

## Artikel 7 Vrachtbetaling

Lid 1	Door wie en wanneer moet de vracht worden betaald?
Lid 2	De ongefrankeerde zending
Lid 3	Incassokosten
Lid 4	De vracht en verdere kosten zijn altijd verschuldigd
Lid 5	Verrekening is niet toegestaan
Lid 6	Opschorting van vervoer

### Artikel 7 lid 1 – Door wie en wanneer moet de vracht worden betaald?

*Vrachtdebiteur* De afzender, dat wil zeggen de contractuele wederpartij van de vervoerder, is in principe de vrachtdebiteur. Dat is dus niet de aflader die de goederen aan de vervoerder meegeeft; zie over het verschil tussen afzender en aflader nader bij art. 1 lid 2 ‘Wie is de afzender?’. De aflader die ten onrechte in het vak ‘Afzender’ op de vrachtbrief staat vermeld, is dus ook geen vrachtdebiteur; zie daarover nader bij art. 6 lid 2 ‘Partijen bij de vervoerovereenkomst’.

*Moment van vrachtbetaling* De afzender moet de vracht betalen op het ogenblik dat hij de vrachtbrief aan de vervoerder overhandigt dan wel op het moment dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen; het moment dat zich het eerste voordoet is bepalend. Meestal worden vrachtbrief en goederen op hetzelfde moment aan de vervoerder ten vervoer overhandigd.

Worden de goederen in gedeelten door de vervoerder ten vervoer in ontvangst genomen – en is er nog geen vrachtbrief aan de vervoerder overhandigd – dan geldt als moment van inontvangstneming het moment waarop het laatste gedeelte van de zending door de vervoerder is ontvangen.

Deze regeling is alleen juridisch van belang: er is duidelijk aangewezen vanaf welk moment de vervoerder recht heeft op betaling van de vracht.

In de praktijk zal geen enkele vervoerder betaling van de vracht eisen voor vertrek van de vrachtwagen. Dit wordt pas anders als de betalingsachterstand van de vracht zo groot is dat de vervoerder gebruik wil maken van zijn recht om het vertrek op te schorten; zie nader bij art. 7 lid 6 ‘Opschorting van het vervoer’.

Gewoonlijk stuurt de vervoerder zijn vrachtfactuur pas na de voltooiing van het vervoer met een betalingstermijn van 14 dagen of nog vaker 30 dagen. Pas nadat die termijn is voltooid begint de wettelijke verpagingsrente te lopen; zie bij art. 27 ‘Wettelijke verpagingsrente’.

## Artikel 7

*Verdere op de goederen drukkende kosten*

Deze kosten kunnen zijn: tolgelden, opslag-, uitslag-, inslag- en overslagkosten, bijkomende distributiekosten, verpakkingskosten, administratiekosten en douanekosten voor het vrijmaken van de onder douaneverband reizende goederen, en andere soortgelijke kosten.

### Artikel 7 lid 2 – De ongefrankeerde zending

*Ongefrankeerde zending*

Als de afzender met de vervoerder is overeengekomen dat de vracht niet door de afzender bij aanlevering van de goederen zal worden voldaan en dat de geadresseerde de vracht moet betalen, dan wordt die geadresseerde ook vrachtdebiteur. Weigert de geadresseerde de vracht te betalen en levert de vervoerder de goederen toch af, blijft de afzender nog steeds tot betaling van de vracht verplicht. Dit wordt pas anders als het vakje 'frankeringsvoorschrift' en het vakje 'ongefrankeerd' op de vrachtbrief behoorlijk zijn ingevuld. Dan is het ook voor de geadresseerde duidelijk dat hij vracht moet betalen en tot welk bedrag; zie hieronder bij art. 7 lid 2 'Niet afleveren zonder vrachtbetaling e.d.'.

*Het uit anderen hoofde ter zake van het vervoer verschuldigde*

Dit omvat in feite de kosten en schadevergoedingen die ontstaan tijdens het vervoer en die gewoonlijk alleen ten laste van de afzender komen. Zie bijvoorbeeld art. 8 lid 3 'Schade en kosten'.

