

rechtdoende,

Verstaat en gelast als volgt :

Partijen zullen binnen drie maanden na de uitspraak van dit arrest aan het Hof de cijfers ten aanzien van de begroting van de eventuele schade overleggen, waaraan zij zich in gemeen overleg zullen houden;

Bij gebreke van overeenstemming zullen partijen binnen genoemde termijn aan het Hof hun met cijfers gestaafde conclusies doen toekomen;

Houdt de uitspraak omtrent de kosten aan.

Aldus gewezen te Luxemburg op negen december negentienhonderdvijfenzestig.

Hammes      Delvaux      Donner      Trabucchi      Lecourt

Uitgesproken ter openbare zitting gehouden te Luxemburg op negen december negentienhonderdvijfenzestig.

De Griffier,  
A. Van Houtte

De President,  
Ch. L. Hammes

## Conclusies van de Advocaat-Generaal Maurice Lagrange van 12 mei 1964<sup>1</sup>

*Mijnheer de President, mijne heren Rechters,*

In deze zaken heeft de mondelinge behandeling meer dan in enige andere zaak, waarvan het Hof tot nu toe heeft moeten kennis nemen, het karakter gehad van een vervolg op en een verdere uitwerking van de schriftelijke behandeling dan van een wat uitvoeriger behandeling van de uiteenzetting van de middelen en argumenten van partijen. Dit behoeft overigens geen verbazing te wekken in een geding, dat hoofdzakelijk betrekking heeft op het bewijs van schade, welke is voortgevloeid uit een dienstfout, waarvan het bestaan bezwaarlijk kan worden ontkend, zulks in verband met een voorgaand arrest — beter gezegd een precedent gecreëerd door een vroeger arrest — namelijk het arrest Fives

1 — Vertaald uit het Frans.

Lille Cail en anderen van 15 december 1961. Dit bewijs, op grond van het enkele ontbreken waarvan het beroep in genoemde zaken werd verworpen, is namelijk moeilijk gebleken en verzoeksters hebben hun pogingen om het bij te brengen onophoudelijk voortgezet tot en met de laatste zitting. De voortzetting tijdens de mondelinge behandeling van de discussie over een in hoofdzaak technisch onderwerp, hetwelk zich uiteraard beter leent voor de wisseling van memories en de produktie van stukken dan voor mondelinge vertogen, is echter uitermate nuttig gebleken voor de precisering en begrenzing van de onderwerpen in discussie, en wel in die mate dat ons inziens het Hof thans een uitspraak kan doen zonder deskundigenbericht, waaraan, naar het zich liet aanzien in de eerste fasen van de procedure, nauwelijks viel te ontkomen.

Ofschoon de Hoge Autoriteit zich tot het laatst heeft ingespannen om de waarde en de juistheid van de door de verzoekende maatschappijen aangevoerde bewijsfactoren te betwisten, heeft zij nimmer het principiële standpunt opgegeven dat zij aan het begin van de schriftelijke procedure in haar verweerschrift heeft ingenomen. Zij heeft integendeel verklaard het onverkort te handhaven, zodat de laatste stand van de discussie ons niet uit het oog moet doen verliezen, dat wij ons allereerst dienen uit te spreken over de verweermiddelen van algemene aard welke door verweerster naar voren zijn gebracht.

## I

1. *Wat de dienstfout betreft* betwist de Hoge Autoriteit allereerst, ofschoon zij verklaart zich neer te leggen bij het arrest van 15 december 1961 zonder zich er op te beroepen dat het arrest juridisch geen gezag van gewijsde heeft ten aanzien van de onderhavige gedingen, dat „zij fouten zou hebben begaan die een recht op schadevergoeding zouden kunnen doen ontstaan”. Er zouden in dit opzicht bepaalde verschillen bestaan tussen de op 15 december 1961 berechte zaken en die welke thans aan U zijn voorgelegd. Verweerster legt in het bijzonder de nadruk op dat gedeelte van het arrest waarin het Hof heeft overwogen, dat „het gebrek aan toezicht dat de Hoge Autoriteit aan de dag heeft gelegd in de onderhavige gedingen nog verergerd wordt”, aangezien „in casu verzoeksters de toezegging van verlening van de vervoerpariteit hebben verkregen op een tijdstip waarop de Hoge Autoriteit zich niet meer beperkte tot het alleen maar uitoefenen van toezicht op de vereveningsinstelling, doch zelf, bij de beschikking 13-58, het beheer van de instelling ter hand had genomen” (*Jurisprudentie*, Deel VI, blz. 625). De onderhavige zaken brengen echter, ten minste voor een deel, de toezegging in het geding welke de vereveningsorganen vóór de beschikking 13-58 hebben gegeven.

