

---

**HOF VAN BEROEP ANTWERPEN 2 JUNI 2003**


---

**SCHEEPVAART****Binnenvaart – Aanvaring – Raak die met een aanvaring wordt gelijkgesteld – Verjaring – Aansprakelijkheid – Beperking**

*De rechtsvordering tot herstel van de gevolgen van een raak in de binnenvaart, volgend uit een misdrijf, verjaart na verloop van vijf jaar (art. 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering) en niet na twee jaren (art. 270 van de Zeewet).*

*De fout bij de besturing van een binnenschip die door de bovenmatige snelheid verantwoordelijk zou zijn voor de botsing van een ander binnenschip met een dukdalf, vormt een raak die met een aanvaring wordt gelijkgesteld.*

*Een zwaarbeladen duwkonvooi, dat in woelig tij aange-meerd is op één enkel anker en dat aan een andere boot toestaat om aan haar zijde aan te meren, moet ervoor zorgen dat dit in alle omstandigheden veilig kan gebeuren en dat zij niet door anker gaat.*

*Een duwkonvooi doet zich ten aanzien van derden als één geheel voor zodat het tonnage van de bak en van de duwboot moeten worden samengeteld voor de bepaling van de beperking van de aansprakelijkheid uit artikel 273 van de Zeewet.*

**NV Somef/Schiffahrt GmbH en Vlaams Gewest****Zet.: P. Renaers (voorzitter), M. Carette en P. De Baets (raadsheren)****Pl.: Mrs J. Adriaensens loco L. Keyzer, T. Luyten loco W. Fransen en C. Ediers loco D. Gheys**

(...)

De relevante feiten en retroacta zijn, kort samengevat, de volgende:

1. Op 26 september 1984 ging het duwkonvooi “Mathieu – C.O. 16”, eigendom van Somef, voor anker aan de linkerover tegenover de fabriek van Cockerill-Bekaert, ca 100 meter stroomafwaarts van de meest benedenwaartse dukdalf (houten constructie opgesteld in de rivier) ter hoogte van het strand van Bazel (Kruikeke).

Vaststaat en niet betwist door Somef (zie syntheseconclusie, p. 11, al. 2) dat het duwkonvooi “Mathieu – C.O. 16”, waarvan de bak een lading had van ca 1.200 kg staaldraad, op één anker lag. Bedoeling was om bij vloed omstreeks 06.00 h bij Bekaert te lossen.

2. Rond 02.00 h meerde het binnenschip C.B.R. 56, waarvan de schipper de zoon was van één van de matrozen aan boord van de duweenheid “Mathieu – C.O. 16”, langs zij het op zijn anker liggend duwkonvooi “Mathieu – C.O. 16”. Het binnenschip werd vastgelegd voor en achter met dubbel touw en een “stalen spring van voor naar achter” (zie verklaring van

**TRANSPORT****Droit fluvial – Abordage – Quasi-abordage – Prescription – Responsabilité – Limitation**

*L'action judiciaire en réparation des conséquences d'un quasi-abordage en navigation intérieure et fondée sur une infraction pénale se prescrit par cinq ans (art. 26 du titre préliminaire du code d'instruction criminelle) et non par deux ans (art. 270 de la loi maritime).*

*La faute de navigation d'un bateau qui, par sa vitesse excessive, serait la cause du heurt d'un autre bateau contre un duc d'albe constitue un quasi-abordage*

*Un convoi de poussage lourdement chargé, mouillant sur une seule ancre par marée houleuse, et qui autorise un autre bateau à s'amarrer à son côté, doit veiller à la sécurité en toutes circonstances pour éviter de chasser sur ses ancres.*

*Un convoi de poussage constitue envers les tiers un ensemble, de sorte que le tonnage de la barge et du pousseur s'additionnent pour calculer la limitation de responsabilité de l'article 273 de la loi maritime.*

de schipper van het C.B.R. 56 in het geseponeerd strafbundel – stuk 16 bundel appellante).

