

Artikel 19 Verhinderling na inontvangstneming

- Lid 1 Verhinderling om het vervoer aan te vangen of voort te zetten; beide partijen kunnen de overeenkomst opzeggen
- Lid 2 Opzegging door schriftelijke mededeling
- Lid 3 Bij verhinderling geen verplichting tot verder vervoer; de vervoerder mag de goederen opslaan; de kosten komen ten laste van de afzender
- Lid 4 De afzender heeft recht op schadevergoeding tenzij de vervoerder overmacht bewijst

Artikel 19 lid 1 – Verhinderling om het vervoer aan te vangen of voort te zetten; beide partijen kunnen de overeenkomst opzeggen

Verhinderling van het vervoer na inontvangstneming van de goederen

Artikel 19 geeft een tamelijk gedetailleerde regeling voor het geval dat de vervoerder, *nadat hij de goederen in ontvangst heeft genomen*, het vervoer niet hoeft aan te vangen, voort te zetten of te voltooien.

Art. 8:1116 BW ziet op een andere situatie: Wanneer *voor of bij de aanbieding* van de goederen zich bepaalde omstandigheden voordoen die voor één der partijen aanleiding zijn om het vervoer niet door te laten gaan, mag de vervoerovereenkomst worden opgezegd. Bijvoorbeeld, de lading blijkt veel groter of zwaarder dan aanvankelijk opgegeven. Of de vrachtwagen is veel te klein of te licht om de overeengekomen lading (het juiste gewicht en de omvang waren opgegeven) te vervoeren. Zie bij art. 4 lid 4 'Controleplicht van de vervoerder bij overbelading' voor de mogelijkheid voor de vervoerder om op te zeggen en bij art. 9 lid 4 'Sanctie op schending van art. 9 lid 1' wat betreft de afzender die kan opzeggen.

Art. 19 regelt de situatie dat de goederen al door de vervoerder ten vervoer in ontvangst zijn genomen maar vervolgens blijkt dat het feitelijke vervoer door plotseling opgekomen omstandigheden "[...] niet of niet binnen redelijke tijd kan worden *aangevangen, voortgezet* of *voltooid* [...]."

Er zijn eigenlijk drie momenten te onderscheiden waarop beide partijen de mogelijkheid krijgen de vervoerovereenkomst alsnog op te zeggen ook al heeft de vervoerder de goederen al ten vervoer in ontvangst genomen.

1. Bij de aanvang van het vervoer (de vrachtwagen moet nog gaan rijden).
2. Bij de voortzetting van het vervoer (de vrachtwagen rijdt al, maar kan niet meer verder rijden).

Artikel 19

3. Bij de voltooiing van het vervoer (de vrachtwagen is al op de bestemming aangekomen, maar het vervoer kan niet worden voltooid; dat wil zeggen dat om een of andere reden de aflevering van de goederen niet kan plaatsvinden).

Wanneer kan een vrachtauto *redelijkerwijs* het vervoer niet aanvangen of voortzetten?

Deze situatie zal zich met name voordoen wanneer de vrachtauto in een (ernstig) verkeersongeval betrokken is geraakt. In de praktijk zal er dan vaak een totaal verlies van de lading optreden en zullen partijen echt niet meer de overeenkomst opzeggen; wel blijft de vervoerder verplicht aan de afzender mede te delen dat hij niet verder kan rijden. Er wordt nadien gewoon totaal verlies van de goederen geclaimd. Dit wordt anders als de lading zo goed als onbeschadigd is maar de vrachtauto wegens het defect onmogelijk verder kan rijden. Dan moet de vervoerder de afzender daarvan op de hoogte brengen en hij doet er verstandig aan de vervoerovereenkomst op te zeggen om daarmee ontslagen te worden van de verplichting om de goederen verder te vervoeren. Zie nader bij art. 19 lid 3 'Niet verder vervoer' en art. 19 lid 4 'Schadevergoeding voor afzender'.

