

Artikel 9 Verplichtingen van de vervoerder

- Lid 1 Inontvangstneming van goederen door vervoerder en opgave laadvermogen van voertuig
- Lid 2 Hoofdverplichting van de vervoerder
- Lid 3 Zonder vertraging vervoeren
- Lid 4 Opzegging indien de vervoerder de goederen niet in ontvangst neemt; schadevergoeding aan afzender beperkt tot tweemaal de vracht
- Lid 5 Controle door vervoerder van belading, stuwning en overbelading
- Lid 6 Aflevering aan huis

Artikel 9 lid 1 – Inontvangstneming van goederen door vervoerder en opgave laadvermogen van voertuig

Inontvangstneming

De inontvangstneming van de goederen door de vervoerder 'op de overeengekomen plaats, tijd en wijze' is eigenlijk het spiegelbeeld van art. 4 lid 1b waarin de afzender de verplichting krijgt opgelegd de goederen 'op de overeengekomen plaats, tijd en wijze' aan de vervoerder ter beschikking te stellen. Als de vervoerder niet verschijnt met zijn vrachtwagen op de afgesproken plaats en tijd, dan treedt de sanctie van art. 9 lid 4 'Schadevergoeding' in: beide partijen kunnen de vervoervereenkomst opzeggen; zie voor de verschuldigde schadevergoeding verder bij dat vierde lid.

De vervoerder moet de goederen ook op de overeengekomen wijze in ontvangst nemen. Dat wil zeggen als afzender en vervoerder zijn overeengekomen dat de vervoerder de zware kisten met zijn bij de vrachtwagen horende vorkheftruck op de wagen zou zetten¹ en de vervoerder komt aanzetten met een vrachtwagen zonder vorkheftruck, dan mag de afzender die zelf niet over een vorkheftruck beschikt – na het verstrijken van de uiterste termijn – de overeenkomst opzeggen en heeft hij recht op schadevergoeding (die weer beperkt is tot twee keer de vracht; zie bij art. 9 lid 4 'Schadevergoeding').

Moment van inontvangstneming

Het bepalen van het 'moment van inontvangstneming' is vooral een feitelijke kwestie. Daarover zeggen wet noch AVC iets. Het kan van groot belang zijn om dat moment nauwkeurig vast te stellen want vanaf het moment dat de vervoerder de goederen in ontvangst neemt, begint zijn aansprakelijkheid te lopen (zie verder bij art. 10 e.v.).²

- 1 Dat betekent dat de vervoerder is overeengekomen de in principe op de afzender rustende verplichting tot belading over te nemen (zie bij art. 4 lid 1e 'Laden, stuwen en lossen').
- 2 Dit onderwerp heb ik uitgebreid behandeld in [SVA-syllabus 2008, p. 43-47](#).

Artikel 9

Het gaat erom dat de vervoerder de goederen onder zijn hoede krijgt. Wanneer het tijdstip van dat 'onder zijn hoede krijgen' precies gelegen is, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval.¹ Maar niet alleen de omstandigheden van het geval bepalen dat moment, er moet ook wilsovereenstemming zijn tussen afzender en vervoerder over die inontvangstneming van de goederen. De afzender kan niet zomaar de pallet met sportschoenen 's avonds achterlaten op het terrein van de vervoerder die de pallet – zoals overeengekomen – de volgende ochtend moet vervoeren. Tekent echter de nachtportier van de vervoerder voor ontvangst af en zegt hij dat de pallet achterin de loods kan worden gezet, dan is er wel wilsovereenstemming over inontvangstneming door de vervoerder ook al was er afgesproken dat het vervoer pas de volgende ochtend zou aanvangen. Maar men kan ook in het raamcontract hebben vastgelegd (of mondeling hebben afgesproken, maar dat is dan vaak moeilijk te bewijzen) dat de afzender de trailers met containers 's nachts op het terrein van de vervoerder mag achterlaten. Ook dan heeft op dat moment de vervoerder de trailer met container in ontvangst genomen en begint zijn vervoerdersaansprakelijkheid te lopen.

