Enkel werd in voornoemd schrijven gemeld dat de schadeomvang, waarmee UBEM akkoord ging, aan EML kon worden 'gedebiteerd'.

Overigens werd de aansprakelijkheid door de agente van de rederij-vervoerder afgewezen bij schrijven van 2 februari 2000 (supra IV. 4).

Onterecht en niet bewezen is de stelling van appellante dat de houding van geïntimeerde van die aard was dat zij appellante op het verkeerde been zou hebben geplaatst bij de afwikkeling van de schadeclaim. Een eventuele rechtsgrond op basis van art. 1382 B.W., zoals geopperd door appellante naar aanleiding van het debat ter zitting van 11 april 2005, wordt eveneens als ongegrond afgewezen.

Besluit

De eerste rechter heeft terecht de vordering van appellante ongegrond verkaard. Het Hof beaamt deze beslissing en vult de motieven hiertoe aan, waar nodig.

Het hoger beroep faalt.

OM DEZE REDENEN

HET HOF

Recht doende op tegenspraak;

Gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935;

Verklaart het hoger beroep toelaatbaar doch ongegrond, bevestigt het bestreden vonnis in al zijn beschikkingen;

Verwijst appellante in de kosten van het hoger beroep aan de zijde van geïntimeerde vereffend op 456,14 EUR rechtsplegingvergoeding volgens opgave in conclusie.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS (12e chambre)
RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE ANTWERPEN (12de kamer)
COURT OF COMMERCE ANTWERP (12th chamber)

12 mai 2004 – 12 mei 2004 – 12 May 2004

Président – Voorzitter – President: N. De Muynck

Juges consulaires – Rechters in handelszaken – Judges:
L. Govaert, L. Hens

Avocats – Advocaten – Advocates:
Unigarant NV: W. Dejosse loco G. Lange
F. Croes: A. Poelmans

yacht Stuiver
ms. Flandria

Résumé des faits:

Le 22 avril 2001 le yacht "Stuiver" entra en collision sur l'Escaut supérieur avec le bateau "Flandria" et sombra. Le "Flandria" était chargé et remontait l'Escaut. Le yacht "Stuiver" traversait la passe navigable pratiquement à équerre avec la rive droite. La visibilité était fortement réduite en raison de la survenance d'un banc de brume. La veille, l'IRM avait annoncé des risques de brouillard. Déjà ce jour-là de sérieuses indications permettaient de prévoir des diminutions de la visibilité sur l'Escaut inférieur .

Le patron du yacht "Stuiver" omit de signaler sa présence sur le mariphone avant d'entreprendre la traversée de la passe et s'abstint également de donner des signaux de brume.

Le ms. "Flandria" naviguait prétendument à l'extrémité de la passe sous son côté tribord. Il ne donna aucun signal de brume, ne diminua pas son erre et ne renforça pas la vigie.

I. ASSURANCES – SUBROGATION DE L'ARTICLE 22 DE LA LOI DU 11 JUIN 1874 SUR LES ASSURANCES EN GENERAL – LA SUBROGATION RESULTE DU PAIEMENT DE L'INDEMNITE PAR L'ASSUREUR – LA REDACTION D'UN ACTE DE SUBROGATION N'EST PAS REQUISE – MEME SOLUTION EN DROIT NEERLANDAIS.

II. DROIT JUDICIAIRE – EXPERTISE JUDICIAIRE – FORCE PROBANTE DU RAPPORT DE L'EXPERT – ABSENCE D'APPROCHE MATHEMATIQUE DES CIRCONSTANCES DE L'ABORDAGE – CONSIDERATIONS FONDEES SUR DES ELEMENTS INSUFFISANTS ET ERRONES – ABSENCE DE FORCE PROBANTE.

III. ABORDAGE – ARTICLE 9, PAR.4, DU REGLEMENT SPECIAL SUR L'ESCAUT INFERIEUR – REGLES DE PRIORITE – LE BATIMENT TRAVERSANT LA PASSE EST OBLIGE DE CEDER LE PASSAGE – REGLE D'APPLICATION GENERALE – INFRACTIONS AUX DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES PAR LE BATEAU CREANCIER DE LA PRIORITE, SANS INCIDENCE – RESPONSABILITE DU BATIMENT QUI TRAVERSE LA PASSE.