Interessanter voor de vervoerder zijn de kosten die ontstaan doordat de goederen schade toebrengen aan de vervoerder. Bijvoorbeeld door de bijtende werking van de chemicaliën wordt de coating van de tankwagen beschadigd., zie art. 4 lid 2 'Geen beroep op overmacht, wel schadevergoeding'.

Let op: bij een gewone ongefrankeerde<sup>1</sup> zending zonder frankeringsvoorschrift zijn zowel de geadresseerde als de afzender debiteur van die kosten. Is er echter op de vrachtbrief een duidelijk frankeringsvoorschrift opgenomen – zie hierna – dan wordt in principe alleen de geadresseerde debiteur van die extra kosten, bijvoorbeeld de door de goederen veroorzaakte schade aan de vrachtwagen.

*Niet afleveren zonder vrachtbetaling e.d.*

Op de vrachtbrief zal bij voorkeur in het vakje 'frankeringsvoorschrift' duidelijk vermeld moet worden dat de goederen niet mogen worden afgeleverd zonder betaling van de vracht en andere ter zake van het vervoer verschuldigde of van verdere op de goederen drukkende kosten. Bijvoorbeeld: "Niet afleveren zonder betaling van vracht en eventuele verdere kosten/schadevergoedingen". Wordt het frankeringsvoorschrift volledig ingevuld en de vervoerder levert

1 Alleen het vakje voor 'vracht' is ingevuld met 'niet franco' of 'ongefrankeerd'.

toch af zonder enige betaling van vracht en andere kosten en de vervoerder heeft nagelaten om nadere instructies bij de afzender te vragen, dan is het redelijk dat de vervoerder later niet nog eens bij de afzender kan aankloppen voor eventueel nog niet betaalde vracht en verdere kosten/schadevergoedingen. Slechts de geadresseerde blijft debiteur voor vracht en verdere kosten/schadevergoedingen.

Laat de afzender achterwege om de verdere kosten en schadevergoedingen op de vrachtbrief te vermelden, zoals hierboven beschreven, dan kan hij de vervoerder niet verwijten dat hij toch heeft afgeleverd zonder eerst de eventuele extra kosten/schadevergoeding te innen. In dat geval krijgt de vervoerder voor deze kosten/schadevergoeding weer twee debiteuren: de geadresseerde en de afzender. Maar voor de niet betaalde vracht (in het frankeringsvoorschrift stond alleen: "Niet afleveren zonder betaling van de vracht") houdt de vervoerder alleen de geadresseerde als debiteur.

### *Instructies aan afzender vragen*

Weigert de geadresseerde om de vracht en extra kosten te betalen, dan moet de vervoerder instructies vragen aan de afzender wat hij met de lading moet doen. Meestal zal de afzender de instructie geven dat de vervoerder de goederen moet terugbrengen. De retourvracht moet de afzender betalen.

Het kan ook zo zijn dat de lading chemicaliën tijdens de rit gecontamineerd is geraakt en dat de geadresseerde om die reden de lading weigert en natuurlijk ook weigert de vracht en de verder op de goederen drukkende kosten te betalen. Als de chemicaliën door contaminatie in de tankwagen vernietigd moeten worden, zal de afzender de vervoerder de instructie geven om naar een destructiebedrijf te rijden om daar de gecontamineerde lading te lossen, welke lading vervolgens vernietigd moet worden. Wanneer de contaminatie door schuld van de vervoerder is ontstaan, moet hij op grond van de laatste zin van art. 7 lid 2 zelf de extra kosten dragen om de lading naar het destructiebedrijf te brengen en daar te lossen. Maar de wellicht hoge vernietigingskosten blijven voor rekening van de afzender. Die kosten zijn immers een vorm van gevolgschade waarvoor de vervoerder niet aansprakelijk is; zie nader bij art. 13 lid 4 'Vernietigingskosten'.