Het heeft verzoeksters geen moeite gekost deze redenering te weerleggen; daarvoor was het voldoende een aantal passages van Uw arrest aan te halen, waaruit duidelijk blijkt dat het bestaan van een dienstfout reeds voortvloeit uit de ontoereikendheid van het toezicht, dat door de

Hoge Autoriteit op de vereveningsinstelling had moeten worden uitgeoefend alvorens zelf het beheer ter hand te nemen; de ernst van de dienstfout is door de volharding in haar houding na de overneming van het beheer alleen maar „verzwaard”. Ofschoon de laatste van de op dit onderdeel betrekking hebbende rechtsoverwegingen<sup>1</sup> (*Jurisprudentie*, Deel VI, blz. 625, laatste alinea) formeel de aansprakelijkheid van de Hoge Autoriteit slechts grondt op de fout, bestaande in het toelaten van de „voortzetting van de in het verleden gevolgde praktijken” na de beschikking 13-58 (in casu werden in oktober 1958 nog „toezeggingen betreffende de verlening van de vervoerpariteit” gedaan), kan op grond van de nauwgezette en strikte formulering van de overwegingen welke op de vroegere periode betrekking hebben, bezwaarlijk worden verondersteld, dat in de gedachtengang van het Hof, ten aanzien van het bestaan van een dienstfout als oorzaak van aansprakelijkheid moet worden onderscheiden naargelang de toezegging is gedaan vóór of na de uitvaardiging van beschikking 13-58. Op grond hiervan menen wij dat wij onze persoonlijke mening op dit punt niet behoeven te geven.

2. De Hoge Autoriteit stelt, dat de erkenning van een recht op schadevergoeding in ieder geval moet afstuiten op een onoverkomelijk juridisch bezwaar, welk bezwaar hierin is gelegen, dat onmogelijk kan worden verondersteld — tenzij men komt tot wat verweerster noemt een „tegenstrijdig, om niet te zeggen absurd, resultaat” — dat de Hoge Autoriteit wordt veroordeeld tot een schadeloosstelling welke precies gelijk is aan het bedrag van de betalingen, waarvan de belanghebbenden ten onrechte voordeel hebben gehad uit hoofde van de vervoerpariteit en welke zij derhalve dient terug te vorderen.

Hierop kan eenvoudig worden geantwoord, dat een dergelijk resultaat geenszins tegenstrijdig is en nog minder absurd, omdat het immers het gevolg is van het onderscheid tussen twee vorderingen van verschillende aard, namelijk één die als oorzaak heeft de terugvordering van het onverschuldigd betaalde en de andere de aansprakelijkheid wegens een dienstfout. Dit is een situatie welke zich vaak voordoet, bij voorbeeld in Frankrijk voor de administratieve rechter, omdat in veel gevallen dezelfde rechter competent is ten aanzien van beide vorderingen, hetgeen er toe kan leiden dat zij bij de uitspraak geheel of gedeeltelijk worden gecompenseerd.

In het onderhavige geval is er overigens, juist in verband met de in Uw arrest in fine gegeven bijzonderheden, geen sprake van een gelijkwaardigheid a priori tussen het bedrag van de eventueel aangetoonde schade en de bedragen, die ten onrechte zijn betaald uit hoofde van de vervoerpariteit.

3. Alvorens de vragen aan te roeren welke op de verschillende factoren van berekening van de schade betrekking hebben, moeten wij nog enkele aspecten van meer algemene aard nader bezien.

a) Allereerst, welke voorwaarden — abstract bezien — verder nog moeten worden vervuld voor de toewijzing van een schadevergoeding,

wanneer de aansprakelijkheid eenmaal vaststaat. De geachte vertegenwoordiger van de Hoge Autoriteit heeft ons er bij pleidooi op gewezen, dat de schade moest zijn „bewezen, vaststaand en begrootbaar”.

