
HOF VAN BEROEP ANTWERPEN (4^{DE} K.) 6 MAART 2017

VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Ontheffing van aansprakelijkheid – Brand – Oorzaak van de brand moet niet aangetoond worden

VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Ontheffing van aansprakelijkheid – Brand – Onzeewaardigheid – Geen voorafgaand bewijs van zeevaardigheid of behoorlijke zorg vereist

VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Ontheffing van aansprakelijkheid – Brand – Opzet of schuld van de vervoerder – Persoonlijke fout van de vervoerder vereist – Bewijslast ligt bij de ladingbelanghebbenden

VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Ontheffing van aansprakelijkheid – Brand – Fouten in de bestrijding van de brand

Brand is een ontheffingsgrond voor de zeevervoerder (art. 91, § 4, 2°, b) zeewet). Om deze ontheffingsgrond in te roepen dient de zeevervoerder enkel aan te tonen dat er brand heeft gewoed aan boord van het zeeschip. Het is niet vereist dat hij de oorzaak van de brand kan aantonen.

De zeevervoerder dient niet aan te tonen dat hij behoorlijke zorg heeft besteed aan het zeewaardig maken van het schip, vooraleer hij zich op de brandexceptie mag beroepen. Indien de ladingbelanghebbenden een beroep op de brandexceptie willen beletten, moeten zij bewijzen dat het schip onzeewaardig was, dat de zeevervoerder onvoldoende zorg heeft besteed en dat de onzeewaardigheid de oorzaak was van het ontstaan van de brand.

De zeevervoerder is niet ontheven van aansprakelijkheid indien de brand veroorzaakt werd door opzet of schuld van de vervoerder. Enkel een persoonlijke fout van de zeevervoerder komt hierbij in aanmerking, niet mogelijke fouten van de scheepsleiding of van de bemanning. De bewijslast van opzet of schuld van de vervoerder ligt bij de ladingbelanghebbenden.

Ook al is brand een ontheffingsgrond, de zeevervoerder dient adequaat te reageren op een brand aan boord. Deze verplichting maakt deel uit van zijn verplichting om de nodige zorg te besteden aan de lading (art. 91, § 3, 3° zeewet). Bij fouten in de bestrijding van de brand is de zeevervoerder aansprakelijk voor de daardoor ontstane (bijkomende) schade.

TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Exonération de responsabilité – Incendie – Origine de l'incendie ne doit pas être démontrée

TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Exonération de responsabilité – Incendie – Innavigabilité – Preuve préalable de navigabilité ou de diligence raisonnable non requise

TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Exonération de responsabilité – Incendie – Fait ou faute du transporteur – Faute personnelle du transporteur requise – Preuve incombant aux intéressés à la marchandise

TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Exonération de responsabilité – Incendie – Fautes dans la lutte contre l'incendie

L'incendie à bord est un des cas d'exonération (art. 91, § 4, 2°, b), de la loi maritime). Pour se prévaloir d'une telle exception, le transporteur maritime doit uniquement démontrer qu'un incendie s'est produit à bord du navire. Il ne doit pas être en mesure de prouver l'origine de l'incendie.

Le transporteur maritime ne doit pas prouver qu'il a été raisonnablement diligent à mettre le navire en état de navigabilité, pour pouvoir se prévaloir de l'incendie comme cause d'exonération. Si les intéressés à la marchandise comptent empêcher le transporteur maritime de se prévaloir de cette exception, ils doivent prouver que le navire n'était pas en état de naviguer, que le transporteur maritime n'a pas été raisonnablement diligent, et que l'état du navire a causé l'incendie.

Le transporteur maritime n'est pas exonéré de responsabilité si l'incendie est causé par le fait ou la faute du transporteur. Seule une faute personnelle du transporteur maritime peut entrer en ligne de compte, et non pas les fautes éventuelles du capitaine ou de l'équipage. La charge de prouver le fait ou la faute du transporteur incombe aux intéressés à la marchandise.