### **Artikel 7 lid 3 – Incassokosten**

### *Buitengerechtede incassokosten*

Wanneer de vrachtdebiteur (normaal gesproken zal dit alleen de afzender zijn: het vervoer vindt 'franco' plaats) nalaat de vracht en eventuele andere kosten te betalen binnen de overeengekomen betalingstermijn en de vervoerder heeft de vordering aan een incassobureau uit handen gegeven, is die vrachtdebiteur vanaf dat moment de buitengerechtede incassokosten

## Artikel 7

verschuldigd over het gevorderde bedrag (de hoofdsom), te weten de niet betaalde vracht en het uit anderen hoofde ter zake van het vervoer verschuldigde en verdere op de goederen drukkende kosten te vermeerderen met BTW. Betreft het de niet betaalde vracht voor een aantal ritten, dan worden die bedragen bij elkaar opgeteld en vormt dat bedrag de hoofdsom waarover de buitengerechtigde incassokosten worden berekend. De wettelijke verpagingsrente (zie bij art. 27 'Wettelijke verpagingsrente') wordt voor de berekening van de buitengerechtigde incassokosten niet bij de verschuldigde hoofdsom opgeteld. Dat wordt pas anders als er een jaar sinds het verzuim verstreken is. Dan kan de wettelijke verpagingsrente, verschuldigd voor dat jaar, wel bij de hoofdsom worden opgeteld. Maar let op: de vrachtvordering verjaart één jaar nadat die vracht opeisbaar is geworden, tenzij de verjaringstermijn van die vordering rechtsgeldig is gestuit; zie nader bij art. 28 lid 1 'Stuiting van de verjaringstermijn'.

Met ingang van 1 januari 2015 vervallen de woorden "en de vordering ter incasso is gegeven" in de tweede zin van art. 7 lid 3. Dat betekent dat de vrachtdebiteur in verzuim is zodra de overeengekomen betalingstermijn verstreken is. Zie ook art. 7 lid 1 'Moment van vrachtbetaling'.

Buitengerechtigde incassokosten zijn die kosten die de vervoerder of als hij de vordering ter incasso uit handen heeft gegeven het incassobureau (dit kan zijn een gerechtsdeurwaarder, maar ook een advocaat) heeft moeten maken om de vordering te innen zonder dat er een procedure is gestart. Stelt een advocaat een dagvaarding op, dan betekent dat het aanvangen van een procedure en vallen de kosten die de advocaat maakt voor het opstellen van de dagvaarding en andere processtukken, onder de gerechtelijke kosten; zie hieronder.

### *Besluit vergoeding voor buiten- gerechtelijke incassokosten*

1 juli 2012 is het Besluit vergoeding voor buitengerechtigde incassokosten<sup>1</sup> in werking getreden. In dat Besluit worden de buitengerechtigde incassokosten berekend aan de hand van de hieronder weergegeven tabel.

Nu in art. 7 lid 3 is opgenomen dat die buitengerechtigde incassokosten worden berekend aan de hand van art. 2 Besluit, kan het incassobureau niet meer incassokosten aan de debiteur in rekening brengen dan in dat Besluit vermeld. De vervoerder doet er dus verstandig aan alleen een incassobureau in de arm te nemen dat voor zijn werkzaamheden niet meer in rekening brengt

1 Staatsblad 2012/141. Het Besluit en de uitgebreide toelichting kunnen gemakkelijk worden gedownload van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2012-141.html> of Google, zoeken op 'Staatsblad 2012-141'. Zie ook M.H. Claringbould, 'Nieuwe regeling voor buitengerechtigde incassokosten', *W&W* februari 2013, nr. 69, p. 4-6.

dan de in dat Besluit genoemde bedragen. Dit laat onverlet dat de vervoerder en het incassobureau onderling een eigen tarief voor de incassowerkzaamheden kunnen afspreken. Zo zou het voor de vervoerder aantrekkelijk kunnen zijn om met het incassobureau af te spreken dat wanneer er al na één of twee simpele aanmaningen wordt betaald, de vervoerder slechts de helft (of bij grote bedragen nog minder) van de geïncasseerde buitengerechtigde incassokosten aan het incassobureau betaalt. Bijvoorbeeld, bij een vrachtincasso van € 100.000,- hoort een bedrag aan buitengerechtigde incassokosten van € 1.775,-. Het incassobureau heeft twee standaard-aanmaningsbrieven gestuurd waarna de verschuldigde vracht van € 100.000,- plus € 1.775,- aan buitengerechtigde incassokosten worden betaald. De vervoerder is aan het incassobureau € 1.775,- : 2 = € 887,50 verschuldigd; de vervoerder krijgt van het incassobureau doorbetaald € 100.887,50.