„Bewezen” spreekt vanzelf: de bewijslast rust op het slachtoffer. Verweerder behoeft overigens niet lijdelijk te blijven: op hem rust de taak al datgene aan te voeren, waarmee de juistheid van de bewijsvoering van zijn tegenstander kan worden aangetast en zelfs, indien hij een overheidsinstantie is, om de rechter, ten minste binnen bepaalde grenzen de documentatie en de inlichtingen te verschaffen waarover alleen hij als overheid beschikt. De partijen zijn immers, ook al bestrijden zij elkaar en juist door deze strijd, tot samenwerking geroepen ten einde de rechter in staat te stellen om met kennis van zaken zijn beslissing te geven of hij het bewijs geleverd acht, hetgeen ten slotte alleen van zijn oordeel afhangt; wij leven hier immers niet onder een regiem van tevoren gevormde bewijzen.

„Vaststaande en begrootbare schade”. Voor wat het „vaststaan” betreft, verklaren wij ons gaarne akkoord, ten aanzien van de „begrootbaarheid” daarentegen maken wij enig voorbehoud. Men moet ongetwijfeld toegeven dat de begroting van de schade niet op willekeur mag berusten, maar moeilijkheden van de waardering behoeven voor de rechter geen beletsel op te leveren; dit geldt zowel voor de immateriële schade, als voor de materiële schade; het feit, dat bepaalde factoren niet met gegarandeerde volkomen nauwgezetheid kunnen worden gewaardeerd, is geen voldoende motief om af te zien van elke schadevergoeding. Men moet namelijk niet uit het oog verliezen, dat de vordering is gebaseerd op een fout en dat het juist deze fout is, die een nauwkeurige begroting van het bedrag der schade zeer moeilijk kan maken: het slachtoffer hoeft van deze omstandigheden niet de dupe te worden. Dit geval doet zich namelijk voor, wanneer, zoals in het onderhavige geval, achteraf fictief een situatie moet worden gereconstrueerd, zoals deze zou zijn indien de fout niet was gemaakt. In een dergelijk geval kan de rechter het maximum aan bewijsmateriaal eisen, dat redelijkerwijs met het oog op de omstandigheden kan worden verschaft, maar hij kan niet meer eisen en hij moet zich zo nodig tevreden stellen met betrouwbare benaderingen, bij voorbeeld door vergelijking van verkregen gemiddelden. Voor deskundigen is dat het werk van alledag.

Tot de voorwaarden, ten slotte, voor een voor vergoeding in aanmerking komende schade wordt dikwijls gerekend de hoedanigheid, dat deze „rechtstreeks” moet zijn, dat wil zeggen dat er een „onmiddellijk” (niet een „middellijk”) oorzakelijk verband moet zijn tussen de fout en de schade. Tijdens de schriftelijke behandeling heeft de Hoge Autoriteit herhaaldelijk het bestaan van een dergelijk verband in het onderhavige geval betwist.

b) Wanneer wij thans ingaan op de concrete aspecten van het geding, ontmoeten wij allereerst nog een aantal door de Hoge Autoriteit geopperde tegenwerpingen van algemene aard, die alle daarop zijn gebaseerd, dat geenszins vaststaat dat de verzoekende ondernemingen, zelfs zonder

de toekenning van de vervoerpariteit, meer ingevoerd schroot en minder scheepsschroot zouden hebben betrokken, en wel om de volgende drie redenen :

1. Het Vereveningsfonds had de bevoegdheid tot aanwijzing van de voor verevening in aanmerking komende hoeveelheden schroot en met name om aan scheepsschroot in dit opzicht voorrang te geven, waaruit volgt, dat de ondernemingen, daar zij geen vrije keuze hadden tussen scheepsschroot en ingevoerd schroot, er geenszins zeker van konden zijn, dat zij het laatste in plaats van het eerste zouden krijgen.

2. Daar scheepsschroot steeds beschouwd is als zijnde van betere kwaliteit dan ingevoerd schroot, is het aannemelijk, dat de verzoekende ondernemingen zich in feite toch met scheepsschroot zouden hebben bevoorraad, zelfs indien zij niet het voordeel van de vervoerpariteit hadden genoten.

3. De onzekerheid met betrekking tot de uiteindelijke kosten van elke transactie moet de ondernemingen ervan hebben weerhouden een beslissing te nemen, waarbij zij hoofdzakelijk of zelfs — zoals zij beweren — uitsluitend rekening hebben gehouden met de toezegging van het voordeel van de vervoerpariteit; dát kan dus niet de beslissende factor voor hun keuze geweest zijn.

Aan deze stellingen moet worden voorbijgegaan. De eerste is in de conclusie van repliek, waarnaar wij ons veroorloven te verwijzen, weerlegd op de meest afdoende wijze en kennelijk onweersproken, omdat de Hoge Autoriteit er daarna niet meer op teruggekomen is. Op de tweede antwoorden verzoeksters, dat de kwaliteit van scheepsschroot vergelijkbaar is met die van ingevoerd schroot, tenminste dat van Amerikaanse herkomst, hetgeen niet is betwist. Wat de derde betreft, die voornamelijk in de conclusie van dupliek is ontwikkeld, deze is wel het meest ernstig te nemen.

