

## TABLE DES MATIERES

(Les chiffres renvoient aux pages)

Décisions judiciaires .....	3
Rubriques traitées .....	88
Table chronologique des décisions.....	94
Table des noms des navires et bateaux .....	95
Table alphabétique des noms des parties .....	96

## INHOUD

(De cijfers verwijzen naar de bladzijden)

Gerechtelijke uitspraken .....	3
Behandelde onderwerpen .....	91
Chronologisch register van gerechtelijke uitspraken.....	94
Scheepsnamenregister .....	95
Alfabetische naamlijst.....	96

**COUR D' APPEL D'ANVERS (4<sup>e</sup> chambre)  
HOF VAN BEROEP TE ANTWERPEN (4<sup>de</sup> kamer)**

**2 juin 2003 - 2 juni 2003**

*Président - Voorzitter:*

R. Renaers

*Conseillers - Raadsheren:*

M. Carette, P. De Baets

*Parties et avocats - Partijen en advocaten:*

Somef NV: J. Adriaensens loco L. Keyser  
Schiffahrt GmbH: T. Luyten loco W. Fransen  
Vlaams Gewest: C. Ediers loco D. Gheys

convoi poussé (duwkonvooi) Mathieu - C.O. 16  
convoi poussé (duwkonvooi) Vinea-Lenie-Jan

Les faits de la cause sont les suivants :

- Le convoi poussé Mathieu-C.O.16 était au mouillage sous la rive gauche de l'Escaut (le bac de poussage était chargé de 1200 kg de fils d'acier), sur une ancre, à environ 100 m. du duc d'albe situé le plus en aval face à Bazel (Kruibeke).
- Le bateau C.B.R56 vint s'amarrer le long du prédit convoi à l'aide de doubles cordages fixés à l'avant et à l'arrière, ainsi qu'à l'aide d'un filin d'acier tendu de l'avant à l'arrière.
- Dans la nuit, le 26 septembre 1984, un convoi poussé, le Vinea-Lenie Jan, chargé de 2.660 tonnes, vint à passer les unités amarrées, en direction de l'écluse de Wintham; le convoi Mathieu-C.O.16 partit à la dérive et heurta le duc d'albe en question.
- Les actions judiciaires du chef des avaries causées au duc d'albe, furent intentées par exploits des 29 juin 1987 et 30 septembre 1988 et étaient dirigées resp. contre la S.A. Somef, propriétaire du convoi Mathieu-

Prix de l'abonnement	€ 255,-T.V.A.	Abonnementsprijs	€ 255,-B.T.W.
Par numéro	€ 65,-T.V.A.	Per nummer	€ 65,-B.T.W.
Compte en banque	320-0137685-15	Bankrekening	320-0137685-15
de Le Lloyd S.A., Anvers		van De Lloyd N.V., Antwerpen	

C.O.16 et contre la GmbH Schiffahrt, propriétaire du convoi Vinea-Lenie Jan; l'action de la S.A. Somef du chef des avaries au convoi Mathieu-C.O.16 fut intentée par exploit du 29 juin 1987.

\* \* \*

- I. ABORDAGE - HEURT D'UN BATEAU AVEC UN OBJET FIXE (DUC D'ALBE) - NE TOMBE PAS SOUS L'ARTICLE 256 IN FINE DE LA LOI MARITIME - DERIVE D'UN CONVOI POUSSE ET HEURT D'UN DUC D'ALBE - FAUTE COMMISE A BORD DU DIT CONVOI - PASSAGE NON FAUTIF D'UN AUTRE BATIMENT - PRESCRIPTION DE L'ARTICLE 270,AL.1, DE LA LOI MARITIME NON APPLICABLE.
- II. ABORDAGE - LOI BELGE DU 12 AOUT 1911 (M.B. 23 AOUT 1911) - INCORPORATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DU 23 SEPTEMBRE 1910 DANS LA LOI INTERNE - LES DISPOSITIONS DE CETTE CONVENTION NE SONT APPLICABLES DANS L'ORDRE INTERNATIONAL QU'A DATER DU 1ER MARS 1913; LA PRESCRIPTION DE L'ARTICLE 270,AL.1, RELEVE DONC DU DROIT INTERNE - L'ARTICLE 278 ETEND AUX BATEAUX L'APPLICATION DU TITRE VII DE LA LOI MARITIME.
- III. ABORDAGE - ACCIDENT ATTRIBUABLE A DES INFRACTIONS AU REGLEMENT GENERAL SUR L'ESCAUT INFÉRIEUR PUNIES DE PEINES CORRECTIONNELLES PROPRES AUX DELITS - PRESCRIPTION DE CINQ ANS (LOI DU 24 DECEMBRE 1993) - APPLICATION DE LA PRESCRIPTION PENALE DE CINQ ANS A L'ACTION RESULTANT D'UNE INFRACTION (ARTICLE 26 DU CODE DE PROCEDURE PÉNALE TEL QU'APPLICABLE AU MOMENT DES FAITS).
- IV. DROIT PENAL - DEMANDE AU CIVIL FONDEE SUR DES DELITS QUALIFIES PAR LA LOI PENALE - APPLICATION DU DELAI DE LA PRESCRIPTION PENALE, MEME EN L'ABSENCE DE POURSUITES - APPLICATION DE CE DELAI A L'EGARD DE LA PARTIE CIVILEMENT RESPONSABLE.

