

---

**HOF VAN BEROEP ANTWERPEN (4<sup>DE</sup> K.) 30 JANUARI 2017**


---

**SCHIP EN SCHEEPVAART****Binnenvaart – Gebrek in de waterweg – Bewijslast**

*Een binnenschip zou motorschade opgelopen hebben doordat een vreemd voorwerp de schroef geraakt zou hebben in het Vlaamse deel van het Albertkanaal. De schade werd echter pas 20 kilometer verder vastgesteld, in het Waalse deel van het kanaal, en er werd pas 2 dagen later aangifte gedaan. De vordering tegen de bewaarder van het Vlaamse deel van het kanaal is ongegrond, nu niet bewezen is dat het mogelijke gebrek in de waterweg zich in het Vlaamse deel situeerde. Het is niet de bewaarder van de waterweg die moet aantonen dat deze vrij is van obstakels en vreemde voorwerpen.*

***De Scheepvaart NV / Alderweireld D., Verheyen B., RSAU Plc, Baloise Belgium NV, AXA Belgium NV en Amlin Europe  
Pl.: Mrs. T. Van Achter en A. Poelmans  
Zet.: P. De Baets (voorzitter), P. Ballaux en S. Granata (raadsheren)  
Zaak: 2014/AR/2651***

**Antecedenten****1. De feiten**

De Scheepvaart is de publiekrechtelijke uitbater van de kanalen van de lijn Luik-Antwerpen, waaronder onder meer het Vlaamse gedeelte van het Albertkanaal valt.

Dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen zijn schippers-eigenaars van het ms Dabricy dat volgens hen op 23 mei 2012 schade opliep ingevolge een schroefaanslag te Briegden. Het ms Dabricy is een schip met een laadvermogen van 1.559,075 ton en een maximum diepgang van 2,96 meter.

Meer bepaald zou er volgens dhr. Alderweireld op 23 mei 2012 omstreeks 11 u toen hij zich met het schip 1,5 km voor de brug van Briegden op het Albertkanaal bevond, sprake geweest zijn van een “klop” in de schroef. Een twintigtal kilometers verder, ter hoogte van Vivegnis, werd rookontwikkeling vastgesteld in de woonkamer, waarna in de machinekamer een grote rookmassa bleek te zijn ontstaan ter hoogte van de schroefaskoker. Dhr. Alderweireld stelt halt te hebben gehouden bij de scheepswerf te Monsin voor onderzoek. Aldaar werd vastgesteld dat de schroefasdraad te heet was geworden en werd het advies gegeven niet verder te varen. Het schip werd vervolgens per duwboot naar Antwerpen gebracht.

Op 29 mei 2012 gebeurde een tegensprekelijke expertise, waarbij de BVBA Beck optrad als deskundige in opdracht van de verzekeraars van dhr. Alderweireld en ingenieur Van Geel voor De Scheepvaart.

**NAVIRE ET NAVIGATION****Navigation intérieure – Défaut de la voie navigable – Charge de la preuve**

*Un bateau de navigation intérieure aurait subi un dommage au moteur, à cause du fait que l'hélice aurait heurté un objet étranger dans la partie flamande du Canal Albert. Or, le dommage n'a été constaté que 20 kilomètres plus loin, dans la partie wallonne du canal, et une déclaration aux autorités n'a été faite que 2 jours plus tard. La demande à l'encontre du gardien de la partie flamande est déclarée non fondée, comme il n'est pas prouvé que le défaut éventuel de la voie navigable se situait dans la partie flamande. Il n'appartient pas au gardien de la voie navigable de prouver que celle-ci est libre d'obstacles et d'objets étrangers.*

In het verslag werd onder rubriek “vaststelling der schade” als volgt genoteerd:

*“Bronzen 5-blad schroef, 3 schroefbladen zichtbaar beschadigd. Schroefas heeft een slag van 6,3 mm en dient vernieuwd te worden. De schroefas is vastgelopen in de bronzen binnenbus, welke is meegedraaid in de schroefaskoker. Tussenlager op de tussenas uitgelopen. Bronzen buitenbus ovaal uitgelopen.”*

De schade werd begroot op 23.577 EUR en het tijdverlet op 23 kalenderdagen.

Ir. Van Geel ondertekende dit verslag met vermelding “onder voorbehoud van plaats, tijd oorzaak en oorsprong van schade”.

Dhr. Alderweireld ontving op 7 augustus 2012 betaling van een bedrag van 17.132,67 EUR van haar verzekeraars ter vergoeding van de schade.

