

Artikel 8 Instructies van de afzender

- Lid 1 Instructies van de afzender aan de vervoerder
- Lid 2 Ook na inontvangstneming door de vervoerder mogen nog instructies worden gegeven
- Lid 3 Vergoeding van schade en kosten plus redelijke beloning bij andere bestemmingsplaats
- Lid 4 Het recht tot het geven van instructies vervalt naarmate de geadresseerde de goederen aanneemt of schadevergoeding verlangt

Artikel 8 lid 1 – Instructies van de afzender aan de vervoerder

Instructies van de afzender

Nu de afzender het recht heeft om zowel voor aanvang van het vervoer als tijdens het vervoer (zie bij art. 8 lid 2 'Instructies ook na inontvangstneming') aan de vervoerder instructies te geven dat hij de goederen elders of niet aflevert zoals oorspronkelijk overeengekomen, houdt die afzender 'grip' op de lading tot het moment dat de geadresseerde de goederen in ontvangst neemt (zie over dit laatste nader bij art. 8 lid 4 'Het moment tot wanneer instructies gegeven kunnen worden').

Dit 'grip' houden op de lading is vooral van belang in de koopsfeer. Zolang de koper tevens geadresseerde de koopprijs nog niet heeft betaald en de goederen zijn al onderweg, kan de verkoper tevens afzender de vervoerder opdragen de goederen niet bij de geadresseerde af te leveren maar naar een andere plek te brengen of terug te rijden naar de afzender. Overigens zal deze situatie zich bij AVC-vervoer in Nederland niet gauw voordoen nu het vervoer meestal minder dan één dag duurt.

Bij internationaal wegvervoer dat meestal langer duurt komt het wel eens voor dat de afzender de goederen halverwege de rit 'terugroept'. Een aardig voorbeeld is het vervoer van parmahammen naar Montenegro. Omdat de vervoerder te laat (namelijk na de kerst) dreigde aan te komen bij de geadresseerde tevens koper van de hammen en die koper de koopovereenkomst inmiddels had ontbonden, gaf de afzender tevens verkoper opdracht aan de vervoerder om weer terug te rijden naar Nederland. Bij aankomst terug in Nederland bleken de verse parmahammen inmiddels bedorven. Het Hof Arnhem houdt de vervoerder uiteindelijk aansprakelijk voor deze bederfschade nu het volgens het hof aan de vervoerder te wijten was dat hij te laat bij de geadresseerde zou arriveren.¹ Dat was reden voor de

1 Hof Arnhem 30 augustus 2011, S&S 2012, 33.

Artikel 8

geadresseerde om de koopovereenkomst op te zeggen en de lading te weigeren waardoor de verkoper tevens afzender gedwongen werd de vervoerder de instructie te geven de lange reis terug naar Nederland te maken; op die terugrit zijn de hammen bedorven geraakt.¹

Instructies betreffende niet-aflevering altijd opvolgen

Instructies om naar een andere plaats van aflevering te rijden (de geadresseerde laat aan de afzender weten dat de container naar een andere terminal gebracht moet worden en de afzender geeft dit tijdens de rit door aan de vervoerder) dienen te worden opgevolgd, mits die instructie de normale bedrijfsvoering van de vervoerder niet belet. Als de vervoerder de opdracht had de container naar de zeeterminal van de geadresseerde in Rotterdam te brengen en tijdens de rit krijgt de vervoerder de instructie om de container naar de binnenlandterminal van diezelfde geadresseerde in Venlo te brengen, kan de vervoerder zeggen dat hij toch naar de terminal in Rotterdam rijdt, omdat hij daar weer een andere container moet ophalen. Rijden naar Venlo zou zijn ritplanning geheel verstoren.