V. ABORDAGE - CONVOI POUSSE - CHACUN DES ELEMENTS EST TENU A REPARATION - APPLICATION DE LA LIMITE DE RESPONSABILITE A CHACUN DES ELEMENTS S'IL Y A LIEU.

- I. *Les dispositions des articles 251 à 256 de la loi maritime ont trait à l'abordage et aux situations assimilées. Le simple heurt d'un bateau avec un objet fixe (duc d'albe p.ex.) ne relève nullement des cas visés à l'article 256 in fine qui ne concernent que la réparation "des dommages que soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage". Ce n'est donc qu'à ces situations que s'applique la prescription de deux ans de l'article 270, al.1, de la loi maritime. En l'espèce, il convient, en conséquence, de rechercher si la dérive du Mathieu-C.O.16 a ou n'a pas été provoquée par le passage du Vinea-Lenie Jan, car l'on aurait à faire, dans l'affirmative, à un accident assimilable à abordage en vertu de l'art.256 in fine. Dès lors, que cependant aucune faute n'a été établie à charge du convoi Vinea-Lenie Jan, il ne saurait être question d'appliquer la prescription de l'article 270, la dérive du convoi Mathieu-C.O.16 et le heurt du duc d'albe n'étant attribuables qu'aux seules fautes commises à bord de ce convoi.*
- II. *La Loi belge du 12 août 1911 (M.B. du 23 août 1911) a repris les dispositions de la Convention du 23 septembre 1910 dans la loi interne, avant même que cette Convention ne soit entrée en vigueur, les conditions de son article 16 ne se trouvant réunies qu'à dater du 1er mars 1913.*  
*L'article 270,al.1, qui soumet les demandes en matière d'abordage à une prescription de deux ans à partir de l'événement, appartient donc à la loi interne, tout comme l'article 278 qui étend aux bateaux l'application du Titre VII de la loi maritime (articles 251 à 256) ainsi que l'article 270,al.1, prédit. Il s'ensuit donc que seules s'appliquent aux bateaux les dispositions de la loi interne du 12 août 1911 et non celles de la Convention de Bruxelles du 11 septembre 1910.*
- III. *A supposer même que l'accident dont question tombât sous la définition de l'article 256 in fine, encore y aurait-il conflit, en ce cas, entre deux dispositions de droit belge, d'une part celle de deux ans de l'article*

*270, al. 1, juncto 278 de la loi maritime et d'autre part celle de l'article 26 du Code d'instruction criminelle (loi du 17 août 1878 modifiée par la loi du 30 mai 1961) et de l'article 2262 du Code civil tel que modifié par la loi du 10 juin 1998 qui est de cinq ans lorsque, comme en l'espèce les responsabilités engagées relèvent d'infractions aux règlements de navigation applicables et nt. à l'article 102bis du Règlement Général les voies navigables du Royaume (version du 3 septembre 1981) qui punit les infractions à ce règlement d'une peine de prison de 8 à 14 jours et/ou d'une amende de 26 F à 200 F, c.-à-d. de peines correctionnelles propres aux délits. (loi du 24 décembre 1993). L'action au civil résultant de pareilles infractions est régie par l'article 26 du Code d'instruction criminelle, lequel, tel qu'applicable au moment des faits disposait: "L'action civile résultant d'une infraction, sera prescrite après cinq années révolues à compter du jour où l'infraction a été commise, sans qu'elle puisse l'être avant l'action publique."*

*IV. S'agissant de demandes fondées sur des délits qualifiés par la loi pénale, il importe peu quant au délai de prescription, que des poursuites au répressif aient ou non été engagées. De même, il y a lieu à application de la prescription pénale, peu importe que les demandes soient dirigées contre l'employeur civilement responsable, et non contre le préposé fautif, en l'occurrence le batelier non-propriétaire.*

*V. Un convoi poussé constitue une unité dont les éléments, le pousseur et le bac poussé, sont chacuns tenus à réparation des dommages causés aux tiers, et ce dans les limites des plafonds d'indemnisation de chacun d'eux, s'il y a lieu (Cass. 11 septembre 1981, R.W. 1981-82, p.1076).*

(R.R.)

