

Het begrip 'aflevering' in het binnenvaarttransport: een bespreking van de internationale, Nederlandse, Belgische (en hybride?) regelgeving

In dit artikel bespreken de auteurs de aflevering in het goederenvervoer over de binnenvaart, waarbij het juridisch begrip 'aflevering' binnen de interne Belgische en Nederlandse wetgeving alsook de internationale regels onder de loep worden genomen. Zowel België als Nederland zijn toegetreten tot het CMNI dat op (veelal) dwingende wijze het internationaal transport over de binnenwateren regelt. Voor wat betreft louter binnenlandse transporten, waarbij geen landsgrens wordt overschreden, vallen beide rechtstelsels terug op eigen interne wetgeving, waarbij er toch enkele belangrijke grote verschillen kunnen worden opgemerkt, zo ook met betrekking tot de aflevering ter bestemming. Dit artikel tracht vanuit een helicoptervisie een overzicht te geven van de geldende wetgeving op de verschillende binnenvaarttransporten die de lage landen aandoen, waarbij eerst de verschillende begrippen en definities worden uiteengezet, en vervolgens de 'aflevering' in de verschillende rechtstelsels naast elkaar wordt geplaatst en besproken.

1. Inleiding

Zoals dat bij vele courante internationale transportverdragen het geval is, zijn zowel Nederland¹ als België² toegetreten tot het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI),³ de geldende internationale verdragstekst in Europa voor het internationaal goederenvervoer over de binnenwateren. Het verdrag is conform art. 2.1 van toepassing op internationale binnenvaartovereenkomsten, meer bepaald op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende staten waarvan er ten minste één partij is bij het verdrag. Het verdrag is met andere woorden niet (automatisch) van toepassing op binnenlands vervoer waarbij geen landsgrens overschreden wordt, maar conform art. 31 onder a kan een lidstaat verklaren dat het verdrag ook op

zulke transporten toepassing vindt. Nederland heeft deze keuze bij de partijen bij de vervoerovereenkomst zelf gelegd (art. 8:889 BW). België kent een dergelijke bepaling niet. Beide landen hebben voor hun intern binnenvaarttransport specifieke (nationale) regelgevingen uitgewerkt.⁴

In België kan worden teruggevallen op de Belgische Wet van 5 mei 1936 op de Binnenbevrachting (hierna ook: WBB),⁵ die grotendeels van suppletief recht is, behoudens enkele aspecten van het aansprakelijkheidsregime waarvan overeenkomstig art. 33 WBB niet kan worden afgeweken. Voor binnenlandse transporten kunnen partijen dus een ander rechtsregime van toepassing verklaren op de transportovereenkomst en, zolang er niet geraakt wordt aan het aansprakelijkheidsregime, hetzij het CMNI, hetzij een volkomen nieuw contractueel in te vullen kader afspreken.

De Nederlandse wetgever heeft op zijn beurt voor het binnenvaarttransport een afdeling 2 van titel 10 Boek 8 BW ingevoerd⁶ welke op (deels) dwingende wijze het interne vervoer over de binnenwateren reguleert.

In theorie is het wettelijk kader dus duidelijk omlijnd en zal het de rechtzoekende relatief snel duidelijk zijn binnen welk kader naar oplossingen moet worden gezocht. Helaas zal hieronder blijken dat de verschillende wetteksten geregeld elkaar dienen aan te vullen, maar daarop helemaal niet zijn afgesteld, en zelfs vaak passen als de spreekwoordelijke 'tang op een varken'. Hieronder trachten de auteurs de lezer alvast de weg te wijzen door dit kluwen, minstens voor wat betreft het specifieke aspect van de aflevering ter bestemming. Om de bijdrage enigszins leesbaar te houden, vertrekken zij telkens van de geldende regelgeving onder het CMNI, waarna een uitstap wordt gemaakt naar de Nederlandse, resp. Belgische interne rechtsorde.

* Jan Delen is advocaat bij Quadrant Advocaten B.V.

** Bas Neureiter di Torrero is advocaat bij Van Traa Advocaten N.V. Hij bedankt prof. mr. M.H. Claringbould en mr. dr. J.A. Kruit voor hun nuttige commentaar op een eerdere versie van deze bijdrage.

1. Wet van 16 februari 2006 tot goedkeuring en uitvoering van het op 22 juni 2001 te Boedapest tot stand gekomen Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (*Trb.* 2001, 124), *Stb.* 2006, 121.
2. Wet 29 juni 2008 houdende instemming met het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren gedaan te Boedapest op 22 juni 2001, *BS* 10 oktober 2008, 54229.
3. Het verdrag, aangenomen door de gezamenlijk door de CCR, de Donaucommissie en de ECE/VN georganiseerde Diplomatieke Conferentie, die van 25 september tot 3 oktober 2000 te Boedapest heeft plaatsgevonden, is op 22 juni 2001 te Boedapest ondertekend en is op 1 april 2005 in werking getreden nadat het verdrag daarvoor door vijf landen (Hongarije, Roemenië, Zwitserland, Luxemburg en Kroatië, nadien nog Tsjechië) werd geratificeerd.
4. F. Stevens, 'Schade bij laden of lossen van binnenschepen', *IHT* 2021, afl. 3, p. 265-270.
5. Wet 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, *BS* 10 juni 1936, 4190.
6. Art. 8:889-8:961 BW.

2. Begrippen en definities

2.1. Inleiding

De definities van het CMNI staan opgenomen in art. 1 CMNI. Anders dan bij andere vervoersmodaliteiten, zoals bijvoorbeeld het zee- en spoorvervoer, vond de Nederlandse wetgever het niet nodig het CMNI te incorporeren in Boek 8 BW. Afdeling 8.10.2 BW vangt dus niet aan met de definities van art. 1 CMNI. Partijen kunnen bij binnenlands vervoer over de binnenwateren wel overeenkomen dat het CMNI van toepassing is, waarbij het nationale recht aanvullende betekenis heeft op grond van art. 8:889 BW.⁷ Het bijzondere aan dit artikel is dat het partijen de mogelijkheid geeft af te wijken van de normaliter dwingendrechtelijke bepalingen van Boek 8 BW.

Ook de Belgische wetgever heeft niet gekozen voor incorporeren van het CMNI in nationale wetgeving. Wel kent de Belgische wet een eigen bepaling met binnenvaartdefinities: art. 3 WBB.

Hoewel het gevaar van de afwijkende begrippen in de WBB er bij iedere Belgische transportjurist met de paplepel is ingegeven, is het niet alleen essentieel voor de Nederlandse lezer om deze hier even kort te overlopen, maar eveneens nuttig voor iedere rechtspracticus met interesse voor de binnenvaart om de beginselen nog eens op te frissen, gezien een vergelijking tussen de verschillende wetteksten anders onmogelijk is. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse begrippen die in Boek 8 BW zijn opgenomen. Weliswaar staat Boek 8 BW erom bekend op veel vlakken overeen te komen met internationaal transportrecht, het venijn zit in de details.

2.2. De vervoerovereenkomst

Het CMNI dat tot stand kwam aan het begin van deze eeuw vertrekt van een duidelijk transportconcept, alwaar een *afzender* een transportovereenkomst sluit met een (binnenvaart)vervoerder, dewelke goederen van de afzender in ontvangst neemt en deze na een transport over de binnenwateren dient af te leveren aan een *geadresseerde*.