De Scheepvaart betwist haar aansprakelijkheid.

**2. De voorafgaande rechtspleging**

Op 27 maart 2013 dagvaardden dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen de Scheepvaart in betaling van 54.641,57 EUR. Dit bedrag wordt samengesteld als volgt:

- herstellkosten: 23.577 EUR;
- saldo derving en stilligdagen (18,5 dagen): 29.918,71 EUR;
- expertisekosten: 1.627 EUR;

– interesten vanaf 23 mei 2012 op 23.577 EUR: 518,86 EUR.

Voor de eerste rechter werd een middel van territoriale onbevoegdheid opgeworpen onder het standpunt dat de rechtbank van koophandel te Hasselt bevoegd is. Deze werd door de eerste rechter verworpen onder het standpunt dat in de dagvaarding aangevoerd werd dat de schade zich heeft voorgedaan te Briegden, gelegen in het rechtsgebied van de rechtbank van koophandel te Antwerpen, afdeling Tongeren.

De rechtbank overwoog dat dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen als eigenaars van het schip kunnen beschouwd worden (De Scheepvaart had opgeworpen dat zij hun eigendomsrecht niet bewezen).

Wat de aansprakelijkheid betreft, oordeelde de eerste rechter dat de verklaring van de schipper geloofwaardig was en dat de schade veroorzaakt werd doordat een hard voorwerp in het water de onderkant van het schip heeft geraakt. De Scheepvaart werd op grond van artikel 1384, eerste lid BW wegens gebrek in de zaak (nl. de aanwezigheid van een hard voorwerp in het water) aansprakelijk geacht.

Wat betreft de plaats waar het schadegeval zich voordeed, verwees de rechtbank naar het verslag van deskundige Beck waaruit bleek dat het perfect mogelijk was dat de schade zich slechts enkele uren later heeft gemanifesteerd zodat naar het oordeel van de eerste rechter bewezen werd dat de slag op het schip zich voorgedaan heeft op het grondgebied van het Vlaamse Gewest waar De Scheepvaart instaat voor het toezicht en de bewaring over het Albertkanaal.

Cijfermatig werd aan dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen een bedrag toegekend van 18.036,33 EUR meer aankleven en aan de verzekeraars 18.759,67 EUR.

De Scheepvaart tekende hoger beroep aan tegen dit vonnis bij verzoekschrift d.d. 8 oktober 2014.

De Scheepvaart handhaaft in hoger beroep haar verweer tegen de door dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen en hun verzekeraars gestelde vordering, onder dien verstande dat thans aangevoerd wordt dat de rechtbank van koophandel te Luik bevoegd is *in casu*.

Dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen en hun verzekeraars vorderen de bevestiging van het vonnis *a quo*.

## Beoordeling

### 1. De ontvankelijkheid van het hoger beroep

Het hoger beroep werd tijdig en regelmatig naar vorm ingesteld en is als zodanig ontvankelijk.

### 2. Ten gronde

Ter zitting bevestigt De Scheepvaart dat zij niet langer betwist dat dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen eigenaars zijn van het ms Dabricey, waarvan akte.

### – De exceptie van territoriale onbevoegdheid

Voor de eerste rechter had De Scheepvaart *in limine litis* een exceptie van territoriale onbevoegdheid opgeworpen onder het standpunt dat de rechtbank van koophandel te Hasselt bevoegd is, zijnde de rechter bevoegd voor de plaats waar haar zetel gevestigd is (nl. te Hasselt).

In hoger beroep vordert De Scheepvaart vast te stellen dat de bevoegde rechtbank de rechtbank van koophandel te Luik is.

In de mate de exceptie van onbevoegdheid *ratione loci in casu* niet van openbare orde is, is voor de ontvankelijkheid van deze exceptie vereist enerzijds dat deze exceptie *in limine litis* wordt opgeworpen en anderzijds dat de volgens die partij bevoegde rechter wordt aangeduid. Hieraan werd voldaan voor de eerste rechter.

Evenwel, in de mate dit hof zowel de appelrechter is van de rechtbank van koophandel te Antwerpen, afdeling Tongeren, als van de door De Scheepvaart in eerste aanleg aangeduide rechter van koophandel te Antwerpen, afdeling Hasselt, is de exceptie van territoriale onbevoegdheid *ratione loci*, zoals opgeworpen voor de eerste rechter, zonder voorwerp geworden. Immers, zelfs indien de eerste rechter niet bevoegd zou zijn geweest maar de door De Scheepvaart aangeduide rechter, zijnde de rechtbank van koophandel te Antwerpen, afdeling Hasselt, zou dit hof evenzeer bevoegd zijn om in hoger beroep te oordelen over het geschil.