Même si l'incendie est une cause d'exception, le transporteur maritime doit répondre de façon adéquate à un incendie à bord. Cette obligation fait partie de son obligation de garder de façon appropriée et soigneuse les marchandises transportées (art. 91, § 3, 3°, de la loi maritime). En cas de fautes dans la lutte contre l'incendie, le transporteur maritime est responsable du dommage (additionnel) provoqué par ces fautes.

Abou-Zeid M., Baloise Belgium NV, Allianz Versicherungs AG, Generali Schadeverzekeringsmaatschappij NV, Aegon Schadeverzekering NV, Kiln Europe NV, Hamex NV en AXA Belgium NV / RJC Line Sal
Zet.: B. Bullynck (raadsheer dd. voorzitter), S. Granata en C. Jansseghers (raadsheren)
Pl.: W. Van Hemelen Wim en L. Keyzer loco A. Kegels
Zaak: 2015/AR/29

Gelet op de door de wet vereiste meegedeelde procedurestukken waaronder het op tegenspraak gewezen vonnis van 30 september 2014 (AR A/11/02104 en A/11/02106) door de rechtbank van koophandel Antwerpen, afdeling Antwerpen, en de syntheseconclusies van partijen.

Het bestreden vonnis werd niet betekend.

Het verzoekschrift tot hoger beroep tegen voormeld vonnis werd door appellanten neergelegd ter griffie van dit hof op 6 januari 2015.

De zaak werd op de terechtzitting van 6 februari 2017 op tegenspraak behandeld en in beraad genomen.

I. Feiten en voorgaanden

1. De heer Mohamed Abou-Zeid was verscheper/opdrachtgever betreffende het vervoer van 414 voertuigen, waaronder 324 voertuigen bestemd voor diverse bestemmingen in Libreville en 90 voertuigen voor diverse bestemmingen in Pointe Noire.

De NV Hamex was verscheper/opdrachtgever betreffende het vervoer van 211 voertuigen bestemd voor diverse bestemmingen in Cotonou, Libreville en Pointe Noire.

Beide partijen deden een beroep op RJC Line Sal als scheepseigenaar, tevens zeevervoerder, voor het transport van deze voertuigen.

De voertuigen werden begin december 2009 te Antwerpen geladen aan boord van het mv "City of Berytus", eigendom van RJC Line Sal, vennootschap naar vreemd recht met zetel te Libanon, met het oog op hun verscheping naar de diverse bestemmingen in West-Afrika.

Op 3 december 2009 is er brand uitgebroken aan boord van het mv "City of Berytus" terwijl het in de haven van Antwerpen gemeerd lag aan kaai 1225.

2. Bij beschikking van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde van 4 december 2009 werd kapitein H. Vereecken van de Nautische Commissie aangesteld als gerechtsdeskundige met als opdracht de oorzaken en de omstandigheden van de brand aan boord te onderzoeken.

Tevens werd op 4 december 2009 een beschikking door de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde verleend, waarbij de deskundige werd gelast met het verstrekken van een advies omtrent de omvang van de schade aan het schip en de lading.

De gerechtsdeskundige heeft op 28 september 2012 zijn verslag neergelegd op de griffie van de rechtbank van koophandel te Dendermonde.

3. Op 30 november 2010 gingen de heer Mohamed Abou-Zeid en diverse verzekeraars over tot dagvaarding van RJC Line in vergoeding van de geleden ladingschade, alsdan begroot op een provisioneel bedrag van 100.000 EUR (AR A/11/02106).

Op 1 december 2010 gingen de NV Hamex en diverse verzekeraars over tot dagvaarding van RJC Line in vergoeding van de geleden ladingschade, alsdan begroot op een provisioneel bedrag van 100.000 EUR (AR A/11/02104).

Beiden menen dat RJC Line, als zeevervoerder, tevens rederij-eigenares, aansprakelijk is voor deze schade.

In latere besluiten hebben de heer Mohamed Abou-Zeid en diverse verzekeraars hun vordering begroot op de som van 622.686 EUR (waarde beschadigde voertuigen) en de som van 164.700 EUR (transportkosten), vermeerderd met de vergoedende interesten sedert 4 december 2009 en vermeerderd met de gerechtelijke interesten aan dezelfde interestvoet vanaf de dagvaarding.

