

RECHTSLEER DOCTRINE

VERVOER / TRANSPORT

Aansprakelijkheid van de beheerder van de waterweg voor schade aan schepen

Frank Stevens¹

1. Inleiding	607
2. Principes	608
3. Praktijk	609
3.1. Onmiddellijke aangifte	609
3.2. Positief vs. negatief bewijs	610
3.3. Eigen verklaring van de schipper	611

SAMENVATTING

Binnenschepen kunnen schade oplopen door aanvaring met vreemde voorwerpen in het vaarwater. Ook andere vervoermiddelen, en dan voornamelijk auto's en vrachtwagens, kunnen beschadigd worden door gebreken in het medium waarlangs zij zich verplaatsen. In de binnenvaart stellen zich echter een aantal specifieke problemen: de schade wordt niet onmiddellijk opgemerkt of vastgesteld, het vreemde voorwerp is niet meer te vinden, het oorzakelijk verband wordt in vraag gesteld, enz. In deze bijdrage wordt een overzicht gegeven van de recente rechtspraak in dit verband.

RÉSUMÉ

Les bateaux de navigation intérieure peuvent se trouver endommagés par le contact avec des objets étrangers dans les eaux navigables. Les autres moyens de transport, et notamment les voitures et poids lourds, peuvent également être endommagés par un défaut de la voie par laquelle ils se déplacent. La navigation intérieure soulève toutefois un nombre de problèmes spécifiques: le dommage n'est pas immédiatement aperçu ou constaté, l'objet étranger n'est pas retrouvé, le lien causal est contesté, etc. La présente contribution fait le bilan de la jurisprudence récente dans cette matière.

1. INLEIDING

1. Zeeschepen zijn groot tot bijzonder groot, en hun onderdelen (schroeven, boegschroeven, roeren, enz.) zijn uiteraard in verhouding. Een zeeschip zal doorgaans dan ook weinig last hebben van vreemde voorwerpen in het water. Voor binnenschepen is dit echter anders. Een binnenschip is

veel kleiner en daardoor ook kwetsbaarder. Een houten balk die door de schroef van een oceaanstomer in luciferhoutjes gemalen zou worden kan ernstige schade veroorzaken aan de schroef van een binnenschip. Bovendien varen binnenschepen op de binnenwateren en in havens, waar de kans op

¹ Advocaat en docent Erasmus Universiteit Rotterdam.

vreemde voorwerpen in het vaarwater veel groter is dan op volle zee.

2. Schade door contact met vreemde voorwerpen is in de binnenvaart dan ook een relatief vaak voorkomende gebeurtenis. De schroef raakt een drijvend voorwerp of een voorwerp dat zich op de bodem van de waterweg bevindt, met

schade aan de schroef en/of de aandrijflijn tot gevolg, er worden voorwerpen in de boegschroefinstallatie gezogen die daardoor geblokkeerd en beschadigd raakt, de romp van het schip wordt beschadigd door uitstekende stukken metaal aan kaaïen of steigers, enz. Vervolgens stelt zich dan uiteraard de vraag of en van wie de eigenaar van het binnenschip dergelijke schade kan recupereren.

2. PRINCIPES

3. Op grond van artikel 1384 BW is de beheerder van een gebrekkige zaak aansprakelijk voor de schade die wordt veroorzaakt door dit gebrek. Met “gebrek” wordt hier bedoeld een (tijdelijk) afwijkend of abnormaal kenmerk van de zaak, dat schade kan veroorzaken.

