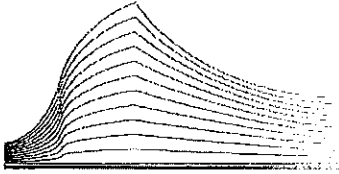


003582



Uitgifte

Repertoriumnummer 2018 / 7376
Datum van uitspraak 01 oktober 2018
Rolnummer 2014/AR/1250

Uitgereikt aan	Uitgereikt aan	Uitgereikt aan
op € BUR	op € BUR	op € BUR

Niet aan te bieden aan de
ontvanger

Eindarrest

Hof van beroep Antwerpen

Arrest

kamer B4
burgerlijke zaken

Aangeboden op
Niet te registreren

COVER 01-00001247547-0001-0017-02-01-1



Meester DAEMS Paul, advocaat te 8400 Oostende, Leopold III-laan 15 en **Meester LAMMENS Jean**, advocaat te 8400 Oostende, Kimmelbergstraat 11, beiden handelend in hun hoedanigheid van curator van het faillissement van de NV TRANSEUROPA FERRIES, met ondernemingsnummer 0474.860.332, met vennootschapszetel te 8400 Oostende, Slijkensesteenweg 2, daartoe aangesteld bij vonnis van de rechtbank van koophandel te Brugge, afdeling Oostende, d.d. 25 april 2013;

- *dagende partij na cassatie*
 - *eiseres in cassatie (arrest Hof van Cassatie d.d. 12 april 2013)*
 - *oorspronkelijk appellante (arrest hof van beroep Gent d.d. 14 februari 2011)*
 - *oorspronkelijk 1^{ste} verweerster (vonnis rechtbank van koophandel Brugge, afdeling Oostende, d.d. 28 maart 2006)*
- * appellante q.q.

vertegenwoordigd door Mr. GAILLAERT David, advocaat te 8210 Loppem, Heidelbergstraat 66;

tegen het vonnis van de rechtbank van koophandel te Brugge, afdeling Oostende, d.d. 28 maart 2006; aldaar gekend onder rolnummer A/02/1121

tegen

1. CONTINENTAL CARGO CARRIERS NV, met ondernemingsnummer 0413.641.652, met vennootschapszetel te 8400 Oostende, Vergunningenstraat 15, *keuze van woonst* doende bij haar raadsman Mr. VERBEKE Lino, hierna vermeld;

- *1^{ste} gedaagde partij na cassatie*
 - *1^{ste} verweerster in cassatie*
 - *oorspronkelijk 1^{ste} geïntimeerde*
 - *oorspronkelijk eiseres*
- * 1^{ste} geïntimeerde

vertegenwoordigd door Mr. MICHIELS B. loco Mr. VERBEKE Lino, advocaat te 8000 Brugge, Diksmuidse Heerweg 126;



2. SPEDAG SPEDITIONS AG, vennootschap naar vreemd recht, met vennootschapszetel te 4132 Muttenz, Zwitserland, Kriegackerstrasse 91;

- 2^{de} gedaagde partij na cassatie
- 2^{de} verweerster in cassatie
- oorspronkelijk 2^{de} geïntimeerde
- oorspronkelijk 3^{de} verweerster
- * 2^{de} geïntimeerde (thans niet meer inzake)

3. ROBERT BOSCH Ltd., vennootschap naar vreemd recht, met vennootschapszetel te UB9 Denham-Uxbridge, Verenigd Koninkrijk, Broadwater Park, PO Box 98, *keuze van woonst* doende bij haar raadsman Mr. PONET Frans, hierna vermeld;

- 3^{de} gedaagde partij na cassatie
- 3^{de} verweerster in cassatie
- oorspronkelijk 3^{de} geïntimeerde
- oorspronkelijk 4^{de} verweerster
- * 3^{de} geïntimeerde

4. SCINTILLA AG, vennootschap naar vreemd recht, met vennootschapszetel te 4528 Zuchwill, Zwitserland, Luterbachstrasse 10, *keuze van woonst* doende bij haar raadsman Mr. PONET Frans, hierna vermeld;

- 4^{de} gedaagde partij na cassatie
- 4^{de} verweerster in cassatie
- oorspronkelijk 4^{de} geïntimeerde
- oorspronkelijk 5^{de} verweerster
- * 4^{de} geïntimeerde

5. WUERTEMBERGISCHE UND BADISCHE VERSICHERUNGS AG, vennootschap naar vreemd recht, met vennootschapszetel te 74076 Heilbronn, Duitsland, Karlstrasse 68-72, *keuze van woonst* doende bij haar raadsman Mr. PONET Frans, hierna vermeld;

- 5^{de} gedaagde na cassatie
- 5^{de} verweerster in cassatie
- oorspronkelijk 5^{de} geïntimeerde
- oorspronkelijk 6^{de} verweerster
- * 5^{de} geïntimeerde



3^{de}, 4^{de} en 5^{de} geïntimeerde vertegenwoordigd door Mr. WILLEMS E. loco Mr. PONET Frans, advocaat te 2018 Antwerpen, Van Putlei 9;

Het hof verwijst naar zijn tussenarrest van 26 september 2016.