Rekening houdend met wat voorafgaat, dient de exceptie van territoriale onbevoegdheid waarbij De Scheepvaart in hoger beroep thans aanvoert dat de rechtbank van koophandel te Luik bevoegd is, als onontvankelijk beschouwd te worden.

Deze exceptie werd immers niet *in limine litis* opgeworpen, doch slechts nadat De Scheepvaart voor de eerste rechter het debat ten gronde heeft aangegaan zodat, gelet op de bepalingen van artikel 854 Ger.W. deze exceptie onontvankelijk is.

### – De plaats van het schadegeval en de hoedanigheid van bewaarder in de zin van artikel 1384, eerste lid BW in hoofde van De Scheepvaart

Dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen steunen hun vordering op artikel 1384, eerste lid BW.

De toepassing van artikel 1384, eerste lid BW vergt het bewijs door dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen van een schade die is veroorzaakt door een gebrek van een zaak, waarvan de aangesprokene – *in casu* De Scheepvaart – de bewaarder is.

Met andere woorden komt het dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen *in casu* toe het bewijs te leveren van:

- de hoedanigheid van bewaarder van De Scheepvaart van de beweerdelijk gebrekkige zaak;
- het gebrek in de zaak;

- het zich voordoen van schade;
- het oorzakelijk verband tussen beiden.

De Scheepvaart betwist haar hoedanigheid van bewaarder in de zin van artikel 1384, eerste lid BW, in de mate naar haar oordeel niet bewezen wordt dat er sprake was van een gebrek dat schade veroorzaakt heeft op een plaats waar zij beheerder is van het Albertkanaal.

Tussen partijen wordt niet betwist dat De Scheepvaart de publiekrechtelijke uitbater is van de kanalen van de lijn Luik-Antwerpen waaronder het Vlaamse gedeelte van het Albertkanaal ressorteert. Het Vlaamse gedeelte van het Albertkanaal eindigt bij de grens tussen de gemeenten Kanne en Eben-Emael.

Het komt dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen toe het bewijs te leveren van het feit dat er sprake was van een gebrek in het Vlaamse gedeelte van het Albertkanaal, meer bepaald volgens de verklaring van dhr. Alderweireld op 1,5 km voor de brug te Briegden, waardoor schade aan hun schip werd berokkend.

Het hof is van oordeel dat dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen falen in deze bewijslast.

Uit de eigen verklaring van dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen (stuk 1 dossier De Scheepvaart) blijkt dat de schade zich voor het eerst gemanifesteerd heeft toen zij zich met het schip ter hoogte van Vivegnis bevonden (meer bepaald, kwam er rook uit de machinekamer), zijnde op het Waalse gedeelte van het Albertkanaal waarvan niet betwist wordt tussen partijen dat niet beheerd wordt door De Scheepvaart.

Voor zover deze schade zou veroorzaakt zijn door een gebrek in de waterweg (het hof gaat hierbij niet in op de vraag of dit gebrek al dan niet bewezen is, gezien dit niet relevant is in het kader van de beoordeling nopens de hoedanigheid van bewaarder van De Scheepvaart in de zin van art. 1384, eerste lid BW), wordt niet bewezen dat dit gebrek zich situeerde in het Vlaamse gedeelte van het Albertkanaal.

Er was immers geen enkele getuige van de feiten en dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen blijken niet onmiddellijk aangifte gedaan te hebben teneinde de schade onmiddellijk te laten vaststellen.

Integendeel hebben dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen slechts 2 dagen later, nl. op 25 mei 2012, aangifte gedaan van het feit dat zij 2 dagen eerder, op 23 mei 2012 ter hoogte van Briegden (Vlaamse gedeelte) een “klop” gehad hadden in de schroef. Zij hebben deze aangifte gedaan bij de sluis te Genk, op het ogenblik dat hun schip per duwboot tot beneden sluis Hasselt gebracht werd.

Van een schipper mag verwacht worden dat, wanneer hij stelt een “klop” te hebben in de schroef, waardoor mogelijks schade kan zijn veroorzaakt aan zijn schip, hij dadelijk de bevoegde overheid van het schadegeval verwittigt, nu een onmiddellijke vaststelling van de feiten zich opdringt ten-

einde elke mogelijke discussie of onzekerheid nopens de gebeurde feiten te vermijden, alsook in het kader van zijn schadebeperkingsplicht.