IV. ABORDAGE – IMMOBILISATION DU BATEAU – PERTE FINANCIERE – MATIERE FLUVIALE – PERTE A CALCULER SUIVANT LES DISPOSITIONS LEGALES APPLICABLES AU CALCUL DES SURESTARIES EN MATIERE FLUVIALE.

I. La subrogation légale de l'article 22 de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances en général opère de plein droit par le seul fait du paiement de l'indemnité d'assurance. La preuve du paiement suffit donc ad probationen sans que l'établissement d'un acte de subrogation soit nécessaire. Ces mêmes principes sont applicables en droit néerlandais (article 284 WvK).

II. Il n'y a pas lieu de tenir compte de l'avis de l'expert judiciaire lorsqu'il apparaît que cet expert a considéré que l'accident s'est produit à l'endroit où l'on trouva l'épave du yacht et tint compte en outre de l'aspect des dommages subis par les unités concernées, dès lors que ces considérations sont dépourvues de fondement mathématique et qu'il fait état d'une position du bâtiment coulé deux heures après les faits alors que l'épave ne fut retrouvée qu'après six heures de recherches. A tort donc, l'expert judiciaire a estimé que le "Flandria" ne tenait pas sa rive tribord, enfreignant ainsi la disposition de l'article 9, apr.1, du Règlement Spécial pour l'Escaut inférieur (Arrêté Royal du 23 septembre 1992 portant Règlement Général pour l'Escaut supérieur).

III. L'article 9,par.4, du Règlement Spécial pour la Navigation sur l'Escaut maritime inférieur dispose: "Sans préjudice des dispositions de l'article 18 relatives aux bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre, aux navires de grandes dimensions, aux bateaux à capacité de manoeuvre restreinte et aux petites embarcations :1° il est interdit à un bateau traversant entièrement ou partiellement un chenal, de croiser la route d'un bateau faisant route dans ce chenal en suivant l'axe logitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage. S'il y a risque d'abordage, le bateau qui traverse entièrement ou partiellement le chenal, doit s'écarter.

Cette règle de priorité vaut pour toute la largeur de la passe navigable et interdit à l'usager de la traverser dès l'instant où un autre bâtiment s'en trouve contraint de modifier sa course et diminuer son erre.

Cette règle est générale et a priorité sur toutes autres dispositions règlementaires dont l'usager prioritaire est tenu (voir Cass. 16 février l971, Arr.Cass. 1971, 585; Cass. 27 octobre 1981, Arr.Cass. 1981, 296; Cass. 26 janvier 1993, R.W. 1993-1994, 779). Il importe donc peu que le bateau qui poursuivait sa route ne tenait pas sa rive règlementaire, steint de donner des signaux, de diminuer son erre, etc, la violation de s'abstent la règle de priorité de l'article 9,par.4, étant absolue. Le bateau traversant la passe était donc tenu de céder le passage et est donc responsable de l'accident.

IV. En matière d'abordage, le préjudice résultant de l'immobilisation d'un bateau pendant la durée des réparations doit être calculé conformément aux dispositions légales relatives aux surestaries, ainsi nt. celles de l'Arrêté Royal du 4 mai 1999 concernant la starie et calcul des surestaries en matière fluviale.

(R.R.)

I. VERZEKERING – ARTIKEL 22 ALGEMENE ASSURANTIEWET 1874 – VERZEKERAARS RECHTENS GESUBROGEERD DOOR DE BETALING – GEEN SUBROGATIEAKTE GEVERGD – ZELFDE OPLOSSING NAAR NEDERLANDS RECHT.

II. GERECHTELIJK RECHT – GERECHTSDESKUNDIG VERSLAG – BEWIJSKRACHT – BESCHOUWINGEN VAN DE GERECHTSDESKUNDIGE – NIET MATHEMATISCH GESTEUND EN UITGAANDE VAN ONVOLLEDIGE EN ONJUISTE FEITEN – GEEN BEWIJSKRACHT.