Geen inontvangstneming werd aangenomen in een zaak waarbij de afzender de goederen al in de afgekoppelde op zijn terrein achtergelaten trailer had geladen en de chauffeur de vrachtbrief voor die zending al had opgehaald.² Die vrachtbrief had de chauffeur enkel om organisatorische redenen meegenomen (hij moest een trip naar Spanje voorbereiden). De afzender had de trailer zelf beladen en vervolgens onder zijn toezicht op zijn terrein laten staan (waar die trailer natuurlijk 's nachts gestolen werd). In deze zaak is er nog geen inontvangstneming door de vervoerder en dus geen aansprakelijkheid voor de vervoerder.

Ik merk nog op dat het meestal anders is: zodra de goederen in het vervoermiddel van de vervoerder zijn, wordt hij geacht deze goederen in ontvangst genomen te hebben. Maar in de bovengenoemde zaak mocht de chauffeur de oplegger nog niet meenemen en bleef deze gewoon staan op het terrein van de afzender, die zelf de hoofdvervoerder was tegenover de echte ladingbelanghebbende.³ In die hoedanigheid van hoofdvervoerder had hij wel de goederen ten vervoer in ontvangst genomen. Tegenover deze oorspronkelijke afzender was de hoofdvervoerder dus aansprakelijk voor de diefstal.

1 Hoge Raad 24 maart 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1675, NJ 1996, 596 m. nt. Japikse; S&S 1995, 72 'Iris'.

2 Hof Den Bosch 1 november 2005, ECLI:NL:GHSHE:2005:AU6750, S&S 2007, 21.

3 Voor een soortgelijk geval waarbij de vrachtbrief nog niet was afgegeven zie Rechtbank Den Bosch 28 maart 2012, ECLI:NL:RBSHE:BW0041, S&S 2013, 89.

Bulkvervoer

Bij bulkvervoer, waarbij het met name gaat om producten die in tankwagens worden vervoerd, is het helemaal van belang om precies te weten op welk moment de vervoerder de goederen in ontvangst neemt. Trouwens, dat geldt evenzeer voor het moment van aflevering, zie bij art. 9 lid 2 'Aflevering'. Immers, de aansprakelijkheid van de wegvervoerder begint te lopen vanaf het moment van inontvangstneming van de goederen tot en met het moment van aflevering.

Ik ben van mening dat de tankvervoerder de vloeibare lading in ontvangst neemt op het moment dat het product de koppeling tussen de laadslang van de landtank en de laadslang van de tankwagen is gepasseerd.¹ Nog nauwkeuriger gezegd, wanneer het vloeibare product de buitenring van de flens of het koppelstuk van de laadslang van de tankwagen passeert. Zodra het product in de laadslang van de tankwagen komt, krijgt de tankvervoerder het product 'onder zijn hoede'.

Hetzelfde geldt bij aflevering. Die aflevering vindt plaats zodra het product de flens of het koppelstuk van de losslang² is gepasseerd.³

Dit alles betekent dat als de laadslang van de landtank niet goed is vastgekoppeld⁴ aan de laadslang van de tankwagen en de koppeling schiet los en het product vloeit over het terrein van de afzender, de tankvervoerder voor het aldus verloren gegane product niet aansprakelijk is. Hij heeft dat product immers nog niet in ontvangst genomen. Hetzelfde geldt bij aflevering: zodra het product het koppelstuk van zijn losslang is gepasseerd, heeft de tankvervoerder dat product afgeleverd en is hij niet aansprakelijk voor het verlies van het product dat over het terrein van de geadresseerde is gevloeid. Voor de vraag of de vervoerder aansprakelijk is voor de schade door het product aan het terrein toegebracht, zie bij art. 13 lid 1 'Onbeschadigde goederen brengen schade toe aan andere zaken'.