### *BTW*

Nu het incassobureau voor zijn diensten BTW bij de vervoerder in rekening brengt, welke BTW de vervoerder weer kan verrekenen, vormt de BTW geen extra kostenpost voor de vervoerder. Derhalve mag het incassobureau over de buitengerechtigde incassokosten geen BTW bij de debiteur in rekening brengen (zie art. 2 lid 3 Besluit).

De verschuldigde hoofdsom, bestaande uit de vracht en eventueel andere kosten omvat natuurlijk wel de over die bedragen verschuldigde BTW; de hoogte van die hoofdsom bepaalt de hoogte van de buitengerechtigde incassokosten.

### *Aanmaning*

Indien de debiteur een consument is, dient deze eerst te worden aangemaand voordat incassokosten verschuldigd worden (art. 6:96 lid 5 BW). In die aanmaning moet de hoogte van de incassokosten worden vermeld (zie tabel hierna) en de debiteur moet een termijn van 14 dagen krijgen om de vordering alsnog te voldoen zonder dat de incassokosten verschuldigd worden.

Betaalt de consument niet binnen die 14 dagen het verschuldigde bedrag dan is hij zonder meer de in deze aanmaningsbrief (ook wel veertiendagenbrief genoemd) vermelde incassokosten verschuldigd ook al heeft de vervoerder geen nadere incassohandelingen verricht.<sup>1</sup>

Deze aanmaning is niet nodig als de debiteur een bedrijf is (een natuurlijk persoon of rechtspersoon die handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf). Dit bedrijf is de incassokosten verschuldigd vanaf het moment dat dit

<sup>1</sup> Hoge Raad 13 juni 2014, ECLI:NL:HR:2014:1405; NJ 2014, 406 m.nt. S.D. Lindenbergh.

## Artikel 7

bedrijf als debiteur in verzuim is. De vervoerder doet er verstandig aan wel een aanmaningsbrief naar zijn debiteur te sturen met de mededeling dat als er niet binnen 14 dagen wordt betaald de in de aanmaning genoemde buitengerechtelijke incassokosten worden verschuldigd. In dat geval staat immers vast dat als de debiteur niet binnen die 14 dagen het verschuldigde bedrag heeft betaald, hij in verzuim is. Vanaf dat moment worden ook de buitengerechtelijke incassokosten verschuldigd. Geeft de vervoerder de vordering vervolgens ter incasso uit handen aan een incassobureau en stuurt dat bureau een eigen aanmaningsbrief waarin directe betaling wordt gevorderd, is de debiteur hoe dan ook de buitengerechtelijke incassokosten verschuldigd ook al betaalt de debiteur direct na ontvangst van de brief van het incassobureau. Dat betekent dat bij een vrachtvordering van € 100.000,- de incassokosten van – volgens de hieronder opgenomen tabel – € 1.775,- door de vrachtdebiteur betaald moeten worden ook al verricht het incassobureau geen andere incassohandelingen.

*De tabel*

De buitengerechtelijke incassokosten over de verschuldigde hoofdsom (de openstaande vracht en andere kosten plus BTW, maar zonder vertragsrente) bedragen:

15% over de eerste € 2.500,-, max. € 375,-<sup>1</sup>

10% over de volgende € 2.500,- tot € 5.000,-; max. € 250,- + € 375,- = € 625,-

5% over de volgende € 5.000,- tot € 10.000,-; max. € 250,- + € 625,- = € 875,-

1% over de volgende € 190.000,- tot € 200.000,-; max. € 1.900,- + € 875,- = € 2.775,-

0,5% over het meerdere met een maximum van € 6.775,-, ofwel over de volgende € 800.000,- tot € 1.000.000,-, max. € 4.000,- + € 2.775,- = € 6.775,-

Enkele voorbeelden (de vetgedrukte bedragen zijn steeds het maximumbedrag waarover het bijbehorende rentepercentage wordt berekend).