Gelet op de gewijzigde samenstelling van de zetel, werd de zaak ter terechtzitting van 17 september 2018 van dit hof ab initio hernomen.

Voor de leesbaarheid van huidig arrest worden de feiten en de procedurevoorgaanden hierna als volgt samengevat.

ANTECEDENTEN

Kern van het geschil

1.

Het geschil betreft de toepassing van art. 2 CMR (stapelvervoer) naar aanleiding van de diefstal van een geladen trailer in het kader van een internationaal transport.

Meer bepaald stelt zich de vraag of TRANSEUROPA FERRIES NV, die in het kader van voornoemd transport gelast werd met het deeltraject over zee van de geladen trailer, al dan niet aansprakelijk is als ondervoerder of opvolgend vervoerder onder de bepalingen van het CMR Verdrag.

De feiten

2.

SCINTILLA AG (hierna "SCINTILLA") gelastte SPEDAG SPEDITIONS AG (hierna "SPEDAG") met de organisatie van een internationaal vervoer van een lading van 73 paletten elektrische apparatuur bestemd voor ROBERT BOSCH Ltd (hierna "BOSCH") van Muttenz (Zwitserland) naar Denham (UK).

SPEDAG gaf opdracht aan CONTINENTAL CARGO CARRIERS NV (hierna "C.C.C.") om dit internationaal vervoer van Muttenz naar Denham uit te voeren.

PAGE 01-00001247547-0004-0017-02-01-4



Voor het zeevervoer van Oostende naar Ramsgate deed C.C.C. een beroep op TRANSEUROPA FERRIES NV (hierna "TRANSEUROPA").

Op 15 november 2001 werd het transport aangevat. De geladen trailer werd op vrijdag 16 november 2001 van Oostende naar Ramsgate verscheept en in de haventerminal gestald, in afwachting van de vrijgave ervan aan de daartoe aangestelde Engelse wegvervoerder.

C.C.C. stuurde op maandag 19 november 2001 een 'release note' (nota tot vrijgave) naar TRANSEUROPA met het oog op de vrijgave van de trailer aan de Engelse wegvervoerder GORDON MOFFAT, aangesteld door C.C.C.

Op het ogenblik dat deze Engelse wegvervoerder GORDON MOFFAT, zich op 19 november 2001 bij TRANSEUROPA aanbod, bleek evenwel dat de trailer gestolen was.

Voor deze diefstal werd mijnheer Lee White (werknemer bij K & R Elsey en aangestelde van een andere vaste contractuele ondervoerder van C.C.C.), in 2003 veroordeeld door de Canterbury Crown Court.

De vorderingen voor de eerste rechter

3.

Bij dagvaarding van 14 juni 2002, vorderde C.C.C. van TRANSEUROPA :

- betaling van de tegenwaarde in EUR van 177.480,37 GBP meer de wettelijke intresten aan 7% vanaf 19 november 2001 en gerechtelijke intresten tot aan de dag der betaling
- betaling van de expertisekosten, provisioneel begroot op 1 EUR
- betaling van de recuperatiekosten van de trailer ten bedrage van 255 GBP.
- de gemeenverklaring van het tussen te komen vonnis aan METGER & RICHNER TRANSPORT (hierna "M & R"), SPEDAG, BOSCH, SCINTILLA en WUERTEMBERGISCHE UND BADISCHE VERSICHERUNGS AG, rechtsvoorganger van AIG EUROPE (aan wie de dagvaarding tevens betekend werd).

Bij conclusie d.d. 14 november 2002 stelde C.C.C. nog een vrijwaringsvordering in tegen TRANSEUROPA voor elke veroordeling die jegens haar zou worden uitgesproken in het kader van de door andere partijen jegens haar gerichte vordering.

4.

TRANSEUROPA stelde bij conclusie d.d. 30 december 2002 een tegeneis in die strekte tot de veroordeling van C.C.C. tot betaling van de tegenwaarde in EUR aan de hoogste koers op



datum betaling van 255 GBP meer de wettelijke verwijlrenten vanaf 26.02.2002 en de gerechtelijke intresten tot betaling en C.C.C. ook te veroordelen in betaling van de kosten van het geding, incl. 356,97 EUR rechtsplegingsvergoeding.

