

Artikel 20 Stapelvervoer; doorvervoer

Lid 1 Vervoer over de binnenwateren

Lid 2 Bij doorvervoer treedt de vervoerder op als expediteur

Artikel 20 lid 1 – Vervoer over de binnenwateren

Vervoer over de binnenwateren

Vervoer over binnenwateren bij een oorspronkelijke overeenkomst tot vervoer over de weg waarop de AVC 2002 van toepassing zijn, vindt plaats wanneer de vrachtauto met lading en al op een pont of veerboot over binnenwater wordt vervoerd. Meestal zal het gaan over het oversteken van een rivier met een pont. Maar nu de Waddenzee en ook de Dollard als binnenwateren worden aangemerkt (art. 8:4 BW), zal ook het vervoer met de veerboot naar en van de Waddeneilanden vallen onder de reikwijdte van art. 20.

Daarbij maakt het geen verschil of de vrachtauto met lading over het binnenwater wordt vervoerd of dat de lading uit de vrachtauto wordt geladen en los, zonder vrachtauto, door de veerboot wordt vervoerd.

Wanneer het vervoer over de binnenwateren plaatsvindt, geldt het aansprakelijkheidsregime zoals beschreven in de artikelen 9 en 13 van de Algemene Veerboot- en Beurtvaartcondities.¹ Grotendeels stemt die regeling overeen met het wettelijke aansprakelijkheidsregime voor de binnenvaart zoals vastgelegd in de artikelen 8:895-901 BW met dien verstande dat de kilolimiet van € 3,40 p/kg iets hoger is dan de wettelijke kilolimiet van € 2,70 p/kg.

In geval van stapelvervoer (de vrachtauto met lading gaat op het schip) maakt art. 8:1091 BW één uitzondering voor de aansprakelijkheid van de wegvervoerder. Als de ladingschade is te wijten aan een (verborgen) gebrek van de vrachtauto, is de wegvervoerder op grond van art. 8:1098 lid 2 BW aansprakelijk voor die ladingschade; zie art. 10 lid 3 'Garantieplicht'. Zonder dit art. 8:1091 BW zou de wegvervoerder een beroep kunnen doen op art. 8:898 lid 2 BW waarin staat dat ten aanzien van de deugdelijkheid en geschiktheid van het schip en van het materiaal waarvan de vervoerder zich bedient, de zorg van een zorgvuldig vervoerder is vereist. Die zorgplicht van het materiaal waarvan de wegvervoerder zich bedient zou ook kunnen omvatten de zorgplicht voor de vrachtwagen met lading die zich aan boord van het schip bevindt. Dat is echter niet de bedoeling. Vandaar dat art. 8:1091 BW bepaalt dat de wegvervoerder geen beroep kan doen op een gebrek van

1 Zie www.sva.nl -> Publicaties -> A.V. Veerboot.

Artikel 20

zijn vrachtwagen wanneer de vrachtwagen met lading zich aan boord van een schip bevinden.

Artikel 20 lid 2 – Bij doorvervoer treedt de vervoerder op als expediteur

‘Doorexpeditie’

Ten opzichte van de oude regeling met betrekking tot doorvervoer (art. 13 AVC 1983) is het doorvervoer in de AVC 2002 sterk vereenvoudigd. Eigenlijk moeten we niet spreken over ‘doorvervoer’ maar over ‘doorexpeditie’. Immers, het tweede lid van art. 20 is nu zo geformuleerd dat de vervoerder eerst de goederen onder de vervoerovereenkomst aflevert en hij vervolgens de goederen verder *doet* vervoeren. Dat ‘doen vervoeren’ is in feite expeditie zoals genoemd in de definitie van de expeditie-overeenkomst in de zin van art. 8:60 BW.

Zodra de vervoerovereenkomst na de aflevering van de goederen tot een einde is gekomen treedt het logistieke bedrijf¹ juridisch gezien op als expediteur. Het bedrijf sluit in zijn hoedanigheid van expediteur een vervoerovereenkomst met een andere vervoerder om de betreffende goederen ‘door’ te vervoeren naar een andere eindbestemming. Daarbij kan die expediteur deze nieuwe vervoerovereenkomst zowel sluiten in eigen naam (hij wordt dan zelf afzender) als in naam van zijn opdrachtgever, de oorspronkelijke afzender. In dat geval wordt die afzender ook de afzender onder de nieuwe vervoerovereenkomst. Voor het verschil tussen vervoer en expeditie zie ook bij art. 1 lid 1 ‘Vervoer of expeditie’.

