
HOF VAN BEROEP ANTWERPEN 23 APRIL 2018

VERVOER OVER ZEE

Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Beschadigde goederen – Goederen (beweerdelijk) doorverkocht zonder prijsvermindering – Irrelevant voor de beoordeling van de transportschade

Een lading staalplaten wordt beschadigd afgeleverd. De zeevervoerder houdt echter voor dat geen schade is aangetoond, omdat de platen doorverkocht werden en de uiteindelijke afnemers geen schadevorderingen zouden hebben ingediend. Deze latere koopovereenkomsten blijven echter volledig vreemd aan de vervoerovereenkomst. Cognossementen zijn internationaal erkende waardepapieren; de houder van een zuiver cognossement mag erop vertrouwen dat hij onbeschadigde goederen zal ontvangen.

Rickmers-Linie GMBH & Cie. KG / STL Logistics BVBA en Intergate GMBH
Zet.: B. Bullynck (raadsheer dd. voorzitter), S. Granata en G. Huyghe (raadsheren)
Pl.: Mrs. A. Poelmans en A. Kegels
Zaak: 2011/AR/1401

Gezien het tussenarrest d.d. 7 januari 2013.

Gezien de conclusie voor geïntimeerden neergelegd ter griffie d.d. 31 juli 2017.

Gezien de conclusie voor appellante neergelegd ter griffie d.d. 29 december 2016 en syntheseconclusie neergelegd ter griffie d.d. 29 januari 2018.

1. Deskundig verslag**1.1.**

Bij vermeld tussenarrest werd gerechtsdeskundige kapitein B.D. (Nautische Commissie) aangesteld met als opdracht:

“Na partijen behoorlijk te hebben opgeroepen, en na partijen en hun uitleg te hebben gehoord en inzage te hebben genomen van de door partijen over te leggen stukken en alle dienstige documenten:

– de schade aan de goederen, voorwerp van de cognossementen ECK1704PAVAN01 en RCK1704PAVAN R02, voor zover nog niet verwerkt, samen met de maatbrieven, te onderzoeken en te omschrijven, alsmede deze schade te ramen/te begroten;

– alleszins aan de hand van de verschillende tegensprekelijke expertises die in casu hebben plaatsgevonden, en meer in het bijzonder de laatste expertise te Maastricht op 2 oktober 2008 m.b.t. de goederen voorwerp van de cognossementen ECK1704PAVAN01 en RCK1704PAVAN R02, en de desbetreffend opgestelde expertiseverslagen, samen met

TRANSPORT MARITIME

Responsabilité du transporteur maritime – Dommages aux marchandises – Marchandises (prétendument) revendues sans réduction de prix – Sans pertinence pour l’appréciation du dommage causé par le transport

Un lot de tôles en acier est délivré endommagé. Le transporteur maritime soulève, toutefois, que l’existence d’un dommage réel n’a pas été démontrée, vu que les tôles ont été revendues et que les acheteurs finaux n’auraient pas réclamé de dédommagement. Or, ces contrats de vente ultérieurs sont entièrement distincts du contrat de transport. Un connaissance est un effet de commerce reconnu mondialement; le porteur d’un connaissance sans remarques est en droit de s’attendre à une livraison de marchandises non endommagées.

alle andere dienstige stukken, zoals de maatbrieven, advies te verstrekken omtrent de aard en de omvang van geïntimeerde sub 1 geleden schade m.b.t. de kwestieuze goederen, alsmede deze schade te ramen;

– te antwoorden op alle nuttige vragen en opmerkingen van partijen en deze trachten te verzoenen.”

1.2. Deskundig verslag

Het eindverslag van de gerechtsdeskundige kapitein B.D. werd neergelegd ter griffie d.d. 27 januari 2016.

De gerechtsdeskundige formuleert de volgende eindconclusie m.b.t. de schade (hoofdstuk 7, p. 30 t.e.m. 33):

“Uit het bovenstaande blijkt dat warm gewalste platen met de kwalificatie ‘suitable for laser cutting’ (vertaling door het hof: ‘geschikt om te snijden met laser’) met een zo goed als intacte, vlakke walshuid moeten worden geleverd en vrij moeten zijn van diepe roest en bevuilding (verf, olie, vetten, modder, aankorsting).

