

Aflevering in het Nederlandse zeerecht

27

1. Inleiding

Het in Boek 8 BW gecodificeerde Nederlandse recht ter zake het goederenvervoer over zee kent – net als zeerechtelijke verdragen en andere (inter)nationale maritieme regelingen¹ – weinig bepalingen over het begrip aflevering.² Dit ondanks de belangrijke rol die de aflevering vervult. Het ter bestemming afleveren van de te vervoeren zaken in de staat waarin hij de goederen heeft ontvangen is immers de hoofdvlichting van de (zee)vervoerder.³ Verder wordt de aflevering geacht het eind van de vervoerovereenkomst aan te duiden⁴, wordt aflevering gezien als het startpunt voor de aanvang van klacht⁵- en verjaringstermijnen⁶, en kan bij of terstond na de aflevering een maritieme gerechtsexpertise plaatsvinden.⁷

Boek 8 BW bevat geen omschrijving van het begrip aflevering van (onder cognossement) vervoerde zaken.⁸ Evenmin regelt het wanneer er sprake is van aflevering. Wel wordt het begrip in de wet gebruikt om vast te stellen wanneer vracht verschuldigd is (na aflevering)⁹, bevat de wet een regeling welke partij aflevering van de lading mag vorderen¹⁰ en aan wie de vervoerder de zaken mag afgeven (en aan wie niet).¹¹ Het ontbreken van een uitgewerkte wettelijke regeling ter zake het begrip aflevering is gelet op het belang van de aflevering opmerkelijk. Dat geldt temeer nu het begrip aflevering niet alleen een feitelijk begrip is, hoewel het vaak slechts feitelijk wordt bedoeld en het tijdstip van aflevering

mede feitelijk wordt bepaald.¹² In de jurisprudentie is dat verder uitgewerkt.

In dit artikel bespreken we diverse aspecten van het begrip aflevering naar Nederlands recht. Ook gaan we kort in op enkele IPR-aspecten met betrekking tot de aflevering.

2. Aflevering; wijze en tijdstip

De combinatie van de afwezigheid van een uitgebreide verdragsrechtelijke en/of wettelijke regeling enerzijds en het belang van de aflevering anderzijds heeft geleid tot meerdere vragen, waaronder de vraag of aflevering onder de vervoerovereenkomst een (tweezijdige) rechtshandeling is¹³ en op welk tijdstip aflevering plaatsvindt. Direct daaraan gelieerd is de vraag of de vervoerder de vervoerovereenkomst kan beëindigen door eenzijdig aan zijn verplichtingen onder de overeenkomst te voldoen zonder medewerking van de ontvanger.

Volgens de Hoge Raad moet het tijdstip van de aflevering worden vastgesteld aan de hand van de omstandigheden van het geval. Aflevering kan plaatsvinden doordat de vervoerde zaken worden gebracht in de feitelijke macht van de rechthebbende of in die van een daarbij voor de rechthebbende optredende derde. Niet uitgesloten is voorts dat vervoerde zaken na aankomst ter destinatie krachtens een andere overeenkomst met de rechthebbende hetzij onder de vervoerder blijven berusten, hetzij onder degene die de zaken krachtens een overeenkomst met de vervoerder onder zich had, en dat in deze gevallen met ingang van het tijdstip

* Aaron Nagtegaal en Jolien Kruit werken als advocaat bij Van Traa Advocaten N.V. Zij bedanken mr. J.H.J. Teunissen voor de gedachtewisseling over dit onderwerp.

1. H. Boonk, 'Yingying Zou, Delivery of Goods by the Carrier Under the Contract of Carriage by Sea, A Focus on China', *NTHR* 2007, afl. 6, p. 253.
2. Anders dan bijvoorbeeld art. 10 lid 2 CMNI, dat bepaalt: '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 wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd'.
3. Kruit, in: *T&C BW*, art. 8:378 BW, aant. 1. Op de vervoerder rust een resultaatsverbintenis, zij het een beperkte. Zowel dwingende regelgeving als contractuele bepalingen perken de verplichtingen van de vervoerder verder in. Vgl. MvT 14 049, Parl. Gesch. 8, p. 382.
4. R.E. Japikse in zijn noot bij HR 24 maart 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1677, *NJ* 1996/317 (*Mars/Van den Bosch*) alsmede H. Boonk, *Bills of lading and charterparties in maritime law*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2024, p. 186.
5. De HVR bepalen dat in geval van verlies of schade, de vervoerder door de ladingbelanghebbende op het moment van feitelijke terbeschikkingstelling ('before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage') op de hoogte gebracht moet worden van schade, tenzij het verlies of de schade niet direct zichtbaar is (art. III-6 HVR). In dergelijke gevallen moet binnen drie dagen na aflevering melding gedaan worden.
6. Art. 8:1710 aanhef en onder 4 en art. 8:1712 BW.
7. Art. 8:495 BW.
8. Zoals ook vastgesteld door de Hoge Raad in zijn arrest van 5 september 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2415, *NJ* 1998/63, m.nt. R.E. Japikse (*Gerling/Hanno; 'Sriwijaya'*). Het Belgische zeerecht kent overigens ook geen definitie. Zie over (aspecten van) aflevering in het Belgische zeerecht: Ph. Van Dijck, 'Aflevering in het zeevervoer naar Belgisch recht', *TVR* 2023, afl. 5, p. 167.
9. Art. 8:484 lid 1 BW.
10. Art. 8:440-441 BW.
11. Art. 8:489 (1) BW.
12. Vgl. Yingying Zou, *Delivery of Goods by the Carrier Under the Contract of Carriage by Sea, A Focus on China*, Rotterdam: Erasmus University 2005, p. 58.
13. Herman Boonk beoogt onder verwijzing naar de jurisprudentie dat dit het geval is. Hij is van mening dat de rechtspraak dat van aflevering pas sprake kan zijn als de vervoerder de beschikking over de goederen geeft aan de rechthebbende betekent dat aflevering een wederkerige rechtshandeling is, 'a two-way process'. H. Boonk, *Bills of lading and charterparties in maritime law*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2024, p. 188.