Mededeling laadvermogen

De mededeling van het laadvermogen van de vrachtwagen door de vervoerder is ook weer het spiegelbeeld van art. 4 lid 1d 'Gewicht'. De afzender moet onder andere meedelen hoe zwaar de goederen zijn en de vervoerder moet

- 1 Zie ook art. 1 lid 11 AVTC. De tekst van de Algemene Tankvervoercondities voor het Vervoer van Bulkgoederen over de Weg kan worden gedownload van www.sva.nl -> Publicaties -> A.V. Bulkvervoer.
- 2 De losslang is meestal ook de laadslang. Meestal gaat het bij tankwagens niet om beweegbare slangen, maar om aan de tanks vastgezette pijpleidingen.
- 3 Zie art. 1 lid 12 AVTC.
- 4 Dat vastkoppelen behoort in principe bij de laadverplichtingen van de afzender, tenzij anders is overeengekomen; zie bij art. 4 lid 1e 'Laden, stuwen en lossen'.

Artikel 9

meedelen wat het laadvermogen van zijn vrachtauto is. Dit laadvermogen van de vrachtwagen speelt weer een rol bij een mogelijke overbelading; zie art. 4 lid 4 'Controleplicht van de vervoerder bij overbelading'. Let op, dit moet allemaal gebeuren bij het sluiten van de vervoerovereenkomst en dus niet pas als de vervoerder met zijn bestelbus (laadvermogen drie ton) komt aanrijden om een 5000 kg zware machine mee te nemen. Overigens zit de afzender hier in principe fout als hij tevoren niets over het gewicht van de machine had vermeld. De vervoerder wordt niet geacht, als hij 'een machine verpakt in krat' ten vervoer krijgt aangeboden, te weten dat het een machine van vijf ton zou zijn; de afzender had hem dit moeten meedelen (zie bij art. 4 lid 1a 'De door de wet vereiste gegevens').

Had de afzender daarentegen vermeld dat het om 'een zeer zware machine' ging, dan moet de vervoerder vermelden wat het laadvermogen van zijn vrachtauto zal zijn en kan hij zeker niet zomaar met een bestelbus komen voorrijden. De sanctie is dat de vervoerder, nadat de afzender hem een uiterste termijn heeft gesteld, alsnog met een grote vrachtauto komt. Zo niet dan zal de afzender de overeenkomst opzeggen en draait de vervoerder voor de schade (beperkt tot tweemaal de vracht) op (zie art. 9 lid 4 'Schadevergoeding').

Artikel 9 lid 2 – Hoofdverplichting van de vervoerder

*'Goed erin,
goed eruit!'*

Zie hier de hoofdverplichting van de vervoerder geformuleerd: Hij moet de goederen *in dezelfde staat* ter bestemming afleveren als waarin hij deze¹ ten vervoer heeft ontvangen. Als de vervoerder de goederen niet in dezelfde staat (dan is er schade) aflevert of in het geheel niet aflevert (dan is er verlies), wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder geregeld in de artikelen 10, 11 en 12, zie aldaar. De vraag wanneer de goederen niet in dezelfde staat worden afgeleverd, dus wanneer er sprake is van 'schade', wordt nader uitgewerkt bij art. 13 lid 1 'Schade'.

Aflevering

Net zoals bij inontvangstneming van de goederen door de vervoerder moet de vraag of er sprake is van aflevering worden vastgesteld aan de hand van de omstandigheden van het geval. De hoofdregel over aflevering is dat aflevering kan plaatsvinden doordat de vervoerde goederen in de feitelijke macht worden gebracht van de rechthebbende of diens hulppersoon. Maar in bepaalde gevallen kan het ook zo zijn dat de goederen na aankomst ter bestemming krachtens een andere overeenkomst (meestal een overeenkomst van opslag)

1 In art. 8:1095 BW staat 'hen' maar dit persoonlijk voornaamwoord slaat terug op personen. 'Deze' verwijst naar zaken.

met de rechthebbende hetzij onder de vervoerder (meestal in de vrachtwagen), hetzij onder een hulppersoon van de vervoerder blijven berusten; in deze gevallen eindigt de vervoerovereenkomst op het moment dat die andere overeenkomst is werking treedt.

