

Artikel 11 Van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheden

Art. 11 onder a Onoverdekt voertuig

Art. 11 onder b Niet of niet voldoende verpakte goederen

Art. 11 onder c Behandeling, lading, stuwning of lossing door ladingbelanghebbende

Art. 11 onder d Aard van de goederen

Art. 11 onder e Hitte, koude etc.

Art. 11 onder f Onvolledige adressering, merken e.d.

Art. 11 onder g Levende dieren

Artikel 11 – Van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheden

Van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheden

Art. 11 is met uitzondering van art. 11 onder b (verpakking) een vrijwel letterlijke weergave van art. 8:1099 BW. In dit art. 11 worden de zogenoemde van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheden opgesomd, ook wel exoneraties of bijzondere risico's genoemd. Naast een geslaagd beroep op overmacht (bijna niet meer aan te tonen, zie bij art. 10 lid 1 'Overmacht'), is de vervoerder ook niet aansprakelijk voor schade die is ontstaan door het niet nakomen van zijn hoofdverplichtingen ('goed erin, goed eruit!'; zonder vertraging vervoeren), voor zover dit niet nakomen het gevolg is van de bijzondere risico's verbonden aan een of meer van de onder de letters a t/m f genoemde omstandigheden. Met andere woorden, onder die letters a t/m f worden allerlei omstandigheden genoemd die horen bij bijzondere risico's die het vervoer met zich kan brengen. Als de vervoerder zijn hoofdverplichtingen niet nakwam, dat wil zeggen er is schade/verlies/vertraging, en als die schade/verlies/vertraging het gevolg is van de bijzondere risico's verbonden aan één van die omstandigheden, is de vervoerder voor dergelijke schade/verlies/vertraging niet aansprakelijk.

Wanneer bijvoorbeeld de schade (verlies van zand) het gevolg is van het bijzondere risico dat met een onoverdekte wagen wordt gereden, is de vervoerder voor dat verlies niet aansprakelijk. Wanneer bijvoorbeeld schade aan een zware machine (van de vrachtwagen gevallen) het gevolg is van het bijzondere risico dat deze zware machine door de afzender is geladen en gestuwd, is de vervoerder voor die schade niet aansprakelijk. Wanneer bijvoorbeeld schade aan een dier (het dier gaat dood) gevolg is van het bijzondere risico dat het vervoer een levend dier betreft (het paard is aan een hartaanval bezweken), is de vervoerder voor dat dode paard niet aansprakelijk.

Artikel 11

In bovenstaande voorbeelden benadruk ik telkens dat het moet gaan om een bijzonder (vervoers)risico dat verbonden is aan de – van aansprakelijkheid bevrijdende – omstandigheid.

Want als de zandwagen in de zachte berm was gereden en in de sloot gekanteld, was het zand ook verloren gegaan als er met een door een zeil afgedekte wagen was gereden; het verlies van het zand heeft niets te maken met het feit dat er met een onoverdekte wagen werd gereden. De vervoerder is bij een onoverdekte zandwagen alleen van aansprakelijkheid bevrijd als een deel van het zand is weggewaaid; het bijzondere risico van het wegwaaien van het zand heeft zich verwezenlijkt.

Evenzo bij de zware machine die door de afzender geladen en gestuwd is. De schade moet wel een gevolg zijn van het feit (het bijzondere risico) dat hij beladen en gestuwd is door de afzender (stevige krassen tijdens het beladen) en niet van het feit dat de chauffeur de bocht veel te snel heeft genomen want zelfs als de vervoerder de machine geladen en gestuwd had, zou hij nog in de bocht van de wagen zijn gevallen; zie hierover uitgebreid bij art. 10 lid 1 'De rechtens relevante oorzaak van de schade' en over de bewijslast bij art. 12 lid 1 'Schending van de controleplicht bij stuwage'.