waarop die andere overeenkomst in werking treedt, de vervoerovereenkomst eindigt.¹⁴ De vraag of er naar Nederlands recht sprake is van aflevering betreft dus een duiding van zowel de feitelijke als de juridische werkelijkheid.

In de Nederlandse jurisprudentie is herhaaldelijk geoordeeld dat van aflevering pas sprake kan zijn wanneer de vervoerder aan de rechthebbende de beschikking over de goederen geeft en dat hiervoor wilsovereenstemming vereist is.¹⁵ De vervoerder moet de ontvanger in staat stellen feitelijke macht uit te oefenen met de uitdrukkelijke of stilzwijgende instemming van de ontvanger.¹⁶ Of daarvan sprake is zal aan de hand van de concrete omstandigheden van het geval moeten worden beoordeeld. En die beoordeling is niet steeds eenvoudig.

Een eerste vraag die speelt is *wanneer* de instemming van de ontvanger moet bestaan. Moet die op het moment van de feitelijke terbeschikkingstelling bestaan of kan die eerder worden gegeven? Volstaat het voor aflevering dat partijen in de vervoerovereenkomst specifieke afspraken hebben gemaakt over de wijze van aflevering en de vervoerder zijn deel van de afspraken nakomt, of is er op het moment van de feitelijke aflevering nog een (instemmende) handeling van de ontvanger vereist? Meer concreet: Kan de vervoerder de lading afleveren door in de cognossementsvoorwaarden te stipuleren dat aflevering bij lossing en/of op de kade plaatsvindt en de lading vervolgens op de kade op de plaats van bestemming te zetten? Volgens H. Boonk leidt een dergelijke clausule gelet op de rechtspraak van de Hoge Raad zonder feitelijke handeling van de ontvanger in beginsel niet tot aflevering, ook niet als de vervoerder de ontvanger door toezending van een release in staat zou stellen de container daar op te halen. Als deze wijze van aflevering met de ontvanger is afgesproken (al dan niet indirect door binding aan de bepalingen van de vervoerovereenkomst) dan zou dat ons inziens voldoende moeten kunnen zijn om aan de vereiste wilsovereenstemming te komen. Ook als partijen in het vervoersdocument overeenkomen dat een stuwadoord de lading voor de ontvanger gaat houden is er op het moment van de overdracht van de feitelijke macht aan de stuwadoord geen verdere handeling van de ontvanger meer nodig. Er

is dan immers voldaan aan de eerder gemaakte afspraak. Datzelfde geldt bij verplichte en/of overeengekomen aflevering aan (douane-, haven- of andere) autoriteiten en/of toezending van een digitale pincode dan wel een digitale release door een vervoerder aan een ontvanger. De enkele toezending houdt in beginsel geen aflevering in; van aflevering is bij toezending van een pincode of digitale release in beginsel pas sprake als de cognossementsvervoerder en afzender/ontvanger een dergelijke wijze van aflevering expliciet zijn overeengekomen en de vervoerder door de toezending de feitelijke macht en zeggenschap over de lading heeft overgedragen.¹⁷ In dat kader is ook de rechtspraak over de FIOS- (Free In and Out Stowed-)clausule van belang. Aangenomen is in de (lagere) rechtspraak dat in geval van een overeengekomen FIOS-clausule sprake is van aflevering op het moment dat de ontvanger in staat wordt gesteld feitelijke macht uit te oefenen.¹⁸ In de visie dat actieve medewerking nodig is van de ontvanger zou aan een FIOS-beding ter zake van het moment van aflevering in de zin van de vervoerovereenkomst geen werking toekomen als er door de ontvanger niet daadwerkelijk lossingshandelingen worden verricht.