3. In de loop van de nacht, omstreeks 04.00 h, voer het met ca 2.660 ton gasoline geladen duwstel “Vinea – Lenie Jan”, eigendom van Schiffahrt GmbH, op weg naar de sluis van Wintham, de gemeerde duwcombinatie “Mathieu – C.O. 16” en het langs zij en het aan dit duwkonvooi vastgemaakte C.B.R. 56, voorbij.

Volgens Somef zou de “Vinea – Lenie Jan” dit hebben gedaan met onaangepaste snelheid, hierdoor een hekgolf veroorzakend, met aanzuiging tot gevolg, waardoor het duwstel door zijn anker ging, het C.B.R. 56 losgeslagen werd, met als gevolg het afdrijven van het duwstel, dat met de bakboordachterkant van de bak C.O. 16 tegen de stroomafwaarts gelegen dukdalf terecht kwam, daarbij schade opliep en waarbij de houten constructie doormidden brak en stukken ervan in de rivier verdwenen.

4. De schade aan de dukdalf (verwijderen van de brokstukken onder water en herstel van de constructie) beliep uiteindelijk 1.208.605 BEF, terwijl de schade aan de bak C.O. 16

op 103.880 BEF werd vastgesteld. De bedragen op zich zijn niet betwist.

## V. Beoordeling

### A. Verjaring

Geïntimeerde Schiffahrt GmbH werpt, zoals zij voor de eerste rechter heeft gedaan, de exceptie van de verjaring op gebaseerd op artikel 270, lid 1, van de Zeewet, samen met artikel 278 Zeewet, met name de tweejarige termijn te rekenen vanaf het schadegeval (26 september 1984).

Indien deze tweejarige termijn zou worden toegepast is het, volgens geïntimeerde *sub* 1 duidelijk dat de vorderingen, ingesteld op 29 juni 1987, respectievelijk 30 september 1988 uitgedoofd zijn door verjaring en derhalve niet (meer) toelaatbaar.

A.1. Onder Titel VII “Aanvaring” van Boek II Wetboek van Koophandel – de artikelen 251 tot en met 256 Zeewet – zijn de bepalingen opgenomen inzake aanvaringen of met aanvaring gelijk te stellen situaties (art. 256 *in fine* Zeewet).

Een (eenvoudige) raak tussen een binnenvaartuig en een vast voorwerp in de rivier (dukdalf) behoort niet tot de gevallen voorzien in artikel 256 *in fine* van de Zeewet, nu er geen schade is toegebracht aan een ander schip of zaken/personen zich aan boord bevindend.

De vraag of het schadegeval onder toepassing valt van hetgeen vermeld is onder artikel 256 *in fine* Zeewet, met name een schadevaring of raak, die qua gevolgen met een aanvaring in de strikte zin van het woord geassimileerd wordt, dient vooreerst beantwoord te worden. Dit vraagt een onderzoek naar en een beoordeling van het schadegeval in kwestie.

A.2. Er dient dus uitgemaakt te worden of het schadegeval al dan niet terug te leiden is tot een aanvaring of een met aanvaring gelijk te stellen voorval, zoals bepaald in artikel 256 *in fine* van de Zeewet, om uit te maken of de korte verjaringstermijn zoals bepaald in artikel 270, alinea 1, Zeewet van toepassing is.

*In casu* greep er geen eigenlijke raak tussen binnenschepen of combinaties ervan plaats, zijnde een aanvaring in de strikte zin van het woord, maar wel een raak van een duwcombinatie met een vast voorwerp in het vaarwater.

Er dient uitgemaakt te worden of deze raak met het vaste voorwerp al dan niet geïntieerd werd door de vaarwijze van een ander binnenvaartuig, met name het voorbijvarende duwstel “Vinea – Lenie Jan”.