De NV Hamex en diverse verzekeraars begrooten hun definitieve vordering op de som van 334.993 EUR (waarde beschadigde voertuigen) en de som van 55.127 EUR (pro rata-transportkosten), vermeerderd met de vergoedende interesten sedert 4 december 2009 en vermeerderd met de gerechtelijke interesten aan dezelfde interestvoet vanaf de dagvaarding.

II. Het bestreden vonnis

1. Bij vonnis van 30 september 2014 van de rechtbank van koophandel Antwerpen, afdeling Antwerpen, werden beide zaken samengevoegd overeenkomstig artikel 30 Ger.W.

De door RJC Line ingeroepen exceptie van gebrek aan rechtsmacht werd door de eerste rechter niet aangenomen. Er werd geoordeeld dat niet werd aangetoond dat er sprake is van enig jurisdictie- of arbitragebeding dat de rechtsmacht van de rechtbank van koophandel Antwerpen zou uitsluiten. Verwijzend naar artikel 96 WIPR werd gesteld dat, aangezien Antwerpen de laadhaven van de goederen betreft, de rechtbank over de vereiste rechtsmacht beschikt.

2. Ten gronde werd geoordeeld dat RJC Line zich kan beroepen op de brandexceptie zoals voorzien in artikel 4.2 B van de Haagse regelen.

Door het inroepen van deze exceptie achtte RJC Line zich ontheden van elke aansprakelijkheid en meende zij dat deze ontheffing van aansprakelijkheid niet werd weerlegd door de eisende partijen nu zij niet het bewijs leverden dat de brand is ontstaan hetzij door de persoonlijke fout van haarzelf als zeevervoerder, hetzij door de onzeewaardigheid van het schip.

De eerste rechter kwam tot deze beoordeling op grond van volgende overwegingen:

- dat niet wordt aangetoond dat de oorzaak van de brand gelegen is in de gedragingen van de bemanning van het schip;
- dat niet wordt aangetoond dat de brand zijn oorzaak vond in (een) onaangepaste, onvoldoende of ontoereikende brandbestrijding(smiddelen);
- dat het gerechtsdeskundige onderzoek niet geleid heeft tot de vaststelling dat de brand veroorzaakt is door de onzeewaardigheid van het schip.

Verder stelt de eerste rechter dat niet wordt aangetoond dat een betere brandbestrijding (betere zorg voor de lading) had kunnen leiden tot een geringere schade of de schade had kunnen voorkomen. Dat eisende partijen volgens de eerste rechter faalden in het leveren van het bewijs van een gebrekige zorg voor de lading.

De vorderingen van eisende partijen werden ontvankelijk doch ongegrond verklaard.

III. Vorderingen in beroep

De heer Mohamed Abou-Zeid, de NV Hamex en de diverse verzekeraars, hierna genoemd appellanten, verzoeken hun hoger beroep ontvankelijk en gegrond te verklaren.

De heer Mohamed Abou-Zeid en diverse verzekeraars verzoeken RJC Line te veroordelen tot betaling aan de ene bevrijdend ten aanzien van de andere, van de som van 622.686 EUR en 164.700 EUR, of in totaal 787.386 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten sedert 4 december 2009 en met de gerechtelijke interesten aan dezelfde interestvoet vanaf de dagvaarding tot aan de dag der algehele betaling. Zij verzoeken RJC Line tevens te veroordelen tot betaling van de gerechtskosten.

De NV Hamex en diverse verzekeraars verzoeken RJC Line te veroordelen tot betaling aan de ene bevrijdend ten aanzien van de andere, van de som van 334.993 EUR en 55.127 EUR, of in totaal 390.120 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten sedert 4 december 2009 en met de gerechtelijke interesten aan dezelfde interestvoet vanaf de dagvaarding tot aan de dag der algehele betaling. Zij verzoeken RJC Line tevens te veroordelen tot betaling van de gerechtskosten.

RJC Line, hierna genoemd geïntimeerde, verzoekt het hoger beroep ongegrond te verklaren en het vonnis *a quo* te bevestigen.

Tevens verzoekt zij appellanten te veroordelen tot de gerechtskosten.