Onder verwijzing naar artikel 8:490 BW zou betoogd kunnen worden dat er zonder ontvangst geen sprake is van aflevering. Het artikel, dat hierna verder wordt besproken in paragraaf 5, bepaalt immers – samengevat – dat als degene die recht heeft op aflevering de goederen niet in ontvangst neemt, de vervoerder gerechtigd is de zaken voor rekening en risico van de gerechtigde op te slaan. In de Parlementaire Geschiedenis wordt (met kennelijke instemming) verwezen naar Cleveringa, die onder meer schrijft: ‘De vervoerder heeft slechts één overeenkomst gesloten, de vervoerovereenkomst; de werking hiervan loopt door tot op het ogenblik der feitelijke aflevering, zij het dan ook, dat na het ogenblik, waarop de aflevering had moeten geschieden, een andere aansprakelijkheidsregeling gaat gelden. De vervoerder heeft het goed niet onder zich uit hoofde van twee overeenkomsten.’¹⁹ Dit zou gezien kunnen worden als een indicatie dat de wetgever een beperkte opvatting voorstaat van het begrip aflevering. Verdedigbaar is echter ook dat het artikel slechts

14. HR 5 september 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2415, NJ 1998/63, m.nt. R.E. Japikse (*Gerling/Hanno; ‘Sriwijaya’*). Ook: HR 24 maart 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1677, NJ 1996/317, m.nt. R.E. Japikse (*Mars/Van den Bosch*).

15. HR 24 maart 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1677, NJ 1996/317, m.nt. R.E. Japikse (*Mars/Van den Bosch*). Ook conclusie van A-G Strikwerda bij dit arrest, par. 11 ter zake aflevering bij wegvervoer onder CMR. Vgl. ook hof Amsterdam 7 april 1978, ECLI:NL:GHAMS:1978:AJ1362, S&S 1979, 14 (*‘Tonsberg’*); het hof spreekt van ‘uitlevering’. Er lijkt echter geen verschil beoogd met aflevering.

16. HR 2 februari 2012, ECLI:NL:HR:2012:BT8464, NJ 2012/289, m.nt. K.F. Haak (*Tele Tegelen/Stainalloy*).

17. Rb. Rotterdam 22 maart 2006, ECLI:NL:RBROT:2006:BA4347, S&S 2007, 50 (*‘Nedloyd Van Rees’*; *‘Nedloyd River Plate’*). Vgl. ook M.A.W. van Maanen, ‘De aansprakelijkheid van de zeevervoerder voor pincodefraude bij aflevering’, (blog) 4 mei 2017, gepubliceerd op [mma-de-aansprakelijkheid-van-de-zeevervoerder-voor-pincode-fraude-bij-aflevering.pdf](#).

18. Rb. Rotterdam 28 september 1995, ECLI:NL:RBROT:1995:AL7257, S&S 1996, 79 (*‘Wilant’*): ‘Aangezien het FIOS-vervoer betrof, eindigden de verplichtingen van Henkla bij het openleggen van de luiken’; Rb. Rotterdam 14 maart 1972, ECLI:NL:RBROT:1972:AB4730, S&S 1972, 53 (*‘Heyo Prahm’*): ‘dat een in een cognossement neergelegde vervoerovereenkomst voor de vervoerder onder meer de verplichting medebrengt, om — nadat het schip, waarmede hij het overeengekomen vervoer heeft bewerkstelligd ter plaatse van bestemming is aangekomen — de betrokken goederen uit het schip vrij te maken; dat — zodra hij dit laatste heeft gedaan — hij de betrokken goederen heeft afgeleverd in de zin van laatstgenoemde wetsbepaling; (...) dat — nu in casu op de vervoerder niet de verplichting rustte om de vervoerde goederen te lossen — moet worden aangenomen, dat de vervoerder die goederen in casu heeft vrijgemaakt van het schip, toen hij de ruimen had doen openleggen na de aankomst van de “Heyo Prahm” te Napels; dat op dat ogenblik de goederen ter feitelijke beschikking van de ladingontvanger kwamen, zodat zij op dat ogenblik geacht moeten worden te zijn afgeleverd’. Vgl. ook Rb. Rotterdam 13 april 1981, ECLI:NL:RBROT:1981:AJ1672, S&S 1982, 84 (*‘World Nomad’*).

Anders H. Boonk: ‘The FIOS clause cannot be considered as eliminating this fundamental obligation of the carrier. The stevedore’s task is limited to unloading the cargo under the contract of carriage. After unloading, the cargo returns to the actual control of the carrier. The latter then takes care of delivery to those who have identified themselves to him as bill of lading holder, unless it appears from the factual circumstances that the cargo has already been taken receipt of by the holder of the bill of lading, for example in the event of unloading directly into a lorry or lighter presented by the consignee.’ (H. Boonk, *Bills of lading and charterparties in maritime law*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2024, p. 616-617).

19. Parl. Gesch. Boek 8 BW, MvT bij art. 8:490 BW, p. 516.

ziet op de situatie dat er niet op de afgesproken wijze kan worden afgeleverd en dat de vervoerder alleen in die situatie rechten worden toegekend; en dat het artikel dus niets zegt over de wijze waarop aflevering mogelijk is.