Indien de vaarwijze van het laatste duwstel rechtstreeks in causale relatie staat met de raak tussen het duwstel “Mathieu – C.O. 16” en een vast voorwerp dat zich in het vaarwater bevindt, dan is er sprake van een “voorval dat met aanvaring gelijk kan worden gesteld” in de zin van artikel 256 *in fine* Zeewet.

Uit hetgeen *infra* onder B.1. zal worden geargumenteed zal

blijken dat uit de voorhanden zijnde gegevens van de zaak niet in rechte kan besloten worden dat aan boord van het voorbijvarende konvooi “Vinea – Lenie Jan” fouten zijn begaan in oorzakelijk verband met de schadevaring van het konvooi “Mathieu – C.O. 16” tegen het vaste voorwerp in het vaarwater, *in casu* een dukdalf.

A.3. Tevergeefs voert geïntimeerde aan dat, wat betreft de binnenvaart, de verjaringstermijn zou gelden van het Brussels Aanvaringstraktaat van 23 september 1910, zijnde een regel van internationaal recht die voorrang heeft op de nationale regel, *in casu* deze van artikel 26 (oud, dan wel nieuw) V.T.Sv.

De (Belgische) wetgever heeft zich in verband met de regels inzake aanvaringen bij de binnenvaart geïnspireerd op het Brussels Aanvaringstraktaat van 23 september 1910.

Zij heeft de bepalingen van deze conventie geïncorporeerd in de interne Belgische wet, met name bij Wet van 12 augustus 1911 (*B.S.* 23 augustus 1911) en dit nog vooraleer het Aanvaringstraktaat zelf van toepassing was. Dit laatste gebeurde eerst per 1 maart 1913 toen voldaan werd aan de voorwaarden van artikel 16 van de conventie.

Bij de hoger vermelde (interne) Wet van 12 augustus 1911 werd eveneens artikel 270 van de Zeewet ingevoerd, bepalend in alinea 1 dat de rechtsoverdrachten tot vergoeding van schade door aanvaring verjaren twee jaar na het voorval. Eveneens werd bij dezelfde wet artikel 278 van de Zeewet ingevoerd, dat onder meer de hier relevante Titel VII voormeld en artikel 270, alinea 1 van toepassing maakte op binnenschepen.

Gelet op wijze waarop de wetgever hier terzake is tewerkgegaan kan niet worden gesteld dat het Brussels Aanvaringstraktaat zelf van toepassing is op de materie van de aanvaring met betrekking tot binnenschepen maar wel de interne Belgische Wet van 12 augustus 1911 en dit enkel met betrekking tot aanvaringen of gevallen die met aanvaring kunnen geassimileerd worden, hetgeen *in casu* niet het geval is, zoals hoger onder A.1. en A.2. aangegeven.

A.4. Zelfs indien het voorval zou kunnen gecatalogeerd worden onder toepassing van artikel 256 *in fine* Zeewet, *quod non in casu*, dan nog zouden de normen die tegenover elkaar staan twee normen zijn die beide behoren tot de Belgische rechtsorde, meer bepaald:

– enerzijds de norm van artikel 270, alinea 1, Zeewet (*juncto* art. 278 Zeewet) met een verjaringstermijn van twee jaar;

– anderzijds artikel 26 (oud/nieuw) V.T.Sv. (Wet van 17 april 1878, zoals gewijzigd bij Wet van 30 mei 1961/art. 2262bis B.W. ingevoegd door de Wet van 10 juni 1998).

A.5. Hoger werd aangegeven dat de desbetreffende schadevaring “Mathieu – C.O. 16” tegen de dukdalf niet onderworpen is aan artikel 256 Zeewet en de bepaling van artikel 270, alinea 1, Zeewet niet van toepassing is. Er is bijgevolg geen

sprake dat de verjaring in kwestie geregeld zou zijn door “een bijzondere wet”, zoals geïntimeerde *sub* 1 ten onrechte opmerkt.

Niet ter discussie staat dat de schadevering beoordeeld wordt vanuit de niet-naleving van “de reglementen” (conclusie eerste geïntimeerde, p. 8, § 4).