5.

M & R en SPEDAG concludeerden tot de onontvankelijkheid, minstens het ongegrond karakter van de vordering van C.C.C. en wierpen een exceptie van onbevoegdheid op wat de jegens hen gerichte vrijwaringsvordering van BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE betrof. In ondergeschikte orde vorderden zij laatstgenoemde vordering onontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren en nog meer ondergeschikt, deze op zijn minst te herleiden tot 139.644,95 STR.

Verder stelden M & R en SPEDAG bij conclusie op hun beurt een vordering tot vrijwaring in tegen C.C.C. en TRANSEUROPA voor elke veroordeling die jegens M&R en SPEDAG zou uitgesproken worden ten opzichte van BOSCH, SCINTILLA en/of AIG EUROPE.

In uiterst ondergeschikte orde stelden M & R en SPEDAG tevens een rechtstreekste vordering in tegen C.C.C. en TRANSEUROPA, ten bedrage van de tegenwaarde in EUR van 425.420,50 CHF en 3.346,25 CHF, beide bedragen om te zetten in EUR, aan de hoogste koers ten tijde van betaling, doch niet lager dan huidige koers, minstens het bedrag van 139.644,95 STR, meer intresten vanaf 19 november 2001 en gerechtelijke intresten tot betaling. Zij vorderden tenslotte de veroordeling van C.C.C. en TRANSEUROPA tot de kosten van het geding.

6.

BOSCH, SCINTILLA en de rechtsvoorganger van AIG EUROPE vorderden bij conclusie d.d. 14 november 2002 de solidaire veroordeling van M & R en SPEDAG, C.C.C. en TRANSEUROPA tot de som van 1 EUR provisioneel en van 425.420,50 CHF en 3.346,25 CHF, beide bedragen om te zetten in EUR, aan de hoogste koers ten tijde van betaling, doch niet lager dan heden.

Het bestreden vonnis

7.

Bij het bestreden eindvonnis van de rechtbank van koophandel te Brugge – afdeling Oostende d.d. 28 maart 2006 verklaarde de rechtbank zich bevoegd en werden de vorderingen van alle partijen ontvankelijk verklaard.

Ten gronde, oordeelde de rechtbank als volgt :

- de vorderingen ten opzichte van M&R werden ongegrond verklaard.

PAGE 01-00001247547-0006-0017-02-01-4



- SPEDAG, C.C.C. en TRANSEUROPA werden solidair (waarbij betaling aan één van hen bevrijdend is t.a.v. de anderen) veroordeeld tot betaling aan SCINTILLA, BOSCH, en de rechtsvoorganger van AIG EUROPE van:
 - o 139.644,95 STR (bedrag om te zetten in euro aan de hoogste koers op de dag van betaling), meer de moratoire interest a rato van 5 % vanaf 3 juni 2002 tot 14 juni 2002, meer de gerechtelijke interest a rato van 5 % vanaf 14 juni 2002 tot de datum der volledige betaling
 - o 1,00 euro provisioneel voor bijkomende expertisekosten

- De vorderingen van C.C.C. werden in de hiernavolgende mate gegrond verklaard :
 - o TRANSEUROPA werd veroordeeld tot betaling aan C.C.C. van een bedrag van 255 GBP alsook tot integrale vrijwaring van C.C.C. tot beloop van alle bedragen waartoe zij werd veroordeeld in hoofdsom, interest en kosten
 - o de rechtstreekse vordering van C.C.C. ten laste van TRANSEUROPA en de vordering tot gemeenverklaring van het vonnis aan alle andere partijen werden zonder voorwerp verklaard
 - o het door C.C.C. meergevorderde werd ongegrond verklaard.

- Betreffende de vorderingen van TRANSEUROPA werd als volgt geoordeeld :
 - o C.C.C. werd veroordeeld tot betaling van de som van 255 GBP, meer de moratoire interest a rato van 10 % vanaf 26 februari 2002 tot 14 juni 2002, meer de gerechtelijke interest a rato van 10 % vanaf 14 juni 2002 tot de datum der volledige betaling
 - o het meer gevorderde werd ongegrond verklaard.

- Betreffende de vorderingen van M & R en SPEDAG werd als volgt geoordeeld:
 - o TRANSEUROPA werd veroordeeld tot integrale vrijwaring van SPEDAG voor iedere veroordeling die tegen SPEDAG werd uitgesproken in hoofdsom, interest en kosten
 - o de rechtstreekse vordering van M & R en SPEDAG ten opzichte van TRANSEUROPA en C.C.C. werd zonder voorwerp verklaard
 - o het meer gevorderde werd ongegrond verklaard.