Als wordt aangenomen dat aflevering kan plaatsvinden op basis van nakoming door de vervoerder van eerder gemaakte afspraken zonder feitelijke medewerking van de ontvanger (dus een ruime opvatting van het afleveringsbegrip), dan speelt de vraag wat de concrete gevolgen zijn van het feitelijk niet opkomen van de ontvanger. Van belang is immers dat op het moment van aflevering de vervoerovereenkomst eindigt. Vanaf dat moment zijn er in beginsel geen verdere verplichtingen van partijen meer onder de vervoerovereenkomst. Verdedigbaar is dan ook dat vanaf het moment van aflevering ook demurrage en detention-verplichtingen²⁰ niet verder doorlopen, voor zover verschuldigd op basis van de vervoerovereenkomst.²¹ Als er desalniettemin kosten bij de vervoerder in rekening worden gebracht door een terminal operator of het gebruik van de containers doorloopt, zal de vervoerder die niet zonder meer onder de vervoerovereenkomst kunnen vorderen, als de overeenkomst daar niet in voorziet. Verdedigbaar is dat er dan een andere rechtsgrondslag is op basis waarvan een vergoeding dient te worden betaald, zoals zaakwaarneming.

Een andere vraag is of er feitelijke beschikking is over de goederen als er nog verplichtingen van de afzender of ontvanger openstaan. De vervoerder zal dan waarschijnlijk een retentierecht uitoefenen over de goederen. Het uitoefenen van een retentierecht voor onder de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen door een vervoerder betekent concreet dat er dus geen sprake is van feitelijke terbeschikkingstelling en dus geen aflevering. Als de vervoerder dat niet doet en feitelijke macht overdraagt, vindt aflevering in beginsel plaats.

De nog altijd niet in werking getreden Rotterdam Rules ('RR') bevatten ter zake de aflevering een geheel hoofdstuk.²² Ook in de RR ontbreekt evenwel een definitie. Aangenomen lijkt wel te worden dat de ladingbelanghebbende om aflevering moet vragen.²³

Van belang is verder dat aflevering onder de vervoerovereenkomst niet noodzakelijkerwijs samenvalt met het met moment van levering onder een koopovereenkomst. Dit zijn verschillende concepten, waarvan het tijdstip dan ook separaat moet worden bepaald. Datzelfde geldt voor afleve-

ring en het einde van de periode van aansprakelijkheid. Ook die tijdstippen vallen niet noodzakelijkerwijs samen.

3. (Periode van) aansprakelijkheid vervoerder – HVR en RR

Het rechtsgevolg van aflevering is dat de vervoerovereenkomst eindigt. Hoewel het hanteren van een ruim afleveringsbegrip door een vervoerder op het eerste gezicht wenselijk voor hem lijkt, is dat bij nadere beschouwing niet zonder meer het geval. Het einde van de vervoerovereenkomst is niet noodzakelijkerwijs gelijk aan het einde van de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder. De aansprakelijkheidsperiode kan verdragsrechtelijk of wettelijk zijn bepaald, maar ook contractueel in afwezigheid van een dwingendrechtelijk regime.

Voor vervoer onder cognossement is de (periode van) aansprakelijkheid van de vervoerder dwingendrechtelijk bepaald in de Hague-Visby Rules ('HVR'). De vervoerder dient onder het aansprakelijkheidsregime van de HVR, dat ook is overgenomen in het Nederlandse recht²⁴, voor en bij aanvang van de reis redelijke zorg aan de wonden voor het zeewaardig maken van het schip, behoorlijk bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip en het geschikt maken van de laadruimen.²⁵ Daarnaast dient de vervoerder de goederen behoorlijk en zorgvuldig te laden, stuwen, behandelen, vervoeren, bewaren, verzorgen en lossen.²⁶ Op grond van artikel I-e jo. artikel III-8 HVR betreft de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder voor de goederen de periode vanaf het laden op tot het lossen van het schip. Echter, meerdere rechtsstelsels gaan ervan uit dat de vervoerder niet verantwoordelijk is voor de lossing als hij niet heeft gelost en hij zijn aansprakelijkheid voor de lossing contractueel heeft uitgesloten.²⁷ Voor wat betreft de derde cognossementhouder heeft de Hoge Raad in het Nederlandse recht al in 1968 een bescherming ingebouwd. Hij oordeelde dat een dergelijke 'FIOS'-vrijtekening slechts tegen de derde cognossementhouder kan worden ingeroepen als die volgt uit het cognossement.²⁸

De (nog) niet in werking getreden Rotterdam Rules uit 2008²⁹ bepalen vergelijkbaar dat de vervoerder tijdens zijn periode van verantwoordelijkheid de goederen zorgvuldig dient te ontvangen, laden, behandelen, stuwen, vervoeren, bewaren, verzorgen en lossen. Anders dan de HVR bepalen de Rotterdam Rules echter expliciet dat de vervoerder ook

20. Voor een container die door de vervoerder is gesteld en zich langer dan de afgesproken periode onder de ladingbelanghebbende bevindt worden de kosten vaak 'detention' genoemd. Indien sprake is van een container die zich op de terminal van de rederij bevindt (dat wil zeggen een container die aan de rederij ter beschikking is gesteld voor vervoer) maar die niet geladen kan worden of de container bij aankomst in de haven van bestemming niet wordt opgehaald, is doorgaans sprake van 'demurrage'.