En tot slot van deze drie voorbeelden over de betekenis van het bijzondere risico verbonden aan de – van aansprakelijkheid bevrijdende – omstandigheid, het voorbeeld van het dode dier. Als de veewagen in een zachte berm komt, kantelt en in de sloot terecht komt waardoor de vervoerde paarden sterven, is die schade (het doodgaan van het dier) niet het gevolg van het feit (het bijzondere risico) dat het vervoer van een levend dier betreft, maar van het feit dat de chauffeur slecht gereden heeft, waardoor de wagen in de sloot terecht kwam. Ook bij vervoer van vlees zou er schade aan het vlees zijn ontstaan. De vervoerder is in dit voorbeeld gewoon aansprakelijk voor de dode paarden (aannemend dat de chauffeur door eigen toedoen in de zachte berm is gereden).

Bewijslast

De verdeling van bewijslast omtrent de van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheid is uitgebreid geregeld in art. 12 lid 1 'Bewijslast in het algemeen'.

Artikel 11 onder a – Onoverdekt voertuig

Onoverdekt voertuig

Een onoverdekt voertuig is een open vrachtwagen die niet is afgedekt met een dekzeil of iets dergelijks. De lading op een dergelijke vrachtwagen is volledig blootgesteld aan de weersinvloeden. Vandaar ook dat uitdrukkelijk moet worden overeengekomen en op de vrachtbrief moet worden vermeld dat het vervoer plaatsvindt met een onoverdekt voertuig, wil de vervoerder nadien met succes een beroep op deze exoneratie kunnen doen. Overigens geldt deze exoneratie weer niet als zich een ongewoon groot tekort of verlies voordoet, zie art. 12 lid 2 'Ongewoon groot tekort'.

Bij een onoverdekt voertuig denk ik direct aan een kiepwagen die zand of grind vervoert. Maar daar zal nooit op de vrachtbrief vermeld worden dat het een 'onoverdekte wagen' betreft, zodat bij verlies van afgewaaid zand de aansprakelijk gehouden vervoerder geen beroep kan doen op het feit dat het zand met een onoverdekte wagen is vervoerd. Het voorbeeld gaat echter mank want ik heb nooit gehoord dat er een schadeclaim voor afgewaaid zand werd ingediend.

Een ander voorbeeld van een onoverdekt voertuig is de open oplegger of dieplader waarmee zwaar transport wordt uitgevoerd. Maar ook bij dat soort vervoer zal in de praktijk niet worden overeengekomen en op de vrachtbrief worden vermeld dat het om een onoverdekt voertuig gaat. Veeleer zal de discussie gaan over de vraag – als de rollen staal op de open oplegger nat zijn geworden en zijn gaan roesten – of er al dan niet voldoende verpakking was [zie hierna bij art. 11 onder b 'Onverpakte goederen'].

Toch zou het voor de vervoerder van zwaar transport die vaak met onoverdekte voertuigen rijdt aantrekkelijk kunnen zijn om vervoer met een onoverdekt voertuig uitdrukkelijk overeen te komen en op de vrachtbrief te vermelden. Het zou zijn bewijspositie ten aanzien van schade ontstaan door regen of sneeuw aanzienlijk verlichten, zie bij art. 12 lid 1 'Bewijslast in het algemeen'.

Artikel 11 onder b – Niet of niet voldoende verpakte goederen

Onverpakte goederen

Dit onderdeel van art. 11 is niet afkomstig van art. 8:1099 BW (de lijst met exoneraties) maar van art. 8:1101 BW over onverpakte goederen met dien verstande dat in art. 11 onder b alleen naar de categorie goederen wordt verwezen die in art. 8:1101 BW onder a wordt vermeld, de zogenoemde 'schuldige goederen'.

Deze 'schuldige goederen' zijn goederen die gelet op de wijze van vervoer ten

Artikel 11

onrechte niet, onvoldoende of gebrekkig verpakt zijn. Of een bepaald goed, bijvoorbeeld een tweedehands piano, ten onrechte niet verpakt was, wordt achteraf vastgesteld door de gebruiker in de praktijk of door experts. Wordt uiteindelijk vastgesteld dat de betreffende piano wel of in ieder geval beter verpakt had moeten zijn, kan de vervoerder zich op de exoneratie 'onverpakt goed' beroepen. Hoe het dan zit met de bewijslastverdeling wordt nader besproken bij art. 12 lid 1 'Onverpakte goederen'.