IV. De ontvankelijkheid van het hoger beroep

Door partijen wordt geen betekening van het bestreden vonnis voorgelegd, zodat het regelmatig naar vorm ingestelde hoger beroep tijdig voorkomt.

Er is geen betwisting omtrent de ontvankelijkheid van het hoger beroep en ambtshalve gronden van niet-ontvankelijkheid dienen zich niet aan.

Het hoger beroep is bijgevolg ontvankelijk.

V. Beoordeling

1. Appellanten stellen dat om een ontheffingsgrond, *in casu* de brandexceptie te kunnen inroepen, de vervoerder in eerste instantie het bewijs dient te leveren dat hij voldaan heeft aan zijn hoofdverplichting volgens artikelen III, 1. HVR-IV, 1. HVR, met name het zeewaardig maken van het schip vooraangaandelijk aan de zeereis en de zorg voor de lading en dat de zeevervoerder, alvorens een beroep te kunnen doen op de brandexceptie, zelf moet aantonen wat de oorzaak van de brand was.

Zij menen dat uit het verslag van de gerechtsdeskundige duidelijk blijkt dat het schip bij de aanvang van de reis onzeewaardig was.

Zij stellen dat, indien het hof zou menen dat de conclusie van de gerechtsdeskundige onvoldoende duidelijk zou zijn, het aangewezen voorkomt dat het hof zou overgaan tot het horen van de gerechtsdeskundige.

Geïntimeerde stelt dat de eerste rechter correct heeft aangenomen dat zij zich kon beroepen op de brandexceptie zoals voorzien in artikel 4.2 B van de Haagse regelen.

Zij meent dat het volstaat dat zij als zeevervoerder aantoonde dat de schade aan de lading veroorzaakt werd door brand aan boord, wat in dit geval vaststaand is, en dat zij zodoende ontheden is van aansprakelijkheid.

Geïntimeerde stelt dat de eerste rechter correct heeft geoordeeld dat het tegenbewijs op appellanten rust en dat zij in gebreke blijven deze bewijslast in te vullen.

Appellanten bewijzen volgens haar niet dat de brand werd veroorzaakt dan wel door een persoonlijke fout van de vervoerder, dan wel door de onzeewaardigheid van het schip.

Zij benadrukt dat de precieze oorzaak van de brandschade door de gerechtsdeskundige niet werd achterhaald.

Geïntimeerde houdt voor dat de zeevervoerder niet moet bewijzen dat hij de nodige zorg heeft besteed aan het zee-

waardig maken van het schip vooraleer hij recht zou hebben om de brandexceptie in te roepen.

2. De Regelen van Den Haag-Visby bevatten de bepalingen van de aansprakelijkheden van de zeevervoerder en stellen evenzeer de ontheffingsgronden vast.

Als principe geldt dat wanneer er schade ontstaat ingevolge brand, dit een ontheffingsgrond uitmaakt voor de aansprakelijkheid van de zeevervoerder.

De zeevervoerder die zich op de brandexceptie beroept dient aan te tonen dat er brand is geweest en dat dit (een deel van) de lading heeft vernietigd, dan wel beschadigd.

In casu wordt noch omtrent het gegeven dat er brand is geweest, noch omtrent het gegeven dat door deze brand (een groot deel van) de lading werd vernietigd door partijen enige betwisting gevoerd zodat het hof hierop niet verder dient in te gaan.

Appellanten kunnen niet gevolgd worden in hun standpunt waar zij stellen dat om de brandexceptie te kunnen inroepen, de vervoerder eerst de oorzaak van de brand dient aan te tonen. Het toevoegen van dergelijke voorwaarde vindt geen grondslag in enige welkdanige wetskrachtige bepaling en gaat daarenboven in tegen de geest en doelstelling van de betreffende ontheffingsgrond, met name dat de oorzaak van het uitbreken van een brand aan boord van een zeeschip vaak moeilijk aan te wijzen is alsmede de onmogelijkheid van de zeevervoerder om controle uit te oefenen over de kapitein en de bemanning.

Het volstaat dat de vervoerder aantoont dat er brand is geweest en dat dit (een deel van) de lading heeft vernietigd, zoals *in casu* het geval.