4. Deze regel geldt uiteraard eveneens voor de beheerders van waterwegen en nautische infrastructuur. Wanneer de waterweg of infrastructuur gebrekkig is en door dit gebrek schade wordt veroorzaakt, is de beheerder van de waterweg daarvoor aansprakelijk. Een waterweg is gebrekkig in de zin van artikel 1384 BW wanneer zich in de waterweg een voorwerp bevindt (eventueel slechts tijdelijk) waardoor het normale gebruik van de waterweg door scheep- of binnenvaart verhinderd wordt². Zo bijvoorbeeld de aanwezigheid van stalen balken en stenen platen in de waterweg³, een stuk drijvend hout in de waterweg⁴, trossen en drijfvuil⁵, of een meerpaal waarrond een touw hangt dat verschillende meters in het vaarwater drijft⁶. Het feit echter dat er zich stortstenen bevinden in de oeververdediging, die aangezogen kunnen worden door de schroeven van een schip dat zich buiten de vaargeul begeeft en te dicht onder de oever komt, is geen abnormaal kenmerk en maakt de oeververdediging niet gebrekkig⁷. Op welke wijze het vreemde voorwerp in de waterweg is gekomen, of de beheerder iets had kunnen doen om te verhinderen dat dit voorwerp in de waterweg terechtkwam, en of de beheerder op de hoogte was van de aanwezigheid van dit voorwerp is irrelevant. De aansprakelijkheid o.g.v. artikel 1384 BW is een kwalitatieve aansprakelijkheid, die louter voortvloeit uit de hoedanigheid van beheerder van een gebrekkige zaak. Bij de beoordeling of een waterweg een gebrek vertoont dient overigens geen onder-

scheid gemaakt te worden tussen natuurlijke en kunstmatige waterlopen⁸.

5. De initiële bewijslast ligt bij de eisende partij. Indien de eigenaar schade aan zijn binnenschip wil verhalen op de beheerder van de waterweg zal hij moeten aantonen (1) dat de waterweg gebrekkig was, (2) dat zijn binnenschip schade heeft geleden, en (3) dat deze schade veroorzaakt werd door het gebrek in de waterweg (causaal verband)⁹. Het loutere feit dat aan een binnenschip schade is ontstaan tijdens de vaart op de waterweg volstaat niet, en toont op zichzelf niet aan dat de waterweg gebrekkig was¹⁰. De eiser kan de bewijslast ook niet afwentelen op de beheerde van de waterweg; het is niet deze laatste die moet aantonen dat de waterweg *niet* gebrekkig was¹¹. Ten slotte zal de eisende partij ook nog moeten nagaan wie precies de beheerder is van de gebrekkige waterweg. Voor de meeste Vlaamse waterwegen is de beheerder momenteel “De Vlaamse waterweg NV”, een fusie tussen het vroegere “Waterwegen en Zeekanaal NV” en “De Scheepvaart NV”, maar er zijn ook andere. Voor het kanaal Gent-Terneuzen is de beheerder bijvoorbeeld het Agentschap Maritieme Toegang. Voor de Waalse waterwegen is de beheerder de “Service public de Wallonie” (SPW), Direction générale opérationnelle “Mobilité et Voies hydrauliques”.

6. Eenmaal het gebrek van de waterweg vast staat, kan de beheerder niet aan aansprakelijkheid ontsnappen door aan te tonen dat hem geen enkel verwijt treft met betrekking tot de omstandigheden waarin het voorwerp in de waterweg terecht gekomen is, of dat hij niet op de hoogte was (of zelfs niet op de hoogte had *kunnen* zijn¹²) van de aanwezigheid

² Cass. 30 oktober 2009, C.08.0353.F; Antwerpen (4de k.) 17 november 2014, AR 2012/AR/3326, *ms. Escalda*. Zie tevens Cass. 2 maart 1995, C.94.0313.F; het gebrek hoeft geen intrinsiek kenmerk van de waterweg te zijn.

³ Antwerpen (2de B k.) 14 februari 2018, AR 2016/AR/575, *ms. Ro-Ma*. Zie ook Kh. Tongeren (5de k.) 19 juni 2012, AR A/11/02189: vreemde voorwerpen op de bodem van het kanaal bij de laad- en loskade van een schrootbedrijf.

⁴ Antwerpen 25 februari 1987, *RHA* 1987, 15.

⁵ Antwerpen (4de k.) 5 september 2016, AR 2014/AR/1329, *mts. Louis*; Antwerpen (4de k.) 17 november 2014, AR 2012/AR/3326, *ms. Escalda*.

⁶ Antwerpen (4de B k.) 16 oktober 2017, AR 2015/AR/1965, *mts. Isabel*.

