

VERVOER / TRANSPORT

HOF VAN CASSATIE 29 SEPTEMBER 2006

VERVOER

Vervoer over zee – Artikel 91 A § 3, 6°, eerste lid Zeewet – Ladingschade – Weerlegbaar vermoeden van aflevering van goederen in de staat zoals omschreven in het cognossement – Tijdstip van feitelijke aflevering – Conventioneel bepaald tijdstip van aflevering – Protest

Bij afwezigheid van een tijdig protest en het ontbreken van een tegensprekelijke vaststelling van de schade bij de aflevering, geldt overeenkomstig artikel 91 A § 3, 6° Zeewet een vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Het begrip tijdstip van de aflevering moet worden begrepen als het tijdstip van de feitelijke aflevering van de goederen, tenzij conventioneel een ander tijdstip van aflevering werd bedongen en in zoverre de mogelijkheid om protest te formuleren op het ogenblik van het conventioneel bepaald tijdstip niet wordt uitgesloten.

Zurich Insurance Company (vennootschap naar Zwitsers recht) en L.P. Ecoelectrica (vennootschap naar het recht van Bermuda)/DSR/Stinnes West Indies Services GmbH en H. Stinnes Linien GmbH

Zet.: I. Verougstraete (voorzitter), R. Boes (afdelingsvoorzitter), Gh. Londers, E. Dirix en B. Deconinck (raadsheren)

O.M.: Ch. Vandewal (advocaat-generaal)

Pl.: Mrs. P. van Ommeslaghe en J. Verbist

(...)

I. Bestreden beslissing

Het cassatieberoep is gericht tegen een arrest, op 14 juni 2004 gewezen door het hof van beroep te Antwerpen.

II. Rechtspleging voor het Hof

Raadsheer Eric Dirix heeft verslag uitgebracht.

Advocaat-generaal Christian Vandewal heeft geconcludeerd.

III. Cassatiemiddelen

Eiseressen voeren in hun verzoekschrift twee middelen aan.

Eerste middel

(...)

TRANSPORT

Transport maritime – Article 91 A § 3, 6°, premier alinéa de la loi de la navigation maritime et de la navigation intérieure – Dommage à la cargaison – Présomption réfragable d'enlèvement des marchandises dans l'état tel que décrit dans le connaissement – Moment de l'enlèvement effectif – Moment conventionnellement stipulé de la livraison – Protestation

En l'absence d'une protestation dans les délais et en l'absence d'un état des lieux contradictoire du dommage au moment de la livraison, on applique conformément à l'article 91 A § 3, 6° de la loi de la navigation maritime et de la navigation intérieure une présomption que les marchandises ont été enlevées par le transporteur dans l'état tel que décrit dans le connaissement.

Il y a lieu d'entendre par moment de l'enlèvement, le moment de l'enlèvement effectif des marchandises, à moins qu'un autre moment de livraison n'ait été stipulé conventionnellement et pour autant que la possibilité de formuler une protestation au moment prévu conventionnellement ne soit pas exclue.

Tweede middel

Geschonden wettelijke bepalingen

– artikel 91 A § 3, 6°, eerste en tweede lid, en 8° van de gecoördineerde wetten op de Zee- en Binnenvaart, die titel II van boek II van het Wetboek van Koophandel vormen (wet van 28 november 1928, art. 1);

– de artikelen 6, 1131, 1133 en 1134 van het Burgerlijk Wetboek.

Aangevochten beslissingen

Het bestreden arrest verklaart de vordering van de tweede eiseres ongegrond op basis van volgende overwegingen:

“De feiten en retroacten die aan de grondslag liggen van de vorderingen kunnen als volgt bondig samengevat worden:

– Op 9 mei 1998 werd te Antwerpen een cognossement nr. NVCOSOL 17 AA 13300 uitgeschreven nopens het ver-

voer van 159 platen gewalst staal. (De tweede eiseres) en de *Inc. Fabrique de Fer Charleroi (USA)* stellen houders van het cognossement te zijn.

– De lading werd met het zeeschip *Ms Olmeca* van Antwerpen naar San Juan vervoerd waar ze op 26 mei 1998 werd ontscheept. De goederen werden gelost, door de douane ontvangen en door de douane vrijgegeven op of omstreeks 26 mei 1998.

