

# Het Vlaamse Scheepvaartdecreet: een nieuw aansprakelijkheidsregime voor de waterwegbeheerders en havenbedrijven

## Inleiding

Scheepvaartdecreet (B.S. 6 mei 2022) : inwerkingtreding 1 juli 2022

- Nieuwe regels inzake burgerlijke aansprakelijkheid voor waterwegbeheerders en havenbedrijven
  - Waarover gaat het?
  - Enkele voorbeelden

- Grondige wijziging van het bestaande systeem: Waarom?
  - Flandria en Kanaalarresten
  - Grondslag van de fout van de waterwegbeheerder
  - Moeilijkheden bewijs van de fout
  - Evolutie ‘Gebrek in de zaak’ (de waterweg’): risicoaansprakelijkheid
  - Abnormaal karakter
  - Samengestelde zaak
  - Negatief bewijs
  - Oorsprong is irrelevant
  - Kritieken/misbruiken: de slinger slaat door
  - Pogingen en wijzigingen tot aanpassing
  
- Aanpassingen via Scheepvaartdecreet: Uitgangspunten
  - Gelijkschakeling
  - 1384, lid 1 OBW

## Nieuwe recht

### Waar?

- Vlaamse Scheepvaartdecreet: Titel 2, Hoofdstuk 2: “Burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder” (artikel 7 t.e.m. 11)
- Vlaamse Havendecreet: Hoofdstuk 2, Afdeling 3: “Aansprakelijkheid van het havenbedrijf” (artikel 23 bis t.e.m. 23 sexies, ingevoerd krachtens art. 173-177 SD)

= analoge aansprakelijkheidsregeling

## Toepassingsgebied

### *Ratione personae*

- Artikel 7 SD/artikel 23 bis HD = in principe voor elke “bewaarder” van een waterweg of een haven (cfr.: *infra* de concessionaris)
- Artikel 8 SD /23 ter HD, 9 SD /23 quater HD en 10 SD/ 23 quinquies HD = enkel voor de Waterwegbeheerder en het Havenbedrijf
  - *Quid* ‘waterwegbeheerder’? Definitie: artikel 2, 31° SD :

*"de **overheid** die een of meer waterwegen, of de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, beheert of haar gemachtigde"*

- Wie?

- *Quid* ‘havenbedrijf’? Definitie: artikel 2, 1° Vlaamse Havendecreet :

*"elke publiekrechtelijke overheid die als taak heeft het beheer en de exploitatie van de in 5°, 6°, 7° en 8° van dit artikel bedoelde havengebieden en die de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van dit decreet"*

- Wie?

## *Ratione materiae*

- artikel 7, 8 en 10 SD : begrip ‘waterweg’: het schadegeval dient dus verband te houden met de waterweg

De ‘waterweg’ (artikel 2, 30°):

*“een in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterloop of kanaal, met inbegrip van aanhorigheden, maar met uitsluiting van de wateren gelegen in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven, bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 betreffende het beleid en het beheer van de zeehavens”*

Het gaat m.a.w. over meer dan de bevaarbare vaarweg *sensu strictu*

Uitzondering: artikel 9, 1° SD (*infra*): “schade die te wijten is aan maatregelen die in het algemeen belang worden genomen”

- Artikel 23 bis, ter, quinquies HD beperkt toepassingsgebied tot begrip ‘de haven’

Dit begrip is niet gedefinieerd in het HD. HD bevat enkel een definitie van zeehaven. *Quid?*

Uitzondering artikel 23 quater SD (*infra*).



## Techniek

Casuïstische benadering : decreetgever heeft duidelijk een aantal ‘typegevallen’ (bv bepaalde schroefschade) voor ogen gehad waarvoor het de aansprakelijkheid wil uitsluiten / beperken (*cfr.* kritiek op bestaande systeem).