Hoofdsom		Incassokosten
€ 200		€ 40 (minimum)
€ 500	15%	€ 75
€ 1.000	15%	€ 150
€ <b>2.500</b>	15%	€ 375
€ 3.000	€ 375 + (10% over € 5.00 is) € 50	€ 425
€ <b>5.000</b>	€ 375 + (10% over € 2.500 is) € 250	€ 625
€ 8.000	€ 625 + (5% over € 3.000 is) € 150	€ 775
€ <b>10.000</b>	€ 625 + (5% over € 5.000 is) € 250	€ 875
€ 20.000	€ 875 + (1% over € 10.000 is) € 100	€ 975
€ 50.000	€ 875 + (1% over € 40.000 is) € 400	€ 1.275
€ 100.000	€ 875 + (1% over € 90.000 is) € 900	€ 1.775
€ <b>200.000</b>	€ 875 + (1% over € 190.000 is) € 1.900	€ 2.775
€ 300.000	€ 2.775 + (0,5% over € 100.000 is) € 500	€ 3.275
€ 500.000	€ 2.775 + (0,5% over € 300.000 is) € 1.500	€ 4.275
€ <b>1.000.000</b>	€ 2.775 + (0,5% over € 800.000 is) € 4.000	€ 6.775 <sup>2</sup>
€ 1.500.000	maximum	€ 6.775

1 Het minimumtarief voor incassokosten is gesteld op € 40,- (art. 2 lid 2 Besluit) zodat voor een hoofdsom van minder dan € 266,67 altijd € 40,- aan buitengerechtelijke incassokosten is verschuldigd.

2 Dit is het maximum dat aan buitengerechtelijke incassokosten in rekening mag worden gebracht.

# Artikel 7

## *Gerechtelijke kosten*

Onder de gerechtelijke kosten ter incasso vallen de kosten die de vervoerder in een procedure moet maken om het hem toekomende bedrag aan onbetaalde vracht te incasseren. Die gerechtelijke kosten zijn volgens een tabel vastgestelde bedragen en zij hangen af van de hoogte van de vordering. Die kosten omvatten het griffierecht (hangt af van de hoogte van de vordering), de deurwaarderskosten (meestal rond de honderd euro) en het zogenoemde liquidatietarief (hangt af van de hoogte van de vordering en het aantal verrichte proceshandelingen).

Wanneer de vervoerder de vrachtvordering krijgt toegewezen (hij 'wint'), dan moet de verliezende partij (de vrachtdebiteur) het door de vervoerder betaalde griffierecht en de deurwaarderskosten aan de vervoerder vergoeden ('terugbetalen') en de verliezende partij moet het door de rechter vastgestelde liquidatietarief en eventueel de nakosten (van € 131,- tot maximaal € 273,-) aan de vervoerder betalen.

Bij een procedure voor de rechtbank<sup>1</sup> voor een vordering van € 45.000,- zijn die gerechtelijke kosten bijvoorbeeld:<sup>2</sup>

- Deurwaarderskosten	ca. € 80,-
- Griffierecht (1 x € 1.789,-) <sup>3</sup>	€ 1.836,-
- Liquidatietarief (dagvaarding en comparitie; 2 punten; € 894,- per punt)	€ 1.788,-
- Totaal	€ 3.704,-

Maar de 'winnende' vervoerder moet nog wel zijn advocaat betalen. Die advocaat werkt gewoonlijk op basis van een uurtarief. In de praktijk is het honorarium van de advocaat vaak hoger dan de door de rechtbank toegewezen gerechtelijke kosten.