Uit de neergelegde kaart blijkt dat dhr. A. integendeel nog meer dan 20 kilometer verder is gevaren, zonder enige melding te doen.

Derhalve blijft *in casu* onduidelijkheid bestaan omtrent de plaats van het beweerde gebrek in het Albertkanaal, nu de verklaring van dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen in verband met de “klop” te Briegden, door geen enkel element in het dossier wordt bijgetreden, terwijl wel vaststaat dat de schade zich gemanifesteerd heeft te Vivegnis, zijnde ongeveer 23 km verder, wanneer het schip zich reeds geruime tijd in het Waalse gedeelte van het Albertkanaal bevond, waarvan De Scheepvaart evenwel niet de bewaarder is in de zin van artikel 1384, eerste lid BW.

Meteen blijkt het ongegrond karakter van de vordering in de mate deze tegen De Scheepvaart wordt ingesteld.

Het standpunt van geïntimeerden dat het appellante zou toekomen het bewijs bij te brengen van het feit dat de waterloop die zij uitbaat, vrij zou zijn geweest van obstakels en allerlei op en onder water drijvende voorwerpen, faalt naar recht en miskent de bepalingen inzake de bewijslast inzake artikel 1384, eerste lid BW.

Het verslag van deskundige Beck houdt geen bewijs in van het zich voordoen van een gebrek in het Vlaamse gedeelte van het Albertkanaal. Het feit dat in dit verslag vermeld werd dat het zeer goed mogelijk is dat de schipper nog gedurende 2 uren is kunnen verder varen met het schip gezien het een zekere tijd duurt alvorens de schroef vastloopt, houdt niet in dat hierdoor bewezen wordt dat de schroefaanslag zich te Briegden heeft voorgedaan. Dit is des te meer het geval nu de rookontwikkeling zich slechts te Vivegnis heeft voorgedaan, met name toen het schip zich reeds geruime tijd op het Waalse gedeelte van het Albertkanaal bevond.

Bovendien wordt dit standpunt van deskundige Beck tegengesproken door deskundige Maenhout die in zijn verslag d.d. 1 augustus 2014 formeel stelt dat, gelet op de aard van de schade, deze onmiddellijk zou moeten opgemerkt zijn omdat de motor zwaarder zal draaien en hij zich niet kon inbeelden dat het heetlopen van de knellende as met het roken als gevolg, pas na 2 uur draaien zou optreden.

Het hof verwijst naar het feit dat het roken zich heeft voorgedaan ter hoogte van Vivegnis, gelegen in het Waalse gedeelte van het Albertkanaal. Gezien de schade, gelet op bovenstaande elementen in onderlinge samenhang, zich met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid daar manifesteerde, mag aangenomen worden dat de beweerde schroefaanslag zich ook in het Waalse gedeelte van het Albertkanaal heeft voorgedaan. Alleszins bewijzen geïntimeerden het tegendeel niet.

Nu niet bewezen voorkomt dat De Scheepvaart de bewaarder is in de zin van artikel 1384, eerste lid van de beweerdelijk met een gebrek behepte waterweg, is de beoordeling inzake het bewijs van een gebrek in de zaak en of het oorzakelijk verband tussen dit gebrek en de schade bewezen wordt, niet meer ter zake dienend.

### Beslissing

Het hof beslist bij arrest op tegenspraak.

De rechtspleging verliep in overeenstemming met de wet van 15 juni 1935 op het taalgebruik in gerechtszaken.

Het hof verklaart het hoger beroep ontvankelijk en gegrond.

Derhalve,

Het hof hervormt het bestreden vonnis, behoudens in de mate dat dit de vordering van dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen, RSAU plc, de NV Baloise Belgium, de NV AXA Belgium en de vennootschap naar Nederlands recht Amlin

Europe ontvankelijk heeft verklaard en opnieuw rechtsprekende voor het overige;

Het hof verklaart de vordering van dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen, RSAU plc, de NV Baloise Belgium, de NV AXA Belgium en de vennootschap naar Nederlands recht Amlin Europe ongegrond.

Het hof veroordeelt dhr. en mevr. Alderweireld-Verheyen, RSAU plc, de NV Baloise Belgium, de NV AXA Belgium en de vennootschap naar Nederlands recht Amlin Europe solidair tot de kosten van beide aanleggen, begroot in hoofde van de NV De Scheepvaart op:

- rechtsplegingsvergoeding eerste aanleg: 2.200 EUR;
- rolrechten hoger beroep: 210 EUR;
- rechtsplegingsvergoeding hoger beroep: 2.200 EUR.

(...)