Combinatie van verschillende technieken:

- **Decretale uitsluiting van bepaalde gevallen als gebrek in de zin van artikel 1384, lid 1 OBW**
- **Exoneratie van aansprakelijkheid voor bepaalde schadeoorzaken**
- **Beperking van aansprakelijkheid voor bepaalde schadeoorzaken**
- **Oneigenlijke “fondsvorming”**

- **UITSLUITING VAN BEPAALDE GEVALLEN ALS GEBREK IN DE ZIN VAN ARTIKEL 1384 LID 1 OBW (ARTIKEL 7 SD EN 23 BIS HD):**

Artikel 7 SD : “*De aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg als gevolg van natuurlijke processen vormt voor de toepassing van [artikel 1384](#), eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek geen gebrek of abnormaal kenmerk van de **waterweg**.*”

Artikel 23 bis HD: “*De aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in de haven als gevolg van natuurlijke processen vormt voor de toepassing van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek geen gebrek of abnormaal kenmerk van de **haven**.*”

- ‘verfijning’ van de theorie inzake het gebrek voor wat betreft de (samengestelde) zaken “de waterweg” en “de haven”?
- M.v. T. SD : ‘interpretatieve verduidelijking’
- Oorsprongsvereiste gaat verder dan verduidelijking (Cass.)
  - Feitelijk onderzoek & bron van discussies?
  - Bewijsrisico?
- Introductie van een aantal begrippen:
  - ‘Vastgestelde’: waterwegklasse, gegarandeerde diepgang
  - ‘gangbare’: gebruikelijke ??
  - ‘Natuurlijk proces’: Geen definitie, hoe zal dit begrip door de rechtspraak worden ingevuld?

- Decreetgever gaat uit van een welbepaalde samengestelde zaak : consequenties?
- I.t.t. tot artikel 8 SD : zichtbaar of onzichtbaar geen belang (dus op of onder de waterspiegel).
- Inroepbaar door elke bewaarder (concessionaris).

## Exoneratie van aansprakelijkheid voor bepaalde vormen van schade (artikel 8 en 9 SD en 23 TER en QUATER HD)

### (eerste geval)

Artikel 8 SD: “*De waterwegbeheerder is niet aansprakelijk op grond van [artikel 1384](#), eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek voor de niet uit een natuurlijk proces volgende aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg die van boven de waterspiegel niet met het blote oog waarneembaar zijn.”*

## Artikel 23 ter HD (analoog)

- "*van boven de waterspiegel met het blote oog waarneembaar*": heeft dit enkel betrekking op afwijkingen van de vaarmogelijkheden, of ook op aanwezigheid van voorwerpen?

M.v.T. : Vereiste slaat dus zowel op voorwerpen als op afwijkingen van de vaarmogelijkheden.

- Exoneratie “zichtbare gebreken” /fout van het slachtoffer (Cass. 132 mei 1993). De overheid moet in het nieuwe systeem geen fout bewijzen (= gunstiger).
- *Quid* fout van de overheid? M.v.T. : Geen invloed?

Artikel 14 SD: “Met behoud van de toepassing van de bepalingen van hoofdstuk 2 van titel 2”

M.a.w. overheid is niet aansprakelijk voor het gebrek : fout dient bewezen te worden door het slachtoffer.

➤ Zichtbaar? Beoordeling: *Bonus pater familias* / Bron van feitelijke discussies ?

Verklaring schipper is een bewering van een partij in haar eigen zaak die niet dienstig kan zijn als bewijs.

## **(tweede geval)**

Artikel 9 SD: *“De waterwegbeheerder is niet aansprakelijk voor de volgende vormen van schade:*

*1° schade die te wijten is aan maatregelen die in het algemeen belang worden genomen;*

*2° averij of scheepvaartstremming veroorzaakt door een aanvaring of een raak met kunstwerken in hoofde van derde partijen.”*



Zie ook: Artikel 23 quater HD (analoog)

- M.v.T. *“Dit artikel verduidelijkt dat de waterwegbeheerder niet aansprakelijk kan worden gesteld voor schade of nadelen als gevolg van maatregelen in het algemeen belang genomen **of** een aanvaring **of** een raak met kunstwerken in hoofde van derde partijen.”.*
- *Het artikel beoogt onder meer schadevorderingen op grond van vertragingen aan geblokkeerde sluizen of bruggen of als gevolg van in het algemeen belang door de waterwegbeheerder getroffen maatregelen uit te sluiten. Daardoor blijven de (financiële) risico’s voor de waterwegbeheerders bij het vervullen van hun taken van algemeen belang, beheersbaar, en vooral verzekeraar.”*