21. De vraag tot welk moment demurrage doorloopt is niet in algemene zin te beantwoorden. De feitelijke omstandigheden, waaronder de door partijen gemaakte afspraken, zijn beslissend. Vgl. ook de beslissing van de Engelse Court of Appeal in *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2016] EWCA Civ 789.

22. Hfdst. 9, art. 43-49 RR.

23. Art. 43 RR.

24. Art. 8:371, 8:381-383 BW.

25. Art. III-1 HVR. Waaronder begrepen de door de vervoerder gestelde containers. Vgl. HR 1 februari 2008, ECLI:NL:HR:2008:BA5799, NJ 2008/505, m.nt. K.F. Haak ('NDS Provider').

26. Art. III lid 2 HVR.

27. Vgl. onder meer de uitspraak van de Engelse House of Lords [2004] UKHL 49 ('Jordan II').

28. HR 19 januari 1968, ECLI:NL:HR:1968:AB5254, NJ 1968/112 ('Favoriet').

29. De minister heeft bij de Goedkeuringswet van 10 juli 2019 (*Stb.* 2019, 290) aangegeven dat Nederland voornemens is de Rotterdam Rules te ratificeren als het verdrag in werking is getreden en de ons omringende landen en onze grote handelspartners het hebben geratificeerd of totdat het zeker is dat een groot aantal daartoe zal overgaan. *Kamerstukken II* 2018/19, 34992 (R2106), nr. 6.

verplicht is af te leveren.³⁰ Contractueel kunnen partijen afspreken dat de verantwoordelijkheid voor (een deel van) deze verplichtingen wordt verlegd naar bijvoorbeeld de afzender of de ontvanger.³¹ De verplichting van de vervoerder om redelijke zorg voor onder andere de zeewaardigheid van het schip aan te wenden is neergelegd in artikel 14 RR, waarbij door de vervoerder gestelde containers expliciet binnen de scope van het artikel gebracht worden. Anders dan onder de HVR is de zeewaardigheidszorgverplichting een doorlopende verplichting tot het moment van aflevering.³²

Eveneens anders dan in de HVR wordt de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder expliciet gedefinieerd in de Rotterdam Rules.³³ De vervoerder is verantwoordelijk voor de goederen vanaf het tijdstip waarop hij (of een uitvoerende partij) de goederen voor vervoer ontvangt en tot het tijdstip waarop de goederen worden afgeleverd.³⁴ Afwijking bij overeenkomst is toegestaan, mits niet wordt overeengekomen dat inontvangstneming geschiedt na het begin van de eerste belading, of dat aflevering voor voltooiing van de laatste lossing plaatsvindt.³⁵

Buiten de dwingendrechtelijke regeling van aansprakelijkheid kunnen partijen bij de vervoerovereenkomst zelf invulling geven aan de aansprakelijkheidsregeling. Als er geen geldige, afwijkende specifieke clausules met de ladingontvanger zijn overeengekomen, blijft de redery onder de vervoerovereenkomst aansprakelijk tot de aflevering van de lading. Zijn er wel afspraken gemaakt, dan is de inhoud daarvan – binnen bepaalde grenzen zoals hiervoor uiteengezet – in beginsel leidend. Vervoersdocumenten bevatten zeer regelmatig een uitsluiting van aansprakelijkheid voor belading en na lossing ('before and after clause').³⁶ Uitbreiding van de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder tot na aflevering komt bij overeenkomsten voor vervoer over zee eigenlijk niet voor. Mogelijk is wel dat in het kader van multimodaal vervoer aansprakelijkheid van de vervoerder doorloopt na afloop van het zeevervoertraject.

4. Aflevering (z)onder cognossement

4.1. Cognossement

Voor vervoerovereenkomsten onder cognossement is uitsluitend de regelmatig houder, dat wil zeggen degene die volgens het document als houder wordt aangeduid, bevoegd afgifte van de vervoerde goederen te vorderen van de vervoerder. Dat recht heeft hij bovendien alleen als hij op rechtmatige wijze regelmatig houder is geworden.³⁷ Hij moet het document dus ook onder rechtmatige titel verkregen hebben. Bij afgifte aan een ander dan de recht- en regelmatig houder zal de vervoerder in het algemeen niet gekwetten zijn tegenover de recht- en regelmatig cognossementhouder.³⁸ De vervoerder heeft een controleplicht, zij het dat deze niet absoluut is. Claringbould stelt, in navolging van Cleveringa: 'Kort gezegd, de vervoerder mag altijd afleveren aan de regelmatige cognossementhouder, tenzij er harde bewijzen op tafel liggen dat die regelmatige houder geen rechtmatige houder is.'³⁹ De inhoud van het recht op aflevering volgt uit het document.⁴⁰ Wanneer er sprake is van recht- en regelmatig houderschap is door de Hoge Raad in meerdere uitspraken voor de diverse soorten cognossementen uitgewerkt.⁴¹

Het recht om aflevering van de zaak te vorderen verschaft niet zonder meer bezit van of beschikkingsmacht over de zaak. De goederenrechtelijke betekenis van het cognossement hangt af van de onderliggende rechtsverhouding.⁴² Zoals H. Boonk terecht opmerkt, kan aflevering wel goederenrechtelijke betekenis hebben in die zin dat aflevering aan de verkeerde persoon schending van een eigendomsrecht kan opleveren.⁴³