Het CMNI definieert de vervoerovereenkomst als elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren. Indien de vervoerder zich *om niet* verbindt, is het verdrag niet van toepassing, tenzij de lidstaat in kwestie beroep heeft gedaan op art. 31 onder b. Het type vaartuig waarmee het transport wordt uitgevoerd is volstrekt irrelevant, wel dat het transport

plaatsvindt over de binnenwateren. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, gaat het alsnog om een binnenvaartovereenkomst tenzij in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeecongnosement is opgesteld, dan wel de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.⁸

Net als bij het CMNI is het vertrekpunt van afdeling 8.10.2 BW de goederenvervoerovereenkomst over binnenwateren.⁹ De Nederlandse wetgever heeft de vervoerovereenkomst als volgt gedefinieerd:

'De overeenkomst van goederenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van goederenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over binnenwateren te vervoeren'.¹⁰

De bepaling (art. 8:890 lid BW) is een uitbreiding van art. 8:20 lid 1 BW, die de vervoerovereenkomst in het algemeen definieert.¹¹

Vervoer over zowel zee als binnenwateren aan boord van hetzelfde schip wordt als vervoer over binnenwateren beschouwd, mits het varen van dit schip over zee kennelijk ondergeschikt is aan het varen over binnenwateren.¹² Net als bij het CMNI is niet van belang met welk type schip het vervoer wordt uitgevoerd: een zee- dan wel een binnenschip. De definitie betreft uitdrukkelijk tijd- en reisbevrachting bij de definitie van de vervoerovereenkomst.¹³ Rompbevrachting is echter uitgezonderd.¹⁴

Anders dan het CMNI schrijft het BW niet voor dat er een verbintenis moet bestaan tot het betalen van vracht. De betaling van vracht is dus geen vereiste voor het bestaan van een vervoerovereenkomst. Het doel hiervan was het toepasselijk maken van de dwingendrechtelijke bepalingen van afdeling 8.10.2 BW op gratis vervoer. Dienovereenkomstig heeft Nederland de verklaring als bedoeld in art. 31 onder b afgelegd, waarmee het CMNI toepasselijk werd op vervoer om niet.¹⁵

In tegenstelling tot het CMNI en het Nederlandse interne binnenvaartrecht vertrekt de WBB helemaal niet van een transportconcept, waarbij een afzender een overeenkomst sluit met een binnenvaartvervoerder om goederen aan een geadresseerde af te leveren, maar reglementeert de WBB 'elke overeenkomst met het doel een binnenschip te gebruiken

7. Zie art. 8:889 BW; *Kamerstukken II* 2004/05, 29943, nr. 3 (MvT).

8. Art. 2.2.a en 2.2.b CMNI.

9. Walter Müller, de Zwitserse medeopsteller van de CMNI-tekst, was goed bekend met de Duitse vertaling van Boek 8 BW en zou zich daardoor hebben laten inspireren.

10. Art. 8:890 lid 1 BW.

11. Art. 8:20 lid 1 BW: 'De overeenkomst van goederenvervoer is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt zaken te vervoeren.'

12. Art. 8:890 lid 2 BW.

13. MvT, 14049, Parl. Gesch. 8, p. 372.

14. Vgl. art. 8:892 lid 1 BW: 'Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip, dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, geheel of gedeeltelijk en al dan niet op tijdbasis (tijdbevrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van de afzender.'

15. *Kamerstukken II* 2004/05, 29943, nr. 3 (MvT).

voor vervoer of opslag van goederen'. Met name handelt de wet over het gebruik (of bevrachting) van een *binnenschip*, waarbij het niet relevant is waar het schip wordt ingezet, dan wel of het schip daadwerkelijk goederen dient te transporteren (de wet bevat ook enkele zeer specifieke bepalingen voor de loutere opslag op binnenschip). Dit is vanzelfsprekend een ruimer toepassingsgebied dan dat van het CMNI.

2.3. De vervoerder

In het CMNI wordt de vervoerder gedefinieerd als eenieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender.

Centraal bij het bepalen van de vervoerder staat dus de vervoerovereenkomst met de afzender en bijvoorbeeld niet het ter beschikking stellen van schepen voor een transport (of opslag).

Het Nederlandse begrip 'vervoerder' zit verstopt in het hiervoor geciteerde art. 8:890 lid 1 BW. De (binnenvaart)vervoerder is de partij die zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over binnenwateren te vervoeren.

De vervoerder wordt in de WBB niet gedefinieerd om de simpele reden dat de Belgische wet uitgaat van een bevrachtingsovereenkomst en niet van een vervoerovereenkomst. De bevrachter wordt gedefinieerd als degene die als tussenpersoon optreedt voor het sluiten van een bevrachtingsovereenkomst. Bij de definiëring van de bevrachter wordt duidelijk dat het CMNI en de WBB uit een verschillend tijdsperspectief voortkomen en niet zomaar over elkaar kunnen worden gelegd. De bevrachter wordt nergens vermeld in het CMNI. De bevrachter waarvan sprake is in de WBB is volgens de definitie van de wet zelfs principieel géén partij bij de vervoerovereenkomst maar handelt louter als (directe) tussenpersoon.

Zoals hierboven gemeld is de definitie 'bevrachter' in de WBB ongelukkig gezien deze geen partij is bij de overeenkomst. Degene die een schip ter beschikking stelt voor transport of opslag van de goederen, noemt men naar Belgisch recht de 'vervrachter'.¹⁶ De voornaamste rechten en plichten bij een binnenvaarttransport worden in de WBB weliswaar naar de schipper gekanaliseerd, dewelke in deze wet gedefinieerd wordt als de 'schipper-eigenaar' of de 'zetschipper'.¹⁷ In het Nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een schipper (voor zover als nodig) dan weer gedefinieerd als 'het bemanningslid dat gekwalificeerd is om een binnenschip te besturen en om aan boord de algemene verantwoordelijkheid te dragen',¹⁸ welke definitie voor toepassing van de WBB niet heel bruikbaar lijkt.

2.4. De afzender en de geadresseerde

Het CMNI definieert de afzender als eenieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder.

Wie het schip belaadt en/of wie de goederen aan de geadresseerde heeft verkocht is met andere woorden irrelevant om uit te maken wie de afzender is. Het enige criterium is het al dan niet contracteren met de binnenvaartvervoerder.

De definitie van afzender volgt uit art. 8:890 lid 1 BW. De afzender is de contractuele wederpartij van de vervoerder. Naar Nederlands recht geldt dus exact hetzelfde als onder het CMNI.

De wetgever heeft benadrukt dat de afzender niet diegene hoeft te zijn die de zaken feitelijk ten vervoer aanreikt of de eigenlijke belanghebbende bij de zaken is. Een expeditie kan ook als afzender optreden.¹⁹ De afzender kan bovendien tevens ontvanger zijn, wanneer de oorspronkelijke wederpartij van de vervoerder de goederen ter eindbestemming in ontvangst neemt.

Het Belgisch recht definieert de afzender in art. 3 WBB als: 'degene die het schip laadt in de afvaarthaven'. Men merkt op dat deze afzender mogelijks (en geregeld) niet overeenstemt met de afzender uit het CMNI en het BW. Degene die een contract sluit met een vervoerder zal niet altijd degene zijn die het schip belaadt (of laat beladen).

Het CMNI definieert de geadresseerde als de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen.

Het Nederlandse BW geeft geen definitie van de geadresseerde, maar uit de bepalingen van afdeling 8.10.2 BW kan worden opgemaakt dat de geadresseerde degene is aan wie de goederen contractueel moeten worden afgeleverd.

De geadresseerde is naar Belgisch recht degene aan wie de goederen op de plaats van bestemming moeten worden afgeleverd (art. 3 WBB).

Met betrekking tot de geadresseerde, welke figuur in deze bijdrage over aflevering dus een centrale rol zal innemen, lopen de regimes in grote mate gelijk. Hoewel de geadresseerde in het CMNI een actieve rol krijgt toebedeeld (hij is gerechtigd om de goederen in ontvangst te nemen) en hij in de WBB een passieve rol aanneemt (iemand *moet* aan hem afleveren) zijn er geen wezenlijke verschillen tussen beide definities.

2.5. Problematiek naar Belgisch en Nederlands recht

Het gevaar bij tegenstrijdige definities in het Belgisch recht schuilt niet zozeer in het toepassen van het Belgische interne recht voor binnenlandse transporten wanneer partijen niet minnelijk hun overeenkomst onderwerpen aan het CMNI,

16. B. Verberck, 'De overeenkomst van binnenvaart, duw- en sleepvaart', in: A. Poelmans (red.), 'Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (2013-2020)', *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 732-1466, *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 1227-1276.

17. 'Iemand, die schipper op een vrachtschip, dat niet zijn eigendom is, is.'