Appellante en tweede geïntimeerde verwijzen terzake naar het artikel 102*bis* van het Algemeen Scheepvaartreglement, samen met de beweerde inbreuken op artikel 3, § 1 en artikel 8, § 1, van het Scheepvaartreglement van de Beneden-Schelde (versie 3 september 1981) eveneens van toepassing op de Boven-Zeeschelde (vermeld in de marge van het P.V. opgesteld door de Zeevaartpolitie).

Krachtens artikel 100 van het Algemeen Scheepvaartreglement worden “overtredingen” op de reglementen bestraft met een gevangenisstraf van 8 dagen tot 14 dagen en/of een geldboete van 26 BEF tot 200 BEF, zijnde correctionele straffen, wat erop wijst dat de misdrijven technisch-juridisch wanbedrijven zijn die in principe verjaren na vijf jaar (Wet 24 december 1993).

A.6. *In casu* wordt de verjaring van de burgerlijke vordering geregeld door de bepalingen van artikel 26 V.T.Sv.

De bijkomende vraag is te weten of dit volgens het oude dan wel het nieuwe artikel 26 V.T.Sv. dient te worden beoordeeld en of dit incidentie heeft op de casus.

De bepaling van artikel 26 V.T.Sv (oud) luidde als volgt:

Artikel 26 (oud):

“De burgerlijke rechtsvordering volgend uit een misdrijf, verjaart door verloop van 5 jaren te rekenen van de dag waarop het misdrijf is gepleegd; zij kan niet verjaren voor de strafvordering”.

Evenwel werd ten gevolge van het arrest van het Arbitragehof van 21 maart 1995 artikel 26 (oud) ongrondwettig verklaard, hetgeen de wetgever noopte om nieuw initiatief te nemen.

Bij Wet van 10 juni 1998 (*B.S.* 17 juli 1998, van toepassing per 27 juli 1998) werd het artikel 26 (nieuw) ingevoegd. Het luidt als volgt:

“De burgerlijke rechtsvordering volgend uit een misdrijf verjaart volgens de regels van het burgerlijk recht of van de bijzondere wetten die van toepassing zijn op de rechtsvorderingen tot vergoeding van schade. Zij kan echter niet verjaren voor de strafvordering”.

Overeenkomstig artikel 2262*bis* B.W., toegevoegd bij Wet van 10 juni 1998, verjaren de vorderingen tot vergoeding van schade op grond van buitencontractuele aansprakelijkheid – hetgeen het geval is – door verloop van vijf jaar vanaf de dag waarop de benadeelde kennis kreeg van de schade en van de identiteit van de aansprakelijke persoon, dan wel twintig jaar na het voorval.

*In casu* geschiedde de kennisname de dag na het voorval, wanneer de identiteit van de schipper van de “Vinea- Lenie Jan” werd bekomen via de sluiswachter te Wintham.

Verjaring had dus eerst kunnen intreden per 27 september 1989, en alleszins niet voor de strafvordering, waarvan de termijn (ook) vijf jaar bedraagt, behoudens stuiting, vanaf het voorval.

Bovendien voorzag de Wet van 17 juni 1998 in overgangsbepalingen (artt. 10-12).

Ingeval de (burgerlijke) vordering nog niet verjaard is bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing voor de inwerking-treding van de nieuwe wet – hetgeen het geval is –, geldt de regel dat de nieuwe verjaringstermijn (vijf of twintig jaar) begint te lopen vanaf de inwerking-treding van de nieuwe wet (*in casu* 27 juli 1998), zonder dat de termijn dertig jaar, vanaf het voorval te rekenen, mag worden overschreden.

Het nieuwe toepasselijke artikel 26 V.T.Sv. biedt bijgevolg *in casu* een ruime termijn, zelfs tot 27 juli 2003 vooraleer er sprake zou zijn van verjaring van de burgerlijke vordering geënt op strafrechtelijke betoegelbare inbreuken, hoger vermeld.