– Het cognossement vermeldt (de tweede eiseres) als geadresseerde.

– Op 2 juni 1998 werden de goederen opgehaald door (de tweede eiseres). Op deze datum werden volgbriefjes opgesteld, waarin voorbehoud gemaakt werd voor beschadiging van de platen.

– Op 4 juni 1998 verstuurde *Ewig International Marine Corp.* aan scheepsagent *International Shipping Agency* een protest, waarbij de rederij op een expertise uitgenodigd werd, zonder dat plaats en tijdstip van deze expertise werden vermeld. De rederij was echter niet aanwezig op de expertise die op 5 juni 1998 plaatsvond.

– In het expertiseverslag wordt schade aan 22 platen vastgesteld. De platen waren vervormd waardoor zij ongeschikt waren voor hun initieel gebruik.

– Als gevolg hiervan werden de 22 platen als averijgoed verkocht, waardoor er verlies geleden werd ten bedrage van 40.537,45 USD, met name 39.301, 80 USD voor goederenverlies en 1.235, 65 USD aan expertisekosten.

– De appellanten (waaronder de tweede eiseres) gingen over tot dagvaarding van (de verweerster) op 10 mei 1999 strekkende tot vergoeding van het hoger vernoemde verlies. (De verweersters) werden contractueel aangesproken als scheepseigenaar en/of bevrachter en/of cognossementuitgever en/of zeevervoerder en/of scheepsbeheerder q.q. op basis van het voorliggend cognossement.

(...)

1. Het cognossement nr. *NVCOSOL 17M 13300* bevat in artikel 19 van de cognossementsvoorwaarden een zgn. 'notification and delivery'-clausule (clausule van kennisgeving en aflevering).

Partijen refereren vaak aan clausule nr. 19 van het desbetreffend cognossement zonder evenwel deze clausule of de relevante passages ervan te citeren. De relevante passages uit deze clausule meent het Hof als volgt te kunnen lezen:

'19. Notification and Delivery

(2) *The carrier without giving notice either of arrival or discharge may discharge the goods whether perishable or whatever their nature,... continuously Sundays and holidays included, at all such hours by day or by night as to the carrier to determine no matter what the state of the weather or custom of the port may be.*

... the responsibility of the carrier in any capacity shall all together cease and the goods shall be considered to be delivered... when taken into custody of the customs or other authorities. The carrier shall not be required to give any notification of disposition of the goods.'

Het Hof meent deze relevante passages van de desbetreffende clausule als volgt te kunnen begrijpen, bij gebrek aan vertaling:

'19. Kennisgeving en aflevering

(2) *De vervoerder mag zonder kennisgeving, zowel met betrekking tot de aankomst dan wel met betrekking tot de lossing, de goederen lossen, zondag of feestdagen inbegrepen, op elk uur van dag en nacht, te bepalen door de vervoerder; ongeacht in welke de staat van het weer is of het gebruik van de haven...*

... de verantwoordelijkheid van de vervoerder zal in alle gevallen ophouden en de goederen zullen geacht worden te zijn afgeleverd... wanneer zij door de douane of andere autoriteiten worden in bezit genomen.

De vervoerder dient geen kennisgeving van terbeschikkingstelling van de goederen te verstrekken.'

Volgens clausule 19 houdt de verantwoordelijkheid van de zeevervoerder op van zodra de goederen overgedragen worden aan de douane of andere autoriteiten.

(De tweede eiseres) (is) van oordeel dat de 'notification and delivery'-clausule ongeldig is, aangezien de rederij middels deze clausule tracht te bekomen dat de ladingbelanghebbenden zouden protesteren vooraleer zij de goederen hebben ontvangen. Volgens (de tweede eiseres) heeft artikel 19 van de cognossementvoorwaarden geen invloed op het ogenblik waarop door de ontvanger dient te worden geprotesteerd. (De tweede eiseres) (meent) dat het protest – conform artikel 91 van de Zeewet – slechts dient geformuleerd te worden op het ogenblik waarop de goederen worden overhandigd aan de persoon die, krachtens de vervoerovereenkomst, recht heeft op aflevering, dit is de ladingbelanghebbenden, omdat deze vanaf dat ogenblik de 'werkelijke mogelijkheid' heeft om zijn goederen te controleren.