Deze voorwaarde kan slechts worden vervuld als de bundels verpakt zijn en droog worden vervoerd en opgeslagen.

We stellen vast dat de pakken staalplaten bij het verlaten van de fabriek eigenlijk onverpakt waren en onbeschermd buiten werden opgeslagen.

Luidens de vermeldingen op de commerciële factuur: ‘(...) and technical delivery conditions under the contract’ (vrij vertaald door het hof: “(...) en technische toestand bij leve-

ring conform de overeenkomst”) hebben de verkoper en/of koper besloten om de platen, ondanks hun bestemming (laser cutting en/of galvanisering) (vrije vertaling door het hof: “het snijden met laser en/of het galvaniseren”), toch onverpakt te vervoeren.

De schadebedragen kunnen dan als volgt worden bepaald met de volgende uitgangspunten (de tarieven en hoeveelheden werden overgenomen van de privé-experten, aangezien hieromtrent blijkaar geen discussie bestond):

Uitgangspunten

1. ‘Warm gewalste staalplaat’ wordt bij ons weten altijd onverpakt verscheept en vaak in openlucht opgeslagen. In dat geval kan alleen als schade gelden deze schade die door bezoedeling met zeewater aan boord van het zeeschip is ontstaan. In onderhavig geval gaat het over zeewaterschade die heeft geleid tot ‘pitting’ (vrij vertaald door het hof: “puntroestvorming”) – corrosie van 20 pakken platen van Lot nr. 1 en 10 pakken platen van lot nr. 2.

2. ‘Warm gewalste staalplaten’, bestemd voor galvanisatie en/of versnijden met laser, moeten hoe dan ook gestraald of gebeitst worden wanneer ze onverpakt worden verscheept omdat de walshuid bij verwerking vaak niet meer intact is of bevuild. Ook in dit geval is slechts schade de bezoedeling met zeewater en de aantasting door chloriden. Hieraan moet worden verholpen aangezien niet alle platen onmiddellijk worden verbruikt.

3. De platen hadden bij inlading aan boord van het ms ‘Rickmers Dubai’ al schade die werd vermeld op de mate’s receipt (vrij vertaald door het hof: “maatbrieven”). Deze bemerkingen werden echter niet overgenomen op de cognossementen. De cognossementen zijn afgetekend ‘clean on board’ (vrij vertaald door het hof: “zuiver aan boord geladen”). De gezagvoerder bevestigt hiermee dat de goederen zonder zichtbare afwijkingen, gebreken werden ingeladen. Bij lossing te Antwerpen en na aflevering op de eindbestemming werd vastgesteld dat de bundels allerlei afwijkingen vertoonden t.o.v. de ‘nieuw toestand’. Een niet conforme beschrijving in het cognossement leidt tot de stelling dat alle schade aan boord van het schip moet zijn ontstaan.”

De deskundige begroot vervolgens (p. 32 en 33) de schade als volgt:

Uitgangspunt 1: **19.927,15 EUR**

Uitgangspunt 2: **19.927,15 EUR**

Uitgangspunt 3: **158.443,50 EUR**

Partijen hebben hun opmerkingen bij deze conclusies gegeven, dewelke deel uitmaken van het deskundig verslag “antwoorden op vragen/opmerkingen van partijen”.

Het hof heeft in zijn tussenarrest van 14 maart 2016 de staat van erelonen en kosten van de gerechtsdeskundige begroot op 5.000 EUR (incl. btw).

