

## Noot

**Bewijslast en bewijsproblemen bij aanvaringen**Frank Stevens<sup>1</sup>

1. In strikte zin verwijst het begrip “aanvaring” naar twee (of meer) schepen die fysiek met elkaar in botsing komen. In dat geval is meestal wel duidelijk welke schepen met elkaar in aanvaring zijn gekomen. Het begrip aanvaring is echter ruimer, en omvat ook die gevallen waarin een schip schade veroorzaakt aan een ander schip zonder fysiek contact tussen beiden (art. 256 zeewet). Het klassieke voorbeeld is schade te wijten aan de golfslag veroorzaakt door een te snel voorbij varend schip. Ten slotte is het mogelijk dat een schip een nautisch object beschadigt, dat zelf geen schip is (meerpaal, dukdalf, enz.). In sommige rechtsstelsels wordt een dergelijke “schadevaring” ook beheerst door de aanvaringsregels<sup>2</sup> en met name de verjaringstermijn inzake aanvaringen (2 jaar), in België valt een schadevaring onder het gewone onrechtmatige daadregime (art. 1382 BW).

2. Bij een aanvaring in ruime zin (zonder fysiek contact) of een schadevaring kan het soms bijzonder moeilijk zijn om te achterhalen en te bewijzen welk schip de schade veroorzaakt heeft, zoals de drie geannoteerde arresten aantonen. Vooraleer daar dieper op in te gaan dient echter de aandacht gevestigd te worden op een bepaling van het aanvaringsverdrag 1910<sup>3</sup>. België is partij bij dit verdrag en heeft de meeste – maar niet alle – verdragsbepalingen overgenomen in de artikelen 251-256 zeewet. Aangezien België echter verdragsstaat is, zijn ook de niet letterlijk overgenomen bepalingen van toepassing. Een van deze niet overgenomen bepalingen is de tweede zin van artikel 6 van het verdrag, die voorziet dat alle wettelijke vermoedens van schuld inzake aanvaring afgeschaft worden. Betekent dit dat inzake aanvaringen helemaal niet met vermoedens gewerkt mag worden?

3. Die conclusie is te vergaand. Artikel 6, 2. is namelijk een reactie tegen de situatie zoals deze vóór het verdrag bestond in o.m. de USA, waar inzake aanvaringen regels als de *Pennsylvania Rule* en de *Oregon Rule* golden. De *Pennsylvania Rule*, zo genoemd naar een arrest van het Ameri-

kaanse Hooggerechtshof van 1873<sup>4</sup>, houdt in dat wanneer een schip een voorschrift of reglement overtreden heeft, deze overtreding geacht wordt de oorzaak van de aanvaring te zijn. Tegenbewijs is mogelijk, maar vereist het bewijs dat de overtreding niet de oorzaak van de aanvaring heeft *kunnen* zijn. De *Oregon Rule*, eveneens genoemd naar een arrest van het Hooggerechtshof<sup>5</sup>, houdt in dat een varend schip, dat in aanvaring komt met een stilliggend schip of een ander object, geacht wordt in fout te zijn. Het Engels recht kende gelijkaardige vermoedens, zij het zonder dergelijke mooie benamingen<sup>6</sup>. Het aanvaringsverdrag van 1910 schafft dergelijke vermoedens zonder meer af. Van belang is echter dat het hier gaat om *wettelijke* vermoedens, en niet om *feitelijke* vermoedens. Een wettelijk vermoeden is een regel die de rechter *verplicht* om uit de aanwezigheid van bepaalde elementen een ander element af te leiden (art. 1350 BW)<sup>7</sup>. Een wettelijk vermoeden is bijvoorbeeld het vermoeden van vaderschap. Als de betrokkenen gehuwd zijn en er binnen dat huwelijk een kind geboren wordt, dan *moet* de rechter daaruit besluiten dat de echtgenoot geacht wordt de vader te zijn, ook al zijn er misschien redenen om aan te nemen dat dit niet met de werkelijkheid strookt. Een *feitelijk* vermoeden daarentegen is een element dat niet rechtstreeks bewezen is, maar waarvan de rechter niettemin het bestaan wil aannemen op basis van andere elementen (art. 1353 BW)<sup>8</sup>. Wanneer bijvoorbeeld een bestuurder 's avonds laat, op een rechte weg zonder ander verkeer, in een voertuig zonder defecten, van de weg afraakt en tegen een boom rijdt, kan de rechter uit die vastgestelde feiten een ander feit afleiden, m.n. dat de bestuurder achter het stuur in slaap gevallen is. Dergelijke *feitelijke* vermoedens worden niet uitgesloten door artikel 6 van het aanvaringsverdrag, en mogen derhalve wel gebruikt worden in aanvaringszaken.