⁷ Antwerpen (4de B k.) 23 april 2018, AR 2016/AR/1312, *ms. Iduna*.

⁸ Cass. 12 mei 2005, C.04.0275.F.

⁹ Zie o.m. Antwerpen (4de k.) 30 januari 2017, AR 2014/AR/2651, *ms. Dabricy*.

¹⁰ Antwerpen (4de B k.) 16 oktober 2017, AR 2015/AR/1965, *mts. Isabel*; Antwerpen (4de B k.) 26 februari 2018, AR 2016/AR/436, *mts. Genova*.

¹¹ Antwerpen (4de k.) 30 januari 2017, AR 2014/AR/2651, *ms. Dabricy*.

¹² Antwerpen (4de k.) 5 september 2016, AR 2014/AR/1329, *mts. Louis*: “(...) eenmaal het gebrek is bewezen, [rust] op de bewaarder het onweerlegbaar vermoeden van aansprakelijkheid, dus ook in geval van onoverkomelijke onwetendheid ingevolge van het gebrek.”

van een vreemd voorwerp in de waterweg. De enige mogelijkheid die de beheerder heeft is om het tegenbewijs te leveren tegen de causaliteit, door aan te tonen dat de vastgestelde schade *niet* veroorzaakt is door het gebrek in de waterweg, maar door een andere oorzaak (zoals overmacht, fout van de schadelijder zelf of fout van een derde)¹³. De bewijslast ter zake ligt bij de beheerder. Indien hij stelt dat de schade aan de boegschroefinstallatie niet (volledig) veroorzaakt is door een gebrek in de waterweg, m.n. de aanwezigheid van drijfvuil, maar minstens ook gedeeltelijk door de gebrekkige staat van het afschermrooster van de boegschroefinstallatie, dan moet dit (beweerde) gebrek in de boegschroefinstallatie aangetoond worden door de beheerder van de waterweg¹⁴.

7. Indien de beheerder er in slaagt om een gebrek van het binnenschip of een eigen fout van de schipper aan te tonen, zal dit veelal moeten leiden tot een *verdeling* van aansprakelijkheid. Een gebrek van het binnenschip of een fout van de schipper betekent immers niet dat de waterweg niet langer gebrekkig is of dat de beheerder van de waterweg niet langer zou moeten instaan voor de schade die (deels) door dit gebrek in de waterweg veroorzaakt is. De rechter zal dan moeten bepalen in welke mate de schade veroorzaakt werd door het gebrek in de waterweg en in welke mate door de fout van de schipper of het gebrek van het binnenschip. Enkel wanneer geoordeeld wordt dat, juridisch gezien, de

fout van de schipper of het gebrek van het binnenschip de *enige* oorzaak van de schade is, leidt dit tot een volledige ontheffing van aansprakelijkheid van de beheerder van de waterweg¹⁵.

8. In de meeste gevallen gaat het om gebreken van de waterweg zelf. Ook de nautische infrastructuur in of naast de waterweg kan echter gebrekkig zijn en schade veroorzaken aan binnenschepen. Zo diende het hof van beroep te Antwerpen te oordelen over een geval waarbij de schroefas en de koppeling van een binnenschip beschadigd werden door een gebrekkige meerpaal bij een scheepswerf te Hemiksem, op de Boven-Zeeschelde¹⁶. De Boven-Zeeschelde wordt beheerd door de Dienst Maritieme Toegang, doch de vordering werd gericht tegen Waterwegen en Zeekanaal, als (beweerde) beheerder van de meerpaal. Het hof oordeelde dat deze meerpaal inderdaad beheerd werd door Waterwegen en Zeekanaal, ook al bevond deze meerpaal zich in een waterweg die door een andere entiteit wordt beheerd, dat de meerpaal gebrekkig was en dat dit gebrek de schade veroorzaakt had. Het feit dat door de specifieke aard van het gebrek (een nylon tros aan de meerpaal die verschillende meters in het water dreef) wellicht ook *de waterweg zelf* gebrekkig was, betekent niet dat de beheerder van de gebrekkige meerpaal niet aangesproken zou kunnen worden.