Volgens rechtspraak van de Hoge Raad is het exclusieve recht op aflevering gekoppeld aan het recht om vervangende schadevergoeding te vorderen in geval van schade.⁴⁴ Spanjaart betoogt echter dat het vorderingsrecht niet is gekoppeld aan het exclusieve recht op aflevering.⁴⁵

De recht- en regelmatig cognossementhouder is, onder voorwaarden, ook bevoegd aflevering van de ten vervoer ontvangen zaken te vorderen voor de aankomst ter bestemmingsplaats.⁴⁶ Deze houder moet dan wel alle verhandelbare exemplaren van het cognossement afgeven en de vervoerder

30. Art. 13 lid 1 RR.

31. Art. 13 lid 2 RR.

32. Art. 14 RR.

33. Art. 12 lid 1 RR.

34. Onder inontvangstneming wordt mede verstaan het moment waarop de goederen worden afgehaald door de vervoerder bij een derde of lokale (haven)autoriteit en voor aflevering het moment van het afleveren aan een derde of lokale (haven)autoriteit, vgl. art. 12 lid 2 RR.

35. Art. 12 lid 3 RR.

36. Vgl. bijvoorbeeld art. 2c CONGEN bill of lading 1994: 'The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading and after discharge from the Vessel (...)'.
37. Art. 8:441 (1) BW.

38. Rb. Rotterdam 22 maart 2006, ECLI:NL:RBROT:2006:BA4347, S&S 2007, 50 ('Nedloyd Van Rees'; 'Nedlloyd River Plate').

39. M.H. Claringbould, *Het schip en zijn cognossementen* (oratie Leiden), Deventer: Kluwer/W.E.J. Tjeenk Willink 1996, p. 23-24.

40. Art. 8:414 jo. art. 8:441 BW.

41. Zie voor een overzicht: Kruit, in: *T&C BW*, art. 8:441 BW.

42. Vgl. M.A.W. van Maanen & M.H. Claringbould, 'Aspectten van pandrecht op cognossementen', *NTHR* 2017, afl. 1, p. 2.

43. H. Boonk, 'Yingying Zou, Delivery of Goods by the Carrier Under the Contract of Carriage by Sea, A Focus on China', *NTHR* 2007, afl. 6. Onder meer Cahen (J.L.P. Cahen, *Het cognossement*, Gouda Quint 1964, p. 10), Van der Lelij (A.J. van der Lelij, *Levering van roerende zaken door middel van een zakenrechtelijk waardepapier*, Deventer: Kluwer 1996, p. 82 e.v.) kennen bij de aflevering wel een rol toe aan het goederenrecht.

44. HR 8 november 1991, ECLI:NL:HR:1991:ZC0404, NJ 1993/609 (*Brouwersgracht*).

45. M. Spanjaart, *Vorderingsrechten uit cognossement*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2012, p. 218 en 223.

46. Art. 8:440 lid 1 BW.

en belanghebbenden bij overige lading ter zake schadeloos stellen. Bovendien kan het verzoek slechts gedaan worden als de vervoerder daar redelijkerwijs aan kan voldoen en het niet tot vertraging van de reis leidt.⁴⁷ De wetgever noemt dat op deze wijze 'voortijdig' afgeleverde zaken worden aange-merkt als 'ter bestemming afgeleverde zaken'.⁴⁸ De vraag is of de wetgever een bestemmingswijziging bedoelt of gelijk-schakeling met de oorspronkelijke bestemming.

4.2. Zonder cognossement

Als er geen cognossement is afgegeven dient aflevering plaats te vinden aan de rechthebbende. Het is vaste rechtspraak dat een sea waybill (zeevrachtbrief), booking note en telex release/express release bill of lading geen waardepa-pieren zijn en niet hebben te gelden als cognossement of een 'soortgelijk document'.⁴⁹

Een geadresseerde onder een sea waybill, booking note of telex release wordt geacht te zijn gebonden aan de bedingen van de vervoerovereenkomst zoals die door de vervoerder is gesloten met de afzender, wanneer de geadresseerde tot die overeenkomst is toegetreden. Daarvan is naar Nederlands recht onder meer sprake als de geadresseerde om aflevering van de goederen verzoekt⁵⁰ of de goederen feitelijk in ont-vangst neemt.⁵¹

Om tot internationale uniformiteit te komen heeft het Co-mité Maritime International regels ontwikkeld voor het gebruik van sea waybills (zeevrachtbrieven).⁵² De CMI Uniform Rules for Sea Waybills bevatten onder meer een separate regeling ter zake aflevering ('Delivery'; art. 7) en de instructiebevoegdheid ('Right of control'; art. 6). De regeling heeft een beperkte inhoudelijke reikwijdte. Ze bepaalt dat de vervoerder verplicht is tot aflevering aan de ontvanger tegen deugdelijke identificatie.