2. *In geval van uiterlijk zichtbaar verlies of schade dient het protest krachtens artikel 91 A § 3, 6°, eerste lid van de Zeewet geformuleerd te worden voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon (m.a.w. vanaf de materiële weghaling door de rechthebbende). In geval van niet-uiterslijk zichtbaar verlies of schade moet het protest krachtens artikel 91 A § 3, 6°, tweede lid van de Zeewet geformuleerd worden binnen drie dagen na de aflevering.*

Er kan van de regel, die stelt dat de juridische aflevering van de goederen in principe samenvalt met de feitelijke aflevering aan de bestemming, rechtsgeldig contractueel worden

afgeweken door in het cognossement te bepalen dat het tijdstip van de juridische aflevering van de goederen samenvalt met het tijdstip van de inbezitname ervan in handen van een douane of andere autoriteit.

Artikel 19 van de cognossementvoorwaarden bepaalt dat de goederen geacht worden te zijn afgeleverd op het ogenblik van hun in bezit name in handen van de douane of andere autoriteit en dat de zeevervoerder geen aansprakelijkheid draagt voor verlies of schade voor de belading en na lossing (zie cognossementsclausule nr. 5.4.).

De draagwijdte van de 'notification and delivery'-clausule bestaat erin dat de juridische aflevering van de goederen in casu samenvalt met de materiële inontvangstneming door de douane of een ander staatsmonopoliebedrijf.

De 'notification and delivery'-clausule is bijgevolg niet in strijd met artikel 91 van de Zeewet en is een rechtsgeldige clausule. Het staat de zeevervoerder vrij het ogenblik van de juridische overgave der goederen te doen samenvallen met de materiële overhandiging aan de douane. Zonder nadere specificatie kan het begrip aflevering in de zin van artikel 91 van de Zeewet begrepen worden als het tijdstip van de feitelijke aflevering. Niets verhindert de zeevervoerder het begrip aflevering conventioneel nader te bepalen als zijnde het tijdstip van de overhandiging van de goederen aan de douane.

De cognossementsclausule waarop (de verweerders) zich beroepen is bijgevolg rechtsgeldig.

3. Uit het door (de tweede eiseres) bijgebrachte deskundigenverslag Ewig blijkt dat de goederen niet alleen gelost werden op of omstreeks 26 mei 1998 maar ook op of omstreeks 26 mei 1998 door de douane ontvangen en door de douane vrijgegeven (eigen onderlijning) (zie rapport Ewig onder 3.2., 3.3. en 3.4. (...)).

(De tweede eiseres) (toont) niet aan dat zij in de onmogelijkheid (was) om alsdan de goederen weg te halen bij de douane, ergo vrij (kon) beschikken over de goederen, zodat mag worden aangenomen:

(1) dat de aflevering door de zeevervoerder ten aanzien van de diegenen die recht hebben op de afgifte van de goederen gebeurde op of omstreeks 26 mei 1998;

(2) dat diegene die recht hebben op de afgifte van de goederen uiterlijk bij de vrijgave van de goederen door de douane, respectievelijk het terbeschikkingstellen van de goederen protest hadden dienen uit te brengen voor zichtbare schade aan de goederen.

(De tweede eiseres) (houdt) dan ook ten onrechte voor dat de aflevering slechts plaatsvond op 2 juni 1998 en zij alsdan nog rechtsgeldig zouden protest (heeft) uitgebracht.

(De tweede eiseres) (heeft) slechts op 2 juni 1998, een week na de vrijgave van de goederen door de douane, de goederen afgehaald, waarna zij volgbriefjes met reserves (opstelde).

Protest volgde op 4 juni 1998 en per 5 juni 1998 greep een (eenzijdige) expertise plaats.

Het protest van 4 juni 1998 is bijgevolg laattijdig gebeurd.