3. PRAKTIJK

9. De principes inzake aansprakelijkheid van de beheerder van de waterweg zijn gekend en op zich vrij duidelijk. Nochtans worden hierover regelmatig betwistingen gevoerd. De oorzaak ligt voornamelijk in de bewijsproblemen die zich in de praktijk stellen. Zowel de binnenschippers als de waterwegbeheerders bevinden zich hier in een moeilijke positie. Voor de binnenschippers is het lang niet altijd eenvoudig om aan te tonen wat er precies gebeurd is. Soms zijn er (restanten van) het vreemde voorwerp terug te vinden rond of in de schroef, of kan een duikonderzoek de aanwezigheid van een autowrak of een rotsblok in de waterweg vaststellen, maar vaak kan het vreemde voorwerp niet teruggevonden worden. Het eigenlijke contact met het vreemde voorwerp vindt meestal onder water plaats, en de gevolgen ervan zijn niet altijd onmiddellijk merkbaar. De binnenschippers beschikken vaak dan ook slechts over beperkte middelen om het gebrek in de waterweg en het oorzakelijk

verband aan te tonen¹⁷. De beheerders van hun kant werken met publieke middelen, die zij correct moeten aanwenden, en zijn uiteraard geen “alle risico’s” verzekeraars van de binnenvaart.

3.1. Onmiddellijke aangifte

10. Bij een schadegeval, van welke aard ook, is het aangegeven om zou snel mogelijk de (potentiële) tegenpartij te verwittigen en vaststellingen te verrichten. Dit geldt des te meer bij schades door gebreken in de waterweg, waar de exacte oorzaak van de schade onduidelijk of onbekend kan blijven. De schipper kan enkel aangeraden worden om incidenten binnen enkele uren na de feiten te melden aan de bevoegde overheden (sluismeester, dijkwachter, dokmeester, enz.)¹⁸.

¹³. Antwerpen (4de k.) 17 november 2014, AR 2012/AR/3326, *ms. Escalda*.

¹⁴. Antwerpen (4de k.) 5 september 2016, AR 2014/AR/1329, *mts. Louis*.

¹⁵. Vgl. Antwerpen (4de k.) 17 november 2014, AR 2012/AR/3326, *ms. Escalda*.

¹⁶. Antwerpen (4de B k.) 16 oktober 2017, AR 2015/AR/1965, *mts. Isabel*.

¹⁷. Ook de schade moet aangetoond worden, maar die is uiteraard gemakkelijker vast te stellen.

¹⁸. Kh. Tongeren (5de k.) 19 juni 2012, AR A/11/02189: melding 2 uur na de feiten bij de dijkwachter; Kh. Antwerpen (5de k.) 5 december 2013, AR A/12/09868, bevestigd door Antwerpen (4de k.) 5 september 2016, AR 2014/AR/1329, *mts. Louis*: melding aan de dokmeester 15 minuten na het vastlopen van de boegschroef; Antwerpen (4de k.) 17 november 2014, AR 2012/AR/3326, *ms. Escalda*: ingebrekestelling per fax door de verzekeraar van de schipper 2 uur na het incident, duikinspectie en melding aan de dokmeester 4 uur na het incident.

11. Wanneer een schipper voorhoudt dat hij op het Vlaamse deel van het Albertkanaal in aanvaring gekomen zou zijn met een vreemd voorwerp, wat geresulteerd zou hebben in schade aan de schroefas en zware rookontwikkeling in machinekamer, maar 2 dagen wacht om aangifte te doen, en bovendien deze aangifte pas doet op het ogenblik dat hij, na een traject op het Waalse deel van het Albertkanaal, terug is in het Vlaamse deel van het kanaal, is geen gebrek van het Vlaamse deel aangetoond¹⁹.