Conclusie is dat in gelijk welke hypothese er minstens vijf jaar na het voorval diende te verstrijken vooraleer de verjaring zou bereikt worden, hetgeen niet het geval is nu er stuiting tussenkam door de dagvaarding enerzijds op 29 juni 1987 (binnen de drie jaar na het voorval) en anderzijds op 30 september 1988 (iets meer dan vier jaar na het voorval van 26 september 1984).

A.7. Irrelevant voor de toepassing van artikel 26 V.T.Sv. is het feit dat er geen eigenlijke vervolging werd ingesteld (de verjaring is niet in functie van de effectieve vervolging), noch het feit dat de vordering tot schadevergoeding niet ingesteld wordt tegen de strafrechtelijk verantwoordelijke dader(s), zijnde hier zetschippers/aangestelden van hun respectieve werkgevers/rechtspersonen, maar wel tegen deze laatsten als burgerrechtelijk verantwoordelijken voor de daden of verzuimen van hun aangestelden.

### **Besluit**

De ingestelde vorderingen zijn niet verjaard. De vorderingen zijn toelaatbaar.

### **B. Ten gronde**

Appellante Somef stelt dat, in weerwil van hetgeen de eerste rechter oordeelde, zij, op basis van de getuigenverklaringen, wel degelijk het bewijs heeft geleverd van de inbreuken op de hoger vermelde bepalingen van de scheepvaartreglementen, die neerkomen op een gebrek aan voorzorg bij het varen aan boord van de duwcombinatie “Vinea – Lenie Jan”, zijnde in strijd met het gewone (ook goede) zeemanschap.

Naar oordeel van de eerste rechter, hierin bijgetreden door het hof, levert de analyse van deze getuigenverklaringen niet het bewijs van de foutieve of onzorgvuldige vaarwijze aan boord van het duwkonvooi "Vinea – Lenie Jan" en, naar oordeel van het hof, wordt evenmin aangetoond dat de vaarwijze aan boord van "Vinea – Lenie Jan" in oorzakelijk verband stond met het schadegeval, zoals dit zich *in concreto* heeft voorgedaan:

– de verklaringen, die voorliggen, zijn van de schipper van de "Mathieu – C.O. 16", zijn matroos en diens zoon, tevens de schipper van de C.B.R. 56;

– geen der "getuigen" – zeg maar rechtstreeks betrokkenen – heeft gezien op welke wijze en op welke afstand het konvooi "Vinea – Lenie Jan" voer, nu zij bij het op drift geraken van hun vaartuigen zich niet in het stuurhuis maar in de kajuiten bevonden;

– er zijn geen materiële vaststellingen gebeurd noch aanwijzingen voorhanden omtrent de beweerdde hekgolf (zijnde een golf veroorzaakt door de wenteling van de schroef die achter het "hek" van een snelvarend schip te zien is) van het "Vinea – Lenie Jan"-konvooi;

– op basis van de enkele verklaringen is evenmin uit te maken of de trossen en de stalen "spring" waarmee de C.B.R. 56 was vastgemaakt aan het duwkonvooi "Mathieu – C.O. 16" effectief gebroken werden door de beweerdde golfslag;

– in rekening mag worden gebracht de niet-betwiste feiten en vaststellingen, met name:

– de zware weersomstandigheden;

– het feit dat de afgemeerde binnenvaartuigen, waarvan één beladen ("Mathieu – C.O. 16"), slecht één ankerpunt hadden;

– het voorbijvarende duwkonvooi "Vinea – Lenie Jan" zwaar afgeladen was (een diepgang van meer dan 4 meter);

– uit de meetbrief van de duwbak C.O. 16 blijkt dat deze bak over twee ankers beschikte van 1.500 kg.