De 'verliezende' vrachtdebiteur moet nog veel meer betalen. Om door te gaan met bovenstaand voorbeeld: Hij wordt veroordeeld om de hoofdsom van € 45.000,- (de vracht plus de buitengerechtelijke kosten), te vermeerderen met de wettelijke verdragingsrente (zie art. 27 'Wettelijke verdragingsrente'), alsmede de gerechtelijke kosten van € 3.704,- aan de vervoerder te betalen.

1 De bevoegde rechtbank is de rechtbank te Rotterdam; zie art. 29 lid 1 'Bevoegde rechter te Rotterdam'.

2 Voor de hoogte van de griffierechten [per 1 januari 2013] zie [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) -> Procedures -> Tarieven griffierecht -> Griffierecht bij de rechtbank en voor de liquidatietarieven zie [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) -> Procedures -> Landelijke regelingen Civiel recht -> Liquidatietarief rechtbanken en gerechtshoven.

3 Het maximum griffierecht bedraagt € 3.621,- voor vorderingen van € 100.000,- en hoger.



Maar de gedaagde vrachtdebiteur heeft ook zijn eigen griffierecht van € 1.836,- moeten betalen. Het griffierecht, dat afhankelijk is van de hoogte van de gevorderde hoofdsom, moet zowel door de eiser (in dit geval de vervoerder) als door de gedaagde (in dit geval de vrachtdebiteur) aan de griffie van de rechtbank worden betaald. In ons voorbeeld ontvangt de rechtbank dus  $2 \times € 1.836,- = € 3.672,-$ .

Daarenboven moet de 'verliezende' vrachtdebiteur het honorarium van zijn advocaat betalen. Binnen de kortste keren is deze verliezende vrachtdebiteur € 10.000,- aan proceskosten kwijt.

Ook komt het vaak voor dat de vervoerder die zijn onbetaalde vracht wil innen, begint met de lading vast te houden. Hij oefent een retentierecht (zie bij art. 23 'Algemeen') op de lading uit of hij schort het vervoer op (zie bij art. 7 lid 6 'Opschorting van het vervoer'). In dat geval is de kans groot dat de ladingbelanghebbende een kort geding begint om het retentierecht of het recht tot opschorting van het vervoer op te heffen. De vervoerder zal in dat opheffingskort geding een tegenvordering instellen tot betaling van de verschuldigde vracht. In de praktijk gaat het dan vooral om de vracht uit het verleden en niet de vracht voor de onderhavige rit (die wil de ladingbelanghebbende meestal wel betalen).

Ook in dat geval zullen de proceskosten voor de verliezende partij oplopen tot bovengenoemde bedragen.

*Vorderingen tot € 25.000,- bij kantonrechter*

Op 1 juli 2011 is de grens verhoogd voor zaken waarin de kantonrechter bevoegd is en wel van € 5.000,- naar € 25.000,-. Dat betekent dat voor vrachtvorderingen tot een bedrag van € 25.000,- de kantonrechter bevoegd is en dat deze incassozaak niet verplicht door een advocaat behandeld hoeft te worden. Ook een incassobureau of een gerechtsdeurwaarder mag als gemachtigde bij de kantonrechter optreden. Overigens is een gedaagde in een kantongerechtprocedure geen griffierecht verschuldigd. Bij zaken waar de kantonrechter bevoegd is, werkt de keuze voor de Rechtbank Rotterdam van art. 29 lid 1 niet; zie nader bij art. 29 lid 1 'Kantonrechter bevoegd'.

Als advocaat wil ik hier echter een waarschuwing laten horen. Veel incassobureaus of gerechtsdeurwaarders die niet bekend zijn met Boek 8 BW en de AVC 2002, zijn niet bedacht op de korte verjaringstermijn van één jaar voor vrachtvorderingen. (zie art. 28 lid 1 'Verjaringstermijn één jaar') en andere specifieke bepalingen uit de AVC. Overdreven gezegd, een vervoerder die zijn vrachtvordering wil laten innen door een incassobureau, een gerechtsdeurwaarder en ook een advocaat, dient zich ervan te vergewissen

## Artikel 7

dat de betrokkene een exemplaar van deze *Toelichting op de AVC 2002* bij de hand heeft.