4. Gelet op de afwezigheid van een tijdig protest en het ontbreken van een tegensprekelijke vaststelling van de schade bij de aflevering geldt een vermoeden overeenkomstig artikel 91 A § 3, 6° van de Zeewet dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven. Dit betreft evenwel een weerlegbaar vermoeden. De ontvanger mag weliswaar het tegenbewijs met alle middelen van recht leveren. Het Hof dient derhalve te onderzoeken of (de tweede eiseres) in het tegenbewijs (slaagt).

Besluitend is het Hof bijgevolg van oordeel dat (de tweede eiseres) geen objectief bewijs (aanbrengt) dat de beweerde schade zou ontstaan zijn tijdens het vervoer of op een ogenblik dat de goederen zich nog onder de hoede van de zeevervoerder bevonden en ten gevolge van een oorzaak die aan de zeevervoerder toerekenbaar is.

De oorspronkelijke vordering van (de tweede eiseres) dient derhalve ongegrond verklaard te worden. Het hoger beroep van (de tweede eiseres) mist dan ook doel en is ongegrond."

Grieven

Artikel 91 A § 3, 6°, eerste en tweede lid van de gecoördineerde wetten op de Zee- en Binnenvaart bepaalt het volgende:

"Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering rechthebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van dat verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden."

Die bepalingen zijn van openbare orde, minstens van dwingend recht.

Ingevolge de artikelen 6, 1131 en 1133 van het Burgerlijk Wetboek, kan derhalve aan die bepalingen door een overeenkomst geen afbreuk worden gedaan.

Bovendien volgt uit artikel 91 A § 3, 8° dat iedere bepaling of beding in een vervoerovereenkomst waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder of het schip mocht worden verminderd op andere wijze dan in artikel 91 is voorgeschreven, nietig, van onwaarde en zonder gevolg is. Bijgevolg is een bepaling in het cognossement waarbij afbreuk wordt gedaan aan artikel 91 A § 3, 6°, eerste en tweede lid, nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een dergelijke bepaling, omdat

het onwettig is, kan ingevolge artikel 1134 eerste lid van het Burgerlijk Wetboek geen bindende kracht hebben.

Het bestreden arrest houdt in dat ingevolge artikel 19 van het cognossement (of van de cognossementsvoorwaarden) de aflevering samenvalt met het in bezit nemen van de goederen door de douane of andere autoriteiten en dat bijgevolg, behoudens onmogelijkheid om de goederen weg te halen bij de douane, de tweede eiseres de plicht had om bij vrijgave van de goederen door de douane (of het terbeschikkingstellen van die goederen door de douane) schriftelijke kennisgeving te doen voor de zichtbare schade of binnen drie dagen na die vrijgave schriftelijke kennisgeving te doen voor niet-uiterlijk zichtbare schade en dat gezien dit toen niet gebeurde, er een weerlegbaar vermoeden is dat de zeevervoerder niet aansprakelijk is voor de schade.

Dit oordeel impliceert dat artikel 19 van het cognossement afbreuk doet aan de hierboven aangehaalde bepalingen van artikel 91, waaruit volgt dat er pas een weerlegbaar vermoeden van niet-aansprakelijkheid van de zeevervoerder ontstaat door de weghaling indien voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, geen schriftelijke kennisgeving is gebeurd van de zichtbare schade of drie dagen na de aflevering een schriftelijke kennisgeving is gebeurd van niet-uiterlijk zichtbare schade.

Dergelijke contractuele afbreuk aan bepalingen die van openbare orde, minstens van dwingend recht zijn, is ongeldig (art. 6, 1131 en 1133 B.W. en art. 91 A § 3, 8° van de gecoördineerde wetten op de Zee- en Binnenvaart) en kan, omwille van zijn onwettigheid, geen bindende kracht hebben (art. 1134 eerste lid B.W.).

Het bestreden arrest mocht derhalve geen rekening houden met, en geen gevolg geven aan artikel 19 van het cognossement in zoverre dit artikel een afbreuk doet aan artikel 91 A § 3, 6°, eerste en tweede lid van de gecoördineerde wetten op de Zee- en Binnenvaart. Door dit toch te doen schendt het de artikelen 6, 1131, 1133 en 1134 eerste lid van het Burgerlijk Wetboek alsmede artikel 91 A § 3, 6°, eerste en tweede lid, en 8° van de gecoördineerde wetten op de Zee- en Binnenvaart.