In art. 8:1101 BW wordt echter onder b nog een categorie goederen vermeld, de zogenoemde 'overige onverpakte goederen'. Het gaat hier om een restgroep, te weten onverpakte zaken waarvan normaliter mag worden aangenomen dat er geen reden was ze van een verpakking te voorzien. Te denken valt aan hijskranen of andere zware machines die op diepladers/opleggers worden vervoerd. Deze categorie 'overige onverpakte goederen' ontbreekt echter in de AVC 2002 en hiervoor geldt het aansprakelijkheidsregime met bijbehorende verdeling van de bewijslast zoals geregeld in art. 8:1101 BW. Ook dit wordt nader uitgewerkt bij art. 12 lid 1 'Onverpakte goederen'.

Artikel 11 onder c – Behandeling, lading, stuwung of lossing door ladingbelanghebbende

Algemeen

Dit is een van de belangrijkste exoneraties die de vervoerder ten dienste staat temeer nu de afzender verplicht is de lading te beladen, te stuwen en te doen lossen (zie bij art. 4 lid 1e 'Laden, stuwen, lossen' en ook bij art. 4 lid 4 'Gebrekkige belading en stuwung' juncto art. 9 lid 5 'Controle door vervoerder').¹ Hoe het precies zit met de aansprakelijkheid en bewijslastverdeling bij schade als gevolg van 'behandeling door de ladingbelanghebbende', wordt nader uitgewerkt bij art. 12 lid 1 'Behandeling door ladingbelanghebbende'.

'Ladingbelanghebbende'

Het moet gaan om behandeling van de goederen door "de afzender, de geadresseerde of personen die voor rekening van de afzender of de geadresseerde handelen". Wie de afzender (zie bij art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?') en de geadresseerde (zie bij art. 1 lid 3 'Wie is geadresseerde?') zijn, is wel duidelijk. Lastiger wordt het om aan te geven wie de personen zijn die voor rekening van de afzender of de geadresseerde handelen. Afhankelijk van de feitelijke omstandigheden kan dat de aflader, tevens verkoper, zijn die ten behoeve van zijn koper 'af fabriek', tevens de afzender, de goederen

¹ Dit onderwerp wordt overzichtelijk behandeld door M.H. Claringbould, 'Stuwage en controle van de stuwage', *W&W* januari 2014, nr. 71, p. 7-11.

meegeeft aan de vervoerder; zie ook bij art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?'. Maar een dergelijke aflader hoeft niet altijd aangemerkt te worden als iemand die voor rekening van de afzender handelt. Zo oordeelde het Hof's-Gravenhage¹ in een CMR-zaak dat de aflader tevens verkoper 'af fabriek', wiens personeel de zware matrijs op de trailer plaatste, niet beschouwd kon worden als degene die door de afzender was ingeschakeld om de belading/stuwage uit te voeren. De werknemers van deze aflader hadden de zware matrijs alleen op aanwijzing van de chauffeur op de vrachtwagen geplaatst en niet vastgezet. Aldus was deze aflader niet verantwoordelijk voor de stuwage en belading; de chauffeur was immers steeds bij de belading aanwezig geweest. Zie ook art. 11 onder c 'Chauffeur laadt, stuwt en lost'.

Kortom, het hangt van de omstandigheden van het geval af of een persoon die aanwezig is bij de belading of lossing van de vrachtauto aangemerkt kan worden als een 'persoon die voor rekening van de afzender of de geadresseerde handelt'.

Evenzo zal dat de door de geadresseerde aangewezen ontvanger zijn (zie bij art. 1 lid 3 'Wie is geadresseerde?') die als expediteur of opslaghouder de goederen voor de geadresseerde in ontvangst neemt. Het komt er in feite op neer dat de afzender of de geadresseerde het economisch risico draagt van de door deze 'voor rekening handelende' personen die handelingen hebben verricht met betrekking tot de goederen. Dat 'voor rekening handelen' moet achteraf worden vastgesteld aan de hand van hetgeen de afzender respectievelijk geadresseerde daarover met die personen hebben afgesproken, waarbij die afspraak – in het vervoer zet men niet zoveel op papier – vaak weer 'gehavitext'² moet worden. Nog een voorbeeld over de vraag of de aflader beschouwd mag worden als een persoon die voor rekening van de afzender handelde.³ Het gaat om het vervoer van een zware lasmachine van Duitsland naar Nederland. Hoewel dit CMR-vervoer betreft, maakt dat geen verschil nu de tekst van art. 11 sub c AVC identiek is aan het in dit arrest aan de orde zijnde art. 17 lid 4 onder c CMR.