- In tegenstelling tot artikel 7 en 8 heeft dit artikel niet noodzakelijk betrekking op een 'waterweg', maar regelt het de aansprakelijkheid van elke 'waterwegbeheerder'.
- Vnl. 9, 1° SD en 23 quater, 1° HD (schade te wijten aan maatregelen genomen in het algemeen belang) kunnen in de praktijk zeer verregaande gevolgen impliceren: uitsluiting voor burenhinder? Bye Bye kanaalarresten? Bye Bye Flandria??
- 9, 2° = gevolgschade
- Artikel 10/46 SD : kunstwerken **zoals** sluizen, bruggen, kaaien en taluds (= oeververdediging van het kanaal). Zeer brede definitie.

- **BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID (ARTIKEL 10 SD EN 23 QUINTIQUES HD) VOOR BEPAALDE SCHADEOORZAKEN :**

Artikel 10:

“§ 1

*In geval van schade te wijten aan een fout of verzuim in hoofde van de waterwegbeheerder of zijn aangestelden of veroorzaakt door een gebrek van de zaak die de waterwegbeheerder onder zijn bewaring heeft, is de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder beperkt tot het overeenkomstig paragraaf 2 vastgestelde bedrag indien de schade voortvloeit uit één van de volgende oorzaken:*

*1° een defect aan of een gebrek in de verkeerstekens en de apparaten die dienen om inlichtingen of instructies aan schepen te geven, zoals bakens en boeien;*

*2° een defect aan of een gebrek in de kunstwerken, zoals sluizen, bruggen en taluds.*

*(...)*

## § 3

*De beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder geldt niet wanneer zijnerzijds opzet of grove schuld aanwezig is.”*

- M.v.T. : Gelijikstelling aansprakelijkheid uit andere decreten
- M.v.T. : Reciprociteit scheepseigenaars -waterwegbeheerders
- Beperking van aansprakelijkheid voor eigen fout, gebrek in de zaak en fouten van aangestelden *op voorwaarde dat* (alternatief) schade voortvloeit uit:
  - Defect aan of gebrek in de *verkeerstekens* (definitie artikel 2, 28° SD ) *en de apparaten* die dienen om inlichtingen of instructies aan schepen te geven zoals (niet limitatief) bakens en boeien
  - Defect aan of een gebrek in de kunstwerken, zoals (niet limitatief) sluizen, bruggen en taluds

*Quid* fout

- Niet bij opzet of grove schuld van de waterwegbeheerder: (let op: er is niet gezegd van zijn aangestelde!).

- Techniek : forfaitisering van de schadevergoeding per schadeverwekkend feit afhankelijk van de waterwegklasse waarop het schadeverwekkend feit zich voordoet:

“§ 2

*Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder per schadeverwekkend feit is beperkt, is afhankelijk van de waterwegklasse van de waterweg waarop het schadeverwekkende feit zich voordoet.*

*Per schadeverwekkend feit worden de bedragen voor elke waterwegklasse als volgt vastgesteld:"*

Klasse	Bedrag
I	50.000,00 EUR
II	81.250,00 EUR
III	125.000,00 EUR
IV	187.500,00 EUR
Va	375.000,00 EUR
Vb	400.000,00 EUR
Via	750.000,00 EUR
Vlb	1.500.000,00 EUR
Vic	2.250.000,00 EUR
VII	3.375.000,00 EUR

**M.v.T. : Ratio**

- Artikel 13 SD: de Vlaamse regering stelt de waterwegklasse vast. Hierbij wordt hier aangeknoopt bij de CEMT, zie artikel 2, °32 SD: waterwegklasse: de klasse van een waterweg of van havenwateren overeenkomstig de classificatie van Europese binnenwateren zoals vastgesteld in resolutie nr. 30 van 12 november 1992 van de UNECE, zoals opgenomen als bijlage in het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de binnenwateren;
  - Bv.: Albertkanaal: VIb, Antwerpse rede: VIb, Europa containerterminal Beneden Zeeschelde: VIb, Gent Terneuzen: VIb, Zesde Havendok VII, Deurganckdok VII, kanaal Dessel-Turnhout-Schoten II, Leuven Dijle II;
  - Voor wat betreft de havenbedrijven wordt een toevoeging gedaan (artikel, 23 qq § 3 HD): *‘Wanneer voor de havenwateren waarop het schadeverwekkende feit zich voordoet, geen waterwegklasse kan worden bepaald, is de aansprakelijkheid van het havenbedrijf per schadeverwekkend feit beperkt tot 1.500.000 euro.’*