Het bestreden arrest diende artikel 91 A § 3, 6°, eerste en tweede lid van de gecoördineerde wetten op de Zee- en Binnenvaart toe te passen en bijgevolg te beslissen tot het niet bestaan van een weerlegbaar vermoeden van niet-aansprakelijkheid van de zeevervoerder gelet op de reserves die de eiseres op 2 juni 1998, bij de afhaling van de goederen, op de volgbriefjes formuleerde voor beschadiging van de platen en het protest van 4 juni 1998. Door dit niet te doen schendt het bestreden arrest artikel 91 A § 3, 6°, eerste en tweede lid van de gecoördineerde wetten op de Zee- en Binnenvaart.

IV. Beslissing van het Hof

(...)

1. Krachtens artikel 91 A § 3, 6°, eerste lid van de Zeewet, tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van dat verlies of de schade, geldt bedoelde weghaling als vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven tot bewijs van het tegendeel.

Het begrip tijdstip van de aflevering in de zin van voormeld artikel 91, moet worden begrepen als het tijdstip van de feitelijke aflevering van de goederen.

Deze dwingende bepaling staat er niet aan in de weg dat de aflevering conventioneel wordt bepaald op het tijdstip van de overhandiging van de goederen aan de douane, in zoverre de mogelijkheid voor de recht hebbende om protest te formuleren op het ogenblik van de conventioneel bepaalde tijdstip niet wordt uitgesloten.

2. De appelrechters stellen vast dat:

- op 9 mei 1998 een cognossement nr. NVCOSOL 17AA 13300 werd overhandigd door de verweerster aan de tweede eiseres;
- de lading per zeeschip OLMECA van Antwerpen naar San Juan werd vervoerd waar ze op 26 mei 1998 werd ontscheept;
- het cognossement in artikel 19 bepaalt dat de goederen zullen worden geacht te zijn afgeleverd wanneer zij door de douane of andere autoriteiten worden in bezit genomen;
- de goederen werden gelost en door de douane ontvangen op of omstreeks 26 mei 1998;
- de goederen op dezelfde dag door de douane werden vrijgegeven;
- de tweede eiseres de goederen ophaalde op 2 juni 1998;
- op 4 juni 1998 protest werd gedaan.

3. De appelrechters oordelen dat gelet op de afwezigheid van een tijdig protest en het ontbreken van een tegensprekelijke vaststelling van de schade bij de aflevering, overeenkomstig artikel 91 A § 3, 6° van de Zeewet een vermoeden geldt dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven en dat, bij gebrek aan tegenbewijs, de oorspronkelijke vordering van de tweede eiseres ongegrond dient verklaard te worden.

4. Door aldus te oordelen schenden de appelrechters de in het middel aangewezen wetsbepalingen niet.

5. Het middel kan niet worden aangenomen.

(...)

Noot

Protest wegens ladingschade

F. Stevens

Artikel 91 A § 3, 6° Zeewet voorziet dat, tenzij geprotesteerd wordt onmiddellijk bij aflevering in geval van zichtbare schade, of binnen de drie dagen na aflevering in geval van niet-zichtbare schade, er een vermoeden geldt dat de goederen in goede staat werden afgeleverd.

In de ons omringende landen wordt deze regel opgevat als een loutere bewijsregel, die nauwelijks tot rechtspraak of commentaar aanleiding geeft¹.

In België wordt deze regel echter dikwijls opgevat als een op zichzelf staande verplichting, waarvan de niet-naleving tot sancties aanleiding moet geven. De ladingbelanghebbende die niet tijdig protesteert, wordt hiervoor gesanctioneerd met een “volledige bewijslast”: hij moet niet enkel bewijzen dat zijn goederen niet afgeleverd werden in de staat zoals beschreven in het cognossement, maar bovendien ook dat dit te wijten is aan een tekortkoming van de zeevervoerder.