Dit alles wordt anders als de afzender de vervoerder de opdracht geeft de goederen niet af te leveren op de oorspronkelijk overeengekomen bestemmingsplaats aan de oorspronkelijk overeengekomen geadresseerde. Die instructie moet volgens de laatste zin van art. 8 lid 1 altijd worden opgevolgd en op die manier houdt de afzender zijn ultieme grip op de goederen.

De wettelijke regeling van art. 8:1125 lid 2 BW is op dat punt minder streng nu daar de regel geldt dat de gegeven instructies niet de normale bedrijfsvoering van de vervoerder mogen beletten. Maar deze regeling is geen dwingend recht en daarom mag de laatste zin van art. 8 lid 1 als een strikte order aan de vervoerder worden geformuleerd.

Tijdig instructies geven

Met name instructies om de goederen niet af te leveren moeten de vervoerder tijdig bereiken. In principe zal dat zijn voordat de chauffeur met zijn vrachtwagen het terrein van de geadresseerde oprijdt. Zie nader bij art. 8 lid 4 'Het moment tot wanneer instructies gegeven kunnen worden'.

¹ Dit arrest is door mij kritisch besproken in de *Beursbengel*, nr. 815, juni 2012, p. 35-36.

Artikel 8 lid 2 – Ook na inontvangstneming door de vervoerder mogen nog instructies worden gegeven

Instructies ook na inontvangstneming

Zoals al bij de bespreking van art. 8 lid 1 naar voren kwam, kunnen de instructies ook nog tijdens de rit gegeven worden. Of dat bij nationaal wegvervoer in Nederland dat meestal minder dan één dag duurt, vaak zal gebeuren is de vraag. Het kan natuurlijk voorkomen als een lading vers fruit, vervoerd in een ongekoelde wagen, in het pinksterweekend moet overstaan en het plotseling heel warm wordt. De vervoerder kan dan op zondag de instructie krijgen om al op die dag bij een ander koelhuis dat wel open is, te lossen. De extra kosten (zondagtariaf voor de chauffeur e.d.) kan de vervoerder bij de afzender in rekening brengen; zie hierna bij art. 8 lid 3.

Artikel 8 lid 3 – Vergoeding van schade en kosten plus redelijke beloning bij andere bestemmingsplaats

Schade en kosten

Met name wanneer de vervoerder de instructie krijgt de goederen niet af te leveren bij de oorspronkelijke geadresseerde, kan dit leiden tot verstoring van de normale bedrijfsvoering van de vervoerder en derhalve tot schade bij die vervoerder. Bijvoorbeeld, de vervoerder kan een geplande rit voor een andere afzender niet uitvoeren. De schade die hij daardoor lijdt kan hij verhalen op de afzender die de instructie tot niet-aflevering gaf. Hetzelfde geldt voor extra kosten zoals het rijden op zondag. Maar die extra kosten kunnen ook ontstaan als de vervoerder de instructie krijgt om de zware lading op een andere wijze te lossen dan oorspronkelijk overeengekomen. Evenzeer kunnen die extra kosten ontstaan als de vervoerder de instructie krijgt om de goederen vooralsnog niet af te leveren bij de geadresseerde, maar te blijven wachten. Die wachtkosten kunnen bij de afzender in rekening worden gebracht.

Wijziging van bestemmingsplaats

Als de vervoerder de instructie krijgt om naar een andere bestemmingsplaats te rijden en hij rijdt daar inderdaad naar toe, kan de vervoerder voor dat 'omrijden' of 'terugrijden' een redelijke vergoeding krijgen. In de praktijk zal dat zijn de vracht voor de extra gereden kilometers. Extra kosten, zoals het rijden op zon- en feestdagen, worden natuurlijk ook doorberekend.

Artikel 8

Artikel 8 lid 4 – Het recht tot het geven van instructies vervalst naarmate de geadresseerde de goederen aanneemt of schadevergoeding verlangt

Het moment tot wanneer instructies gegeven kunnen worden

Instructies betreffende het wijzigen van de oorspronkelijke vervoerovereenkomst, met name de niet-aflevering of het rijden naar een andere bestemmingsplaats, kunnen door de afzender worden gegeven tot het moment dat de geadresseerde de goederen op de losplaats aanneemt of de geadresseerde schadevergoeding verlangt wegens niet-aflevering van de goederen.