### **Artikel 7 lid 4 – De vracht en verdere kosten zijn altijd verschuldigd**

*Volle vracht altijd verschuldigd*

Ook wanneer de goederen beschadigd of in het geheel niet worden afgeleverd en de vracht is, zoals meestal het geval is, nog niet betaald dan heeft de vervoerder toch recht op de volle vracht en eventuele verdere kosten. Dat geldt ook als de goederen met vertraging worden afgeleverd. In geval van een ladingschade zal de afzender meestal niet de vracht betalen of hij compenseert de vracht met de schade. Verrekening is niet toegestaan; zie bij art. 7 lid 5 'Verrekening'. Wanneer de vrachtvordering een aanzienlijk bedrag is (bijvoorbeeld vervoer van Nederland naar Zuid-Spanje, op welk 'CMR-vervoer' de AVC 2002 aanvullend van toepassing zijn verklaard), doet de vervoerder er verstandig aan die vrachtvordering in reconventie als tegenvordering in te stellen in de ladingschadeprocedure. Hier zit een addertje onder het gras: ladingadvocaten regelen wel een verlenging van de verjaringstermijn voor de ladingschadevordering. Wanneer er dan na één jaar gedagvaard wordt voor de ladingclaim, stelt de vervoerder een eis in reconventie in voor zijn vrachtvordering. Als hij de verjaringstermijn voor de vrachtvordering niet heeft verlengd of gestuit (zie bij art. 28 lid 1 'Stuiting van de verjaringstermijn') dan is die vrachtvordering na één jaar toch verjaard en krijgt de vervoerder geen vracht. Sterker nog, bij CMR-vervoer wordt de ladingschade (aangenomen dat de vervoerder daarvoor aansprakelijk is) berekend aan de hand van de afzendwaarde plus de vracht voor het onderhavige vervoer (art. 23 lid 4 CMR). Kortom, ook al is de lading geheel verloren gegaan en is de vervoerder aansprakelijk voor dat verlies, het kan toch de moeite waard zijn om in ieder geval de vrachtvordering te innen.

### **Artikel 7 lid 5 – Verrekening is niet toegestaan**

*Verrekening*

Hoewel de wet (art. 6:127 BW) onder bepaalde omstandigheden verrekening (schuldvergelijking; compensatie) van vorderingen toestaat, is in de AVC 2002 de bevoegdheid tot verrekening uitdrukkelijk uitgesloten.

In de praktijk speelt dit met name in geval van ladingschade een rol bij ladingclaims. Deze ladingclaims mogen niet gecompenseerd worden met nog openstaande vrachtvorderingen en dergelijke. Zie ook hierboven bij art. 7 lid 4 'Volle vracht altijd verschuldigd'. Ook de remboursvordering (zie bij art. 17 lid 1 'Rembours'), die als 'het uit anderen hoofde ter zake van het vervoer

verschuldigde' kan worden aangemerkt, mag niet met de vracht worden gecompenseerd.

### *Opschorting van betaling van vracht*

Nu verrekening van de vrachtvordering met de ladingclaims niet is toegelaten, zou een ladingclaimant zich nog kunnen beroepen op het recht om betaling van de vrachtvordering e.d. op te schorten (zie bij art. 6:52 BW) totdat de vervoerder zijn verplichtingen jegens hem is nagekomen, namelijk de ladingschade waarvoor die vervoerder aansprakelijk is, aan de ladingclaimant te betalen. Maar het wettelijk systeem van Boek 8 BW en meer in het bijzonder art. 8:1128 BW verzet zich tegen de mogelijkheid dat de vrachtdebiteur betaling van de verschuldigde vracht in geval van ladingschade opschort. Immers, voordat het vervoer aanvangt is de vracht al verschuldigd (zie art. 7 lid 1 'Moment van vrachtbetaling' en art. 8:1128 lid 1 BW) en aan die verschuldigdheid doet niet af of de lading al dan niet beschadigd wordt afgeleverd. In dat geval ontbreekt de voldoende samenhang tussen de vrachtvordering en de ladingclaim, gelijk art. 6:52 lid 1 BW vereist. Dat geldt in nog sterkere mate wanneer de vrachtvordering van de vervoerder andere transporten betreft dan het onderhavige vervoer waarbij de ladingschade is ontstaan.