1.3. Standpunten van partijen na het deskundig verslag

1.3.1. Appellante houdt voor:

– appellante is van oordeel dat het tussenarrest van 7 januari 2013 slechts een uitspraak is “alvorens recht te doen” en het debat over de schadeorzaken en aansprakelijkheid nog volledig open is;

– appellante is van oordeel dat de kapitein een zuiver cognossement had mogen uitgeven omdat de roestvorming die aan de orde was niet abnormaal zou geweest zijn en het zoetwaterroest betrof die eigen was aan onverpakt warm gewalst staal. Tevens, dat sommige roestvorming en vreemde substanties tussen de platen niet konden opgemerkt worden door de kapitein;

– appellante is van oordeel dat voor onverpakte staalplaten (zoals *in casu*) atmosferische roestvorming niet abnormaal is. Dat er voor deze roestvorming dus geen voorbehoud op de cognossementen diende te worden vermeld;

– appellante is van oordeel dat er geen schade is bewezen, o.m. omdat deze platen waren doorverkocht en de uiteindelijke afnemers geen enkele schade-eis zouden hebben neergelegd;

– appellante houdt voor dat de onderliggende verkoopovereenkomst (die tot de verscheping aanleiding heeft gegeven) haar onbekend was, en het abnormaal was dat warm gewalste staalplaten die bedoeld waren om gegalvaniseerd te worden en door middel van lasers versneden, onverpakt en onbeschermd worden aangeboden. Dat de kapitein dan ook geen voorbehoud kon maken omwille van het feit dat de goederen zoals ze werden aangeboden niet zouden overeengestemd hebben met de staat beschreven in de onderliggende verkoopovereenkomst;

– appellante houdt tevens voor dat in dit geval de goederen gebrekkig verpakt waren en de zeevervoerder derhalve geen aansprakelijkheid draagt (onder verwijzing naar de cognossemetsbepalingen en de Haags-Visbysche-regels en art. 91, § 4, n) van de zeewet);

– appellante houdt ook voor dat de roestvorming verergerd is na ontscheping, gezien de goederen lange tijd in de buitenlucht hebben verbleven;

– appellante houdt voor dat er tussen de privé-experten was overeengekomen enkel de zoutwaterschade te begroten (zijnde de schade ten gevolge van de zeereis);

– appellante houdt ook voor dat er een akkoord zou geweest zijn tussen de privé-experten de schadevorderingen van de uiteindelijke eindbestemmingen af te wachten;

– appellante houdt voor dat zij geen reconditioneringskosten dient te dragen, aangezien deze er niet hoefden te zijn en aangezien ze er ook nooit geweest zijn.

1.3.2. Geïntimeerden houden voor:

– dat bij tussenarrest d.d. 7 januari 2013 over de argumenten

aangevoerd door appellante reeds is beslist, meer bepaald omtrent het vorderingsrecht, omtrent het tijdig protest, en omtrent de aansprakelijkheid van de rederij (appellante) voor de ontstane schade, nu de zeevervoerder nagelaten heeft de schade die zichtbaar was bij vertrek op de cognossementen te vermelden;

– geïntimeerden beroepen zich op wat zij noemen “het gezag van gewijsde” van het tussenarrest;

– geïntimeerden ontkennen dat er tussen de privé-experten enig akkoord zou geweest zijn omtrent de beperking van de schade tot het zeevervoer en er afgesproken zou geweest zijn te wachten totdat de uiteindelijke eindbestemming al dan niet een vordering zou indienen;

– geïntimeerden zijn van oordeel dat de discussie niet meer verder gaat dan de vraag naar de hoegrootheid van de schade. Geïntimeerden verwijzen naar de antwoorden van de gerechtsdeskundige in het kader van het tussenarrest;

– geïntimeerden aanvaarden de begroting der schade zoals begroot door de gerechtsdeskundige onder uitgangspunt 3, nl. 158.443,50 EUR;

– bij conclusie van 31 juli 2017 vorderen geïntimeerden de kapitalisatie van de interesten.

1.4. Beoordeling

1.4.1. Het hof heeft bij zijn tussenarrest uitspraak gedaan over de ontvankelijkheid, het vorderingsrecht, en heeft de aansprakelijkheid van de zeevervoerder weerhouden, gezien deze zuivere cognossementen heeft uitgegeven, daar waar het bewezen is (en voor zover als nodig door de gerechtsdeskundige nog eens bevestigd) dat er zichtbare schade was voorafgaandelijk aan de inscheping.

Het hof heeft zijn rechtsmacht m.b.t. deze punten uitgeput.

Enkel de begroting der schade bleef betwist, gezien het niet aangetoond was dat er een eensluidend akkoord was tussen de privé-experten m.b.t. de omvang van de schade.