Uit het voorliggende deskundig verslag blijkt dat de gerechtsdeskundige wel de plaats van het ontstaan van de brandhaard heeft kunnen ontdekken, doch niet de exacte oorzaak van de brand heeft kunnen achterhalen.

De gerechtsdeskundige stelt op bladzijde 76 van zijn verslag:

“1. Uit ons onderzoek blijkt met zekerheid dat de brand is ontstaan vooraan in de machinekamer op dek B, ergens ter hoogte van de brandstof voorverwarmer (fuel heater).

2. Een precieze oorzaak werd tot dusverre niet gevonden.

Daar men het schip gecontroleerd heeft laten uitbranden, is het niet uit te sluiten dat alle bewijsmateriaal totaal is opgebrand.

3. Een grondiger onderzoek van de elementen in de elektriciteitskast en de voorverwarmer zelf behoren nog steeds tot de mogelijkheden, maar het is niet duidelijk of dit nodig en/of wenselijk is. De kans op positief resultaat is klein.

4. Wij vonden een aantal aanwijzingen waaruit wij met zekerheid kunnen besluiten dat iemand getracht heeft de brand te blussen. Naar alle waarschijnlijkheid is die persoon de olieman, dhr. Y. Salookha, de enige persoon die toen van wacht was in de machinekamer. Deze persoon is de enige die op een eenvoudige wijze uitsluitel kan geven over de exacte locatie van de beginnende brand.

(...).”

Appellanten stellen dat de reden dat de gerechtsdeskundige de exacte oorzaak niet heeft kunnen achterhalen voornamelijk te wijten is aan een gebrek aan medewerking dan wel tegenwerking van de bemanning en dat er mogelijks vuurgevaarlijke werkzaamheden werden verricht zonder dat de nodige veiligheidsmaatregelen werden genomen.

Deze veronderstellingen van vuurgevaarlijke werkzaamheden worden niet bewezen op grond van het voorliggende deskundig verslag. Daar waar de gerechtsdeskundige wel met zekerheid meent te kunnen stellen dat er iemand in de machinekamer aanwezig was op het ogenblik van het ontstaan van de brand en dat deze persoon heeft getracht de brand te blussen, kan nergens uit de vaststellingen van de deskundige worden afgeleid dat de gerechtsdeskundige enige objectief vaststelbare aanwijzing heeft gevonden dat deze persoon bezig zou zijn geweest met vuurgevaarlijke werkzaamheden.

Niettegenstaande daarover door de gerechtsdeskundige vragen worden opgeworpen, worden door hem onvoldoende elementen aangereikt die zouden aantonen dat iemand bezig zou zijn geweest met enige werkzaamheden die de brand zouden hebben kunnen veroorzaken.

Bovendien, zelfs indien zou kunnen worden aangenomen dat een lid van de bemanning bezig was met vuurgevaarlijke werkzaamheden, dan brengt dit niet de aansprakelijkheid van de zeevervoerder met zich, aangezien hij geen objectieve aansprakelijkheid draagt voor nalatigheden van de bemanning. Voor fouten van zijn ondergeschikten of andere hulpverleners die brand doen ontstaan is de zeevervoerder niet verantwoordelijk.

In tegenstelling tot wat appellanten voorhouden blijkt niet ontegensprekelijk dat de gerechtsdeskundige de exacte oorzaak niet heeft kunnen terugvinden door het gebrek aan medewerking dan wel tegenwerking van de bemanning.

De gerechtsdeskundige stelt wel dat de persoon die naar alle waarschijnlijkheid aanwezig was in de machinekamer uitsluitel kan geven over de meer exacte locatie van de beginnende brand, doch het kan niet zonder meer worden aangenomen dat betere informatie over de exacte locatie de gerechtsdeskundige zou in staat gesteld hebben de precieze oorzaak van de brand te achterhalen.

De gerechtsdeskundige stelt daarenboven op bladzijde 76 van zijn verslag:

“Daar men het schip gecontroleerd heeft laten uitbranden, is het niet uit te sluiten dat alle bewijsmateriaal totaal is opgebrand.”