Daarnaast werd TRANSEUROPA veroordeeld tot de kosten en werd het vonnis uitvoerbaar bij voorraad verklaard, spijs elk verhaal en zonder borgstelling.

De eerste rechter overwoog in essentie dat TRANSEUROPA wel degelijk als vervoerder was opgetreden en verwierp als zodanig het verweer van laatstgenoemde dat zij louter te beschouwen was als scheepsagent van de rederij TRANSEUROPA SHIPPING LINES (vennootschap naar Sloveens recht).

Verder oordeelde de eerste rechter dat TRANSEUROPA aansprakelijk was voor de diefstal en zij zich niet kon beroepen op enige ontheffing van aansprakelijkheid krachtens art. 17, 2 CMR Verdrag.

SPEDAG werd door de eerste rechter als een commissionair-vervoerder gekwalificeerd aangezien zij, naar het oordeel van de eerste rechter, in eigen naam en voor eigen rekening de vervoersopdracht gegeven had aan C.C.C..

Het hoger beroep en de vorderingen in beroep

8.

Bij verzoekschrift, neergelegd ter griffie van het hof van beroep te Gent op 30 mei 2006, tekende TRANSEUROPA FERRIES hoger beroep aan tegen dit vonnis. C.C.C. en SPEDAG stelden bij conclusie een incidenteel beroep in.

Bij arrest van 14 februari 2011 verklaarde het hof van beroep te Gent het hoger beroep van TRANSEUROPA ontvankelijk, doch ongegrond en het incidenteel beroep van C.C.C. en SPEDAG ontvankelijk en gegrond.

Samengevat volgde het hof het standpunt van de eerste rechter dat :

- TRANSEUROPA een deel van het internationaal vervoer uitgevoerd had en toegetreden was tot het internationaal vervoercontract
- de aansprakelijkheid van TRANSEUROPA als wegvervoerder bepaald werd door het CMR-verdrag
- TRANSEUROPA aansprakelijk was voor de diefstal en C.C.C. en TRANSEUROPA solidair gehouden waren als opvolgende vervoerders overeenkomstig art. 34 CMR-verdrag
- TRANSEUROPA zich niet kon beroepen op de algemene vervoersvoorwaarden van T.S.L.



Anders dan de eerste rechter, was het hof van oordeel dat SPEDAG niet opgetreden was als commissionair-vervoerder, noch als opvolgend wegvervoerder, doch wel als commissionair-expediteur zodat zij geen vervoerdersaansprakelijkheid droeg.

Het hof hervormde aldus het bestreden vonnis enkel in de mate dit SPEDAG solidair, met C.C.C. en TRANSEUROPA had veroordeeld tot betaling aan BOSCH, SCINTILLA en de rechtsvoorganger van AIG EUROPE van 139.644,95 STR.

De cassatieprocedure

9.

Op 11 juli 2012 liet TRANSEUROPA een voorziening in cassatie betekenen aan alle partijen.

Bij arrest van 12 april 2013 werd het arrest van het hof van beroep te Gent deels vernietigd onder de volgende motivering:

“De appelrechters, die vaststellen dat de vrachtbrief door de eiseres [bedoeld wordt TRANSEUROPA FERRIES] niet in ontvangst werd genomen en die oordelen dat dit *“niet belet dat de eiseres als opvolgende wegvervoerder in de zin van artikel 34 CMR”* moet worden beschouwd omdat zij *“wist dat zij deelnam aan éénzelfde internationaal vervoer”*, hun beslissing niet naar recht verantwoordten.”

De procedure na cassatie

10.

Bij vonnis d.d. 25 april 2013 van de rechtbank van koophandel te Brugge -afdeling Oostende- werd het faillissement uitgesproken van TRANSEUROPA en werden Mrs P. DAEMS en J. LAMMENS aangesteld als curatoren (voor de leesbaarheid van huidig arrest wordt met “TRANSEUROPA” zowel TRANSEUROPA FERRIES als de curatoren q.q. TRANSEUROPA bedoeld).

11.

Bij exploit van 30 april 2014 werden C.C.C., SPEDAG, BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE door TRANSEUROPA gedagvaard na cassatie voor dit hof.

TRANSEUROPA vordert enerzijds de hervorming van het bestreden vonnis door alle jegens TRANSEUROPA ingestelde vorderingen alsook het incidenteel beroep van C.C.C.



ontoelaatbaar, minstens ongegrond te verklaren en C.C.C, BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE tot de kosten te veroordelen.