12. Indien niet onmiddellijk aangifte wordt gedaan, is het mogelijk dat door het tijdsverloop geen nuttige vaststellingen meer gedaan kunnen worden en dat de gebrekkige staat van de waterweg of de nautische infrastructuur op het ogenblik van het schadegeval niet meer aangetoond kan worden. Zo zou in 2013 het mts. Genova schade opgelopen hebben door een raak met een gebrekkige dukdalf. Het onderste wrijfhout zou ontbroken hebben, waardoor het stalen U-profiel waarin dit wrijfhout bevestigd is bloot gelegen zou hebben en schade veroorzaakt zou hebben aan de romp van het binnenschip. Het stond vast dat alleszins ná de raak het U-profiel geen wrijfhout meer bevatte, doch de waterwegbeheerder hield voor dat het wrijfhout misschien net door de raak uit het U-profiel geslagen kon zijn. Het hof van beroep te Antwerpen oordeelt dat, nu slechts een dag na de raak vastgesteld werd dat de romp beschadigd was en aangifte gedaan werd, niet meer met zekerheid kon uitgemaakt worden of vlak vóór de raak het wrijfhout reeds ontbrak of niet. Indien onmiddellijk aangifte gedaan zou zijn geweest, met vaststellingen ter plaatse, zou hierover wel zekerheid kunnen bekomen zijn, bijvoorbeeld door de aan- of afwezigheid van het kwetsieuze wrijfhout in het water ter hoogte van de dukdalf²⁰.

13. Aangifte is uiteraard slechts mogelijk zodra de schade zich gemanifesteerd heeft. Wanneer bijvoorbeeld de schroef een vreemd voorwerp raakt, kan dit leiden tot schade aan de schroefas, de lagering van de schroefas, de koppeling, enz., die pas enkele uren of zelfs dagen na het incident merkbaar wordt. In dergelijk geval moet de schipper niet alleen aantonen dat de waterweg enkele uren of dagen vroeger gebrekkig was, maar ook dat de later vastgestelde schade rechtstreeks veroorzaakt werd door dit gebrek. Vaak zal de oplossing hier moeten komen van een technisch onderzoek, dat zal moeten uitwijzen of met redelijke zekerheid gesteld kan worden dat de later vastgestelde schade veroorzaakt werd door het gebrek in de waterweg, dan wel of er ook andere schadeoorzaken mogelijk zijn²¹.

3.2. Positief vs. negatief bewijs

14. Het gebrek van de zaak wordt niet vermoed, maar moet aangetoond worden door de eisende partij²². Doorgaans wordt een bewijs op “positieve” manier geleverd: de partij die de bewijslast heeft toont aan dat het te bewijzen feit zich daadwerkelijk heeft voorgedaan. Zo diende het hof van beroep te Antwerpen in 2014 te oordelen over een raak met een koelkast. Na het voorval had de bemanning van het binnenschip de behuizing van de koelkast opgemerkt en uit het water gehaald, en bij onderzoek bleek dat de motor en compressor van de koelkast gekneld zat in de schroef. In dergelijke omstandigheden is met zekerheid aangetoond dat er zich een koelkast in de waterweg bevond. Zelfs wanneer er restanten worden aangetroffen, zijn echter niet noodzakelijk alle bewijsproblemen van de baan. In 2012 liep de boegschroef van het mts. Louis vast in het Antwerpse havengebied. Bij controle werd vastgesteld dat er een tros in de boegschroefinstallatie was gedraaid. Het Havenbedrijf hield daarop voor dat deze tros zich mogelijk reeds langere tijd in de boegschroefinstallatie bevond, maar slechts tot effectieve blokkering zou hebben geleid toen het schip zich in de haven bevond. In zijn arrest van 5 september 2016 wijst het hof van beroep te Antwerpen deze argumentatie van de hand²³. Het is weinig waarschijnlijk dat een tros zich langere tijd in de boegschroefinstallatie kan bevinden zonder een blokkering te veroorzaken, het schip bevond zich op een plaats in de haven waarvan geweten is dat er zich daar drijfvuil ophoopt, en het incident heeft zich voorgedaan na de lossing, toen het lege schip hoger in het water lag en een drijvende tros zich op het niveau van de boegschroef zou bevinden. Een gelijkaardige argumentatie werd ingeroepen naar aanleiding van het vastlopen van de boegschroef van het ms. Escalda. Bij een duikinspectie werd een heel assortiment drijfvuil uit de boegschroefinstallatie verwijderd (een fender, een stuk bigbag, een stuk nylon touw en een jute zak), waarop het Havenbedrijf voorhield dat verbazingwekkend zou zijn dat al deze zaken op korte termijn in de haven in de boegschroef terecht gekomen zouden zijn. Ook hier wijst het hof van beroep te Antwerpen deze argumentatie van de hand, stellende dat met voldoende zekerheid is aangetoond dat zich drijfvuil in het dokwater bevond en dat dit drijfvuil in de boegschroefinstallatie terecht gekomen is²⁴.