3. Tussen partijen bestaat geen discussie dat de ontheffingsgrond van brand niet geldt wanneer de brand veroorzaakt is door de schuld van de zeevervoerder en dat de bewijslast van zulke schuld ligt bij de ladingbelanghebbende, *in casu* appellanten. Of appellanten deze bewijslast invullen zal verder worden beoordeeld.

Tussen partijen bestaat wel discussie omtrent het verband tussen de zeewaardigheidsverplichting die op de vervoerder rust en de ontheffingsgrond van brand. Geïntimeerde houdt voor dat ook in dat geval de bewijslast rust op appellanten die niet alleen dienen te bewijzen dat het schip onzeewaardig was, doch ook dat deze onzeewaardigheid als oorzaak van de brand werd vastgesteld.

Appellanten daarentegen menen dat het aan de vervoerder toekomt om het bewijs te leveren dat het schip zeewaardig was, vooraleer hij zich op de ontheffingsgrond kan beroepen.

Het standpunt van appellanten ter zake kan niet worden bijgetreden.

Zowel in artikel 4.2 B van de Regelen van Den Haag-Visby als in artikel 91, § 4, 2^o, b) van de wet van 21 augustus 1879 op de zee- en binnenvaart wordt gesteld dat noch de vervoerder noch het schip aansprakelijk is voor verlies of schade voortvloeiend uit of ontstaan tengevolge van brand, *tenzij* deze veroorzaakt is door opzet of schuld van de vervoerder.

Zodoende, wanneer wordt aangetoond dat de brand te wijten is aan onzeewaardigheid van het schip, kan de zeevervoerder de brandexceptie niet inroepen. Het bewijs van de onzeewaardigheid, met name dat de vervoerder niet aan zijn verplichting van redelijke zorg tot het zeewaardig maken van het schip is nagekomen, alsook dat deze onzeewaardigheid het ontstaan van de brand heeft veroorzaakt, rust op de ladingbelanghebbende, *in casu* appellanten.

4. Hierboven werd reeds aangehaald dat indien de brand het gevolg is van opzet of schuld van de vervoerder, de brandexceptie niet kan worden ingeroepen.

Het dient te gaan om een persoonlijke fout van de vervoerder en dus niet van de scheepsleiding, kapitein of bemanning, noch van aangestelden van de vervoerder.

Appellanten houden niet voor dat er sprake is van een persoonlijke fout van geïntimeerde. Enkel stellen zij dat er sprake zou zijn van een vergaande nalatigheid die erin bestond dat geïntimeerde er kennis van had dat het schip onvoldoende CO₂-flessen aan boord had en dat de bemanning onvoldoende was opgeleid op het vlak van brandbestrijding.

Zoals reeds aangehaald heeft de gerechtsdeskundige wel de locatie van het ontstaan van de brand kunnen achterhalen, doch niet de precieze oorzaak van de brand.

Derhalve, zelfs indien de voor appellanten voorgehouden nalatigheid kan worden aangenomen en indien met deze nalatigheid zou voldaan worden aan de vereiste van aan te tonen fout in hoofde van de vervoerder, dan nog wordt niet aangetoond dat deze nalatigheid de oorzaak is van de ontstane brand aan boord van het schip.

Immers de door appellanten aangehaalde nalatigheid heeft betrekking op de brandbestrijding en staat zodoende los van het ontstaan van de brand op zich.

Appellanten houden voor dat uit het verslag van de gerechtsdeskundige blijkt dat het schip van bij de aanvang van de reis onzeewaardig was, hetgeen volgens hen blijkt uit gebreken in het brandbestrijdingssysteem, onvoldoende opleiding van de bemanning inzake brandbestrijding en gebrekkige veiligheidsinstructies en voorschriften, e.d.

Een mogelijke onzeewaardigheid die gelegen is op het gebied van brandbestrijding, zoals *in casu* door appellanten voorgehouden, dient niet alleen te worden aangetoond door appellanten doch appellanten dienen ook aan te tonen dat dit het ontstaan van de brand heeft veroorzaakt.

