

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 miskennis 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.