15. Wanneer er echter geen (stukken van) voorwerpen worden aangetroffen, maar alleen schade wordt vastgesteld, kan het bewijs ook op “negatieve” wijze geleverd worden²⁵. De term “negatief bewijs” is in deze context echter niet heel

¹⁹. Antwerpen (4de k.) 30 januari 2017, AR 2014/AR/2651, *ms. Dabricy*.

²⁰. Antwerpen (4de B k.) 26 februari 2018, AR 2016/AR/436, *mts. Genova*.

²¹. Zie bv. Antwerpen (4de k.) 29 september 2014, AR 2012/AR/2498, *ms. Beluga*: onbetwist gebrek in de waterweg (drijvende koelkast), maar betwisting over de vraag of de schade aan de koppeling (volledig) te wijten was aan het feit dat de schroef deze koelkast geraakt had. Zie ook Kh. Namen (2de k.) 23 februari 2016, AR A/14/1346, *ms. Lady Night*.

²². Kh. Namen (2de k.) 23 februari 2016, AR A/14/1346, *ms. Lady Night*.

²³. Antwerpen (4de k.) 5 september 2016, AR 2014/AR/1329, *mts. Louis*.

²⁴. Antwerpen (4de k.) 17 november 2014, AR 2012/AR/3326, *ms. Escalda*.

gelukkig, omdat deze doet denken aan het bewijs van een negatief feit, met andere woorden het bewijs dat iets *niet* gebeurd is. Een dergelijk bewijs is bijna onmogelijk te leveren. Een zaakvoerder van wie gezegd wordt dat hij steekpenningen aanvaard heeft kan bijna niet aantonen dat hij *geen* steekpenningen heeft ontvangen. Bij de aansprakelijkheid voor gebrekkige zaken wordt met “negatief bewijs” echter bedoeld een bewijs door eliminatie²⁶. Er wordt (mentaal) een lijst opgesteld van alle potentiële oorzaken van de vastgestelde schade, en vervolgens wordt elke van deze oorzaken geëlimineerd, tot er uiteindelijk nog maar één mogelijke oorzaak overblijft, met name een gebrek in de zaak. Er wordt dus wel degelijk een positief feit bewezen – de waterweg is behept met een gebrek – maar op een onrechtstreekse manier²⁷. Uiteraard is daarvoor dan wel vereist dat alle andere oorzaken dan een gebrek in de waterweg met zekerheid uitgesloten kunnen worden. In zijn arrest van 20 februari 2017 oordeelde het hof van beroep te Gent bijvoorbeeld dat een raak met de oever of de bedding van de stroom niet uitgesloten kon worden als mogelijke oorzaak van de schroefschade, zodat niet aangetoond was dat de waterweg gebrekkig was²⁸. In zijn arrest van 23 april 2018 oordeelde het hof van beroep te Antwerpen dat het aanzuigen van stenen uit de oeververdediging, toen het schip dicht tegen de oever achteruit sloeg, een reële mogelijkheid was, waardoor opnieuw niet aangetoond was dat een gebrek in de waterweg de *enig* mogelijke oorzaak van de schade was²⁹. Het hof benadrukt dat de beheerder van de waterweg niet moet aantonen dat het door hem voorgestelde scenario zich *met zekerheid* heeft voorgedaan; het volstaat dat de beheerder voldoende aannemelijk maakt dat de schade een andere oorzaak *kan* hebben dan een gebrek in de waterweg. Verder dient opgemerkt dat een bewijs door eliminatie enkel geldig is indien er vertrokken wordt van een lijst van *alle* mogelijke oorzaken. Als er potentiële oorzaken zijn die niet meegenomen worden in de analyse en eliminatie, dan blijft de mogelijkheid bestaan dat deze niet meegenomen oorzaak in werkelijkheid de schade heeft veroorzaakt, en kan dus niet met zekerheid gesteld worden dat de waterweg gebrekkig moet

zijn geweest en dat dit gebrek de schade moet hebben veroorzaakt.