Om te antwoorden op alle vragen van de partijen, met name deze van appellante, heeft de gerechtsdeskundige ook de schade begroot onder uitgangspunten 1 en 2, zijnde theoretische uitgangspunten die niet aansluiten bij de beoordeling die het hof reeds in zijn tussenarrest had gemaakt.

De schadebegroting onder uitgangspunt 3 sluit wel volledig aan bij de opdracht gegeven door het hof en de beoordeling die het hof deed m.b.t. de aansprakelijkheid van de zeevervoerder.

Zoals terecht door de eerste rechter opgemerkt zijn de cognossementen, oorspronkelijk ordercognossementen aan een Zwitserse bank, door endossement blanco cognossementen geworden, dewelke door eerste geïntimeerde werden aangeboden als regelmatige houder van de cognossementen

en is eerste geïntimeerde houder van de waardepapieren die er alle daaraan verbonden rechten kan van uitoefenen.

Eerste geïntimeerde was overeenkomstig het cognossement dus gerechtigd op aflevering van de staalplaten zonder enige schade en volledig intact.

Noch de oorspronkelijke verkoopovereenkomst, noch de latere overeenkomsten bij doorverkoop van de lading kunnen *in casu* in aanmerking genomen worden om de schade aan de goederen te beoordelen, of te beperken tot een bepaalde periode, *in casu* tot de zeereis.

Deze overeenkomsten blijven volledig vreemd aan de vervoersovereenkomst, waarbij de zeevervoerder heeft erkend dat hij ongeschonden en volledig intacte goederen aan boord heeft genomen (zonder opmerkingen), en waarvan hij de resultaatsverbintenis heeft op eindbestemming aan de drager van het cognossement af te leveren in dezelfde toestand als hij ze heeft geladen.

Hier mag ook onderlijnd worden dat cognossementen internationaal erkende waardedocumenten uitmaken, die verhandelbaar zijn, en op basis van dewelke o.m. door banken in het kader van documentaire kredieten gelden worden uitbetaald aan verkopers van de goederen, die op basis van zuivere cognossementen aan de bank voorhouden dat zij zuivere en intacte goederen hebben doen inschepen, zonder schade, en die dus de volledige verkoopprijs verantwoorden.

Ook de partij die op basis van een zuiver cognossement de goederen in ontvangst neemt, mag een rechtmatig vertrouwen hebben dat de goederen die hij zal ontvangen intact en zonder schade werden ingescheept. Tevens weet de houder van een cognossement dat hij zich kan richten tot de zeevervoerder, wanneer schade bij aflevering wordt vastgesteld, en dit binnen de voorwaarden van de cognossementsbepalingen.

De schadebegroting zoals deze door de gerechtsdeskundige onder uitgangspunt 3 is gemaakt, is *qua* becijfering correct, en wordt ook aanvaard door geïntimeerde *sub* 1.

1.4.2. Incidenteel beroep:

In ondergeschikte orde heeft geïntimeerde *sub* 1 incidenteel beroep aangetekend teneinde te horen zeggen voor recht dat de aflevering niet plaats heeft gevonden op 20 juli 2008.

In zijn tussenarrest heeft het hof vastgesteld dat het laad-volgen *in casu* werd afgetekend op 28 juli 2008, datum waarop de goederen werden in ontvangst genomen.

Het incidenteel beroep is gegrond, en het bestreden vonnis wordt hervormd op dit onderdeel.

1.4.3. Kapitalisatie:

Geïntimeerde *sub* 1 vorderde in haar conclusies van 31 juli 2017 de kapitalisatie van de interesten.

Appellante betwist deze vordering, aanvoerend dat geïntimeerden naast de gerechtelijke rente geen enkel bijkomend nadeel hebben geleden.