- **ONEIGENLIJKE ‘FONDSVORMING’ (ARTIKEL 11 SD EN ART. 23 SEXIES HD):**

Artikel 11 SD + 23 sexies HD =samenloopregeling voor schadevorderingen die voortspruiten uit een zelfde schadeverwekkend feit

- Wanneer?

- In de gevallen waar de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder/havenbedrijf beperkt is (artikel 10 SD en 23 QQ HD)
- vanaf de waterwegbeheerder/havenbedrijf ‘kennis krijgt’ van een vordering (gerechtelijk of buitengerechtelijk)
- vorderingen tot schade die het gevolg zijn van eenzelfde feit

- Keuzerecht van de waterwegbeheerder / het havenbedrijf. Geen termijn voorzien waarbinnen dit moet gebeuren.

➤ Procedure:

- Bekendmaking waarin eenieder wordt uitgenodigd om binnen drie maanden vanaf publicatie (BS) zijn vordering ‘in te dienen’.
- Waar? publicatie Belgisch Staatsblad en ‘indien nuttig’ in een op de scheepvaart gerichte publicatie en/of een publicatie in het arrondissement waar de desgevallend geadieerde rechtbank zetelt + desgevallend door Vlaamse regering op te leggen elektronische wijze

Noot: betreft het dus geen procedure met neerlegging van een verzoekschrift bij de rechtbank met aanstelling van een vereffenaar, er dient ook geen garantie te worden gesteld.

## = 'onecht fonds'

- Hoe moet men dan zijn vordering indienen?: twee mogelijkheden:
  - Buitengerechtelijk : bij aangetekend schrijven gericht aan de waterwegbeheerder / havenbedrijf
  - Gerechtelijk : instelling vordering middels verzoekschrift tot tussenkomst
  - *Quid* indien naderhand procedure wordt opgestart?
- Termijn: 3 maanden, geen sanctie (verval, ...) maar artikel 10 § 3 SD enkel 'saldo' is dan nog ter beschikking:

- Gevolg: beperking van aansprakelijkheid is *erga omnes* tegenstelbaar
- Principe: Ponds-ponds gewijze verdeling (naar evenredigheid) tussen alle tijdig ingediende en ‘gegrond’ bevonden vorderingen.

Dus indien afwijzing door waterwegbeheerder / havenbedrijf van gegrondheid van een ingediende vordering zal men derhalve procedure moeten opstarten.

Wat moet er dan met de niet betwiste vorderingen gebeuren of die waarover de overheid nog geen standpunt heeft ingenomen? Zullen in kennis worden gesteld van de mogelijkheid om een verzoek tot tussenkomst in te stellen. Draagwijdte?

- **Consequenties?**

- MORA: De nieuwe regeling voor de burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder en het havenbedrijf legt het risico van schade nu voor een groot deel bij de vaarweggebruiker. Dit is een wijziging t.o.v. de huidige situatie waarin de waterwegbeheerder en het havenbedrijf worden beschouwd als bewaarder van de waterweg en als gevolg daarvan verantwoordelijk zijn voor gebreken van de waterweg.

Elk schip kan zich voor dergelijke schades wel verzekeren, maar de inperking van het verhaalrecht van de verzekeraar van het schip ten gevolge van de beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder kan een grote financiële impact hebben op de verzekeringspremies.

De Vlaamse Regering is van mening dat de stijging van de verzekeringspremies binnen de perken zal blijven

- Conclusie : slingerbeweging
- ‘Maritimisering’ van het aansprakelijkheidsrecht van de waterwegbeheerder/havenbedrijf
- Niet alle discussie opgelost moeten nog wel wat begrippen worden ingevuld.