3.3. Eigen verklaring van de schipper

16. Wanneer het vreemde voorwerp niet aangetroffen of teruggevonden wordt, is er doorgaans slechts weinig bewijsmateriaal voorhanden. Binnenschepen zijn nu eenmaal niet uitgerust met onderwatercamera’s die permanent de schroef en de romp filmen. De schade zelf kan uiteraard nadien wel vastgesteld worden, maar met betrekking tot de oorzaak van de schade is vaak alleen de eigen verklaring en/of aangifte van de schipper beschikbaar. Anderzijds is de schipper echter een rechtstreeks betrokken of zelfs belanghebbende partij.

17. De oorzaak van de schade is echter een *rechtsfeit*, dat met alle middelen van recht bewezen kan worden. Eigen verklaringen van de schipper of bemanning zijn dus alleszins toelaatbaar als bewijsmiddel. Zij kunnen niet *a priori* van tafel geveegd worden omwille van het enkele feit dat het gaat om verklaringen van de schipper zelf³⁰. Wel zal de rechter de bewijswaarde, dit is de overtuigingskracht, van deze verklaringen moeten beoordelen, en daarbij kan de rechter in rekening nemen dat de schipper betrokken of belanghebbende partij is. Er kan echter moeilijk van uitgegaan worden dat verklaringen van de schipper wel onoprecht zullen zijn, omdat hij betrokken partij is. Dat zou immers neerkomen op een vermoeden van kwade trouw, wat niet toegelaten is.

In zijn arrest van 14 februari 2018 diende het hof van beroep te Antwerpen te oordelen over het argument van de waterwegbeheerder dat de door de schipper gecontacteerde duiker niet voldoende objectief geweest zou zijn. Terecht stipt het hof aan dat het enkele feit dat deze duiker door de schipper geïnstrueerd werd niet betekent dat zijn vaststellingen niet geloofwaardig zouden zijn, temeer nu de waterwegbeheerder zelf geen vaststellingen of onderzoek heeft laten verrichten om desgevallend de vaststellingen van de duiker te laten nuanceren of ontkrachten³¹.

25. Gent (7de k.) 20 februari 2017, AR 2014/AR/2310, *ms. Sunrise*.

26. Kh. Namen (2de k.) 23 februari 2016, AR A/14/1346, *ms. Lady Night*.

27. Antwerpen (4de b k.) 23 april 2018, AR 2016/AR/1312, *ms. Iduna*.

28. Gent (7de k.) 20 februari 2017, AR 2014/AR/2310, *ms. Sunrise*.

29. Antwerpen (4de B k.) 23 april 2018, AR 2016/AR/1312, *ms. Iduna*.

De aanwezigheid van stortstenen in de oeververdediging beschouwt het hof niet als een abnormaal kenmerk of gebrek van de waterweg, omdat dit enkel gevolgen kan hebben voor schepen die zich buiten de vaargeul begeven en te dicht onder de oever komen.

30. Ten onrechte anders: Gent (7de k.) 20 februari 2017, AR 2014/AR/2310, *ms. Sunrise*.

31. Antwerpen (2de B k.) 14 februari 2018, AR 2016/AR/575, *ms. Ro-Ma*; zie ook Antwerpen (4de k.) 5 september 2016, AR 2014/AR/1329, *mts. Louis*: “Volledigheidshalve wordt aangegeven dat alhoewel dit verslag van expert Uytterlinden eenzijdig is, dit niet als gevolg heeft dat eraan alle bewijswaarde dient onttrokken te worden. HA brengt onvoldoende elementen aan om de feitelijke vaststelling van vermelde expert in twijfel te trekken.”