18. Art. 3.1.1.3.1° NBSW.

19. MvT, 14049, Parl. Gesch. 8, p. 66.

met de randbemerking dat het intern Belgisch transport over de binnenwateren met een zuiver zeeschip in principe niet onder toepassing van de WBB valt, en men in zulke gevallen moet terugvallen op de zeer ruime algemene bepalingen aangaande de vervoerovereenkomst van Titel 4, Boek X Wetboek Economisch Recht.²⁰

Het gevaar schuilt daarentegen wél in de supplementaire toepassing van het Belgische interne recht in internationale transporten met betrekking tot aspecten dewelke niet worden geregeld door het CMNI, zoals bijvoorbeeld het vorderingsrecht in geval van goederenschade. Inderdaad stelt art. 29 CMNI dat voor alle aspecten die het verdrag niet regelt, gekeken moet worden naar het nationale recht, dat bij een transport van of naar België geregeld het Belgische recht zal zijn. De rechtzoekende zal dus mogelijks in eenzelfde discussie met twee verschillende wetgevingen worden geconfronteerd waarbij men – naargelang het betwiste aspect – mogelijks niet-samenlopende definities naast elkaar zal moeten gebruiken.

Hoewel onder andere naar aanleiding van de invoering van het Nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek geopperd werd om alsnog beroep te doen op art. 31 onder a CMNI, deze verdragstekst ook van toepassing te maken op het interne binnenvaarttransport, en af te stappen van de oude wet van 1936, is dit om ongekende redenen, en tot grote frustratie van de doctrine ter zake,²¹ vooralsnog niet gebeurd waardoor de twee volkomen verschillende regimes met een totaal ander uitgangspunt nog steeds naast elkaar bestaan en geregeld elkaar noodgedwongen moeten aanvullen, zo ook vaak bij geschillen omtrent de aflevering van goederen.

De verschillen tussen het CMNI en de Nederlandse afdeling 8.10.2 BW zijn op het eerste oog kleiner. Hoewel de gegeven definities niet woordelijk overeenstemmen, vertrekken beide regimes in ieder geval vanuit het perspectief van een goederenvervoerovereenkomst over binnenwateren. Het gevaar schuilt er daarom eerder in dat de rechtzoekende er te gemakkelijk van uitgaat dat er geen belangrijke verschillen bestaan tussen de regelingen. In herinnering wordt gebracht dat de wetgever ervoor gekozen heeft de regels van het CMNI niet over te nemen in afdeling 8.10.2 BW. Ook de Nederlandse jurist dient dus steeds goed in de gaten te houden op welk speelveld hij zich bevindt.

3. Het begrip 'aflevering'

3.1. Het CMNI

Het CMNI definieert het begrip 'aflevering' letterlijk als 'de terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de

in de loshaven geldende voorschriften' en eveneens 'de voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde'.²² Hoewel op het eerste zicht duidelijk, kan men zich afvragen wat het 'ter beschikking stellen' inhoudt. Is dit het louter aanbieden van de goederen? Zo ja, waar worden de goederen geacht te zijn aangeboden? Impliceert deze 'terbeschikkingstelling' een actieve daad van de vervoerder, of volstaat het om het binnenvaarttuig aan te meren op de voorgeschreven plaats en af te wachten tot de geadresseerde deze zelf komt lossen? Deze vragen worden hieronder beantwoord.

3.2. Nederlands recht

Het begrip 'aflevering' wordt in Boek 8 BW niet gedefinieerd: noch in de voor het binnenvaartvervoer relevante afdeling 8.10.2 BW noch in de algemene vervoerrechtelijke bepalingen van titel 8.1 en 8.2 BW.

Art. 8:929 BW regelt dat de vervoerder verplicht is het schip ter lossing beschikbaar te stellen.²³ De afzender is op zijn beurt verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen en de ontvanger dient deze uit het schip te lossen.²⁴ Het staat partijen vrij andersluidende afspraken te maken.

Volgens het voorontwerp van Boek 8 BW van de hand van Schadee bestaat de aflevering waartoe de vervoerder verplicht is, op grond van het artikel niet in daadwerkelijke overhandiging van de goederen, maar slechts in het geven van gelegenheid tot lossing door de ontvanger. Aflevering vindt plaats op het ogenblik dat de ontvanger de goederen weghaalt.²⁵ In de memorie van toelichting licht de wetgever met zoveel woorden toe dat (de gelegenheid hebben tot) belading en aanlevering enerzijds en (de gelegenheid hebben tot) lossing en aflevering anderzijds samenvallen:

'Gedurende het tijdvak van inlading en stuwning en gedurende het tijdvak van uitlading zijn de goederen in sommige opzichten onder de hoede zowel van de vervoerder als van diens wederpartij. Worden in dit tijdvak de goederen bij voorbeeld beschadigd door lek slaan van het schip, dan is dit een gevolg van het feit, dat de goederen nog in het schip, dat wil zeggen onder de vervoerder zijn, met andere woorden dat deze de goederen nog niet geheel heeft afgeleverd; vallen zij daarentegen bij het lossen uit een sling, dan is dit veroorzaakt doordat des vervoerders wederpartij de goederen reeds ter manipulatie onder zich had, met andere woorden dat de goederen hem reeds waren afgeleverd. De aan- respectievelijk aflevering aan of door de vervoerder vindt dus ten aanzien van op verschillende wijze veroorzaakte schade op verschillende ogenblikken plaats.'²⁶

20. Titel 4 van Boek X 'Handelsagentuurovereenkomsten, commerciële samenwerkingsovereenkomsten, verkoopconcessies en vervoerovereenkomsten' Wetboek Economisch Recht (hierna ook: WER) ingevoegd bij art. 3 Wet 2 april 2014 (BS 28 april 2014 (ed. 1)), met ingang van 31 mei 2014 (art. 1 KB 4 april 2014 (BS 28 april 2014 (ed. 1))).

21. F. Stevens, 'Het binnenvaartrecht in het nieuwe Belgisch Scheepvaartwetboek', *IHT* 2020, afl. 3, p. 306-323.

22. Art. 10.2 CMNI.

23. Art. 8:929 lid 1 BW.

24. Art. 8:929 lid 2 BW.

25. Toelichting Schadee bij art. 8:929 BW, Parl. Gesch. 8, p. 871; zie ook E.M. Meijers & H. Schadee, *Ontwerp voor een nieuw Burgerlijk Wetboek*, Toelichting vijfde gedeelte (Boek 8 – Verkeersmiddelen en vervoer) eerste stuk, III. Binnenvaartrecht, Den Haag 1972, p. 1400.

26. MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 872. Zie ook *T&C BW*, commentaar op art. 8:929 BW, aant. 2.

Het samenvallen van aflevering en (de gelegenheid hebben tot) lossing biedt enige houvast, al levert het geen concrete definitie van de term aflevering op. De wetgever heeft in het oog gehouden dat verschillende lossingsmethoden tot verschillende afleveringsmomenten leiden, omdat het moment wanneer (en naarmate) de feitelijke beschikkingsmacht over de vervoerde goederen overgaat van de vervoerder naar de ontvanger per methode verschilt. Daarnaast blijkt uit de toelichting dat de wetgever zich ervan bewust was dat het afleveringsbegrip met name relevant is voor de vraag of schade aan de lading binnen of buiten het tijdvak van vervoer is ontstaan. Tegelijkertijd kan het te veel vereenzelvigen van de begrippen 'aflevering' en 'lossing' tot spraakverwarring leiden. Verwezen wordt naar een uitspraak van de rechtbank Rotterdam, waarin wordt opgemerkt dat er naar Nederlands recht van wordt uitgegaan dat de vervoerder niet voor de aflevering of lossing van de goederen verantwoordelijk is.²⁷

De wetgever was zich overigens ook bewust van het gegeven dat hij een beperkte rol kon spelen in het definiëren van de aflevering. In het kader van art. 8:20 BW werd opgemerkt:

'Wannéer deze inontvangstneming en aflevering plaatsvinden is niet in de wet vast te leggen, doch moet van geval tot geval aan de hand van de feitelijke omstandigheden worden vastgesteld. De wet kan hier niet meer doen, dan als aanvullend recht enige regels stellen (zie b.v. de artikelen 8.5.2.53 (nu art. 8:483 BW) en 8.10.2.40 (nu art. 8:929)); maken partijen geen afwijkend beding en houden zij zich ook in feite aan deze regels, dan is daaruit op te maken op welk ogenblik respectievelijk ten aanzien van welke handelingen de vervoerder de goederen ten vervoer ontving respectievelijk afleverde.'²⁸

3.3. De WBB

Het woord 'aflevering' komt in de WBB welgeteld tweemaal voor, en dan nog tweemaal in hetzelfde art. 57, dat specifiek handelt over het formuleren van bezwaar in geval van schade. Daarenboven wordt het begrip nergens in de wet gedefinieerd, behoudens de definitie van de geadresseerde in art. 3, waaruit blijkt dat er aan deze persoon moet worden 'afgeleverd' zonder nader te specificeren wat dit dan wel inhoudt. Men kan er dus van uitgaan dat de wetgever in 1936 het belang van deze juridische term niet als topprioritair beschouwde.