Expeditie duidelijk afspreken

De expeditie vangt pas aan nadat de vervoerder de goederen onder de wegvervoerovereenkomst heeft afgeleverd. Dat betekent dat de wegvervoerder duidelijk met zijn afzender moet afspreken tot waar hij over de weg zal vervoeren en vervolgens moet hij even duidelijk afspreken dat hij zich voor het verdere traject slechts verbindt als expediteur. Bijvoorbeeld partijen spreken af wegvervoer van een container van Eindhoven naar de containerterminal in Rotterdam; vervolgens regelt het logistieke bedrijf het ‘doorvervoer’ over zee van die container naar Dublin. Met andere woorden, het logistieke bedrijf sluit met een zeevervoerder een vervoerovereenkomst voor het vervoer over zee van die container van Rotterdam naar Dublin. Let op, de container gaat los aan boord want zou de container met oplegger aan boord gaan (ferry-vervoer) dan zal het CMR-verdrag op dit internationale vervoer

¹ Ik gebruik hier liever de niet-juridische term ‘logistiek bedrijf’ dan de juridische term vervoerder zoals deze is omschreven in art. 8:20 BW of art. 8:1090 BW.

over de weg (Eindhoven-Dublin) van toepassing zijn.

Voor de scherpslijpers: theoretisch is het mogelijk dat de afzender en vervoerder wegvervoer Eindhoven-terminal Rotterdam overeenkomen en vervolgens expeditie Rotterdam-Dublin, waarbij de oorspronkelijke vervoerder, thans expediteur, met de zeevervoerder het vervoer over zee afspreekt van de oplegger (die ook het traject Eindhoven-Rotterdam heeft gereden) met daarop die container. In dat geval is er geen internationaal vervoer over de weg overeengekomen waarop de CMR van toepassing is. Maar dan moeten deze afspraken, alleen wegvervoer tot Rotterdam en daarna expeditie van de container naar Dublin wel heel goed worden vastgelegd. Het staat de oorspronkelijke vervoerder thans expediteur echter vrij om ferry-vervoer te boeken van zijn eigen oplegger (als hem dat beter uitkomt) met daarop de container van zijn oorspronkelijke afzender. Dan is er geen CMR-vervoer overeengekomen met de oorspronkelijke afzender.

Met betrekking tot vervoer van een container met glas van Lopik naar Rotterdam en vandaar, zonder oplegger, per schip naar Bergen (Noorwegen) en nog een heel klein eindje over de weg naar de eindbestemming in Kokstad, kwam het Hof 's-Hertogenbosch na weging van alle omstandigheden toch tot het oordeel dat hier CMR-vervoer voor het gehele traject Lopik-Kokstad (dat inderdaad geheel over de weg had kunnen worden uitgevoerd) was overeengekomen en niet multimodaal vervoer weg-zee-weg en al helemaal niet wegvervoer Lopik-Rotterdam en vervolgens expeditie naar Noorwegen.¹

Aansprakelijkheid van expediteur

Als tijdens het bovengenoemde zeetraject ladingschade ontstaat (de container slaat overboord) is de expediteur voor die schade in principe niet aansprakelijk; ladingbelanghebbenden moeten hun ladingclaim indienen bij de zeevervoerder. De expediteur heeft immers niets fout gedaan; hij heeft slechts een vervoerovereenkomst over zee met de zeevervoerder gesloten. Dat wordt pas anders als door een fout van de expediteur de ladingschade ontstaat. Bijvoorbeeld de expediteur heeft nagelaten aan de zeevervoerder te melden dat de zware machine in de container een ongebruikelijk hoog zwaartepunt had en dat deze container daarom extra goed vastgezet moest worden. Als gevolg van dit hoge zwaartepunt en de golven slaat de container, die dus niet extra goed was vastgezet, om en ontstaat er schade aan de machine. De zeevervoerder is voor deze ladingschade niet aansprakelijk (bijzondere aard van de lading; art. 8:383 lid 2m BW), maar wel de expediteur die nagelaten heeft cruciale informatie over de goederenbehandeling door te

¹ Hof 's-Hertogenbosch 15 november 2011, ECLI:NL:GHSHE:2011:BU5346, S&S 2012, 66.

Artikel 20

geven aan de zeevervoerder. Deze expediteur kan zich niet beroepen op overmacht in de zin van art. 6:75 BW, te weten afwezigheid van schuld.

Limiet

Die aansprakelijkheid van de oorspronkelijke vervoerder, thans expediteur, is wel beperkt, namelijk tot € 3,40 per kilogram van de beschadigde of verloren goederen. Het tweede lid van art. 20 sluit ook aansprakelijkheid voor enige vorm van gevolgschade uit.