III. AANVARING – ARTIKEL 9, §4 BIJZONDER REGLEMENT VOOR DE BENEDEN-ZEESCHELDE – VOORRANGREGEL – OVERSTEKEND VAARTUIG UITWIJKPLICHTIG – ALGEMENE REGEL – HOUDT GEEN VERBAND MET HET EERBIEDIGEN VAN DE REGLEMENTSBEPALINGEN DOOR HET VOORRANGGERECHTIGDE SCHIP – OVERSTEKEND SCHIP AANSPRAKELIJK.

IV. AANVARING – GEBRUIKSDERVING –BEGRIP – TER ZAKE VAN DE BINNENVAART BEGROOT AAN DE HAND VAN WETTELIJKE REGELGEVING VOOR OVERLIGGELD.

De feiten samengevat

Op 22 april 2001 kwam het jacht "Stuiver" met het binnenschip ms "Flandria" in aanvaring en zonk. De feiten deden zich voor op de Boven-Zeeschelde.

Het ms "Flandria" vaarde geladen stroomopwaarts, terwijl het jacht het vaarwater met een nagenoeg rechte hoek overstak naar de rechter oever.

Het zicht werd door een opstekende mistbank ernstig beperkt; daags voordien had het KMI voor nevel en mistbanken gewaarschuwd en er waren die dag ernstige aanduidingen dat het zicht op de Boven-Zeeschelde daaronder kon lijden.

De schipper van het jacht "Stuiver" meldde zich niet aan op de marifoon voordat hij aan de oversteek begon. Evenmin gaf het jacht mistseinen.

Het binnenschip ms "Flandria" hield beweerdelijk de rand van de vaargeul niet aan zijn stuurboordzijde aan. Het schip gaf geen mistseinen, minderde zijn vaart niet en de uitkijk werd niet versterkt

I. Krachtens artikel 22 Algemene Assurantiewet 1874 zijn de verzekeraars rechtens gesubrogeerd door de betaling van de assurantievergoeding. Een subrogatieakte is niet gevergd. De assuradeuren zijn dus vorderingsgerecht van zodra vaststaat dat ze de schade vergoed hebben, zonder dat zij een subrogatieakte moeten bijbrengen. Naar het Nederlands recht geldt hetzelfde principe [artikel 284 WvK].

II. De gerechtsdeskundige situeerde de plaats van de aanvaring aan de hand van de wrakpositie van het gezonken jacht en de schade aan de beide vaartuigen. Hij was van oordeel van het binnenschip de rand van de vaargeul niet aan zijn stuurboordzijde hield in overtreding met de vaarregel van artikel 9, §1 van het Bijzonder Reglement voor de Beneden-Zeeschelde [Koninklijk Besluit van 23 september 1992 houdende het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde]

Daar de gerechtsdeskundige zijn beschouwingen niet mathematisch steunde, hij geen rekening hield met de positie van het binnenschip en hij bovendien van een materieel onjuist feit uitging [de wrakpositie van het gezonken vaartuig 2 uur na de feiten, terwijl het wrak daar slechts na verloop van 6 uur gevonden werd], legt de Rechtbank zijn advies hier ter zijde. Gelet op een en ander heeft het gerechtsdeskundig verslag geen bewijskracht op dit punt.

III. Artikel 9, §4 van het Bijzonder Reglement voor de Beneden-Zeeschelde bepaalt:

«Behoudens het gestelde in artikel 18 voor onmanoeuvreerbare schepen, bovenmaatse zeeschepen, beperkt manoeuvreerbare schepen en kleine schepen:

1° mag een schip dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt, de koerslijn van een schip dat in die vaargeul varende is en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht wordt koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken»

De voorrangsregel van die bepaling geldt voor de hele vaargeul en verbiedt dat een vaartuig de geul oversteekt, zodra dit een ander vaartuig noopt zijn koers of zijn vaart te wijzigen. Het overstekende vaartuig is dus uitwijkplichtig.

Die regel is algemeen en houdt geen verband met het in acht nemen van de reglementvoorschriften door het voorranggerechtigde schip [cfr. Cass. 16 februari 1971, Arr. Cass. 1971, 585; Cass. 27 oktober 1981, Arr. Cass. 1981, 296; Cass. 26 januari 1993, R. W. 1993-1994, 779].