Een en ander is niet volkomen onlogisch, gezien de WBB zoals gemeld uitgaat van een 'ter beschikking stelling' of bevrachting van binnenvaartuigen, eerder dan dat zij specifiek

de overeenkomst tot transport tracht te reguleren. Het begrip dat centraal staat bij het einde van een transport onder de WBB is de 'lossing', waarover het CMNI dan weer niets vermeldt.²⁹ Daarbij komt dat de regeling inzake het lossen van goederen in de binnenvaart, vaak meer dan in andere transporttakken, niet alleen cargoschade viseert, maar ook de veiligheid van (en dus schade aan) het schip tijdens het lossen, alsook (het uitgangspunt van de bevrachting indachtig) de tijd die nodig is om een lading te lossen. Het dient vermeld dat de meeste jurisprudentie in Belgische rechtbanken handelt over deze laatste aspecten, te weten het al dan niet terecht invoeren van het recht van de schipper om het aanmeren op een aangewezen plaats te weigeren,³⁰ het al dan niet overschrijden van de wettelijk voorziene ligtijd en schade aan het binnenschip veroorzaakt door de stuwadoort ter bestemming.³¹ Al deze discussies die naar Belgisch recht ontstaan bij het lossen van binnenschepen zouden ons te ver afleiden van het voorwerp van deze bijdrage en wij verwijzen de geïnteresseerde lezer ter zake graag door naar de gepubliceerde overzichten van rechtspraak in het Belgische *Tijdschrift voor Privaat Recht*.^{32, 33}

Waar wij hieronder zullen stilstaan bij de verschillende aspecten van de aflevering (plicht tot aflevering, recht op aflevering, bewijs van aflevering, juridisch gevolg van aflevering, bewijs van de aflevering en enkele specifieke problemen) zullen zij vanuit Belgisch perspectief dus elk afzonderlijk worden toegelicht, zonder daarbij te kunnen vertrekken vanuit één centraal afleveringsbegrip.

4. Het recht op en de verplichting tot aflevering

4.1. Het CMNI

Het CMNI bepaalt dat de vervoerder verplicht is de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.³⁴ Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.³⁵ In samenlezing met het hogergenoemd art. 10.2 CMNI dat de aflevering gelijkstelt aan de terbeschikkingstelling van de lading, zou men kunnen concluderen dat de vervoerder de lading aflevert op het ogenblik dat de geadresseerde de lossingsoperatie aanvat en de vervoerder dus niet aansprakelijk is voor schade aan lading veroorzaakt tijdens de lossing. Dit wordt inmiddels ook onderschreven door de Antwerpse³⁶ rechtbank. De geadresseerde neemt de goederen

27. Rb. Rotterdam 27 februari 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:8426, *S&S* 2014/4 (*Leendert Sr en Leendert Sr II*). Waarschijnlijk doelde de rechtbank hier overigens op de afzender in plaats van de vervoerder.

28. Parl. Gesch. BW Boek 8 1992, p. 67.

29. F. Stevens, 'Schade bij laden of lossen van binnenschepen', *IHT* 2021, afl. 3, p. 266.

30. Zie o.a. Kh. Antwerpen 10 september 2015, A/14/02500, *onuitg.*

31. Zie o.a. D. Noels, 'Scheepsschade bij laden en lossen. Variaties op het thema van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent', *RABG* 2014, afl. 9, p. 622-628, noot Antwerpen 4 november 2013, *RABG* 2014, afl. 9, p. 617-628, Antwerpen 22 mei 2018, 2016/AR/1754-2016/AR/1832, *onuitg.*

32. J. Coppens, 'Binnenvaart', in: A. Poelmans (red.), 'Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht 1976-2012', *TPR* 2013, afl. 3, p. 1607-2453, *TPR* 2013, afl. 3, p. 2110-2133.

33. B. Verberck, 'De overeenkomst van binnenvaart, duw- en sleepvaart', in: A. Poelmans (red.), 'Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (2013-2020)', *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 732-1466, *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 1227-1276.

34. Art. 3.1 CMNI.

35. Art. 3.2 CMNI.

36. Kh. Antwerpen 7 juni 2017, A/15/7077, *onuitg.*

als het ware in ontvangst in het ruim van het binnenvaarschip door het aanvatten van zijn lossingsverplichting.

Of de Nederlandse rechter zich kan vinden in deze uitleg is geen vanzelfsprekendheid. De Rotterdamse rechtbank heeft inmiddels in enkele uitspraken haar licht laten schijnen op het begrip 'aflevering' in het CMNI.

In 2009 legde de rechtbank in de zaak *Auke Anton/Graf Uko* eerst het Nederlandse begrip 'aflevering' naast de Duitse, Engelse en Franse teksten van het CMNI.³⁷ Overwogen werd dat geen van deze teksten ('Ablieferung', 'delivery', 'livraison') het begrip verhelderden. De rechtbank oordeelde vervolgens dat, in het licht van het CMNI als geheel en van art. 10 lid 2 in het bijzonder, het begrip 'aflevering' in de zin van art. 3 lid 2 c.q. art. 16 lid 1 CMNI als volgt moest worden uitgelegd: het moment waarop de vervoerder de geadresseerde (of anderszins rechthebbende) de gelegenheid geeft over de goederen aan boord van het schip te beschikken. In *Auke Anton* had de afzender ter zitting verklaard dat hij (of de geadresseerde) de beschikking over de lading kreeg op het moment dat de schipper het schip losgerekend verklaarde. De vervoerder bestreed deze zienswijze niet. De rechtbank concludeerde daarom dat de lading als afgeleverd moest worden aangemerkt vanaf het moment waarop de schipper het schip losgerekend verklaarde.

In 2014 oordeelde de rechtbank Rotterdam dat de vervoerder op grond van het CMNI ten aanzien van de aflevering niet meer hoefde te doen dan de geadresseerde/ontvanger (door de luikenkap open te leggen) de gelegenheid te bieden de goederen zelf uit het schip te lossen.³⁸

In de zaak *Sailing Home* uit 2018 oordeelt de rechtbank Rotterdam anders.³⁹ De rechtbank stelt eerst vast dat art. 16 lid 1 CMNI 'het ogenblik van hun aflevering' niet bepaalt en dat art. 10 lid 2 CMNI de aflevering door de vervoerder regelt. De rechtbank gaat vervolgens in op de wijze van lossing zoals beschreven door partijen. In deze zaak ging het erom dat een partij cement met behulp van generatoren van het schip uit het schip werd geblazen of gepompt, de landleiding van de ontvanger in, en dat de ontvanger bij die handelingen aan boord van het schip niet was betrokken. Voor terbeschikkingstelling aan de ontvanger was dus eerst die handeling van blazen of pompen vanuit het schip door de vervoerder vereist. De rechtbank oordeelde dat 'de terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst' in het onderhavige geval inhield: de lossing van de partij cement door middel van het schip. Daaruit volgt dat de lossing van de partij cement nog tot de verantwoordelijkheid van de vervoerder behoorde.

De rechtbank licht toe dat deze uitleg overeenstemt met het bepaalde in art. 16 lid 2 CMNI: 'de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging

van de goederen die ontstaat (...) na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat'. Uit die bepaling moet volgens de rechtbank worden afgeleid dat het moment van aflevering pas bij de lossing kan liggen (en dus juist niet bij de losgerekendmelding moet liggen).