De door de Hoge Autoriteit gesignaleerde onzekerheid, met name ten aanzien van de vereveningsprijs is die pas geruime tijd na het sluiten van de overeenkomst bekend werd, kan inderdaad niet worden betwist. Anderzijds wordt deze onzekerheid van de ondernemingen ten aanzien van de uiteindelijke kosten van de transactie hierdoor bevestigd, dat sommige ondernemingen, na in de loop van de procedure hun vergelijkende berekeningen te hebben opgesteld, er toe gekomen zijn zich te beroepen op een schade, waarvan het bedrag hoger is dan dat van de vrachtvergoeding, waarmede volgens de Hoge Autoriteit aangetoond is, dat deze vergoeding „geen compensatie vormde voor het verlies, dat de ondernemingen geleden hadden uit hoofde van de aan scheepsschroot gegeven voorkeur boven ingevoerd schroot”.

Niettemin schijnt in het algemeen gesproken, de toekenning van de vrachtvergoeding voor die fabrieken, die verder verwijderd liggen van de sleepssloopbedrijven dan van de invoerhavens, een beslissende rol bij hun keuze te hebben gespeeld. Het voorbeeld van Pompey, dat bij

pleidooi tijdens de laatste zitting werd aangehaald, duidt er op, dat de ondernemingen er een beslissende betekenis aan hechtten. Natuurlijk konden zij het wel eens mis hebben in hun verwachtingen : het werkelijke voordeel van een handelstransactie kan, op het moment waarop zij gesloten wordt, niet met dezelfde mate van zekerheid worden bepaald als na een minutieus onderzoek, dat enkele jaren later aan de hand van een complete documentatie op economisch en handelsgebied wordt verricht. In werkelijkheid vloeit de schade daaruit voort, dat de vrijheid van keuze van de ondernemingen gefrustreerd is door de toezeggingen van de vrachtvergoeding, welke toezeggingen hun ten onrechte zijn gedaan. Dientengevolge is er schade indien (al is het achteraf) wordt „bewezen dat zij bij de aankoop van scheepssloopschroot, niet vermindert met de uitkering van de vrachtvergoeding, een hogere prijs hadden moeten betalen dan bij de aankoop van importschroot”; aldus hebt U geoordeeld in Uw arrest van 15 december 1961.

## II

Rest ons thans nog te onderzoeken, of het aldus door het Hof omschreven bewijs door verzoeksters geleverd is.

Wij moeten eerst de vergelijkingsfactoren afbakenen; dat is gemakkelijk : aan een kant nemen wij, van het in werkelijkheid ontvangen scheepssloopschroot, de kosten van het laden op de werf, vermeerderd met de kosten van het transport van de werf naar de fabriek; aan de andere kant nemen wij, van dezelfde hoeveelheid ingevoerd schroot, dat verondersteld wordt te zijn ontvangen, de overlaadkosten, vermeerderd met de kosten van het transport van de haven naar de fabriek. De berekening van het eerste deel van de vergelijking, dat een gegeven is, levert geen moeilijkheden op; anders is het met het tweede deel, dat uit de aard der zaak berust op veronderstellingen en waar wij dan ook stoten op afwijkende meningen bij partijen. Hiervan zullen wij slechts onderzoeken die, welke na de nederlegging van de bij repleik gevoegde stukken zijn blijven bestaan. De opmerkingen van de Hoge Autoriteit zijn uiteengezet in de memorie van 18 maart 1964, aangevuld met een memorie van 20 april 1964; hierop werd door de advocaat van verzoeksters geantwoord in zijn ter zitting van 21 april 1964 gehouden pleidooi.

### 1. *Keuze van de havens*

a) *Middellandsezeehavens*. Met het voorbeeld van Creusot ter ondersteuning, verwijt de Hoge Autoriteit aan verzoeksters bij hun berekening het via de Middellandsezeehavens ontvangen schroot buiten beschouwing te hebben gelaten.