De bewering dat het schip dat in de geul vaarde het reglement schond - doordat het de rand van de vaargeul niet aan zijn stuurboordzijde hield, geen mistseinen gaf, zijn vaart niet minderde, enz. - is irrelevant, daar die schending de voorrangregel van artikel 9, §4 met niets beïnvloedt. Het overstekende vaartuig, dat een uitwijkplicht heeft, is derhalve aansprakelijk voor de aanvaring.

IV. De schade uit hoofde van gebruiksderving van het schip n.a.v. een aanvaring, heeft betrekking op het inkomstenverlies tijdens de herstelling. Die schade wordt begroot aan de hand van de vergoedingen neergelegd in de wettelijke regelgeving ter zake van overliggeld, zo o.m. het Koninklijk Besluit van 4 mei 1999 betreffende de ligtijd en het bedrag van overliggelden inzake binnenbevrachting.

(B.I.)

Facts:

On April 22, 2001, the yacht "Stuiver" collided with the ms. "Flandria" on the upper Scheldt and sank. The "Flandria" was loaded and was going upstream on the Scheldt. The "Stuiver" was crossing the navigable channel almost at right angels with the right bank. Visibility was greatly reduced by a fog bank. The day before, the meteorological services had warned for the risk of fog. On the day itself, there were serious indications that there would be reduced visibility on the upper Scheldt.

The skipper of the yacht "Stuiver" did not announce his presence on the radio before crossing the channel, and also omitted to sound fog signals.

The ms. "Flandria" claimed to have been proceeding close to the port side of the channel. It did not sound any fog signal, did not reduce speed, and did not increase its look-out.

I. INSURANCE – SUBROGATION UNDER ARTICLE 22 OF THE GENERAL INSURANCE STATUTE OF 11 JUNE 1874 – THE SUBROGATION IS THE RESULT OF THE PAYMENT – SUBROGATION FORM NOT REQUIRED – IDENTICAL SOLUTION UNDER DUTCH LAW.

II. CIVIL PROCEDURE – COURT SURVEY – PROBATIVE VALUE OF THE COURT SURVEYOR'S REPORT – NO MATHEMATICAL ANALYSIS OF THE CIRCUMSTANCES OF THE COLLISION – DEDUCTIONS BASED ON INSUFFICIENT AND INCORRECT ELEMENTS – NO PROBATIVE VALUE.

III COLLISION – ARTICLE 9, § 4 OF THE POLICE REGULATIONS FOR THE LOWER SCHELDT – RIGHT OF WAY – CROSSING VESSEL IS OBLIGED TO GIVE WAY – RULE OF GENERAL APPLICATION – VIOLATIONS OF THE REGULATIONS BY THE STAND-ON VESSEL WITHOUT RELEVANCE – LIABILITY OF THE CROSSING VESSEL.

IV. COLLISION – VESSEL UNUSABLE DURING THE REPAIRS – FINANCIAL LOSS – INLAND NAVIGATION – LOSS TO BE CALCULATED IN ACCORDANCE WITH THE RULES THAT APPLY TO THE CALCULATION OF DEMURRAGE IN INLAND NAVIGATION.

I. The legal subrogation of article 22 of the general insurance statute of 11 June 1874 takes place by the fact itself of the payment of the indemnity. Proving the payment therefore suffices to prove the subrogation; a subrogation form is not required. The same principle apply under Dutch law (article 284 of the Dutch Code of Commerce).

II. The opinion of the court surveyor cannot be accepted when it appears that he started from the assumption that the collision occurred at the location where the wreck of the yacht was found and took into account the kind and the location of the damage suffered by both vessels, but without mathematical analysis of these elements and furthermore taking into account a position of the yacht two hours after the collision where in fact the wreck was only found after six hours of searching. The court surveyor incorrectly concluded that the ms. "Flandria" did not keep to its starboard side, which would have been a violation of article 9, § 1 of the Special Police Regulations for the Lower Scheldt (Royal Decree of 23 September 1992).

III. Art. 9, § 4 of the Special Police Regulations for the Lower Scheldt provides:

"Without prejudice to the provisions of article 18 with regard to vessels not under command, extra-large vessels, vessels restricted in their ability to maneuver and small ships:

1° a ship that crosses the channel partially or completely, may not cross the course line of a vessel that follows the channel, if this would oblige the latter vessel to change course or speed to avoid a collision. If there is danger of a collision, the ship that crosses the channel must change course."