De rechter oordeelt ten slotte dat de verantwoordelijkheid van de vervoerder niet verder reikt dan het scheepsboord, of de flens van de leiding waarlangs de partij cement het schip uit gepompt of geblazen wordt. Daarbuiten heeft de vervoerder immers geen invloed meer op het wel en wee van de vervoerde goederen. De vervoerder bleef dus verantwoordelijk voor de partij cement tot het moment waarop de partij cement de flens van de 'Sailing Home' passeerde.

Of de rechtbank Rotterdam in de *Sailing Home* definitief afstand heeft willen nemen van de *Auke Anton* is niet zeker. De *Auke Anton* en *Sailing Home* kunnen eventueel met elkaar worden gerijmd door twee situaties te onderscheiden. In de eerste situatie worden er van de vervoerder geen lossingshandelingen verlangd. De vervoerder kan dan wat zijn afleveringsplicht betreft volstaan met het gereedmaken van het schip voor de lossingshandelingen door de ontvanger. Op dat moment vindt ook aflevering plaats. In de tweede situatie kan de lading niet worden gelost zonder bemoeienissen van de vervoerder. Van aflevering is dan pas sprake als er geen lossingshandeling vanwege de vervoerder meer vereist is en de vervoerder geen invloed meer heeft op (het wel en wee van) de lading.⁴⁰

4.2. Nederlands recht

Naar Nederlands recht is de verplichting van de vervoerder om af te leveren geregeld in art. 8:895 BW. De vervoerder is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat waarin hij deze heeft ontvangen. De vervoerder is aansprakelijk voor alle vermogensschade die door de afzender wordt geleden door verlies of beschadiging van de zaken tijdens het tijdvak tussen de ontvangst van de zaken door de vervoerder en de aflevering door deze aan de ontvanger.⁴¹ Door aflevering komt een einde aan de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder.

Zoals hiervoor aangestipt is de vervoerder op grond van art. 8:929 BW verplicht het schip ter inlading en ter lossing beschikbaar te stellen. De afzender is op zijn beurt verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen en de ontvanger is verplicht deze uit het schip te lossen. Wanneer de vervoerder daarbij aanwijzingen geeft voor de veiligheid van de vaart of ter voorkoming van schade zijn zij verplicht deze op te volgen. De aflevering waartoe de vervoerder verplicht is, bestaat op grond van dit artikel niet uit de daadwerkelijke overhandiging van de goederen, maar slechts

37. Rb. Rotterdam 30 september 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BJ9227, S&S 2010/27 (*Auke Anton/Graf Uko*).

38. Rb. Rotterdam 27 februari 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:8426, S&S 2014/4 (*Leendert Sr en Leendert Sr II*); zie voor kritisch commentaar op deze uitspraak M.H. Claringbould, 'Schade bij lossen schroot', *de Beursbengel* 2014, afl. 832, p. 30.

39. Rb. Rotterdam 5 september 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:7350, S&S 2018/130 (*Sailing Home*).

40. Zie ook R.I.C. Baart & J. Blussé van Oud-Alblas, 'Rechtbank Rotterdam 5 september 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:7350 ("Sailing Home")', *TVR* 2020, afl. 5, p. 130-135.

41. MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 817.

in het geven van gelegenheid tot lossing door de ontvanger.⁴² Als partijen contractueel niet anders overeenkomen en zich ook overeenkomstig dit artikel gedragen, dan regelt het artikel op welk ogenblik respectievelijk ten aanzien van welke handelingen de vervoerder de zaken afleverde.⁴³

De rechtbank Rotterdam overwoog in de *Sailing Home* dat de binnenvaartvervoerder naar Nederlands recht slechts verplicht is de ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren door de ontvanger de gelegenheid te geven de goederen uit zijn schip te lossen. In een oudere zaak oordeelde dezelfde rechtbank dat de aflevering van de desbetreffende 'petcokes' plaats had gevonden naargelang die zaken door de kraanmachinist van de ontvanger uit het ruim van het schip werden gehaald.⁴⁴ De vervoerder kan dus weliswaar aan zijn afleveringsverplichting hebben voldaan, maar voor het daadwerkelijke moment van aflevering kan ook nog actie van de ontvanger vereist zijn.

Naar Nederlands recht lijkt duidelijker dan bij het CMNI vereist te zijn dat de zaken niet meer onder de hoede van de vervoerder zijn. Een losgereedmelding van de vervoerder beëindigt niet het vervoer en daarmee ook niet de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder. Uiteraard is wel denkbaar dat de vervoerder en geadresseerde overeenkomen dat de losgereedmelding geldt als het moment waarop aflevering plaatsvindt.

Door de uitspraak in de *Sailing Home* zijn de afleveringsbegrippen onder het CMNI en Nederlands recht dichter bij elkaar gebracht.

Wat het recht op aflevering betreft kunnen twee situaties worden onderscheiden. Indien aan de afzender geen cognossement is afgegeven, maar wel een vrachtbrief die een geadresseerde vermeldt, heeft ook deze geadresseerde jegens de vervoerder het recht aflevering van de zaken te vorderen (art. 8:939 BW).⁴⁵ Indien wel een cognossement is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan jegens de vervoerder onder het cognossement het recht op aflevering van de zaken, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden (art. 8:940 BW).

Op grond van art. 8:937 BW heeft de afzender – tenzij een cognossement is afgegeven – verschillende bevoegdheden: zichzelf of een ander als geadresseerde aanwijzen, een gegeven aanduiding van de geadresseerde wijzigen, orders omtrent de aflevering geven of wijzigen en aflevering van ten vervoer ontvangen zaken vóór de aankomst ter bestemming verlangen. De vervoerder moet aan deze aanwijzingen wel redelijkerwijs kunnen voldoen en hij heeft eventueel recht op een schadeloosstelling. De afzender heeft de mogelijkheid om over de zaken te beschikken, totdat de geadresseerde de zaken ter lossing aanneemt.⁴⁶

4.3. De WBB

Net zoals in het CMNI gaat de WBB ervan uit dat de geadresseerde een actieve rol speelt bij het in ontvangst nemen van de vervoerde goederen. Overeenkomstig art. 8 WBB gebeurt het laden, stuwen en lossen onder toezicht van de schipper, maar door de zorg en op kosten van de afzender of van de geadresseerde. In de Belgische rechtsleer wordt hierdoor aangenomen dat de geadresseerde (uiteraard) een recht op inontvangstneming van de goederen heeft, maar de schipper aan deze (essentiële) afleveringsverplichting heeft voldaan zodra hij het schip heeft aangeboden voor lossing.⁴⁷ De geadresseerde (vaak de houder van het binnenvaartcognossement die zich presenteert) heeft bijgevolg de niet onbelangrijke verplichting om het schip zelf te (laten) lossen en is zelf aansprakelijk voor deze operatie. Hoewel art. 28 WBB stelt dat de aansprakelijkheid van de schipper ophoudt bij het einde van de lossing, kan worden aangenomen dat deze reeds ophoudt bij het aanvatten van de lossing, gezien deze lossing gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de geadresseerde. Hij neemt de goederen als het ware in ontvangst in het ruim van het binnenvaartschip. Art. 34 WBB dat stelt dat het de schipper *niet verboden is te bedingen dat hij niet aansprakelijk zal zijn voor verlies of schade, aan de goederen overkomen voor het laden of na het lossen* lijkt bijgevolg overbodig. Ondanks het bovenstaande blijft er evenwel een belangrijke verplichting op de schipper rusten, met name deze tot toezicht op de lossingsoperatie, waarover de feitenrechter soeverein oordeelt en die dan ook aanleiding geeft tot een uitgebreide casuïstiek.