TRANSEUROPA vordert anderzijds de bevestiging van het bestreden vonnis wat hun tegeneis tegen C.C.C. betreft (met name, wat de veroordeling van C.C.C. betreft tot de tegenwaarde in EUR van 255 GBP aan de hoogste koers op datum van betaling, meer wettelijke intresten, vanaf 26 februari 2002, meer gerechtelijke intresten tot betaling en meer de rechtsplegingsvergoeding in eerste aanleg en in hoger beroep).

12.

Na cassatie concludeert C.C.C. tot de ongegrondheid van het hoger beroep. Zij vordert het bestreden vonnis te bevestigen in de mate dit TRANSEUROPA aansprakelijk stelde, oordeelde dat zij C.C.C. diende te vrijwaren, en TRANSEUROPA veroordeelde tot betaling van 255 GBP. Tevens vorderde C.C.C. als zodanig te zeggen voor recht dat de betaling van 23 maart 2011 door TRANSEUROPA definitief verworven is en vordert zij TRANSEUROPA tot de kosten te veroordelen.

C.C.C. vorderde verder haar incidenteel beroep gegrond te verklaren en het vonnis a quo te hervormen in de mate de eerste rechter oordeelde dat de algemene voorwaarden van TRANSEUROPA tegenstelbaar waren aan C.C.C.

13.

BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE vorderen de bevestiging van het bestreden vonnis en vorderen de veroordeling van TRANSEUROPA tot de kosten in hoger beroep, zijnde de (te indexerende) rechtsplegingsvergoeding van 5.500 EUR.

Het tussenarrest d.d. 26 september 2016 van dit hof

14.

Bij tussenarrest van 26 september 2016 verklaarde dit hof het hoofdberoep en het incidenteel beroep toelaatbaar, gaf akte aan partijen van een aantal berusting - waardoor het geschil t.a.v. SPEDAG als beëindigd kon worden beschouwd en het tussenarrest t.a.v. SPEDAG als een eindarrest kon worden aanzien - en beval alvorens verder recht te doen de overlegging van een aantal in het tussenarrest onder V.2a vernoemde stukken door BOSCH en C.C.C. teneinde – samengevat – nadere verduidelijkingen te verkrijgen over de plaats (op de parking van de terminal dan wel buiten de haven), het tijdstip en de concrete omstandigheden van de diefstal.



Vorderingen van partijen na het tussenarrest van 26 september 2016

15.

In het dispositief van haar syntheseconclusie heeft C.C.C. haar eerder ingesteld beperkt incidenteel beroep dat strekte tot hervorming van het bestreden vonnis in zoverre de eerste rechter besliste dat de algemene voorwaarden van TRANSEUROPA tegenstelbaar waren aan C.C.C., niet meer hernomen. Dit wordt ter terechtzitting van 17 september 2018 waarop de zaak gepleit werd voor dit hof, bevestigd door de raadsman van C.C.C.

Voor het overige zijn de vorderingen van partijen ongewijzigd gebleven.

BEOORDELING

Omvang van cassatie

16.

De verwijzingsrechter heeft als taak na te gaan welke de draagwijdte is van het ingeroepen cassatie-arrest en dient de eigen rechtsmacht te bepalen.

Wanneer de vernietiging wordt uitgesproken en in de mate waarin zij wordt uitgesproken, worden de partijen voor de rechter op verwijzing teruggeplaatst in de toestand waarin zij zich bevonden voor de rechter wiens beslissing werd vernietigd, op voorwaarde dat de beschikkingen van die beslissing waaraan de vernietiging niet raakt, worden geëerbiedigd (zie ook Cass. 20 april 2017, C.2014.0060.F).

De vernietiging wordt zodoende beperkt tot de draagwijdte van het middel.

17.

Rekening houdend met de draagwijdte van het cassatiearrest van 12 april 2013, met wat reeds geoordeeld werd bij het tussenarrest van 26 september 2016 en met de vorderingen in de huidige stand van het geding, liggen thans nog slechts de volgende vorderingen ter beslechting voor :

- a) de vordering van BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE tegen TRANSEUROPA en de al dan niet solidaire veroordeling samen met C.C.C.
- b) de vordering in tussenkomst en vrijwaring ingesteld door C.C.C. tegen TRANSEUROPA

┌ PAGE 01-00001247547-0011-0017-02-01-4 ─┐



- c) de rechtstreekse vordering van C.C.C. tegen TRANSEUROPA strekkende tot betaling van 255 GBP (kost recuperatie van de trailer)

Het arrest van het hof van beroep te Gent werd niet vernietigd in zoverre dit het bestreden vonnis bevestigde wat de tegeneis van TRANSEUROPA tegen C.C.C. tot beloop van 255 GBP betreft. Het komt dit hof als zodanig niet meer toe hierover uitspraak te doen.