4. Zelfs met die mogelijkheid blijft het bewijs bij aanvaringen in ruime zin en schadevaringen vaak niet eenvoudig. Inhoudelijk verschilt de bewijslast inzake aanvaringen

<sup>1</sup> Advocaat Roosendaal-Keyzer. Docent Erasmus Universiteit Rotterdam.

<sup>2</sup> In Nederland bv. bepaalt art. 8:541 BW dat de bepalingen inzake aanvaring toepassing vinden in alle gevallen waar schade door een zeeschip is veroorzaakt, ook al heeft geen aanvaring (in enge of in ruime zin) plaatsgevonden.

<sup>3</sup> Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring, gedaan te Brussel op 23 september 1910.

<sup>4</sup> *The Pennsylvania*, 86 U.S. 125 (1873).

<sup>5</sup> *The Oregon* 158 US 186 (1895).

<sup>6</sup> N. GASKELL, C. DEBATTISTA en R. SWATTON, *Chorley & Giles' Shipping Law*, Londen, Pitman, 1987, 8de ed., p. 377; A. MANDARAKA-SHEPPARD, *Modern maritime law and risk management*, Londen, Informa, 2009, 2de ed., p. 534-535; A. VAN OVEN, *De uniforme werking van het Brusselsche Aanvaringsverdrag*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1938, p. 240 *et seq.*

<sup>7</sup> L. CORNELIS, *Algemene theorie van de verbintenis*, Antwerpen, Intersentia, 2000, nrs. 191-193, p. 230-231; W. VAN GERVEN en S. COVEMAEKER, *Verbintennisrecht*, Leuven, Acco, 2006, 2<sup>de</sup> ed., p. 686-687.

<sup>8</sup> L. CORNELIS, *Algemene theorie van de verbintenis*, Antwerpen, Intersentia, 2000, nr. 194, p. 231-232; W. VAN GERVEN en S. COVEMAEKER, *Verbintennisrecht*, Leuven, Acco, 2006, 2<sup>de</sup> ed., p. 685.

overigens niet erg van de bewijslast onder het algemene onrechtmatige daadregime. Ook in het aanvaringsrecht dient een fout, schade en oorzakelijk verband bewezen te worden.

In de arresten *Euronavi*<sup>9</sup> en *Sophie-Jane*<sup>10</sup> ging het om aanvaringen in de ruime zin, schepen die beschadigd zouden zijn door de golfslag van een (beweerdelijk) te snel voorbij varend ander schip. In beide gevallen oordeelde het hof van beroep te Antwerpen dat de door de schadelijder aangedragen elementen niet volstonden om aan te tonen dat het andere schip daadwerkelijk te snel zou hebben gevaren of andere reglementen of voorschriften overtreden zou hebben. In beide gevallen worden overigens de schadelijders op de vingers getikt omdat zij niet snel genoeg hebben gereageerd, waardoor bepaalde elementen of verbanden onzeker worden en niet meer kunnen worden vastgesteld.

In het arrest *Inca*<sup>11</sup> ging het om een schadevaring. Het Vlaamse Gewest hield voor dat de duwcombinatie *Inca / Nancy / Amber 8* het lichtbaken van de schaar van Ouden Doel omver gevaren zou hebben. Ook hier oordeelt het hof van beroep te Antwerpen dat de eisende partij niet aan haar bewijslast voldoet, onder meer ook omwille van een laattijdige vaststelling en reactie. Op 5 juli zou zich een incident voorgedaan hebben met de duwcombinatie ter hoogte van het lichtbaken, maar het is pas 5 dagen later dat de verdwijning van dit (zeer bekende) baken werd vastgesteld. Te noteren is nog dat het hof oordeelt dat de door het Vlaamse Gewest aangehaalde overtredingen van het vaarreglement alleszins niet in oorzakelijk verband stonden met de beweerde schadevaring. Een loutere overtreding van een reglement volstaat niet; de overtreding moet de schade (mee) veroorzaakt hebben.

---

<sup>9.</sup> Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 21 december 2015, 2013/AR/1971.

<sup>10.</sup> Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 15 februari 2016, 2013/AR/3122.

<sup>11.</sup> Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 1 februari 2016, 2013/AR/2916.