We kunnen dus stellen dat de Belgische doctrine veelal het aanvatten van een lossingsoperatie door de geadresseerde aan boord van een binnenvaartschip beschouwt als het moment van de juridische aflevering van de goederen aan deze geadresseerde. Voorzichtigheid blijft evenwel geboden, nu in eender welke transportmodus de lossing en aflevering twee verschillende begrippen zijn, waarbij het eerste een louter materiële daad uitmaakt, en het tweede een juridische overdracht van de vervoerde goederen waardoor de vervoerovereenkomst voltooid wordt en dienvolgens de aansprakelijkheid van de vervoerder eindigt. Essentieel daarbij is dat er een wilsovereenstemming bestaat tussen partijen dat de goederen juridisch worden overgedragen.⁴⁸

Zoals hierboven gemeld is de geadresseerde degene 'aan wie de goederen moeten worden afgeleverd'. Wie deze persoon is, moet blijken uit het cognossement, dat conform art. 9 4e paragraaf WBB het bewijs levert van haar vermeldingen 'tussen alle bij de lading belang hebbende partijen en tussen hen en de verzekeraars'. Volgens de 3e paragraaf van dat artikel kan een cognossement aan order worden uitgesteld, aan toonder of op naam.

42. Toelichting Schadee bij art. 8:929 BW, Parl. Gesch. 8, p. 871; zie ook E.M. Meijers & H. Schadee, *Ontwerp voor een nieuw Burgerlijk Wetboek*, Toelichting vijfde gedeelte (Boek 8 – Verkeersmiddelen en vervoer) eerste stuk, III. Binnenvaartrecht, Den Haag 1972, p. 1400.

43. MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 67.

44. Rb. Rotterdam 7 december 2000, S&S 2002/19.

45. Zie ook MvT 19979, PG 8, p. 896.

46. Art. 8:937 lid 3 BW; TS, Parl. Gesch. 8, p. 891.

47. B. Verberck, 'De overeenkomst van binnenvaart, duw- en sleepvaart', in: A. Poelmans (red.), 'Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (2013-2020)', *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 732-1466, *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 1241.

48. F. Melis, 'To deliver or not to deliver that is the question. Omtrent het begrip aflevering in het transport', *IHT* 2020, afl. 4, p. 462-474.

Sedert het mijlpaalarrest van het Hof van Cassatie van 7 januari 2011,⁴⁹ later bevestigd door het arrest van 12 september 2013,⁵⁰ wordt de houder van een cognossement niet geacht in de rechten te treden van de afzender (of alleszins de oorspronkelijke contractspartij van de (binnenvaart)vervoerder) maar ontleent hij zijn rechten tegen de zeevervoerder op zelfstandige en rechtstreekse wijze uit het cognossement. Krachtens voormalig art. 89 lid 1 Zeewet, dat voor de intrede van het Nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek overeenkomstig art. 274 van die Zeewet ook van toepassing was op binnenbevrachting, kon alleen de houder van het cognossement de afgifte van de goederen verkrijgen (en vervolgens ook een averijvordering instellen).⁵¹

Of men deze analogie tussen het binnenvaartcognossement en het scheepvaartcognossement zal blijven doortrekken na het doorhalen van voornoemd art. 89 lid 1 en art. 274 Zeewet is bij gebreke aan wetgevend alternatief niet duidelijk. Art. 62 WBB stelt dan wel nog steeds dat voor de toepassing van art. 89 en 90 Zeewet art. 274 Zeewet nog van toepassing moe(s)t blijven, maar nu ook deze art. 89 en 90 Zeewet inmiddels zijn doorgehaald kunnen wij enkel afwachten hoe de rechtspraak deze nieuwe lacune zal invullen.

5. Het juridisch gevolg van de aflevering

5.1. Het CMNI

Indien de geadresseerde de goederen zonder voorbehoud aanneemt, wordt de vervoerder vermoed de goederen te hebben afgeleverd in dezelfde hoeveelheid en staat als door hem ontvangen bij belading.⁵² De verjaringstermijn van één jaar begint de dag volgende op die van aflevering.⁵³

5.2. Nederlands recht

Door aflevering eindigt de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder. Die duurt van het moment van inontvangstneming van de goederen tot het moment van aflevering (art. 8:895 en 8:929 BW). Het zonder voorbehoud in ontvangst nemen van de lading levert geen bewijsvermoedens op ten aanzien van de staat daarvan.

Op de vervoerovereenkomst gegronde rechtsovereenkomsten verjaren door verloop van één jaar (art. 8:1711 BW). Deze verjaringstermijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van aflevering (art. 8:1714 BW).

5.3. De WBB

Het gevolg van (de aflevering en) inontvangstname van de goederen is conform art. 57 WBB dat elke vordering tegen de schipper vervalt, behalve wanneer een bijzonder voorbehoud is gemaakt of in geval van uiterlijk niet-zichtbare beschadiging.⁵⁴ Overeenkomstig art. 59 WBB begint bovendien vanaf de datum *derafgifte* van de goederen de verjaringstermijn van één jaar te lopen.

6. Enkele specifieke problemen

6.1. Schade of verlies bij aflevering: voorbehouden en klachtplicht

CMNI

Uit art. 23.1 CMNI volgt dat indien de geadresseerde de goederen zonder voorbehoud aanneemt, de vervoerder wordt vermoed de goederen te hebben afgeleverd in dezelfde hoeveelheid en staat als door hem ontvangen bij belading. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.⁵⁵

Lid 3 en 4 regelen dat de geadresseerde uiterlijk op het moment van aflevering een schriftelijk voorbehoud moet maken indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, terwijl ingeval de schade of het verlies onzichtbaar is de termijn zeven dagen vanaf het moment van aflevering is.

Nederlands recht

Anders dan het CMNI bevat Boek 8 BW geen regels omtrent de kennisgeving van schade in het binnenvaartvervoer. Er zijn dus ook geen directe gevolgen als de geadresseerde bij inontvangstneming niet direct een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van de staat van de lading. In een arrest van het hof Den Haag wordt de mogelijkheid opengelaten om een beroep te doen op het algemene art. 6:89 BW. Op basis daarvan dient een schuldeiser die een gebrekkige prestatie ontvangt, op straffe van verval van al zijn bevoegdheden, ter zake binnen bekwame tijd te protesteren.⁵⁶ Het toepassen van dit artikel op het vervoerrecht is niet zonder controverse.⁵⁷

Indien er zekerheid of een vermoeden bestaat, dat er verlies of schade is, moeten de vervoerder en de geadresseerde elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de zaak en het natellen van de colli mogelijk te maken. Zowel de vervoerder als de rechthebbende is, wanneer hij verlies van of schade aan zaken vermoedt, be-

49. Cass. (1e k.) AR C.09.0611.N, 7 januari 2011 (*SIS Internationale Speditions GmbH/Robert Sinto Corporation, Axa Colonia Versicherung AG*), *Arr.Cass.* 2011, afl. 1, p. 73, concl. Dubrulle; *Eur.Vervoerr.* 2011, afl. 4, p. 414; *Pas.* 2011, afl. 1, p. 76; *RABG* 2011, afl. 12, p. 836, noot J. van Doninck, B. Volders; *RW* 2010-11, afl. 30, p. 1259 en *rw.be* (28 maart 2011); *TBH* 2011 (weergave F. Stevens), afl. 3, p. 260 en *rdc-tbh.be* (11 april 2011); *tijdschrift@ipr.be* 2011, afl. 2, p. 71 en *ipr.be* (18 juli 2011); *juportal.be*.

50. Cass. 12 september 2013, *RABG* 2014, afl. 9, p. 597-601, noot F. Stevens, 'Treedt de cognossementhouder toe tot de vervoerovereenkomst?', *RABG* 2014, afl. 9, p. 598-601.

51. Zie ook Antwerpen, kamer B4, 10 december 2018 inzake het ms JOMA en het ms ELJA, 2013/AR/988, *IHT* 2019, p. 372.

52. Art. 23.1 CMNI.

53. Art. 24 CMNI.

54. *Infra* onder 6.1.

55. Art. 23.2 CMNI.

56. Zie bijvoorbeeld Hof 's-Gravenhage 29 mei 2008, *ECLI:NL:GHSGR:2008:BL9077*, *S&S* 2009/135: het enkele tijdsverloop van ruim drie maanden tussen de constatering van de schade en een aansprakelijkstelling was niet voldoende voor toepassing van art. 6:89 BW.