This rule applies over the entire width of the channel, and forbids a ship from starting to cross as soon as this would oblige an other ship to alter its course or speed.

This rule is primordial, and takes priority over all rules of the road that the stand-on vessel must observe (see Cass., 16 February 1971, Arr. Cass. 1971, 585; Cass., 27 October 1981, Arr.Cass. 1981, 296; Cass., 26 January 1993, R W. 1993-94, 779). It is therefore irrelevant that the stand-on vessel did not keep to the side of the channel it should have, that it did not sound fog signals, that it did not reduce its speed, etc. The violation of the right-of-way rule of art. 9, § 4 is absolute. The vessel that is crossing the channel must give way, and is therefore liable for the collision.

IV. In collision cases, the loss caused by the immobilization of the vessel during the repairs must be calculated by using the legal rules on laytime and demurrage, i.e. the provisions of the Royal Decree of 4 May 1999 regarding laytime and demurrage in inland navigation.

(F.S.)

VONNIS

Gelet op de inleidende dagvaarding dd. 21.8.2005, gekend onder het A.R. nr. A/02/11500;

Gelet op het verzoekschrift tot vrijwillige tussenkomst dd. 24.12.2002;

Feiten

Overeenkomstig de feitelijke gegevens in het deskuding verslag van kapitein Oostra kan het volgende gesteld worden;

Op 22.4.2001 vond omstreeks 7.45 h een aanvaring plaats tussen het jacht "Stuiver", eigendom van eiseres sub. 2, en het binnenschip ms. "Flandria", eigendom van verweerder.

Het ms. "Flandria" voer beladen stroomopwaarts met bestemming het Zeekanaal en het ms. "Stuiver" vertrok die ochtend van de steiger van de club, voer eerst aan de groene kant enkele tientallen of honderderden meter om dan vermoedelijk onder een nagenoeg rechte hoek het vaarwater over te steken naar de kant rechteroever;

De aanvaring deed zich voor in de brede regio rond de steiger van de jachtclub Brabo op de Boven-Zeeschelde;

Daags voordien verspreide het KMI volgende prognose voor zondag 22.4.2001:

"Nevel en mistbanken die plaatselijk kunnen aanvriezen. Daarna vrij fris weer met zonnige perioden en ook wat wolken. Maxima van 7° tot 9° in de Ardennen en van 10° tot 12° elders. Zwakke wind uit veranderlijke richtingen, later uit zuid tot zuidoost. Tijdens de nacht van zondag op maandag, toenemende bewolking, gevolgd door regen vanaf het westen.
Minima van 0° tot 2° in de Ardennen, en van 3° tot 5° elders. Zwakke tot matige zuiden- tot zuidoostenwind."

Die ochtend van 22.4.2001 waren er op de Boven-Zeeschelde ter hoogte van Burcht, ernstige indicaties dat men vroeg of laat geconfronteerd kon worden met situaties van beperkt zicht.

Zo verklaarde de schipper van het ms. "Flandria" dat hij ter hoogte van ytong-steiger kwam, boei 113 voorbij. Hij zou deze boei op ca. 30 meter zijn voorbijgevaren. Deze boei was nog met het oog te zien. Ter hoogte van boei 113 evenwel werd het horizontale zicht ca. 50 à 60 meter. De schipper kon nog net het voorsteven van zijn schip zien. Dit bij daglicht en terwijl zijn navigatielichten branden.

Ook uit de verklaring van de heer Fierens, bemanningslid van het ms. "Stuiver" blijkt dat de litigieuze mistbank plost opstak. Hij vertelde dat toen de schipper van het ms. "Stuiver" haaks begon over te steken, het zicht nog goed was. Ca. halfweg, waarmee hij bedoelt de helft van het vaarwater, kwam er zeer plots een mistbank opzetten en riep de schipper toen: *"Ik zie niets meer, kijk en luister goed"*.

Toen de heer Fierens achtereenvolgens naast de schipper van het ms. "Stuiver" plaatsnam, zag hij plots en links van hem een binnenschip aankomen. De afstand tot het steven van het binnenschip schatte hij op 70 à 80 meter.