Uit het voorliggende verslag van de gerechtsdeskundige kan geen bewijs worden geput dat deze voorgehouden onzeewaardigheid, indien zij al zou kunnen worden aangenomen, het ontstaan van de brand heeft veroorzaakt. De gerechtsdeskundige is er niet in geslaagd de exacte oorzaak van de brand te achterhalen.

5. De zeevervoerder zal evenwel aansprakelijk zijn indien hij verzuimde de nodige maatregelen te nemen om de brand te blussen en dus tekort is geschoten in zijn verplichting om aan de lading de vereiste zorg te besteden.

Bij fouten in de bestrijding van de brand is de zeevervoerder verantwoordelijk voor de daaruit ontstane (bijkomende) schade. Het handelt zich in dat geval om een tekortkoming in de zorgverplichting van de zeevervoerder t.o.v. de lading aangezien de bluswerken niet behoren tot het beheer van het schip, doch wel tot het beheer van de lading, met name de verplichting om hieraan de vereiste zorg te besteden.

Wanneer deze tekortkoming in de zorgverplichting kan worden aangenomen dient geen persoonlijke fout van de zeevervoerder bewezen te worden aangezien het zich alsdan niet handelt om de oorzaak doch wel om de gevolgen.

De gerechtsdeskundige is in zijn verslag tot de vaststelling gekomen dat er iemand aanwezig was in de machinekamer, dat deze persoon getracht heeft om de brand te blussen doch dat deze persoon niet de kennis zou hebben gehad om een schuimblusser te gebruiken.

De gerechtsdeskundige stelt verder op bladzijde 78 van zijn verslag:

“Hoe dan ook, door het verzwijgen van een aantal belangrijke parameters zoals de juiste locatie, een mogelijke oorzaak en door een gebrek aan kennis wat brandbestrijding aan boord van het schip betreft – waar we verder op terugkomen – zijn er belangrijke minuten verloren gegaan en werd **de kans gemist de brand alsdan nog te blussen.**” (eigen benadrukking).

De gerechtsdeskundige heeft tevens vastgesteld dat een luik tussen dek B (machinekamer) en dek C (lading van de wagens) open lag en zodanig was vastgesjord dat dit duidt op een quasi permanent openliggen daar waar dit luik dicht diende te liggen en stelt hieromtrent:

“Indien het luik dicht had gelegen dan had men de brandhaard in de machinekamer gelokaliseerd en had men onmiddellijk de juiste maatregelen kunnen nemen.

Zelfs indien de brand van bij aanvang zo hevig zou zijn geweest dat de wagens op het dek C relatief snel vuur vatten door conductie, zou er toch een zekere vertraging van de propagatie van de vuurhaard zijn opgetreden. Er zou ook veel minder rookontwikkeling zijn geweest in dek C.

Van deze ‘vertraging’ kon men dan mogelijk gebruik maken om ofwel plaatselijke afkoeling op dek C te organiseren, ofwel de juiste voorbereidingen te treffen om het CO₂-systeem te gebruiken.

Bij dit alles dient duidelijk te worden gesteld dat zelfs met het luik C perfect gasdicht afgesloten, het niet uit te sluiten is dat een brand in de machinekamer overslaat naar aanpalende compartimenten.” (eigen benadrukking).

Verder verwijst de gerechtsdeskundige naar het gebrek aan ervaring van de bemanning op het vlak van brandbestrijding, het gebrek aan inzicht over de werken en/of beperking van de CO₂-installatie, het ontbreken van een belangrijk element bij brandbestrijding op het veiligheidsplan, een communicatieprobleem tussen “dek” en “machine” waardoor de brandbestrijding werd georganiseerd op de verkeerde locatie, e.d.

Voor wat betreft de vereiste hoeveelheid CO₂ aan boord van het schip stelt de gerechtsdeskundige dat de gezagvoerder, zijn eerste stuurman en de eerste werktuigkundige van mening zijn dat er voldoende CO₂ aan boord is om het schip voor 100% te vullen en dat geen van hen weet dat er enkel voldoende CO₂ is voor het grootste compartiment.