De CMI Uniform Rules for Sea Waybills hebben geen verdragsrechtelijke of wettelijke status. Partijen kunnen toepas-selijkheid van de Rules in hun vervoerovereenkomst over-eenkomen.⁵³

5. Niet aflevering – verkoop lading, artikel 8:490 BW

Het komt om uiteenlopende redenen voor dat het voor de vervoerder niet mogelijk is om af te leveren. Goederen kun-nen, al dan niet in containers, op de kade blijven staan en tijdelijk of in het geheel niet (meer) worden opgehaald. De vervoerder kan dan met onbetaalde facturen achterblijven,

maar ook met goederen. Ook wil een containervervoerder zijn containers weer zo snel mogelijk kunnen inzetten voor nieuwe transporten. De wet kent voor dergelijke gevallen een regeling.

Artikel 8:490 BW bepaalt dat voor zover hij die jegens de vervoerder recht heeft op aflevering van vervoerde zaken niet opkomt⁵⁴, weigert deze te ontvangen of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, de vervoerder gerechtigd is deze zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaar-plaats of lichter. Datzelfde geldt als de vervoerder gegronde redenen heeft aan te nemen, dat een houder van een cognos-sement die als ontvanger opkomt, desalniettemin niet tot de aflevering gerechtigd is. De wetgever lijkt als uitgangspunt te nemen dat aflevering in dat geval niet mogelijk is. Zoals hiervoor (in par. 2 aangegeven) lijken er situaties denkbaar dat aflevering al wel heeft plaatsgevonden. Artikel 8:491 BW geeft de vervoerder en/of de bewaarnemer van zaken ver-volgens onder bepaalde voorwaarden de mogelijkheid om de voorzieningenrechter om toestemming te vragen tot ver-koop van de betreffende zaken over te gaan.

Zo gebeurde ook met betrekking tot een substantieel aan-tal e-bikes die in de Rotterdamse haven stonden.⁵⁵ De e-bi-kehandelaar was failliet en kon de voorraad niet langer in ontvangst nemen. Omdat haar curator de voorraad niet had opgeëist ontstond een situatie als bedoeld in artikel 8:490 BW. In zo'n geval biedt artikel 8:491 BW de bevoegdheid aan de logistiek dienstverlener, als vervoerder en/of de bewaar-nemer van de voorraad, de rechter te verzoeken om machti-ging tot verkoop van de desbetreffende zaken.

In dergelijke gevallen zal op basis van de feitelijke omstan-digheden moeten worden beoordeeld of, en zo ja wanneer, er sprake is van aflevering.

6. IPR-aspecten

6.1. Toepasselijk recht op aflevering

De vraag of aflevering onder de vervoerovereenkomst heeft plaatsgevonden zal naar het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht moeten worden beantwoord. Over-eenkomstig artikel 12 Rome I ziet het op de overeenkomst toepasselijke recht immers onder meer op de verschillende wijzen waarop verbintenissen tenietgaan.⁵⁶ Aannemelijk is dan ook dat het eveneens ziet op verbintenissen die door aflevering tenietgaan. Voor inwerkingtreding van de Rome I Verordening was dat overigens niet anders.⁵⁷

47. Art. 8:440 lid 2 BW.

48. Art. 8:440 lid 3 BW.

49. Rb. Rotterdam 15 december 2010, ECLI:NL:RBROT:2011:BT2349, S&S 2012/1 ('Spring Tiger') en 14 september 2016, ECLI:NL:RBROT:2016:7438, S&S 2017/13 ('Summer Wind'), hof Den Haag 24 december 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:3702, S&S 2020/115 alsmede wellicht impliciet HR 29 juni 1990, ECLI:NL:HR:1990:AD1191, S&S 1990/110; NJ 1992/106 ('Gabriele Wehr'). Zie ook W. Boonk, 'Afdeling 8.5.2 BW en de vrachtbrief', TVR 2017, afl. 5, p. 185.

50. Hof Den Haag 24 december 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:3702, S&S 2020, 115.

51. Rb. Rotterdam 23 december 2015, ECLI:NL:RBROT:2015:9997, S&S 2016, 96 ('Summer Wind').

52. comitemaritime.org/work/uniform-rules-for-sea-waybills/. Vgl. ook S. Hetherington, 'CMI Uniform Rules for Seawaybills', *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 1990, p. 1-7.

53. Vlg. bijvoorbeeld art. 33 COSCO-cognossementsvoorwaarden (as amended 20191001).

54. Onder het niet opkomen valt ook het niet voldoen aan verplichtingen die komen kijken bij het in ontvangst nemen van de goede-ren. Te denken valt aan het betalen van vracht, demurrage, detention of het voorzien van het cognossement van kwijting, ook vlg. Kruit, in: *T&C BW*, art. 8:490 BW: Opslag bij onmogelijkheid aflevering.