B.2. Op basis van hetgeen onder B.1 werd gesteld kan worden besloten dat het door het anker gaan van het gemeerde konvooi "Mathieu – C.O. 16" niet te wijten is aan de beweerdde overdreven snelheid van het voorbijvarende konvooi "Vinea – Lenie Jan" daar integendeel aanwijzingen zijn dat er fouten en onachtzaamheden gebeurd zijn aan boord van het voor anker gegaan zwaar beladen konvooi "Mathieu – C.O. 16". Een zwaar beladen konvooi, dat een ander binnenvaartuig toeliet af te meren aan haar zijde en slechts één anker uitstaande had bij woelig tij, had in de gegeven omstandigheden dienen te zorgen dat dit in alle omstandigheden veilig kon geschieden en bijgevolg zij niet door haar anker ging, dit laatste dus niet te wijten zijnde aan *in casu* niet bewezen fouten in hoofde van de aangestelden van geïntimeerde *sub* 1.

De verklaring van de zetschipper Van Bezooyen ("Vinea – Lenie Jan") dat "hij stilaan liep om de Rupel op te draaien en de vloed in acht nemend om zuiging te vermijden, toch niet volaan kon draaien" (zie verklaring Van Bezooyen, P.V. Zeevaartpolitie), is niet van redelijkheid ontbloot, zoals ook de eerste rechter terecht aannam.

Voor het door het anker gaan en de daaruit voortvloeiende schade – er is geen betwisting dat het door het anker gaan en het nadien afdrijven van het losgeslagen konvooi "Mathieu – C.O. 16" enerzijds en de raak met de dukdalf anderzijds in oorzakelijk verband staan – is appellante volledig en uitsluitend verantwoordelijk op basis van artikel 1384 B.W. (fouten en nalatigheden begaan door haar aangestelde zetschipper/matroos).

B.3. De daarbij opgelopen schade aan de eigen bak C. 16 blijft bijgevolg ten laste van de schadelijder zelf.

Naar het Vlaams Gewest toe beroept appellante zich op de beperking van aansprakelijkheid, op basis van de (oude) wettelijke bepalingen van de artikelen 46, § 2, alinea 1 en 273 Zeewet, zijnde 500 BEF per metrische ton inhoud (de nieuwe wettelijke bepalingen inzake de afstandswaarde voor de binnenvaartuigen zijn eerst van toepassing geworden na inwerkingtreding van de Wet van 11 april 1989).

Het duwkonvooi doet zich ten aanzien van derden als één geheel voor (Cass. 11 september 1981, *R.W.* 1981-82, 1076) zodat niet alleen de tonnage van de bak C.O. 16 in aanmerking komt, met name 1.305,550 ton (zie meetbrief en bijlage 5 P.V. Zeevaartpolitie) doch ook de tonnage van de duwboot "Mathieu", zijnde 40 ton (bijlage 4 van het P.V. Zeevaartpolitie); zodat de limiet onder de (oude) wettelijke regeling 500 x 1.345,550 ton bedraagt of 672.775 BEF (thans € 16.677,65), te verhogen met de vergoedende intrest aan de wettelijke intrestvoet vanaf 26 september 1984 tot 30 september 1988, de gerechtelijke intresten sedertdien tot de dag van algehele betaling en de kosten.

De aangepaste berekening qua afstandswaarde vormde voor appellante geen bezwaar. Zij vroeg zelf akte te willen verlenen ter zitting van 14 januari 2003 van deze "correctie".

### Besluit

De oorspronkelijke vordering uitgaande van het Vlaams Gewest ten aanzien van Schiffahrt GmbH werd terecht ongegrond verklaard.

De oorspronkelijke vordering uitgaande van het Vlaams Gewest ten aanzien van Somef is gegrond, zij het tot de aansprakelijkheidslimiet van het duwkonvooi "Mathieu – C.O. 16", bepaald op 672.775 BEF of € 16.677,65 in hoofdsom.

De oorspronkelijke vordering van Somef ten aanzien van Schiffahrt GmbH werd terecht ongegrond verklaard.

(...)