Onderzoek van kapitein Oostra bracht hem ertoe te besluiten dat zeker op het moment dat het jacht de oversteek begon, het horizontale zicht aldaar, waarmee bedoeld wordt *"reeds op dat ogenblik"*, beperkt was.

In zijn verklaring zegt de heer Fierens, bemanningslid van het ms. "Stuiver" verder nog dat de opkomende mistbank van die aard was dat de schipper, Fred Jansen zou verklaard hebben: *"Ik zie niets meer, kijk en luister goed"* terwijl dame Christel De Cat, opvarend aan boord van het ms. "Stuiver" verklaard had *"Op zeker moment tijdens die oversteek zagen we plots niets meer wegens de mist"*.

Wat de vermoedelijke plaats van aanvaring betreft schreef kapitein Oostra dat de exacte plaats van aanvaring wellicht nooit zal gekend zijn. Toch zal hij in zijn besluit stellen dat de aanvaring plaatsvond dicht aan de rode kant van de vaargeul (kant rechteroever).

De omvang van de schade werd tegensprekelijk begroot.

Eiseressen vorderen volgende bedragen:

• Casco	20.725,96 €
• Overlijden	9.075,80 €
• Medische kosten	1.379,45 €
• Expertisekosten	4.284,00 €
	31.180,99 €

Verweerder en vrijwillig tussenkomende partij vorderen bij tegeneis volgende bedragen:

• Schade aan het ms. "Flandria"	3.384,24 €
• Derving: 9 dagen	2.672,32 €
• Kosten expertise ms. "Flandria"	337,75 €
• Kosten expertise ms. "Stuiver"	998,00 €
• Medische kosten voor zichtzelf	1 € p.m.
• Medische kosten Wendy Croes	227,80 €

In rechte

Ontvankelijkheid

Verweerder betwist niet dat eisers sub.1 in haar hoedanigheid van verzekeraar haar verzekerde heeft vergoed maar stelt dat bij gebreke aan subrogatieakte de vordering onontvankelijk minstens ongegrond is.

Art. 22 van de Verzekeringswet bepaalt echter dat de verzekeraar die schade heeft betaald, in alle rechten treedt die de verzekerde, betreffende die schade, tegenover de derde mocht hebben. Eiseres sub.1 werd aldus uit kracht van de wet gesubrogeerd. Voor zoveel als nodig, geldt naar Nederlands recht op grond van art. 284 WvK hetzelfde.

Uit de verklaring van de Dienst Scheepvaart blijkt dat eiseres sub.2 eigenares is van het ms. "Stuiver".

Eiseres sub. 2 droeg de vrijstelling.

Ten gronde

Op het gedeelte van de Schelde waar de aanvaring plaatsvond is het *"Algemeen Reglement van het Koninkrijk"* van toepassing.

Dit reglement wordt aangevuld met de *"Bijzondere Reglementen van sommige scheepvaartwegen"*, in casu: de Bijzondere Reglementen voor de *"Boven-Zeeschelde, Durme, Rupel, Beneden-Nete, Beneden Dijle en Zenne"*.

In zijn besluit verwijt kapitein Oostra aan het ms. "Stuiver" dat zij, alvorens de oversteek van de vaargeul aan te vatten in de geschetste omstandigheden van beperkt zicht, zich had moeten aanmelden op de marifoon om er zich van te vergewissen of er al dan niet scheepvaart in de buurt was.

Bovendien had het ms. "Stuiver" bij het heersende beperkt zicht mistseinen moeten geven.

Volgens art. 9§4 (BZR) was het ms. "Stuiver" het uitwijkplichtige vaartuig wat een reden te meer was om alle middelen te gebruiken ter verzekering van een veilige oversteek van de vaargeul.

Het ms. "Flandria" wordt verweten de rand van de vaargeul aan zijn stuurboordzijde niet te hebben aangehouden wat de andere scheepvaart in gevaar brengt, zeker in omstandigheden van beperkt zicht.

Bovendien werden er geen mistseinen in de gekende omstandigheden van beperkt zicht gegeven, noch werd tijdig vaart geminderd en de uitkijk versterkt.