Het antwoord te dier zake van verzoeksters komt ons overtuigend voor : verzoeksters stellen — onweersproken — dat het scheepssloopschroot slechts had kunnen worden vervangen door — daarmee in kwaliteit vergelijkbaar — Amerikaans schroot, maar niet door uit Afrika

afkomstig schroot, dat via de Middellandsezeehavens wordt doorgevoerd. Het feit, dat ook enig Afrikaans schroot is ingevoerd via de havens aan de Atlantische Oceaan doet weinig ter zake, daar Amerikaans schroot in ieder geval steeds wordt ingevoerd via de Oceaanhavens; het buiten beschouwing laten van de Middellandsezeehavens schijnt derhalve gewettigd.

b) *Secondaire havens*. De Hoge Autoriteit merkt op, dat de verladingskosten voor de invoerhavens van secondaire betekenis in het algemeen veel hoger liggen; hun opnemering in de berekening zou een verhoging van 12% van het gemiddelde van de door verzoeksters berekende kosten hebben betekend en een dienovereenkomstige vermindering van het bedrag van de beweerde schade.

Verzoeksters antwoorden hierop, dat de buiten beschouwing gelaten havens slechts voor minimale gedeelten aan hun bevoorrading hebben bijgedragen en dat de in het geding zijnde hoeveelheden scheepsschroot die vervangen zouden zijn door ingevoerd schroot op hun beurt een zeer gering percentage uitmaken van het totaal van door iedere verzoekster ingevoerd schroot. Hun invloed op de berekening der schade is derhalve onbetekenend; anderzijds is het normaal dat slechts de door verzoeksters voor hun invoer van schroot gebruikte havens in de beschouwing betrokken worden.

Deze uiteenzettingen lijken ons afdoende.

## 2. *Kosten van verlading in de havens*

In hun eerste berekeningen, welke de grondslag vormden voor de conclusies van hun verzoekschriften, hadden de verzoekende ondernemingen zich bij de begroting van de verladingskosten enkel gebaseerd op verhoging van de vereveningsprijs met 2 dollar per ton, waarvan sprake is in verscheidene bepalingen van de beschikking 18-60 van 20 juli 1960 (*Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*, van 24 augustus 1960, blz. 1145). Het was inderdaad aannemelijk, dat deze verhoging ten doel had tot een vooraf vastgesteld bedrag rekening te houden met de kosten van verlading in de havens. Toen de Hoge Autoriteit deze zienswijze bestreed door te stellen dat door de verhoging van 2 dollar slechts een deel van de betrokken kosten werd gedekt, hebben verzoeksters niet verder aangedrongen en getracht de werkelijke kosten van overlading te berekenen, waardoor — tussen haakjes — de keuze van de haven nog belangrijker wordt.

Doch, verre van verzoeksters te loven voor de aldus door hen ondernomen pogingen om in hun berekeningen zo dicht mogelijk de werkelijkheid te benaderen, beroept de Hoge Autoriteit er zich ter ondersteuning van haar stelling op, dat verzoeksters aldus de juridische grondslag van het beroep hebben gewijzigd. Wij huldigen een andere opvatting: de juridische grondslag van het beroep blijft dezelfde: de aard van de aangevoerde fout is niet veranderd en de schade waarvoor vergoeding

wordt gevraagd is onveranderd die, welke daaruit voortvloeit, dat volgens verzoeksters de aankoop van scheepssloopschroot, zonder toekenning van de vrachtvergoeding, hogere kosten heeft meegebracht dan de aankoop van een gelijke hoeveelheid ingevoerd schroot. Het gaat slechts om een nieuwe wijze van berekening van een der factoren, die voor de begroting van de schade in aanmerking moet worden genomen.

Wat de zaak zelf betreft, de berekeningen zijn door verzoeksters verbeterd ten einde rekening te houden met de kritiek, welke door de Hoge Autoriteit in de dupliek op verschillende punten werd uitgeoefend, te weten het in aanmerking nemen van afgewogen gemiddelden in plaats van rekenkundige gemiddelden; het in de beschouwing betrekken van het deel van de „dispatch” dat gewoonlijk aan de doorvoerhandel wordt overgelaten en het verbeteren van fouten met betrekking tot de wisselpariteit. Hieromtrent schijnt geen discussie meer te zijn.

### 3. *Kosten van vervoer van de haven naar de fabriek*

#### a) *Vervoer per spoor*

In zijn eerste, ter zitting van 12 maart 1964 gehouden pleidooi werd door de advocaat van verzoeksters het volgende gezegd :

„Voor wat het transport per spoor betreft werd zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de talrijke gegevens uit de dupliek van de Hoge Autoriteit. Deze gegevens steunen op hun beurt op de vrachtbrieven, welke door verzoeksters aan de Hoge Autoriteit ter kennisneming werden overgelegd tijdens de vereveningsafrekening. Voor het overige is voor zoveel nodig een beroep gedaan op de tariefschalen van de Belgische en Franse spoorwegen, eventueel met toepassing van de uit toetsing aan de vrachtbrieven voortvloeiende correcties.”