55. Rb. Rotterdam 27 november 2023, ECLI:NL:RBROT:2023:11249, S&S 2024, 13.

56. Art. 12 lid 1(d) Rome I-Verordening.

57. Rb. Rotterdam 22 maart 2006, ECLI:NL:RBROT:2006:BA4347, S&S 2007, 50 ('Nedloyd Van Rees'; 'Nedloyd River Plate').

6.2. Aflevering als aanknopingspunt?

In het zeerechtelijke IPR neemt de aflevering eveneens een belangrijke plaats in. Zowel in de Rome I Verordening (art. 5) als in de Brussel I bis-verordening (art. 7 sub 1) wordt de overeengekomen plaats van aflevering bij overeenkomsten voor het vervoer van goederen gebruikt als aanknopingspunt voor het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht, respectievelijk voor het vestigen van rechtsmacht. Bij gebreke van een rechtskeuze in de zin van artikel 3 Rome I, is het recht toepasselijk van het land waarin de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van ontvangst of de plaats van aflevering of de gewone verblijfplaats van de afzender⁵⁸ ook in dat land is gelegen. Als daar geen sprake van is, wordt aangesloten bij het recht van de plaats van aflevering. Bij toepassing van de EU-instrumenten is van belang dat het begrip aflevering autonoom moet worden geïnterpreteerd.⁵⁹ In de Europese regelgeving gaat het daarbij om de feitelijke aflevering en niet zozeer het einde van de vervoerovereenkomst. Naar verwachting zal het vaststellen van deze plaats doorgaans weinig gedoe opleveren in situaties waarin er één gekozen plaats van aflevering is. Een uitzondering is een overeenkomst voor tijdbevrachting. H. Boonk acht de verwijzingsregel van artikel 5 Rome I voor tijdbevrachtingen niet goed bruikbaar, omdat er in het algemeen meerdere reizen onder plaatsvinden met meerdere overeengekomen plaatsen van aflevering. Hij is dan ook van mening, en Claringbould ondersteunt die, dat voor die gevallen aangesloten moet worden bij de overeenkomst van dienstverlening.⁶⁰ Daar geldt de vestigingsplaats van de dienstverlener (lees: vervoerder) als aanknopingspunt voor

het toepasselijke recht en speelt het begrip aflevering geen rol.

Bij het vaststellen van internationale bevoegdheid heeft het Europese Hof van Justitie geoordeeld dat in het kader van een overeenkomst voor goederenvervoer tussen lidstaten, welk vervoer bestaat uit meerdere deeltrajecten en waarbij van verschillende vervoersmiddelen wordt gebruikgemaakt, bij het vaststellen van de plaats van uitvoering van de overeenkomst in het hoofdgeding, zowel de plaats van verzending als de plaats van (af)levering van het goed als de plaats van verstrekking van de vervoerdienst in de zin van de Brussel I bis-verordening kwalificeert.⁶¹ Eerder oordeelde het Europese Hof al dat ingeval op meerdere plaatsen in verschillende lidstaten diensten worden verstrekt, onder de plaats van uitvoering in beginsel moet worden verstaan de plaats die de nauwste band tussen de overeenkomst en het bevoegde gerecht verzekert, welke nauwste band in de regel aanwezig is op de plaats van de hoofd(af)levering.⁶²

De nationale zeerechtelijke IPR-regels van Boek 10 sluiten aan bij de overeengekomen respectievelijk de feitelijke plaats van lossing.⁶³ De aflevering heeft in de Nederlandse IPR-regels dus geen rol van betekenis.

7. Afronding

Ondanks de fundamentele plaats die de aflevering inneemt in het vervoerrecht is van strakke juridische inkadering geen sprake. De praktijk lijkt echter met behulp van de rechtspraak een werkbare modus gevonden te hebben. De concrete feitelijke omstandigheden spelen ook bij de aflevering steeds een doorslaggevende rol.

58. Art. 5 Rome I spreekt van verzender. Dat lijkt een vertaalfout. Zie ook H. Boonk, 'De betekenis van Rome I voor het zeevervoer', *TVR* 2009, afl. 4, p. 99, voetnoot 22.

59. Volgens vaste rechtspraak van het Europese Hof van Justitie vereisen de eenvormige toepassing van het Unierecht en het gelijkheidsbeginsel dat de bewoordingen van een bepaling van Unierecht die ter bepaling van de betekenis en de draagwijdte ervan niet uitdrukkelijk naar het recht van de lidstaten verwijst, normaliter in de gehele Europese Unie autonoom en uniform worden uitgelegd, rekening houdend met de context van de bepaling en het doel van de betrokken regeling (HvJ EU 5 december 2013, C-508/12, ECLI:EU:C:2013:790 (*Vapenik*), r.o. 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

60. H. Boonk, 'De betekenis van Rome I voor het zeevervoer', *TVR* 2009, afl. 4, p. 100; M.H. Claringbould, 'Artikel 5 Rome I en vervoerovereenkomsten', *NIPR* 2009, afl. 4, p. 431.

61. HvJ EU 11 juli 2018, C-88/17, ECLI:EU:C:2018:558, NJ 2018/408 (*Zurich/Abnormal Load Services*) ter zake art. 5 punt 1 onder b) tweede streepje ter zake Brussel I, hetgeen dus ook geldt voor art. 7 punt 1 onder b) tweede streepje ter zake Brussel I bis-verordening.

62. HvJ EU 11 maart 2010, C-19/09, ECLI:EU:C:2010:137, NJ 2010/522 (*Wood Floor Solutions Andreas Domberger*).

63. Vgl. art. 10:162-10:163 BW.