Eiseressen stellen dat verweerder als schipper-eigenaar van het ms. "Flandria", inbreuken op de artikelen 5, 6, 9§1 en 36 van de *"Bijzondere Reglementen van scheepvaartwegen"* beging en aldus, overeenkomstig art. 1382 B.W. en art. 46 Zeewet gehouden is tot vergoeding van de door de aanvaring ontstane schade.

Art. 9§1 Bijzonder Reglement Beneden-Schelde (BZR) bepaalt:

"Een schip dat in een vaargeul varende is en de richting ervan volgt, moet de rand van de vaargeul aan zijn stuurboordzijde houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is."

Aan de hand van de wrakpositie en de schade aan beide vaartuigen stelt de gerechtsdeskundige *"dat de aanvaring zich heeft voorgedaan ruim, zeer ruim aan de rode kant (kant rechteroever) van de vaargeul op circa halve breedte van het vaarwater"* en besluit hieruit dat het ms. "Flandria" zich niet aan de vaarregel van art. 9§1 BZR gehouden heeft.

Verweerder werpt hiertegen op dat de beschouwingen van kapitein Oostra over de plaats van de aanvaring door geen enkele mathematische berekening ondersteund zijn.

Bovendien werd met de positie van het ms. "Flandria" geen rekening gehouden heeft de deskundige zich vergist bij zijn beschouwingen waar hij ervan uitging dat de plaats waarop het ms. "Stuiver" geborgen werd de plaats was waarop het lag 2 uur na de aanvaring terwijl dit in werkelijkheid 6 uur was.

Kapitein Oostra schreef trouwens zelf dat de exacte plaats van aanvaring wellicht nooit zal gekend zijn (p. 22 van het deskundig verslag).

De bewering dat het ms. "Flandria" de rand van de vaargeul niet aan zijn stuurboordzijde hield, kan dan ook niet als bewezen worden beschouwd. Wat het verwijt betreft dat het ms "Flandria" geen mistseinen zou hebben gegeven, noch de vaart zou hebben afgeremd of de uitkijk zou hebben versterkt dient te worden opgemerkt dat dit ook voor het ms. Stuiver" gold.

De mist was zo dik dat een uitkijk niets nuttigs had kunnen zien.

Daarenboven bleef hier het ms. "Stuiver" volledig in gebreke nu deze, bij toepassing van art. 5 BZR, de verplichting had zich via de marifoon te melden op marifoonkanaal 10 alvorens de oversteek aan te vatten wat niet gebeurd is. Zodoende werd de schipper van het ms. "Flandria" verschalkt daar hij er zich niet moest aan verwachten een 'niet gemeld" schep te ontmoeten.

Er is echter nog meer. Art. 9§4 bepaalt:

"Behoudens het gestelde in art. 18 voor onmaneuvreerbare schepen, bovenmaatse zeeschepen, beperkt maneuvreerbare schepen en kleine schepen:
1° mag een schip dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt, de koerslijn van een schip dat in die vaargeul varende is en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken;"

En art. 18 BZR bepaalt verder:

"Behalve waar art. 13 anders voorschrijft:

...

§6 moet een klein schip dat varend is, uitwijken voor andere dan kleine schepen."

Waar de voorrangsregel van art. 9 §4 BZR voor de volledige vaargeul geldt en van die aard is te verbieden dat een vaargeul zou worden overgestoken van zodra nog maar een schip, varend in die vaargeul, verplicht zou worden koers te wijzigen of de vaart te veranderen, is het ms. "Stuiver" het uitwijkplichtige schip en het ms. "Flandria" het voorrangsgerechtigd schip.

Deze aan het ms. "Flandria" toegekende voorrang is absoluut en onafhankelijk van de wijze van varen van het voorrang hebbende schip (Cass. 16.2.1971, Arr. Cass. 1971, 585; Cass. 27.10.1981, nr. 696: Cass. 26.1.1993, R.W. 1993-1994, nr. 23, 779).

De voorrangsregel geldt over de volledige breedte van de vaargeul, ongeacht de positie van het schip dat in die vaargeul varende is.

Volgens art. 9§4 BZR moest het ms. "Flandria" ook geen koers of vaart wijzigen.