Hieromtrent stelt de deskundige dan wel: “Volgens de SOLAS moet er een minimum voorraad CO₂ in het systeem ter beschikking zijn om enkel het grootste compartiment te blussen.” en bevestigt hij dat er voldoende CO₂-flessen aan boord waren.

De gerechtsdeskundige stelt zich wel vragen bij de locatie waarop de CO₂-flessen werden afgetrokken door de bemanning.

Het is vaststaand dat door de bemanning fouten werden begaan op het vlak van de concrete brandbestrijding van de ontstane brand.

Deze fouten op zich zijn evenwel onvoldoende om te besluiten dat de bemanning niet correct opgeleid zou zijn geweest noch de vereiste instructies zou hebben gehad om de brand te kunnen bestrijden.

De fouten die werden gemaakt door de bemanning op het vlak van de brandbestrijding, zoals deze afdoend blijken uit het deskundige verslag, duiden evenwel nog niet op zich op een gebrek in de zorgverplichting van de vervoerder om zijn schip zeewaardig te maken bij de aanvang van de reis.

De gerechtsdeskundige haalt ter zake immers aan dat:

“Ondanks de ouderdom van het schip hadden wij de indruk dat het schip behoorlijk onderhouden was en er veel moeite en energie ingestoken is om het op peil te brengen en zo te houden.

Qua certificaten en checklijsten was het schip zeker in orde. Er blijkt echter een groot verschil te bestaan tussen de theorie en de praktijk.”

Niettegenstaande de gerechtsdeskundige verwijst naar diverse fouten op het vlak van de brandbestrijding, wordt nergens ondubbelzinnig en onvoorwaardelijk gesteld dat de brand zonder deze fouten volledig had kunnen gedoofd worden, dan wel ingeperkt worden, en zodoende niet de thans voorliggende schade aan de lading had veroorzaakt.

Er ligt geen afdoend bewijs voor dat een onoordeelkundige brandbestrijding *in casu* de oorzaak is geweest van de schade aan de lading.

De gerechtsdeskundige stelt dat bepaalde gedragingen adequater door de bemanning hadden dienen te worden gesteld, doch stelt nergens dan indien dit effectief zou zijn gebeurd de brand had geblust kunnen worden en zodoende niet de schade aan de lading zou hebben veroorzaakt.

Enkel bij de aanwezigheid van een persoon in de machinekamer spreekt de gerechtsdeskundige van “een gemiste kans”, doch ook op dit punt stelt de gerechtsdeskundige niet ondubbelzinnig en onvoorwaardelijk dat een meer efficiënt en correct optreden van de persoon aanwezig in de machinekamer had geleid tot het blussen van de brand.

Het hof dient zodoende op dit punt evenzeer de beoordeling van de eerste rechter bij te treden alwaar deze stelt dat niet wordt aangetoond dat een betere brandbestrijding (betere zorg voor de lading) had kunnen leiden tot een geringere schade of de schade had kunnen voorkomen.

6. Overeenkomstig artikel 1017 Ger.W. vallen de gerechtskosten ten laste van de in het ongelijk gestelde partij.

Rekening houdend met de ongegrondheid van het hoger beroep, worden appellanten aangemerkt als de in het ongelijk gestelde partijen, zodat de kosten van het hoger beroep

te hunnen laste worden gelegd. Er wordt geen betwisting gevoerd over de omvang van de gevorderde rechtsplegingsvergoedingen.

Aangezien de eerste rechter geen uitspraak had gedaan omtrent de rechtsplegingsvergoedingen in eerste aanleg, worden deze in dit arrest evenzeer opgenomen.

VI. Beslissing

Het hof beslist bij wijze van arrest op tegenspraak.

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

Alle andere, meer omvattende en tegenstrijdige middelen en conclusies van de hand wijzend.

Verklaart het hoger beroep van appellanten ontvankelijk doch ongegrond.

Bevestigt het bestreden vonnis in al zijn beschikkingen.

Veroordeelt appellanten tot de kosten, verbonden aan het hoger beroep.

Deze kosten worden aan de zijde van de geïntimeerde verefend op een rechtsplegingsvergoeding eerste aanleg van 16.500 EUR en op een rechtsplegingsvergoeding hoger beroep van 16.500 EUR.

(...)