57. M.H. Claringbould, 'Binnenvaart; rechtsverlies? Ladingschade', *de Beursbengel* 2010, afl. 794, p. 34.

voegd de rechter te verzoeken bij of na de aflevering daarvan een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de oorzaak daarvan.⁵⁸

De WBB

Art. 57 WBB stelt dat door de inontvangstneming van de goederen ter bestemmingsplaats elke vordering tegen de schipper vervalt, behalve wanneer een bijzonder voorbehoud is gemaakt of in geval van uiterlijk niet-zichtbare beschadiging. Het voorbehoud of het bezwaar moet op schrift gesteld worden en aan de schipper gezonden uiterlijk de tweede dag na de inontvangstneming in geval van uiterlijk zichtbare beschadiging en van verlies, en binnen een termijn van zeven dagen, de dag van inontvangstneming niet inbegrepen, in geval van vertraging.

Wanneer de schipper bij de aflevering heeft gewezen op beschadiging of gedeeltelijk verlies, is de geadresseerde gehouden dadelijk bezichtiging van de vervoerde goederen toe te staan. In geval van uiterlijk niet-zichtbare beschadiging of van manco binnen in de vervoerde goederen, kan het bezwaar van de geadresseerde alsnog worden aangenomen, indien het schriftelijk aan de schipper is gericht binnen een termijn van zeven dagen, de dag van inontvangstneming niet inbegrepen, en indien vaststaat dat de beschadiging of het manco er reeds voor de aflevering was.

De uitzondering bepaald voor het geval van uiterlijk niet-zichtbare beschadiging of van manco binnen in de vervoerde goederen, geldt niet wanneer het voorstel om de koopwaar te bezichtigen aan de geadresseerde of aan zijn gemachtigde is gedaan op het ogenblik van de aflevering. De vordering blijft slechts bestaan betreffende de punten waarover een bijzonder voorbehoud of bezwaar is gemaakt.

Art. 58 WBB behandelt vervolgens de situatie waarin er discussie bestaat omtrent de staat van de goederen (of zij worden geweigerd). In dit geval, op vordering van iedere belanghebbende, wordt de staat van de goederen onderzocht door een of drie deskundigen, die worden benoemd bij een beschikking van de voorzitter van de Ondernemingsrechtbank, onderaan op een verzoekschrift gesteld.

De geadresseerde wordt opgeroepen bij een aangetekende brief, waarin dag en uur van het deskundigenonderzoek worden aangegeven. De beschikking kan bevelen dat de goederen in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht. De beschikking kan de verkoop bevelen ten bate van de schipper ten belope van hetgeen hem naar aanleiding van het vervoer verschuldigd is. Deze verkoop geschiedt openbaar, in een door de voorzitter aan te wijzen plaats en ten minste drie vrije dagen nadat daarvan bericht is gegeven aan de geadresseerde en de afzender. Deze termijn wordt verdubbeld wanneer een van de belanghebbenden in het buitenland verblijft. In spoedeisende gevallen kan de voorzitter die termijnen verkorten.

De beschikking is niet vatbaar voor verzet of hoger beroep. Zij is uitvoerbaar op de minuut en voor de registratie.

6.2. Vertraging in de aflevering

CMNI

Het CMNI stelt onder art. 5 dat de vervoerder verplicht is de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart. De vervoerder is aansprakelijk voor schade voortvloeiend uit vertraging in de aflevering (art. 16 lid 1 CMNI).

Nederlands recht

De vervoerder is ook naar Nederlands recht aansprakelijk voor schade die voortvloeit uit vertraging in de aflevering (art. 8:896 BW). Aan de hand van de overeenkomst moet worden beoordeeld of vertraging is opgetreden.⁵⁹ Als geen termijn is overeengekomen zal aan de hand van de redelijkheid worden gezien of er sprake is van vertraging. Volgens de wetgever moet voor de meeste trajecten wel een redelijke reisduur kunnen worden vastgesteld.⁶⁰ Anders dan bij de aansprakelijkheid voor verlies of schade, is deze aansprakelijkheid niet van dwingend recht (art. 8:902 lid 1 BW).

WBB

Typerend voor de insteek van de WBB is dat zij enkel uiteenzet hoe partijen dienen om te gaan met de laad- en lostijd, zijnde de periode die nodig is om het schip te laden en te lossen. Dit betreffen respectievelijke verplichtingen van de afzender en de geadresseerde, en behelzen dus gezamenlijk de aansprakelijkheid van de schipper voor vertraging in de aflevering van de lading (dewelke bij lossing immers reeds heeft plaatsgevonden door de lading per schip aan te bieden).

De WBB bevat daarentegen geen enkele bepaling over het tijds kader waarbinnen een schipper de goederen, eens hij ze in ontvangst heeft genomen, moet afgeleverd hebben aan de geadresseerde, hetgeen contractueel in de bevrachtingsovereenkomst zal moeten worden bedongen. Echter stelt de rechtsleer wel dat een schipper het transport moet afwerken binnen een tijdspanne die een normaal en *naarstig* schipper nodig heeft voor een welbepaald traject⁶¹ en dat hij bij vertraging ontstaan door zijn toedoen aansprakelijkheid draagt.⁶² Bij gebreke aan enig wetgevend kader, en indien er contractueel ter zake niets is bepaald, lijkt de bewijslast voor een aansprakelijkheid wegens vertraging door een schipper zeer zwaar, zo niet onmogelijk. Art. X.44 WER inzake algemene vervoerovereenkomsten brengt al evenzeer geen soelaas, gezien dit artikel enkel spreekt van de 'aankomst van de goederen (...) binnen de overeengekomen tijd'.

58. Art. 8:960 BW.

59. MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 69.

60. MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 69.

61. M. De Decker, *Beginselen van Belgisch Binnenvaartrecht*, Antwerpen: De Schroef 1991, p. 442.

62. B. Verberck, 'De overeenkomst van binnenvaart, duw- en sleepvaart', in: A. Poelmans (red.), 'Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (2013-2020)', *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 732-1466, *TPR* 2021, afl. 2-3, p. 1238.

6.3. Aflevering is niet mogelijk

CMNI

Wanneer de vervoerder van mening is dat aflevering niet mogelijk is, dient hij zich te gedragen naar het (aanvullend) recht dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. Het CMNI regelt immers niet wat de rechten van de vervoerder en de gevolgen voor de rechthebbende zijn als deze situatie zich voordoet. Op basis van art. 29 CMNI dient het nationale recht deze leemte aan te vullen.

Nederlands recht

Er zijn veel gevallen denkbaar waarbij de vervoerder maar beter niet tot aflevering kan overgaan. Art. 8:955 BW doet een poging de belangrijkste scenario's op te sommen. Allereerst kan de rechthebbende niet op komen dagen of weigeren de zaken (in gevallen waar de ontvanger hiertoe handelingen moet verrichten) in ontvangst te nemen.⁶³ Daarnaast kan er beslag liggen op de vervoerde zaken. Ten slotte kan de vervoerder gegronde redenen hebben, aan te nemen dat een houder van een cognossement die als ontvanger opkomt, desalniettemin niet tot aflevering gerechtigd is.

In al deze gevallen is de vervoerder gerechtigd de zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats of lichter. Na machtiging door de rechter bestaat er voor de vervoerder ook de mogelijkheid van opslag in het eigen schip. De vervoerder blijft zolang hij de zaken niet heeft opgeslagen voor ieder uur oponthoud gerechtigd tot overliggeld of, indien hij meer schade lijdt, tot volledige schadevergoeding.⁶⁴

WBB

De WBB laat de schipper toe om te weigeren aan te meren wanneer hij van oordeel is dat de aangewezen laad- of losplaats niet geschikt is of het gevaar impliceert dat er beschadigingen zullen optreden.⁶⁵ In dat geval kan de bevrachter of geadresseerde zich er schriftelijk toe verbinden eventuele schade op zich te nemen, waarna de schipper uiteindelijk toch verplicht zal zijn (zij het met de zekerheid dat hij niet zal hoeven in te staan voor eventuele schade) om aan te meren op de aangegeven laad- of losplaats.