Ten gronde

Inzake de vorderingen van BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE (hierna tezamen “de ladingbelanghebbenden”) tegen TRANSEUROPA

18.

BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE in hun hoedanigheid van ladingbelanghebbenden, steunen hun vordering ten aanzien van TRANSEUROPA op de bepalingen van het CMR verdrag. Zij zijn meer bepaald van oordeel dat TRANSEUROPA te beschouwen zou zijn als een (onder) vervoerder van C.C.C. onder de CMR bepalingen omdat het gehele vervoer, met inbegrip van het zee traject, krachtens artikel 2 van het CMR verdrag onder de bepalingen van het CMR verdrag zou vallen. Het gegeven dat het Hof van Cassatie oordeelde bij arrest van 12 april 2013 dat TRANSEUROPA niet als een opvolgend vervoerder in de zin van artikel 34 CMR Verdrag te beschouwen is, doet hieraan naar hun oordeel, geen afbreuk.

TRANSEUROPA stelt in casu louter als zeevervoerder te zijn opgetreden (in de huidige stand van het geding wordt door haar niet langer voorgehouden dat zij slechts als scheepsagent zou zijn opgetreden) en is van oordeel niet op grond van de bepalingen van het CMR verdrag te kunnen worden aangesproken.

19.

Krachtens artikel 1.1 van het CMR-verdrag is dit verdrag van toepassing op iedere overeenkomst onder bezwarende titel voor het vervoer van goederen over de weg door middel van voertuigen, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering, zoals deze zijn aangegeven in de overeenkomst, gelegen zijn in twee verschillende landen waarvan tenminste één bij het verdrag partij zijnde land is, ongeacht de woonplaats en de nationaliteit van partijen.

Artikel 2 van het CMR-verdrag breidt de werkingssfeer van het verdrag verder uit tot het stapelvervoer, zijnde een type van vervoer waarbij de reeds geladen koopwaar op of in een



wegvoertuig samen met dat wegvoertuig over een deel van het af te leggen vervoertraject met een ander vervoermiddel dat geen wegvoertuig is wordt vervoerd, zonder uitlading van de goederen op of in dat andere vervoermiddel.

Uit de definitie van “wegvoertuig”, zoals bepaald in artikel 1.2. (waaronder een trailer zoals in casu) en de wijze van vervoer in casu (de koopwaar werd geladen op een trailer over de weg en vervolgens op deze geladen trailer over zee vervoerd, zonder uitlading van de goederen) blijkt dat het kwestieuze vervoer van Muttenz naar Denham als een stapelvervoer te beschouwen is, waarbij C.C.C. is opgetreden als wegvervoerder in de zin van art. 2 CMR Verdrag.

20.

Het standpunt van de ladingbelanghebbenden komt er in essentie op neer te stellen dat TRANSEUROPA die een met ferrydienst geladen trailer over zee vervoert, toetreedt tot de CMR bepalingen, hetzij als ondervoerder, hetzij als opvolgend vervoerder in de zin van artikel 34 CMR (hoewel het na Cassatie niet meer duidelijk is of de ladingbelanghebbenden zich al dan niet nog steeds steunen op de toepassing van artikel 34 CMR), behoudens :

- wanneer de schade zich tijdens de zeereis zelf heeft voorgedaan,
- de ladingbelanghebbenden, zo deze rechtstreeks met de zeevervoerder zou gecontracteerd hebben, verplicht is afwijkende bepalingen te accepteren.

De ladingbelanghebbenden zijn van oordeel dat, “vermits het verkeerd afleveren geen uitstaans heeft met de zeereis zelf en er ook voor niet conforme aflevering dwingende ontheffingsgronden zijn ten voordele van de zeevervoerder, deze in casu terugvalt op de CMR aansprakelijkheid” (p.7 syntheseconclusies BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE d.d. 1 september 2017).

Het hof overweegt dienaangaande als volgt:

Uit artikel 1.1. van het CMR Verdrag blijkt dat de wilsovereenstemming tussen partijen het uitgangspunt uitmaakt voor de toepassing van het CMR verdrag. De aansprakelijkheid van de CMR wegvervoerder (C.C.C. in casu) ontstaat als zodanig niet zozeer uit de feitelijke inbezitneming van de goederen maar wel uit de wilsovereenstemming tussen partijen tot het sluiten van een overeenkomst van wegvervoer.