Het niet kunnen aanvangen van het vervoer – nadat de goederen al ten vervoer in ontvangst zijn genomen – zal zich veel minder vaak voordoen. Een voorbeeld zou kunnen zijn dat de vervoerder de goederen al op zijn terrein *ten vervoer* (dus geen opslag voorafgaand aan het vervoer) in ontvangst heeft genomen en de goederen al op dat terrein worden gestolen. Ook dan zal in de praktijk volstaan worden met de mededeling dat de goederen verdwenen zijn en zal er geen gebruik worden gemaakt van de bevoegdheid tot opzegging.

Nog lastiger wordt het om een voorbeeld te bedenken waarbij het vervoer niet voltooid kan worden in die zin dat de vrachtwagen weliswaar op de bestemming is gearriveerd, maar de aflevering niet kan plaatsvinden. Let wel, dit geval moet worden onderscheiden van de situatie dat de geadresseerde na kennisgeving van aankomst van de goederen niet op komt dagen of weigert de goederen in ontvangst te nemen; dat wordt uitgebreid behandeld bij art. 21 lid 1 'Niet opkomen van de geadresseerde'.

Een voorbeeld zou kunnen zijn de situatie van het bekende 'Mars-arrest'.¹ De vervoerder arriveert bij de geadresseerde met een lading chocolade in zijn

1 Hoge Raad 24 maart 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1677, NJ 1996, 317 m. nt. R.E.J. Japikse, S&S 1995, 74.

tankwagen. De chocola moet worden verwarmd om het vloeibaar te houden en nu blijkt de verwarmingsinstallatie in de tankwagen defect; de chocolade is gestold tot een keiharde massa die eruit gebikt moet worden. Dan doet de afzender, die door de vervoerder van dit feit op de hoogte is gebracht, er zeer verstandig aan de vervoerovereenkomst op te zeggen en desgewenst met de vervoerder af te spreken dat de vervoerder zal proberen de chocola alsnog te verwarmen en vloeibaar te maken en te lossen. In feite sluiten de afzender en de vervoerder daarover een nieuwe overeenkomst. In de 'Mars-zaak' is het opnieuw verwarmen overigens jammerlijk mislukt en de chocola is verbrand. Toch was de vervoerder niet aansprakelijk omdat de Hoge Raad uiteindelijk heeft beslist dat de vervoerder gelet op de feiten in die zaak de [keiharde] chocolade al had afgeleverd en daarmee de verplichtingen onder de vervoerovereenkomst tot een einde waren gekomen. De vervoerder was uiteindelijk niet aansprakelijk voor de bij het verwarmingsproces alsnog verbrande chocolade.

Juist om al dat gedoe over de vraag of er al dan niet aflevering¹ heeft plaatsgevonden te voorkomen, doet de afzender er goed aan om als de lading door fysieke omstandigheden niet gelost kan worden, de vervoerovereenkomst op te zeggen. Let wel, de vervoerder is verplicht de afzender te informeren dat er niet gelost kan worden. Zou in de 'Mars'-zaak de afzender, daartoe gewaarschuwd door de vervoerder dat hij de hard geworden chocolade niet kon lossen, de vervoerovereenkomst hebben opgezegd, had de vervoerder aan de afzender de schade moeten vergoeden die deze door de opzegging van de overeenkomst heeft geleden (art. 19 lid 4 'Schadevergoeding voor afzender'). In casu zou dat vergoeding van gehele ladingschade zijn omdat de vervoerder na opzegging van de vervoerovereenkomst de gehele partij chocolade alsnog heeft laten verbranden. De vervoerder kan zich niet op overmacht beroepen omdat door een gebrek in zijn tankwagen (de verwarmingsmatten functioneerden niet) de chocolade hard was geworden en hij om die reden het vervoer niet kon voltooien.²

Evenzo kan ook de vervoerder opzeggen als de lading door een bepaalde eigenschap van die lading (de lading is gestold omdat het buiten vroom) niet gelost kan worden. Dan draait de afzender op voor de extra kosten, zie art. 19 lid 3 'Kosten'.