De vordering tot betaling van de vracht kan derhalve los worden gezien van de vordering van de ladingbelanghebbende tevens vrachtdebiteur tot betaling van schadevergoeding wegens ladingschade. De vrachtdebiteur is dan ook niet gerechtigd de nakoming van zijn verbintenis tot betalen van de vracht op te schorten.

### **Artikel 7 lid 6 – Opschorting van vervoer**

### *Opschorting van het vervoer*

Zoals al behandeld bij art. 7 lid 1 'Moment van vrachtbetaling', kan de vervoerder zeggen: "Eerst vracht betalen en pas dan ga ik rijden!". Commercieel gezien is deze harde opstelling door de vervoerder eigenlijk onmogelijk. Op zijn vrachtfacturen wordt meestal een betalingstermijn van 14 of 30 dagen genoemd.

Maar wanneer de afzender ook vrachtvorderingen uit het verleden onbetaald heeft gelaten (het kan al gauw om tienduizenden euro's gaan), kan de vervoerder wel overgaan tot dit ultimum remedium. De vraag wordt dan of dit opschortingsrecht om niet te gaan rijden ook werkt voor nog niet betaalde vracht voor eerdere transporten. Volgens mij zijn art. 7 AVC en art. 8:1128 BW zo geformuleerd dat het opschortingsrecht alleen wordt toegekend voor vracht verschuldigd voor de onderhavige rit. Maar dat neemt niet weg dat het algemene opschortingsrecht van art. 6:52 BW ook toegepast kan worden. En in lid 2 van dat art. 6:52 BW staat dat het opschortingsrecht ook werkt als er

## Artikel 7

voldoende samenhang is indien – naar onze situatie vertaald – de vrachtvordering (uit het verleden) en de verplichtingen om te vervoeren voortvloeien uit dezelfde (raam)overeenkomst. Dat wettelijke opschortingsrecht wordt beschouwd als de ‘moeder van het retentierecht’. Met andere woorden, wanneer de vervoerder het vervoer opschort omdat de vracht voor de onderhavige rit en voor eerdere transporten nog niet betaald is, oefent hij in feite een retentierecht uit op de lading. Een retentierecht voor vracht uit het verleden kan alleen met succes jegens een ontvanger of een derde-eigenaar worden uitgeoefend als die ontvanger of derde-eigenaar zeer nauw betrokken was bij die eerdere transporten. Zie daarvoor uitgebreid bij art. 23 lid 4 ‘Retentierecht voor vracht uit het verleden jegens geadresseerde’.

Deze redenering met betrekking tot het retentierecht zou ik ook willen toepassen op het recht van de vervoerder om het vertrek van de vrachtwagen op te schorten totdat de vracht, en niet de vracht uit het verleden, is betaald. Wanneer de geadresseerde zich bij de vervoerder meldt en om aflevering van de goederen verzoekt, zal de vervoerder moeten gaan rijden en die goederen aan de geadresseerde moeten afleveren als de vracht voor de onderhavige rit wordt betaald. Dit wordt pas anders als de geadresseerde ook partij was bij die eerdere vervoerovereenkomsten en de vracht voor die transporten nog niet was betaald. Dan kan de vervoerder ook jegens die geadresseerde weigeren om te gaan rijden; zie verder bij art. 23 lid 4 ‘Retentierecht voor vracht uit het verleden jegens geadresseerde’.

Let wel, deze situatie moet onderscheiden worden van de situatie dat de vrachtdebiteur betaling van de vracht wil opschorten totdat zijn ladingclaim is betaald. In dat geval is er geen voldoende samenhang tussen de vordering zoals art. 6:52 BW vereist; zie bij art. 7 lid 5 ‘Opschorting van betaling van vracht’. Die samenhang is er wel tussen de vordering van de vervoerder tot betaling van de vracht en verbintenis van de vervoerder om de goederen te vervoeren.