Derhalve komt het de ladingbelanghebbenden toe het bewijs te leveren van een instemming in hoofde van TRANSEUROPA tot het toetreden tot de overeenkomst van wegvervoer in de zin van de bepalingen van het CMR Verdrag.



Dergelijke instemming tot het toetreden tot de CMR overeenkomst wordt in casu niet bewezen in hoofde van TRANSEUROPA. Uit de neergelegde stukken blijkt niet dat de CMR vrachtbrief zou zijn in ontvangst genomen door TRANSEUROPA, noch blijkt dat zij met deze overeenkomst op enigerlei wijze zou hebben ingestemd. De loutere beweerde wetenschap door TRANSEUROPA dat zij deelnam aan “eenzelfde internationaal vervoer” is op zich onvoldoende om tot de toetreding in hoofde van TRANSEUROPA tot de CMR overeenkomst te besluiten, waardoor TRANSEUROPA als zodanig niet te beschouwen is als een “CMR-(onder)vervoerder”, noch als opvolgend vervoerder in de zin van artikel CMR verdrag.

21.

Artikel 2 van het CMR-verdrag regelt enkel de aansprakelijkheid van de wegvervoerder, zijnde in casu C.C.C. die door SPEDAG, commissionair-expediteur, werd gelast met het vervoer van Muttenz naar Denham.

In de mate dat niet aangetoond wordt dat TRANSEUROPA, zoals hoger uiteengezet, zou zijn toetreden tot de overeenkomst van wegvervoer, blijkt meteen dat in casu er een onderscheid moet gemaakt worden tussen de rechtsverhouding tussen de ladingbelanghebbenden en dier contractuele wegvervoerder (C.C.C.) enerzijds en anderzijds de rechtsverhouding tussen de wegvervoerder C.C.C. en de zeevervoerder TRANSEUROPA, tussen wie een afzonderlijke overeenkomst, louter met betrekking tot het deeltraject betreffende het zeevervoer van Oostende naar Ramsgate, tot stand is gekomen.

Laatstgenoemde rechtsverhouding tussen C.C.C. (te beschouwen als wegvervoerder in de rechtsverhouding ten opzichte van de ladingbelanghebbenden doch als afzender in de rechtsverhouding ten opzichte van TRANSEUROPA als zeevervoerder, gezien zij de opdracht tot vervoer in eigen naam en voor eigen rekening heeft gegeven) en TRANSEUROPA (zeevervoerder) is niet onderworpen aan de bepalingen van het CMR Verdrag in de mate TRANSEUROPA, zoals hoger uiteengezet, in casu niet als wegvervoerder, ondervervoerder of opvolgend vervoerder onder de bepalingen van het CMR Verdrag, te beschouwen is.

De ladingbelanghebbenden krachtens de CMR vrachtbrief beschikken in casu slechts over een vordering tegen de wegvervoerder (C.C.C.) krachtens art. 2 CMR verdrag met betrekking tot het stapelvervoer.

De vordering van de ladingbelanghebbenden, gesteund op art. 2 CMR ten opzichte van TRANSEUROPA die in casu enkel te beschouwen is als (afzonderlijk) zeevervoerder, in de mate deze niet toegetreden is tot de CMR overeenkomst, faalt als zodanig naar recht.



Het gegeven dat de diefstal plaatsgevonden heeft toen de zeereis reeds beëindigd was en de geladen trailer zich in de haventerminal bevond in afwachting van het ophalen ervan door de Engelse wegvervoerder, doet hieraan geen afbreuk.

De vorderingen van C.C.C. tegen TRANSEUROPA

22.

TRANSEUROPA werd in casu door C.C.C. in eigen naam en voor eigen rekening gelast als zeevervoerder. Tussen hen werd als zodanig een afzonderlijke overeenkomst gesloten tot het uitvoeren van het zeevervoer.

Op deze rechtsverhouding zijn enkel de contractuele bepalingen van toepassing (al dan niet beperkt door de Haags-Visbysche regels die van dwingend recht zijn).

TRANSEUROPA verwijst hiervoor naar de toepassing van haar algemene voorwaarden, waarin een beding inzake de “period of responsibility” (“aansprakelijkheidsperiode”) werd opgenomen, waarbij de aansprakelijkheid van de zeevervoerder beperkt wordt tot de periode volgend op het inladen van de goederen tot op het ogenblik van de lossing van de goederen uit het schip in de bestemmingshaven, tijdstip waarop de aansprakelijkheid van de zeevervoerder eindigt.

