

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 Stevens<sup>1</sup>*

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 cognossemmenten, 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 cognossemmenten 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 cognossemmenthouder 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 cognossemmenthouder. 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

<sup>1</sup> Advocaat en docent Erasmus Universiteit Rotterdam.

niet tot (rechtstreeks) financieel verlies voor de bestemming. Lijdt de bestemming dan wel (vergoedbare) schade<sup>2</sup>?

Het hof beantwoordt deze vraag resoluut bevestigend, en opteert daarmee voor een meer abstracte benadering van schadebegroting. De vervoersovereenkomst – en *a fortiori* het cognossement, dat een verhandelbaar waardepapier is – staan los van de achterliggende (koop)overeenkomsten. De schade dient derhalve louter beoordeeld en begroot te worden in de verhouding cognossementhouder-zeevervoerder, zonder rekening te houden met de overeenkomsten die de cognossementhouder verder afsluit en de financiële implicaties van deze overeenkomsten. Door een zuiver cognossement uit te geven verbindt de zeevervoerder zich er toe om de goederen ter eindbestemming af te leveren in de staat zoals beschreven in het cognossement. Gebeurt dit niet, dan weet de cognossementhouder dat hij verhaal heeft op de zeevervoerder (uiteraard binnen de perken van art. 91 zeewet). Het feit dat de cognossementhouder mogelijk de financiële impact van de niet-conforme aflevering kan beïnvloeden door overeenkomsten die hij sluit met anderen is niet relevant voor de schadebepaling ten opzichte van de zeevervoerder.

4. Ook de *initiële* koopovereenkomst is overigens zonder relevantie voor de verplichtingen van de zeevervoerder ten opzichte van de cognossementhouder. In de onderliggende koopovereenkomst was namelijk voorzien dat de staalplaten geschikt dienden te zijn om met een laser gesneden te worden. Dat vereist dat de platen in quasi nieuwe staat zijn (vlakke, intacte walshuid, geen bevuilding, enz.), en dat kan voor platen die vervoerd moeten worden enkel wanneer de platen verpakt worden. De zeevervoerder trachtte zich daarom te beroepen op de ontheffingsgrond van gebrekkige of ontbrekende verpakking (art. 91, § 4, 2°, n) zeewet): de goederen dienden *op grond van de koopovereenkomst* verpakt te zijn, en zij waren niet verpakt. Ook dit argument wordt door het hof afgewezen. De onderliggende koopovereenkomst staat los van de vervoersovereenkomst. Voor de zeevervoerder is niet de vraag hoe de goederen in het licht van de koopovereenkomst verpakt hadden moeten zijn, voor hem telt enkel de vraag of de goederen, in de toestand waarin zij hem aangeboden worden, veilig vervoerd kunnen worden. Is dat het geval, dan moet de zeevervoerder de goederen ter bestemming afleveren in de staat waarin hij ze ontvangen heeft. Is dat niet het geval, dan moet de zeevervoerder minstens voorbehoud maken, of zelfs weigeren de goederen te vervoeren.

<sup>2</sup> Zie hierover uitgebreider F. STEVENS, “Schadebegroting in het transportrecht: concreet, abstract of eigen recept?”, *TVR* 2015, 50-57.