De verbintenis tot vergoeding van de schade aan de vervoerde goederen is een waardeschuld tot op het ogenblik dat zij door de rechter wordt vastgesteld. Artikel 1154 BW heeft betrekking op geldschulden (zie ook in die zin Cass. 22 december 2006, *RW* 2006-07, 1439). Bij waardeschulden kan de rechter interest op compensatoire of vergoedende interest toekennen zonder aan de voorwaarden van artikel 1154 BW gebonden te zijn, doch enkel indien hij vaststelt dat dit voor een volledige vergoeding van de schade vereist is. Er ligt geen bewijs in die zin voor.

1.4.4. Rechtsplegingsvergoeding:

Geïntimeerden vorderen een maximale rechtsplegingsvergoeding van 12.000 EUR, gezien appellante na tussenarrest opnieuw argumenten aanvoerde waarover reeds in rechte beslist was door het tussenarrest, waardoor geïntimeerden zich verplicht zagen opnieuw “over beslechte zaken” te concluderen en te pleiten.

Het hof is van oordeel dat *in casu* het basisbedrag van 6.000 EUR overeenkomstig artikel 2 KB 26 oktober 2007

volstaat, omdat de argumenten die geïntimeerden inderdaad opnieuw dienden te herhalen, weze het in ondergeschikte orde onder verwijzing naar het tussenarrest, een herhaling uitmaakten van het door geïntimeerden reeds gevoerde verweer.

Om deze redenen, het hof,

Verklaart het hoger beroep ongegrond.

Verklaart het incidenteel beroep gegrond, voor zover het bestreden vonnis oordeelde dat de aflevering plaatsvond op 20 juli 2008, daar waar de aflevering heeft plaatsgevonden op 28 juli 2008.

Bevestigt voor het overige het bestreden vonnis.

Veroordeelt appellante tot de kosten in hoger beroep, aan de zijde van geïntimeerden begroot als volgt:

– rechtsplegingsvergoeding hoger beroep: 6.000 EUR

– kosten gerechtsdeskundige: 5.000 EUR (btw inbegrepen).

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

(...)

Noot

Schadebegroting en het uiteindelijke lot van de goederen

Frank Stevens¹

1. In het geannoteerde arrest werden warm gewalste staalplaten per zeeschip vervoerd en in Antwerpen met roestschade en bevuiling afgeleverd.

2. Voor een niet-specialist lijkt “roest” bijna per definitie op schade te duiden. Bij het vervoer van staal is dat echter niet noodzakelijk het geval. Bij bepaalde soorten staal is oppervlakkige, atmosferische roest geen gebrek. Warm gewalst staal bijvoorbeeld krijgt door het productieproces een zgn. “walshuid” (mill scale), die als een beschermingslaag voor het onderliggend staal dient. Voor de meeste verdere verwerkingen van het staal dient de walshuid sowieso verwijderd te worden, waardoor oppervlakkige roest, die enkel de walshuid aantast, geen probleem is en zelfs eerder een normaal kenmerk is van warmgewalst staal. Enkel diepere roest (“pitting”), die door de walshuid heen gaat en het onderliggende staal aantast, is dan als schade te beschouwen.

In casu waren bij de belading reeds opmerkingen gemaakt op de mate’s receipts. Deze opmerkingen werden later echter

niet overgenomen in de cognossemerten, die schoon werden uitgegeven. In een tussenarrest had het hof daarom reeds beslist dat de zeevervoerder zich t.o.v. de (derde) houder van de schone cognossemerten verbonden had om onbeschadigde platen af te leveren in Antwerpen.

3. De kosten om de platen, in de toestand zoals ze werden afgeleverd in Antwerpen, terug te brengen in een “als nieuwe” toestand werden door de gerechtsdeskundige begroot op een 150.000 EUR. De zeevervoerder voerde echter aan dat niet aangetoond was dat de cognossemert houder werkelijk dergelijke schade geleden had, omdat de platen doorvervoerd waren naar eindbestemmingen en deze (volgens de zeevervoerder) nooit een schade-eis hadden ingediend bij de cognossemert houder. Deze problematiek stelt zich in het transportrecht wel vaker: de goederen worden afgeleverd in een andere toestand dan waarin zij door de vervoerder in ontvangst werden genomen, maar door omstandigheden (prijsevolutie, gunstige doorverkoop, enz.) leidt dit

¹ Advocaat en docent Erasmus Universiteit Rotterdam.