Het door C.C.C. aanvankelijk ingesteld incidenteel beroep - dat strekte tot hervorming van het bestreden vonnis in zoverre de eerste rechter oordeelde dat de algemene voorwaarden van TRANSEUROPA tegenstelbaar waren aan C.C.C. - wordt door C.C.C. niet langer gehandhaafd (zie hoger onder randnummer 15). Meteen blijkt dat de tegenstelbaarheid van de algemene voorwaarden van TRANSEUROPA aan C.C.C. door laatstgenoemde niet langer in vraag wordt gesteld.

Hoewel hierop niet verder door C.C.C. wordt ingegaan, wijst het hof erop dat het beding in artikel 13 van deze algemene voorwaarden, inzake de “period of responsibility” (“aansprakelijkheidsperiode”) waarin de aansprakelijkheid van de zeevervoerder beperkt wordt tot de periode volgend op het inladen van de goederen tot op het ogenblik van de lossing van de goederen uit het schip in de bestemmingshaven, niet in strijd is met de Haags-Visbysche regels die van dwingend recht zijn.



23.

De zeevervoerder, die zich op de ontheffing van aansprakelijkheid beroept, draagt de bewijslast door aan te voeren dat de diefstal zich na de lossing heeft voorgedaan.

Uit de door partijen verstrekte gegevens blijkt alleszins dat de diefstal zich in casu heeft voorgedaan na het tijdstip van de lossing van de trailer, met name, toen de trailer zich op de parking van de haventerminal bevond en aldaar werd ontvreemd in afwachting van het ophalen hiervan door de Engelse wegvervoerder, tijdstip waarop de aansprakelijkheid van de zeevervoerder reeds opgehouden was, krachtens artikel 13 van diens algemene voorwaarden ("period of responsibility" clause).

Meteen blijkt het ongegrond karakter van de vorderingen van C.C.C. tegen TRANSEUROPA.

BESLISSING

HET HOF beslist op tegenspraak en in toepassing van artikel 1110 Ger.W.,

Het hoger beroep van TRANSEUROPA wordt ontvankelijk en in de hierna volgende mate gegrond verklaard.

Het bestreden vonnis van de rechtbank van koophandel te Brugge, afdeling Oostende van 28 maart 2006 wordt teniet gedaan in de mate dit TRANSEUROPA FERRIES solidair veroordeeld heeft met CONTINENTAL CARGO CARRIERS tot betaling aan BOSCH, SCINTILLA en WUERTEMBERGISCHE UND BADISCHE VERSICHERUNG AG (rechtsvoorgangster van AIG EUROPE), van 139.644,95 STR (bedrag om te zetten aan de hoogste koers op de dag van de betaling), meer de moratoire intresten a rato van 5 % vanaf 3 juni 2002 tot 14 juni 2002, meer de gerechtelijke intresten a rato van 5 % vanaf 14 juni 2002 tot de datum van volledige betaling en opnieuw rechtsprekende op dit punt :

Zowel de vorderingen van BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE als de vorderingen van CONTINENTAL CARGO CARRIERS tegen TRANSEUROPA FERRIES worden ontvankelijk doch ongegrond verklaard.

De kosten van de procedure (eerste aanleg, hoger beroep, Cassatie en procedure na Cassatie) worden elk voor de helft ten laste gelegd van CONTINENTAL CARGO CARRIERS enerzijds en BOSCH, SCINTILLA en AIG EUROPE anderzijds, als volgt vereffend in hoofde van TRANSEUROPA :



- Rechtsplegingsvergoeding eerste aanleg : 356,97 EUR
- Rolrecht hof van beroep te Gent : 210 EUR
- Rechtsplegingsvergoeding hof van beroep te Gent : 5.500 EUR.
- Dagvaarding na cassatie : 683,22 EUR

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

Dit arrest werd uitgesproken in de openbare zitting van 01 oktober 2018 door

B. BULLYNCK

Raadsheer, dd. Voorzitter

V. PEETERS

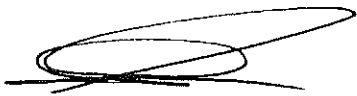
Raadsheer

P. BALLAUX

Raadsheer

P. THIJS

Griffier



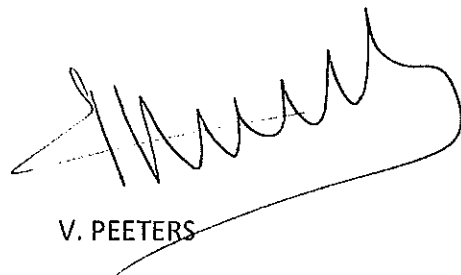
P. THIJS



B. BULLYNCK



P. BALLAUX



V. PEETERS