De feiten samengevat:

- De duwcombinatie Mathieu-C.O. 16 [de duwbak was geladen met 1.200 kg staaldraad] lag voor anker aan de linkeroever van de Schelde, ca 100 meter stroomafwaarts van de meest benedenwaartse dukdalf ter hoogte van Bazel [Kruibeke].
- Het binnenschip C.B.R. 56 meerde langzij die combinatie aan; het werd vastgelegd voor en achter met een dubbele touw, alsook met een stalen spring van voor naar achter.

- Op 26 september 1984 voer de duwcombinatie Vinea-Lenie-Jan - geladen met 2.660 MT goederen, op weg naar de sluis van Wintham -'s nachts de alzo gemeerde vaartuigen voorbij. De geankerde combinatie sloeg los, dreef af en kwam tegen de stroomafwaartse dukdalf terecht.
- De vorderingen strekkende tot de vergoeding van de schade aan de dukdalf, werden ingesteld met exploten van 29 juni 1987 en 30 september 1988 en werden respectievelijk gericht tegen Somef NV en Schiffahrt GmbH; de eerst genoemde was de eigenaar van de duwcombinatie Mathieu-C.O. 16, terwijl de laatst genoemde de eigenaar van de duwcombinatie Vinea-Lenie-Jan was; Somef NV vorderde op haar beurt vergoeding van de averij aan de duwcombinatie Mathieu-C.O. 16 met een exploot dd. 29 juni 1987.

\* \* \*

- I. AANVARING - RAAK VAN EEN SCHIP MET VASTE ZAAK [DUKDALF] - ARTIKEL 256 IN FINE ZEEWET NIET TOEPASSELIJK - AFDRIJVEN VAN EEN DUWCOMBINATIE EN RAAK MET EEN DUKDALF - FOUTEN AAN BOORD VAN DIE DUWCOMBINATIE - FOUTLOOS VOORBIJVAREN VAN EEN ANDER VAARTUIG - VERJARING VAN ARTIKEL 270, AL 1 ZEEWET NIET TOEPASSELIJK.
- II. AANVARING - BELGISCHE WET VAN 12 AUGUSTUS 1911 [BS 23 AUGUSTUS 1991] - INCORPORATIE VAN DE BEPALINGEN VAN HET VERDRAG VAN 23 SEPTEMBER 1910 IN DE NATIONALE WETGEVING - DE BEPALINGEN VAN HET VERDRAG WERDEN OP 1 MAART 1913 VAN KRACHT IN DE INTERNATIONALE RECHTSORDE; DE VERJARING BEDOELD IN ARTIKEL 270, AL 1 BEHOORT TOT DE NATIONALE RECHTSORDE - ARTIKEL 278 BREIDT DE WERKING VAN DE ZEEWET TOT DE BINNENSCHEPEN UIT.
- III. AANVARING - SCHADEVARING VEROORZAAKT DOOR EEN SCHENDING VAN HET ALGEMEEN SCHEEPVAARTREGLEMENT VAN DE BENEDENSCHELDE, WAAROP CORRECTIEONELE STRAFFEN STAAN - VIJFJARIGE VERJARING [WET VAN 24 DECEMBER 1993] - TOEPASSING VAN DE VIJFJARIGE VERJARING OP EEN VORDERING SPUITEND UIT EEN MISDRIJF [ARTIKEL 26 VAN HET WETBOEK VAN STRAFVORDERING ZOALS VAN KRACHT TEN TIJDEN VAN DE FEITEN]

IV. STRAFRECHT - BURGERLIJKE VORDERING STEUNEND OP EEN MISDRIJF - TOEPASSING VAN DE STRAFRECHTERLIJKE VERJARING, OOK WANNEER HET NIET TOT EEN OPENBARE VORDERING KWAM - TOEPASSING VAN DIE TERMIJN T.A.V. DE BURGERRECHTELijk AANSPRAKELIJKE.