In haar memorie van 18 maart wijst de Hoge Autoriteit op de ontoelaatbaarheid van de gevolgde procedure, waarbij als grondslag van de berekeningen gegevens werden genomen, welke door verweerster waren verschaft, terwijl het hierbij gaat om stukken, waarvan het origineel berust bij verzoeksters en de Hoge Autoriteit slechts toevallig afschriften bezit.

Hierop is geantwoord — in het pleidooi van 21 april, dat

„Het gemiddelde van de in de dupliek voor een bepaald traject en een bepaald jaar vermelde cijfers niet werd toegepast op het geheel der schade. Wij hadden namelijk de beschikking over een zeer groot aantal andere gegevens, met name de aan het Hof en de Hoge Autoriteit overgelegde staten van de G.I.P.S., zijnde de bijlagen 45 tot 64, A tot K van de repleik. Van deze zeer overvloedige documentatie werd in samenhang met de gegevens van de dupliek gebruik gemaakt voor de opstelling van de tabellen voor het vervoer per spoor en voor het vervoer over water. Ten slotte, al heeft een groot aantal van verzoeksters weliswaar gebruik gemaakt van de in de Franse voorschriften erkende mogelijkheid om de stukken der boekhouding na 5 jaar te vernietigen, andere verzoeksters hebben ons daarentegen hun boekhouding ter beschikking gesteld en deze hebben wij kunnen toevoegen aan de gegevens van de dupliek en de staten van de G.I.P.S. De in de memorie gemaakte voorbehouden worden door deze preciseringen volledig weggenomen.”



Omtrent dit punt is nog wel enige twijfel mogelijk, doch meer vanwege de technische aard van het vraagstuk (waarop slechts een deskundigenonderzoek een meer of minder verhelderend licht kan werpen) dan vanwege het ontbreken van stukken; deze werden immers overgelegd. Wij van onze kant menen dat het geproduceerde bewijsmateriaal als voldoende bewijslevering kan worden aangemerkt.

*b) Vervoer te water*

Met betrekking tot de twee punten, welke aanleiding hebben gegeven tot kritiek over liggelden en bijkomende kosten enerzijds, alsmede de invloed van de werkelijk geladen tonnages op de eenheidsvervoerprijs anderzijds, is de zaak afgedaan, zoals blijkt uit de pleitnota van 21 april.

Toch heeft de Hoge Autoriteit in haar memorie van 20 april nog een bezwaar naar voren gebracht: de gegevens welke door de nieuwe tabellen werden benut hebben volgens haar slechts betrekking op 20% van het totaal door verzoeksters ingevoerde tonnage. De vraag doet zich derhalve voor, of deze cijfers, die betrekking hebben op leveringen welke zich uitstrekken over de jaren 1954 tot 1958, voldoende representatief kunnen worden geacht, zoals verzoeksters stellen. Wij menen, dat zulks kan worden aangenomen.

4. *Wijze van vergelijking van de vervoerkosten*

De kritiek welke door de Hoge Autoriteit op dit punt werd uitgeoefend is ons inziens afdoende weerlegd in het laatste pleidooi.

Concluderend menen wij, dat verzoeksters voldoende materiaal hebben bijgebracht voor de vaststelling van wat normaal de kosten van tonnages invoerschroot zouden kunnen zijn geweest van gelijke hoeveelheid als de tonnages scheepsschroot, die zij — ten onrechte vergezeld van de vrachtvergoeding — in werkelijkheid hebben ontvangen.

Indien U op een of ander punt nog twijfel koestert, dan zoudt Gij een onderzoek kunnen gelasten, waaraan verzoeksters zich hebben bereid verklaard mede te werken. Het komt ons echter mogelijk voor — gezien de thans geproduceerde stukken — de verzoeken zonder meer af te wijzen op grond van gebrek aan bewijs of gemis van bewijsaanbod, zoals Gij op 15 december 1961 hebt gedaan.

Wij concluderen:

- tot toewijzing van de conclusies van verzoeksters, zoals deze op 11 april 1964 in hun uiteindelijke vorm werden geformuleerd;
- en tot veroordeling van de Hoge Autoriteit in de kosten.