Het is bovendien het ms. "Flandria" dat door het ms. "Stuiver" verschalkt werd daar deze laatste in gebreke is gebleven zich te melden op de marifoon kanaal 10, het uitluister kanaal, om er zich van te vergewissen of er al dan niet scheepvaart in de buurt was.

De vordering van eiseressen is dan ook ongegrond.

Tegenvordering

Verweerder en vrijwillig tussenkomende partij stellen een tegenvordering in voor de schade en kosten die zij hebben geleden tengevolge van de aanvaring.

Eiseressen werpen op dat de kosten van tegensprekelijke expertise niet door verweerder werden gedragen en geen enkel stuk wordt voorgebracht waaruit de gevorderde gebruiksderving van 9 dagen blijkt.

De facturen van de expertisekosten werden inderdaad niet aan verweerder of vrijwillig tussenkomende partij uitgeschreven maar het Het Nieuwe Roer.

De gebruiksderving van 9 dagen die verweerder en vrijwillig tussenkomende partij vorderen, betreft de vergoeding voor de herstellingsduur en de derving van inkomsten als gevolg van de schade. Deze worden naar gangbare rechtspraak begroot overeenkomstig de vergoeding neergelegd in het K.B. m.b.t. ligvergoedingen (K.B. van 2 mei, 20 november 1985 en 4 mei 1999 betreffende de land- en lostijd en het bedrag van het liggeld).

OM DEZE REDENEN

De Rechtbank,

Gelet op de artikelen 2, 34, 36, 37 en 41 van de Wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken, gewijzigd bij de Wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek,

Rechtdoende op tegenspraak,

Verleent akte van de vrijwillige tussenkomst van mevrouw Christine Buirette,

Verklaart de vordering van eiseressen ontvankelijk doch ongegrond, wijst hen ervan af en veroordeelt hen tot de kosten aan de zijde van verweerster en vrijwillig tussenkomende partij begroot op de rechtsplegingsvergoeding ad 334,67 €.

Verklaart de tegenvordering van eisers op tegenvordering ontvankelijk en in de volgende mate gegrond, veroordeelt verweersters op tegenvordering om aan eisers op tegenvordering, solidair, de ene bij gebreke aan de andere, waarvan betaling aan de ene bevrijdend is ten aanzien van de andere, tot betaling van ZESDUIZEND TWEEHONDERDVIERENTACHTIG EURO EN ZESENDERTIG CENT (6,284,36 €), vermeerderd met de vergoedende intresten vanaf 22.4.2001 en de gerechtelijke intresten.

Wijst het meergevorderde af.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS (12e chambre)
RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE ANTWEPREN (12de kamer)
COURT OF COMMERCE AT ANTWERP (12th chamber)

12 mai 2004 – 12 mei 2004 – 12 May 2004

Président – Voorzitter – President : N. De Muynck

Juges – Rechters – Judges: F. Dejosse - L.Hens

Avocats – Advocaten – Advocates:
Marotex BVBA, eerste eiseres, eiseres op tussenvordering:
Wiemeersch loco V. De Donder
S.B.T.C. - Sotramar NV, tweede eiseres,
verweerster op tussenvordering: R. De Paep loco P. Geueus
Safmarine Container Lines, NV, eerste verweerster: M. Cornette
Seamar Inc, tweede verweerster: S. Evenepoel loco W. Fransen

ms. CMBT Splendour

I. TRANSPORT MARITIME – CONNAISSEMENT – DELIVRANCE DE LA MARCHANDISE A LA PERSONNE QUI PRESENTE DE FAUX CONNAISSEMENTS – LIMITES A L'OBLIGATION DE VERIFICATION DU CAPITAINE – (NON) RESPONSABILITE DU CAPITAINE ET DU TRANSPORTEUR MARITIME POUR LA DELIVRANCE DE LA MARCHANDISE AU PORTEUR DE FAUX CONNAISSEMENTS

II. TRANSPORT MARITIME – CONNAISSEMENT – VERIFICATION PAR LE CAPITAINE – LE PORTEUR DU (VRAI) CONNAISSEMENT NE SE PRESENTE PAS IMMEDIATEMENT APRES DECHARGEMENT POUR SE FAIRE DELIVRER LA MARCHANDISE