V. AANVARING - DUWCOMBINATIE - IEDER BESTANDDEEL IS VERGOEDINGSPLICHTIG - INDIEN NODIG AANSPRAKELIKHEIDSBEPERKING VOOR IEDER BESTANDDEEL.

I. De bepalingen van artikelen 251 tot 256 Zeewet hebben betrekking op aanvaringen en met aanvaringen gelijk te stellen voorvallen. De schadegevallen bedoeld in artikel 256 in fine Zeewet staan niet voor een eenvoudige raak tussen een binnenschip en een vaste zaak [een duk-dalf bv. J., daar die wetsbepaling enkel de vergoeding tot voorwerp heeft van "de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manuever, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft toegebracht aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad". De tweejarige verjaring, bedoeld in artikel 270, al 1 Zeewet, geldt enkel voor die voorvallen. Te dezen moet worden nagegaan of het afdrifven dat de duwcombinatie Mathieu-C.O. 16 al dan niet tot het voorbijvaren van het duwstel Vinea-Lenie-Jan terug te leiden is. Indien het antwoord bevestigend luidt, betreft het een voorval dat krachtens artikel 256 in fine met een aanvaring gelijkgesteld is. Daar evenwel geen enkele fout van het duwstel Vinea-Lenie-Jan aangetoond is, is de verjaring van artikel 270 niet van toepassing; het losslagen van de duwcombinatie Mathieu-C.O. 16 en de raak met de dukdalf zijn enkel het gevolg van de fouten aan boord van dit stel.

II. Terwijl het verdrag van 23 september 1910 nog niet van kracht was - de voorwaarden hiervoor, neergelegd in artikel 16 van het traktaat, waren slechts op 1 maart 1913 vervuld - heeft de wet van 12 augustus 1911 [BS 23 augustus 1911] de bepalingen van dit verdrag in de nationale rechtsorde geïncorporeerd.

Artikel 270, al 1 Zeewet, dat bepaalt dat vorderingen spruitende uit een aanvaring met twee jaar verjaren, is dus een nationale regelgeving. Dit geldt ook voor artikel 278, dat Titel VII van de Zeewet [artikelen 251 tot 256] alsook artikel 270, al 1 op binnenschepen van toepassing verklaart. Hieruit volgt dat niet het Verdrag van Brussel dd. 11 september 1910, maar enkel de nationale Wet dd. 11 augustus 1911 op binnenschepen van toepassing is.

III. Zelfs in de veronderstelling dat het ongeval aan de definitie van art. 256 in fine Zeewet zou beantwoorden, zouden twee Belgische wetsbepalingen met elkaar strijden, m.n. de tweejarige verjaring bedoeld in art. 270, al. 1 juncto art. 278 Zeewet enerzijds, anderzijds de vijfjarige verjaring die krachtens art. 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering (Wet van 17 augustus 1878, gewijzigd met de Wet van 30 mei 1961) en art. 2262 Burgerlijk Wetboek (zoals gewijzigd met de Wet van 10 juni 1998) geldt indien de aansprakelijkheid uit een schending van de toepasselijke scheepvaartreglementen spruit, hier meer in het bijzonder art. 102 bis van het Algemeen Scheepvaartreglement en artt. 3, § 1 en 8, § 1 van het Scheepvaartreglement van de Beneden Schelde (versie 3 september 1981), schending die met art. 100 van het Algemeen Scheepvaartreglement strafbaar is gesteld met een gevangenisstraf van 8 tot 14 dagen en/of een boete van Bef 26 tot Bef 200, dus met correctionele straffen die voor wanbedrijven gelden (Wet van 24 december 1993). Op de burgerlijke vordering die uit een misdrijf spruit is art. 26 Voorafgaande Titel Wetboek van Strafvordering van toepassing, dat destijds bepaalde: "De burgerlijke rechtsvordering volgend uit een misdrijf, verjaart door verloop van 5 jaren van de dag waarop het misdrijf is gepleegd, zij kan niet verjaren voor de strafvordering".

IV. Daar de vordering steunt op een misdrijf, is het op het gebied van de verjaring irrelevant of de openbare vordering al dan niet werd ingesteld. Dat de burgerlijke vordering niet tegen de strafrechtelijk verantwoordelijke dader - hier m.n. de zetschipper - gericht is, maar tegen zijn werkgever, die voor zijn aangestelden civiel aansprakelijk is, is evenmin dienstig op het vlak van de verjaring.

(B.I.)