-1383 Burgerlijk Wetboek te weerhouden, zelfs indien de schade redelijkerwijze niet te voorzien was en zonder dat bovendien hoeft te worden nagegaan of de schadeverwekker uit onvoorzichtigheid, nalatigheid of zorgeloosheid heeft gehandeld.

De materiële overtreding van een specifieke wettelijke of verordeningsbepaling maakt op zich echter enkel een fout uit, die leidt tot de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de dader, mits die overtreding willens en wetens begaan werd.

Zo het HAVENBEDRIJF dan al zou aantonen dat Peter DE SCHIPPER de aangehaalde rechtsnormen heeft geschonden, bewijst het HAVENBEDRIJF alleszins niet dat Peter

DE SCHIPPER de hem verweten overtredingen willens en wetens beging."⁴.

Nu het hof het bewijs vraagt dat de dader wetens en willens heeft gehandeld, impliceert dit dat het de overtreding van artikel 23 § 1 van de Gemeentelijke Havenpolitieverordening als een opzettelijk misdrijf ziet, en dus de volledige bewijslast bij de overheid legt.

4. Vanuit het standpunt van de overheden is begrijpelijk dat zij een objectieve aansprakelijkheid of een omkering van de bewijslast erkend zouden willen zien. Het bewijs van een concrete fout in hoofde van de scheepseigenaar is immers niet altijd gemakkelijk, en soms gewoon onmogelijk. Indien echter geen fout in de zin van artikel 1382 B.W. bewezen kan worden, moet de betrokken overheid zelf de schade of de opruimingskosten dragen, daar waar zij haar middelen uiteraard liever op een andere wijze besteedt. Noch het hof van beroep te Gent, noch het hof van beroep te Antwerpen zijn de overheid hier echter te hulp geschoten; het bewijs van een fout in de zin van artikel 1382 B.W. of het bewijs van strafrechtelijk opzet (wetens en willens handelen) blijft vereist om de scheepseigenaar aansprakelijk te kunnen stellen voor schade aan nautische infrastructuur.

³. Kh. Antwerpen (12^e kamer) 15 november 2006, zie T.B.H. net.

⁴. Antwerpen (4^e kamer) 17 maart 2008, zie T.B.H. net.