In Duitsland bestaat de volledige bewijslast bij niet-tijdig protest eveneens, doch daar op basis van de uitdrukkelijke bepaling van § 611 HGB. De Duitse wetgever heeft in dit artikel niet louter de corresponderende bepaling van de Haags-Visbysche Regels geïncorporeerd, doch daarenboven een (weerlegbaar) vermoeden ingevoerd dat, wanneer niet geprotesteerd werd maar nadien toch schade wordt aangetoond, deze schade niet te wijten is aan een oorzaak waarvoor de vervoerder aansprakelijk is².

In een dergelijke interpretatie wordt de invulling van het begrip “aflevering” – startpunt van de protesttermijn – uiteraard van het grootste belang. In dit verband stellen zich twee vragen: (i) wat is principieel de inhoud van de term “aflevering” zoals gebruikt in artikel 91 A § 3, 6° ZW, en (ii) kunnen de partijen d.m.v. cognossementsclausules aan deze term een andere inhoud geven?

M.b.t. de eerste vraag bevestigt het Hof van Cassatie dat met “aflevering” principieel bedoeld wordt de feitelijke afleve-

ring van de goederen aan de rechthebbende. Protest veronderstelt immers een mogelijkheid tot daadwerkelijke controle van de goederen, die slechts mogelijk is na de materiële overhandiging van de goederen aan de ladingbelanghebbende³.

Over de tweede vraag is reeds heel wat inkt gevloeid⁴. Tal van cognossementen bevatten immers een zgn. “takelclause” of “Discharge & Delivery Clause”, waarin de zeevervoerder bepaalt wat onder “aflevering” begrepen dient te worden (het ogenblik van de lossing, het ogenblik van overhandiging aan douane of andere autoriteiten, enz.). Het Hof van Cassatie bevestigt dat het begrip aflevering conventioneel gedefinieerd kan worden, maar bevestigt tevens uitdrukkelijk dat een dergelijke conventionele invulling er niet toe mag leiden dat het de facto voor de ladingbelanghebbende onmogelijk wordt gemaakt om te protesteren⁵.

De zeevervoerder kan derhalve in het cognossement bepalen op welk ogenblik de “aflevering” zal plaatshebben, doch m.b.t. het protest wegens verlies of schade is een dergelijke clause enkel relevant voor zover de ladingbelanghebbende op het conventioneel bepaalde tijdstip een werkelijke mogelijkheid tot protest heeft, hetgeen impliceert dat hij op dat ogenblik de goederen moet kunnen controleren.

Het arrest laat echter een niet-onbelangrijke vraag open: wie moet de mogelijkheid, *c.q.* onmogelijkheid tot protesteren bewijzen? Is het de ladingbelanghebbende die moet aantonen dat hij op het conventioneel gedefinieerde tijdstip geen reële mogelijkheid tot controle en protest had, of is het de zeevervoerder die moet aantonen dat de bestemming wel degelijk de goederen kon controleren om desgevallend te protesteren?

Ondanks de preciseringen die het Hof van Cassatie met dit arrest heeft aangebracht, is het laatste woord over takelclausules dus wellicht nog niet gezegd.

¹ Zie o.m. H. BOONK, *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, p. 107 en vn. 27; N. GASKELL, *Bills of Lading: Law and Contracts*, Londen, LLP, 2000, nr. 17.6, p. 533; M. REMOND-GOULLLOUD, *Droit Maritime*, Parijs, Éd. Pedone, 1993 (2^e ed.), nr. 614 p. 397.

² Zie terzake D. RABE, *Seehandelsrecht*, München, Verlag C.H. Beck, 2000 (4^e ed.), p. 611-612.

³ Zie terzake ons standpunt in F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, Brussel, Larcier, 2001, nr. 297 p. 171.

⁴ Zie o.m. L. DELWAIDE en J. BLOCKX, “Overzicht van rechtsleer en rechtspraak (1976-1988)”, *T.B.H.* 1991, nr. 70, p. 135; I. DE WEERDT, *Zeerecht*, Deel 2, Antwerpen, E.T.L., 2003, nrs. 700 e.v., p. 110 e.v.; W. FRANSEN, “Discharge and Delivery Clause”, in *Liber Amicorum Robert Wiffels*, Antwerpen, E.T.L., 2001, 63-77.

⁵ Zie terzake ons standpunt in F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, Brussel, Larcier, 2001, nr. 297, p. 171-172.