1 Zie over het begrip 'aflevering' uitgebreid bij art. 9 lid 2 'Aflevering'.

2 Het 'Mars'-arrest en ook andere arresten over afleveringsperikelen, is door mij besproken in *W&W*, juli 2012, nr. 67, 'Aflevering revisited', p. 7-8.

Artikel 19

Redelijkerwijs

Het criterium voor het opzeggen bij het niet kunnen aanvangen, voortzetten of voltooiën van het vervoer blijft wel dat dit *redelijkerwijs* niet of niet *binnen een redelijke tijd* kon. Het begrip ‘redelijkerwijs’ moet objectief worden uitgelegd. Het gaat erom dat een normale, zorgvuldige vervoerder in redelijkheid tot het oordeel had moeten komen dat het vervoer zo niet verder kon. De vervoerder kan dus niet zeggen: “Ik vind het redelijk om de reis te stoppen nu de vrachtauto een lekke band heeft.” Een lekke band en kleine reparaties die niet meer dan een paar uur vergen, zijn geen reden voor de vervoerder om het vervoer *redelijkerwijs* niet voort te zetten.

Redelijke tijd

De vervoerder hoeft niet een dag (12 uur) te wachten voordat hij met het vervoer kan beginnen. Bijvoorbeeld omdat door vorst en zware sneeuwval de wegen niet begaanbaar zijn. In dat extreme geval zal hij de vervoerovereenkomst mogen opzeggen. Dat wordt al weer anders als bekend wordt gemaakt dat de wegen – het vervoer zou om 6.00 uur aanvangen – rond negen uur weer vrij worden gegeven. Een paar uur wachten is ‘*all in the game*’.

Evenmin hoeft de vervoerder dagen te wachten om te kunnen afleveren. Arriveert de vrachtwagen echter op Goede Vrijdag na sluitingstijd bij een fabriek, dan is het redelijk dat de vervoerder tot dinsdag na Pasen moet wachten alvorens hij kan afleveren.

Kortom, wat redelijk is hangt altijd sterk af van de omstandigheden van het geval.

Opzegging

Ook de afzender heeft het recht om de vervoerovereenkomst op te zeggen nadat hem is medegedeeld dat de aanvang, het voortzetten of de voltooiing van het transport niet meer (of niet tijdig) mogelijk is.

De geadresseerde heeft geen recht om de overeenkomst op te zeggen, omdat hij (nog) geen partij is bij die overeenkomst. Men kan zeggen dat de geadresseerde pas partij wordt bij de vervoerovereenkomst op het moment dat hij de goederen in ontvangst neemt, maar het in ontvangst nemen door de geadresseerde doet zich hier (nog) niet voor. Ook hier wordt het weer lastig om precies de scheidslijn te trekken om vast te stellen of het vervoer al dan niet voltooid is. Het vervoer is nog niet voltooid als de goederen nog niet zijn afgeleverd aan de geadresseerde. Over het moment van aflevering zie bij art. 9 lid 2 ‘Aflevering’; over de juridische positie van de geadresseerde zie bij art. 1 lid 3 ‘Wie is geadresseerde’ en art. 16 ‘Geadresseerde is claimgerechtigd’.

Artikel 19 lid 2 – Opzegging door schriftelijke mededeling

De opzegging moet schriftelijk gebeuren en dus niet per telefoon. Anders gezegd, het telefoongesprek even met een e-mail bevestigen. De vervoerovereenkomst eindigt op het ogenblik waarop de schriftelijke mededeling wordt ontvangen.