De vervoerder beroept zich ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid onder meer op het feit dat de machine door de afzender/aflader MIHM is gestuwd. Het hof oordeelt dat MIHM geen afzender noch geadresseerde is maar de vervoerder mag zich wel op die ontheffingsgrond beroepen wanneer hij

1 Hof's-Gravenhage 13 februari 2007, ECLI:NL:GHSGR:2007B06797, S&S 2010, 125.

2 Hoge Raad 13 maart 1981, ECLI:NL:HR:1981:AG4158, NJ 1981, 635.

3 Hof's-Hertogenbosch 14 februari 2006, ECLI:NL:GHSHE:2006:BG3153, S&S 2008, 107 'Kruma-Kruimer/Transportbedrijf Wijers'.

Artikel 11

bewijst dat de afzender Kruba-Kruimer zodanige instructies aan MIHM en/of aan de vervoerder heeft gegeven, dat de vervoerder op grond daarvan MIHM als hulppersoon van afzender Kruba-Kruimer mocht beschouwen.

Chauffeur laadt, stuwt en lost

Hoewel nu de verplichting tot laden, stuwen en lossen op de afzender/geadresseerde rust, komt het regelmatig voor dat de chauffeur die handelingen verricht hoewel dat gelet op de te vervoeren goederen niet tot zijn taak behoort. Een voorbeeld: gewoonlijk worden de pallets met in dozen verpakte computers door personeel van de afzender in de vrachtwagen geplaatst en vastgezet (de afzender is verplicht te laden en te stuwen, art. 4 lid 1 onder e 'Laden, stuwen, lossen'). Deze keer doet de chauffeur dat laden en stuwen in zijn eentje (er is even geen personeel van de afzender); hij zet de pallets niet goed vast en daardoor ontstaat er schade. Mijns inziens kan men nu niet zeggen dat de chauffeur voor rekening van de afzender handelde; hij laadt en stuwt de vrachtwagen ten behoeve van zijn baas en niet 'voor rekening van de afzender'. Dit betekent dat de vervoerder in principe aansprakelijk is voor de schade als gevolg van het niet goed laden en stuwen door de chauffeur. Dat wordt slechts anders als in het raamcontract uitdrukkelijk is afgesproken dat de chauffeur ten behoeve van de afzender zal laden, stuwen en lossen en deze extra werkzaamheden wellicht ook in de vrachtprijs zijn verdisconteerd. Let op, dit alles speelt geen rol als uit de aard van het vervoer voortvloeit dat de vervoerder (zijn chauffeur) de wagen laadt, stuwt en/of lost (zie wederom art. 4 lid 1 onder e 'Laden, stuwen, lossen').

Iets anders is dat de vervoerder (eigenlijk diens chauffeur), ook al heeft de afzender of diens hulppersoon de lading gestuwd en vastgezet, de chauffeur altijd moet controleren of deze stuwage en het vastzetten correct is uitgevoerd. Die controleverplichting van de vervoerder wordt uitgebreid behandeld bij art. 9 lid 5 'Controleplicht van stuwing'.

Stuwning

Wat (be)lading of lossing van de goederen omvat is wel duidelijk, maar minder duidelijk is welke handelingen onder 'stuwning' of 'stuwage' vallen.

Onder stuwen valt niet alleen het plaatsen van de lading in of op de vrachtwagen maar vooral ook het vastzetten of beter gezegd het zekeren van de (zware) lading. Bij los gestorte lading (zand; grind) valt ook het trimmen van de lading onder stuwen. Zie voor dit alles nader bij art. 9 lid 5 'Ladingzekering'.

Artikel 11 onder d – Aard van de goederen

Aard van de goederen

De onder d gegeven opsomming van voorvallen is niet limitatief; het zijn slechts voorbeelden van mogelijke voorvallen die zich, gezien de aard van een bepaald goed, kunnen voordoen.