6.4. Aflevering aan niet-gerechtigde personen

De situatie waar de vervoerder aan een niet-gerechtigd persoon aflevert, komt in de binnenvaart zeer onwaarschijnlijk over. Nu de geadresseerde vaak zelf moet instaan voor de lossing van de lading aan boord van het binnenschip, zal de schipper jegens de gerechtigde geadresseerde in deze gevallen

aansprakelijk zijn voor een totaalverlies.⁶⁶ Een recente studie in het zeetransport laat duidelijk blijken dat het voor een vervoerder in zulk geval geen evidentie is om zich te keren tot degene aan wie hij verkeerd heeft geleverd.⁶⁷ Indien een geadresseerde zich aanbiedt zonder cognossement, of men het originele cognossement is verloren en alsnog afgifte vraagt van de goederen, is het zeer gevaarlijk voor de schipper om te werken met garantiebrieven, naar analogie met de praktijk in het zeetransport.⁶⁸

7. Het bewijs van de aflevering

CMNI

Het CMNI verplicht de rechthebbende niet om de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering vast te stellen. De vervoerder en geadresseerde kunnen dit wel van elkaar eisen op grond van art. 23 lid 2 CMNI.

Nederlands recht

Op grond van art. 8:946 BW is de houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van kwijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven. In voorkomend geval kan de ontvanger weigeren kwijting te geven. Het geboden alternatief is om naarmate de aflevering van de zaken plaatsvindt ontvangstbewijzen af te geven, voor zover dit de aflevering niet op onredelijke wijze vertraagt. Weigert de ontvanger een van deze twee wegen te bewandelen, dan heeft hij wettelijk gezien te gelden als een weigerende ontvanger in de zin van art. 8:955 BW.⁶⁹

WBB

Art. 9 *in fine* WBB bepaalt expliciet dat als tegenhanger van het uitstellen van een cognossement om aan te tonen dat de schipper de lading in ontvangst heeft genomen (en hoeveel/in welke staat), de geadresseerde hem kwijting moet⁷⁰ geven voor de geloste hoeveelheden ter bestemming. Hetzelfde artikel voorziet eveneens in de plicht tot aflevering van voorlopige ontvangstbewijzen, op verzoek, naarmate het inladen en/of lossen.

Indien er onenigheid bestaat omtrent de geloste hoeveelheden of de kwaliteit van de vervoerde goederen ter bestemming kan iedere belanghebbende de aanstelling van een deskundige in toepassing van art. 58 WBB vorderen.⁷¹

63. Onder niet-opkomen of weigeren te ontvangen vallen ook de gevallen waarin de ontvanger weigert te voldoen aan de verplichtingen die uit inontvangstneming voortvloeien. Hier kan gedacht worden aan verplichtingen als het betalen van de vracht (art. 8:947 BW) of het cognossement van kwijting voorzien (art. 8:946 BW), MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 516.

64. Art. 8:956 BW.

65. Art. 6 lid 2 WBB.

66. Art. 16,1 CMNI, art. 8:895 BW, art. 30 WBB.

67. F. Stevens, 'Afgeleverd aan de verkeerde ... en nu?', *IHT* 2017, afl. 4, p. 524-529, noot onder Antwerpen (4e k.), 26 september 2016, 2014/AR/1652', *IHT* 2017, afl. 4, p. 519-524.

68. Zie ook W. Drofman, 'Het verloren cognossement: art. 89 van de Zeewet en het schietgebed tot de Heilige Antonius van Padua', *IHT* 2019, afl. 1, p. 39-45, waarin de auteur enkele pragmatische oplossingen aanreikt, maar de houder van een verloren cognossement ook aanraadt om toch maar een schietgebed te richten tot de Heilige Antonius van Padua, patroonheilige o.a. van de verloren voorwerpen.

69. MvT 14049, Parl. Gesch. 8, p. 495.

70. De wettekst stelt dat de schipper kwijting kan 'eisen' hetgeen een duidelijke verplichting impliceert, maar dus enkel indien de schipper hierom verzoekt.

71. *Supra* onder 6.1.

8. Bevoegdheid inzake geschillen bij aflevering van goederen over de binnenwateren

Om uit te maken welke rechtbank (internationale) bevoegdheid geniet, zal men geen soelaas vinden in het CMNI dat deze vraag onbelet laat. De rechtzoekende zal derhalve terugvallen op de Brussel Ibis-verordening, waar de specifieke bevoegdheidsgrond voor transportovereenkomsten in art. 7.1 te vinden is, met name 'de plaats van de uitvoering van de overeenkomst'.⁷² Sedert het arrest *ZI & MM/ALS*⁷³ heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie finaal beslist dat (ook met betrekking tot goederenvervoer) deze plaats zowel de plaats van vertrek als de plaats van aankomst kan zijn, en de rechtzoekende aldus naar eigen keuze zijn vordering in een van deze jurisdicties voor de nationale rechter kan brengen.⁷⁴

9. Afsluiting

In deze bijdrage is de aflevering in het goederenvervoer over de binnenwateren vergeleken aan de hand van drie benaderingen: het CMNI, het Nederlandse Boek 8 BW, afdeling 8.10.2, en de Belgische WBB. Het gaat om drie verschillende rechtssystemen. Nederland noch België heeft gebruikgemaakt van art. 31 onder a CMNI, waarmee het CMNI wettelijk op binnenlands binnenvaartvervoer wordt toegepast. Ook zijn de regels van het CMNI niet op andere wijze in het nationaal recht geïncorporeerd. Op grond van art. 8:889 BW kunnen partijen naar Nederlands recht wel kiezen voor de toepasselijkheid van het CMNI.

De meest prangende vragen over aflevering zijn op welk moment deze plaatsvindt en door wiens feitelijke handelen de aflevering plaatsvindt. Door aflevering komt de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder immers tot een einde. Regelmatig zal de vraag wie aansprakelijk is voor schade aan de lading veroorzaakt tijdens of rondom het lossen (al dan niet deels) kunnen worden beantwoord door het moment van aflevering vast te stellen.

Vooropstaat dat onder alle drie de systemen de partijen bij de vervoerovereenkomst afspraken kunnen maken over wie verantwoordelijk is voor het lossen en/of de aflevering en op welk moment lossen en/of aflevering plaatsvindt. Of het losmoment samenvalt met het moment van aflevering is dan een kwestie van uitleg van de overeenkomst. Als er geen afspraken zijn gemaakt, zal lossing in de regel worden uitgevoerd door de ontvanger. De vervoerder stelt de lading ter beschikking aan de ontvanger. Door het aanvatten van de lossingsverplichting van de ontvanger, althans het intreden van het moment waarop de goederen niet meer onder de hoede van de vervoerder zijn, vindt aflevering plaats.

Men zij wel bedacht op kleine verschillen. Onder toepassing van het CMNI zouden partijen in voorkomend geval een beroep kunnen doen op de in de 'handel geldende gebruiken', hetgeen naar Nederlands en Belgisch recht niet zo nadrukkelijk bepaald is. In Nederland is de situatie waar de vervoerder geen lossingshandelingen hoeft te verrichten niet volledig

uitgekristalliseerd. Niet volledig uitgesloten is dat aflevering dan al bij de losgereedmelding plaatsvindt, zonder dat de ontvanger in actie hoeft te komen, afhankelijk van de afspraken die partijen gemaakt hebben.

Als het om andere aspecten van aflevering gaat, dient de rechtzoekende er zich wel goed van bewust te zijn dat het hier gaat om drie volstrekt verschillende benaderingen. Een tot de verbeelding sprekend voorbeeld is het geval waar de ontvanger zonder direct voorbehouden te maken zichtbaar beschadigde lading in ontvangst neemt. Waar onder Belgisch recht en het CMNI directe consequenties intreden (verval van recht respectievelijk een bewijsvermoeden), is er naar Nederlands recht niets specifiek geregeld.

72. Voor verbintenissen uit onrechtmatige daad is de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan of zich kan voordoen bepalend, art. 7.2 Brussel Ibis-verordening.

73. HvJ EU (3e k.) 11 juli 2018, C-88/17, *IHT* 2018, afl. 3, p. 434-438.

74. F. Stevens, 'Plaats van uitvoering van een goederenvervoerovereenkomst', *IHT* 2018, afl. 3, p. 439-442.