Artikel 19 lid 3 – Bij verhindering geen verplichting tot verder vervoer; de vervoerder mag de goederen opslaan; de kosten komen ten laste van de afzender

Niet verder vervoer

Zodra de vervoerovereenkomst is opgezegd (hetzij door de vervoerder, hetzij door de afzender) eindigt de vervoersverplichting van de vervoerder en mag hij de goederen lossen en zo nodig ergens – wel op een geschikte plaats! – opslaan. Dat opslaan gebeurt voor risico van de afzender en aldus opgeslagen goederen vallen niet meer onder zijn vervoerdersaansprakelijkheid. Dat is dus anders bij de tussentijdse opslag van art. 18 (a) 'Tussentijdse opslag'. Worden de goederen uit die opslagplaats gestolen, zal de vervoerder alleen aansprakelijk zijn als de afzender bewijst dat een zorgvuldig vervoerder een dergelijke opslagplaats niet zou hebben gekozen.

Ook mag de afzender verzoeken de goederen aan hem af te geven. Bijvoorbeeld de vrachtauto is in een verkeersongeval ernstig beschadigd en de afzender stuurt een andere vrachtauto waarin de goederen worden overgeladen.

Kosten

In eerste instantie komen alle extra kosten die in verband met de opzegging worden gemaakt ten laste van de afzender. Ook de vracht en de verdere op de goederen drukkende kosten blijven te zijnen laste. Dat wordt pas anders als de vervoerder zich niet op overmacht kan beroepen.

Artikel 19 lid 4 – De afzender heeft recht op schadevergoeding tenzij de vervoerder overmacht bewijst

Schadevergoeding voor afzender

Hoewel het lijkt dat de afzender volgens art. 19 lid 3 gehouden is om alle (extra) kosten te betalen die met betrekking tot de goederen gemaakt worden na de opzegging van de vervoerovereenkomst, bepaalt art. 19 lid 4 dat de vervoerder de schade moet vergoeden die de afzender door de opzegging heeft geleden. Dat wil zeggen, de vervoerder moet voor al die extra kosten als gevolg van de opzegging opdraaien *behoudens overmacht van die vervoerder*. Overigens is deze schadevergoeding gemaximeerd tot hetgeen de vervoerder in geval van totaal verlies van de goederen verschuldigd zou zijn waarbij met

Artikel 19

name gelet moet worden op de limiet van € 3,40 per kilogram; zie bij art. 13 lid 5 'Maximum schadebedrag'.

Overmacht van de vervoerder

Het komt mij voor dat het hier niet gaat om 'vervoerdersovermacht' die wordt ingekleurd door het strenge 'Brada/Oegema'-criterium. Zie daarover nader bij art. 10 lid 1 'Overmacht'.

Het gaat hier om gewone overmacht in de zin van art. 6:75 BW, namelijk dat de tekortkoming (het niet aanvangen, voortzetten of voltooien van het vervoer) niet te wijten is aan de schuld van de vervoerder. Anders dan bij vervoerdersovermacht hoeft de vervoerder niet te bewijzen dat hij *alle* maatregelen heeft genomen om te voorkomen dat hij zou moeten stoppen met het vervoer, maar kan hij volstaan met te bewijzen dat hem geen schuld treft (hem geen verwijt kan worden gemaakt) dat hij met het vervoer moest stoppen. Bijvoorbeeld bij een verkeersongeval toont de vervoerder aan dat hij geen schuld aan dat ongeval had omdat hij, na motorpech, keurig op de vluchtstrook stond terwijl de andere vrachtwagen teveel naar rechts reed en tegen zijn vrachtwagen is aangereden.¹

1 Zie voor een sprekend voorbeeld waarin het verschil tussen gewone schuld (met betrekking tot onrechtmatige daad) en vervoerdersovermacht aan de orde komt, Hof 's-Hertogenbosch 12 mei 2009, ECLI:NL:GHSHE:2009:BK7367, S&S 2011, 11, besproken bij art. 10 lid 1 'Verkeersongeval'.