Niet het feit dat ratten de schade hebben veroorzaakt is bevrijdend voor de vervoerder maar wel het feit dat de schade is veroorzaakt door ratten aan bijvoorbeeld een zending meel in zakken op pallets (bij meel zijn nu eenmaal dikwijls ratten). In dat geval kan de vervoerder een beroep doen op art. 11 onder d. Zou de schade aan de elektrische leidingen van een machine door ratten zijn veroorzaakt dan gaat een beroep op art. 11 onder d niet op: bij een machine zitten normaal gesproken toch geen ratten.

Eigen gebrek

De exoneratie van art. 11 onder d wordt ook wel de ‘eigen gebrek’ exoneratie genoemd. In geen enkel vervoerrechtelijk aansprakelijkheidsregime is de vervoerder aansprakelijk voor schade als gevolg van de aard of een eigen gebrek van de goederen. Zelfs bij het luchtvervoer, waar de luchtvervoerder in feite risicoaansprakelijkheid draagt, is deze exoneratie opgenomen, zie art. 8:1353 lid 2 onder a BW. Soms is het echter lastig om te bepalen of een schade het (directe) gevolg is van de aard of eigen gebrek van de bijvoorbeeld van nature al vochtige goederen dan wel doordat bij deze goederen onvoldoende is geventileerd waardoor zij nat zijn geworden. Of dat het bevroren vlees is ontdooid omdat de chauffeur de koelinstallatie niet goed had afgesteld (zie bij art. 12 lid 3 ‘Alle maatregelen’).

Artikel 11 onder e – Hitte, koude etc.

Hitte, koude etc.

Wanneer men van hitte, koude, temperatuurverschillen of luchtvochtigheid kan spreken zal afhangen van de omstandigheden en de rechter zal hier grenslijnen moeten trekken.

Het lijkt erop dat men van hitte zal kunnen spreken bij een buitentemperatuur van 30°C of meer. Van koude is sprake als de temperatuur onder het vriespunt daalt.

Koelvervoer niet overeengekomen

De exoneratie van art. 11 onder e werkt pas als koelvervoer juist *niet* is overeengekomen. Is er wel koelvervoer of verwarmd vervoer (chocola¹) overeengekomen dan moeten we kijken naar art. 12 lid 3 ‘Koelvervoer en verwarmd vervoer’.

1 Hoge Raad 24 maart 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1677, NJ 1996, 317 m. nt. R.E. Japikse, S&S 1995, 4.

Artikel 11

Het gaat bijvoorbeeld om kruidenierswaren die niet gekoeld hoeven te worden en die derhalve in een gewone, gesloten vrachtauto worden vervoerd. De vrachtauto komt op een tropische zomerdag vast te staan in een lange file naar het strand. De temperatuur in de wagen stijgt tot 70°C en bij een aantal blikken groenten wordt er toch schade als gevolg van de hoge temperatuur geconstateerd. In een dergelijk geval – het zal in de praktijk in Nederland eigenlijk niet voorkomen – zal de vervoerder met succes een beroep op deze exoneration kunnen doen.

Een ander misschien iets realistischer voorbeeld: vervoer van gezouten, vers varkensvlees van Venlo naar Delfzijl. Zoals gebruikelijk bij dergelijk vleesvervoer is niet overeengekomen dat dit vervoer per koelwagen zou plaatsvinden; dit gezouten vlees kan best een dag zonder koeling. Toch komt de chauffeur met een koelwagen en raakt hij op dezelfde tropische zomerdag, als hierboven genoemd, in een eindeloze file bij Hattem op de Veluwe. Omdat het zo warm is, heeft de chauffeur in Venlo de koeling van de wagen toch aangezet maar die installatie raakt bij Arnhem al defect. Wanneer de chauffeur na 8(!) uur rijden in Delfzijl aankomt, is de temperatuur in de wagen tot boven de 50°C opgelopen. Het vleesverwerkingsbedrijf weigert deze partij vlees in ontvangst te nemen en experts stellen nadien inderdaad bederfschade vast. De vervoerder mag zich in eerste instantie ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid op art. 11 onder e of onder d (aard van de zaken) beroepen; art. 12 lid 3 'Koelvervoer en verwarmd vervoer' komt niet aan de orde omdat koelvervoer juist niet is overeengekomen.