Een voorbeeld: de chauffeur rijdt met zijn wagen geladen met tv-toestellen het terrein van de geadresseerde op om de toestellen aldaar uit de vrachtwagen te lossen. Voordat de chauffeur begint met lossen krijgt hij via zijn mobiel te horen dat hij niet mag lossen en dat hij terug moet rijden naar de afzender. De chauffeur moet deze instructie opvolgen.

Al naarmate

Dit gaat zelfs zover dat de chauffeur die al begonnen is met het lossen van enkele toestellen en dan te horen krijgt dat hij moet stoppen met lossen, inderdaad moet ophouden met de andere toestellen uit de wagen te laden; de chauffeur moet met de in de wagen nog aanwezige toestellen terugrijden. Dit is de betekenis van de woorden 'al naarmate'.

De geadresseerde neemt de goederen aan

De vraag blijft op welk moment precies de geadresseerde de goederen aanneemt. Want zodra dat moment zich voordoet kan de afzender geen instructies meer geven die de vervoerder moet opvolgen. Dat moment is pas daar als de geadresseerde de goederen op de losplaats fysiek aanneemt, dat wil zeggen wanneer de goederen gelost zijn en onder de hoede komen van de geadresseerde. Of wanneer de vrachtwagen door personeel van de geadresseerde wordt gelost, het moment waarop de vrachtwagendeuren worden geopend en het personeel begint met het lossen van de goederen.

De geadresseerde neemt mijns inziens de goederen nog niet aan *op de losplaats* op het moment dat de chauffeur zich bij de portiersloge meldt en de instructie krijgt de container naar een bepaalde plek op de terminal te rijden. Pas op het moment dat de terminalkraan de container van de trailer tilt neemt de geadresseerde de goederen op de losplaats van de vervoerder aan. Hetzelfde geldt als de chauffeur de opdracht krijgt naar een bepaalde landtank te rijden om daar de chemicaliën te lossen. Pas wanneer de chemicaliën naar de landtank gaan stromen, neemt de geadresseerde de goederen op de losplaats aan.

Zie ook voor het in ontvangst nemen van de goederen door de geadresseerde bij art. 9 lid 2 'Aflevering'.

*Geadresseerde
vordert schade-
vergoeding
wegens niet-
aflevering*

Het recht tot het geven van instructies vervalt ook als de geadresseerde bij de vervoerder een vordering tot schadevergoeding indient omdat de vervoerder de goederen niet aflevert. Let op, heeft de vervoerder voordien (voordat de geadresseerde van zich heeft laten horen) al instructie van de afzender gekregen om de goederen niet af te leveren, dan hoeft die vervoerder niet meer te luisteren naar de geadresseerde die bij hem schadevergoeding claimt wegens niet-aflevering.

Het verlangen van schadevergoeding door de geadresseerde wegens niet-aflevering van de goederen, speelt vooral een rol als de goederen tijdens de rit door brand verloren zijn gegaan. Meldt de geadresseerde zich in dat geval direct bij de vervoerder met een claim tot schadevergoeding, kan de afzender geen instructies meer geven wat er met de door brand aangetaste restanten moet gebeuren; die afzender heeft zijn grip op de lading verloren. Overigens zal het in de praktijk niet gebeuren dat die geadresseerde zich onmiddellijk meldt met een claim tot schadevergoeding, want op het moment dat hij dat doet treedt hij toe tot de vervoerovereenkomst en kan hij debiteur worden voor bijvoorbeeld vernietigingskosten van de waardeloos geworden lading (zie bij art. 7 lid 2 'Instructies aan afzender vragen' en art. 13 lid 4 'Vernietigingskosten').