De afzender mag echter bewijzen dat de schade aan het vlees niet te wijten is aan de omstandigheid dat vlees aan bederf onderhevig is (art. 11 onder d) – het vervoer duurde 8 uur en gezouten varkensvlees kan prima 24 uur zonder koeling – of dat het buiten zo warm was (art. 11 onder e), maar dat de schade een direct gevolg was van het niet-functioneren van de koelinstallatie (vanaf Arnhem werkte de koeling niet meer) en de wagen was verder hermetisch afgesloten. De oorzaak van de schade is dan een gebrek van de koelinstallatie (en die installatie is een onderdeel van het voertuig) en derhalve een gebrek van het voertuig. Daarvoor is de vervoerder aansprakelijk op grond van art. 10 lid 3 'Garantieplicht'.

Aldus krijgen we het op het eerste gezicht enigszins wonderlijke resultaat dat, hoewel vervoer per koelwagen juist niet is overeengekomen, de vervoerder toch aansprakelijk kan zijn omdat de koelinstallatie niet behoorlijk functioneerde. De vervoerder had dan beter het koelen achterwege kunnen laten want dan was er ook geen gebrek in de koelinstallatie (het voertuig)

geconstateerd en kon hij ook niet aansprakelijk zijn voor een gebrek van zijn koelinstallatie/koelwagen. Maar wanneer een vervoerder niet vervoer per koelwagen overeenkomt en de koelinstallatie niet laat werken, moet hij er wel op letten dat de normaal hermetisch gesloten koelwagen voldoende wordt geventileerd. Want een door de vervoerder gedaan beroep op hitte (art. 11 onder e) en misschien ook overmacht, art. 10 lid 1 'Files', kan dan al gauw door de afzender gerepareerd worden. Immers het ontbreken van ventilatie (en het daarom hoog oplopen van de temperatuur in de wagen) zal als werkelijke oorzaak van het bederf van het vlees worden aangemerkt en dan is de vervoerder als nog aansprakelijk voor de schade (zie voor de bewijslastverdeling nader bij art. 12 lid 1 'Bewijslast i.v.m. art. 12 lid 1').

Artikel 11 onder f – Onvolledige adressering, merken e.d.

*Adressering,
merken*

Op de afzender rust de plicht de colli duidelijk en doelmatig te adresseren; zie bij art. 4 lid 1c 'Adressering goed leesbaar'. Die adressering mag ook bestaan uit een barcode. Maakt de afzender hierbij fouten en worden de goederen bijvoorbeeld aan het verkeerde adres afgeleverd, is de vervoerder hiervoor in principe niet aansprakelijk.

Artikel 11 onder g – Levende dieren

Levende dieren

Zoals hierboven bij de inleiding van art. 11 'Van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheden' al opgemerkt, moet het bij schade (dood, letsel) aan dieren gaan om schade die is ontstaan door het gedrag van het dier zelf. Bij het inladen van een jonge vaars, verzet het dier zich hevig, springt van de laadklep af en breekt een poot.¹ Aannemend dat de chauffeur van de veewagen in weerwil van art. 4 lid 1e alleen de belading van het vee deed, zal de vervoerder zich in een dergelijk geval met succes op deze 'levend dier'-exceptie kunnen beroepen, mits voldaan is aan het bepaalde in art. 12 lid 4 'Vervoer van dieren'.

Bij veevervoer verdient het overigens aanbeveling om de Algemene Veevervoer Condities (AVVC) van toepassing te verklaren. Daar zijn dit soort aansprakelijkheidskwesties die typisch bij het vervoer van levende dieren horen, nader uitgewerkt².

- 1 Zie Hoge Raad 19 februari 1982, ECLI:NL:HR:1982:AG4333, S&S 1982, 57; NJ 1982, 402 m. nt. Wachter (een proefprocedure van vóór Boek 8 BW over de vraag wie moet laden en de daarbij behorende aansprakelijkheid; dit is nu opgelost in art. 4 lid 1e AVC 2002 'Laden, stuwen, lossen' en meer in het bijzonder in art. 5 lid 3a van de Algemene Veevervoer Condities).
- 2 De AVVC kunnen worden gedownload van www.sva.nl -> Publicaties -> A.V. Veevervoer; daar is ook een korte toelichting gepubliceerd.

Artikel 11