Het belangrijkste is wellicht nog dat er tussen de vervoerder en de geadresseerde wilsovereenstemming bestaat over de aflevering. De aflevering van de goederen is geen eenzijdige handeling van de vervoerder. De vervoerder mag de goederen niet zomaar achterlaten op het terrein van de geadresseerde, dat wil zeggen achterlaten zonder de (stilzwijgende) toestemming van de geadresseerde. De Hoge Raad heeft bovenstaande regels nog eens kernachtig bevestigd in het arrest 'Stainalloy/Tele Tegelen'¹:

“De aflevering waartoe de vervoerder is verplicht, is geen eenzijdige handeling van de vervoerder maar moet berusten op wilsovereenstemming tussen partijen in die zin dat de vervoerder de macht over het vervoerde goed met uitdrukkelijke of stilzwijgende instemming van de geadresseerde opgeeft en deze in de gelegenheid stelt de feitelijke macht over het goed uit te oefenen. Aan de inhoud van de desbetreffende vervoerovereenkomst en de feitelijke omstandigheden van het geval moet worden vastgesteld of aflevering in voormelde zin daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.”

Aflevering is dus een kwestie van wilsovereenstemming. In de praktijk is ook belangrijk dat de chauffeur als bewijs van de aflevering de vrachtbrief door de geadresseerde of diens ontvanger laat aftekenen.

Bij aflevering 'in de nacht' (aflevering van bijvoorbeeld medicijnen in apothekerskluizen zonder dat iemand van de geadresseerde aanwezig is) is het raadzaam die bijzondere wijze van aflevering vast te leggen in een raamovereenkomst. Dat geldt ook voor het in de nacht plaatsen van opleggers met lading op het terrein van de geadresseerde zonder dat daar iemand aanwezig is. Dat kan alleen als dat is overeengekomen in een (raam) overeenkomst met de vervoerder.

Spreekt de geadresseerde met de vervoerder af dat de goederen uit hoofde van een andere overeenkomst dan de vervoerovereenkomst nog een tijdje onder de hoede van de vervoerder blijven (onder de vervoerovereenkomst is er afgeleverd), is het aan te raden dat soort bijzondere afspraken schriftelijk vast te leggen; een simpel e-mailtje is vaak al voldoende. De vervoerder moet

1 Hoge Raad 17 februari 2012, ECLI:NL:HR:2012:BT8464, NJ 2012, 289 m. nt. K.F. Haak; S&S 2012, 60. In *W&W, juli 2012, nr. 67, p. 6-10*, heb ik onder de titel 'Aflevering revisited' de vier standaardarresten over aflevering ('Smits/Ribro', 'Mars'-arrest, de 'Sriwijaya' en 'Stainalloy/Tele Tegelen') in detail behandeld.

Artikel 9

vooral vastleggen dat de goederen voor rekening en risico van de ontvanger liggen, want anders loopt de vervoerder het risico dat hij als bewaarnemer onbeperkt aansprakelijk is voor schade overkomen aan de goederen tijdens de bewaarneming door die vervoerder.

Wanneer de AVC 2002 op het vervoer van toepassing zijn en naast het vervoer wordt ook opslag van de goederen afgesproken, dan geschiedt die opslag volgens art. 22 onder toepasselijkheid van de Algemene Opslagvoorwaarden; zie daarover verder bij art. 22 'Algemene Opslagvoorwaarden'.

Een andere situatie is dat de vervoerder wel wil afleveren, maar de geadresseerde is er niet of hij wil de goederen niet in ontvangst nemen. Zie daarover uitgebreid bij art. 21 'Algemeen', in welk artikel opslag wordt behandeld in het geval dat de geadresseerde niet komt opdagen.

Artikel 9 lid 3 – Zonder vertraging vervoeren

*Zonder
vertraging
vervoeren*

De vervoerder is verplicht de goederen binnen een redelijke termijn af te leveren. Overigens is art. 8:1096 BW, waar dit art. 9 lid 3 op gebaseerd is, geen dwingend recht.

Indien de goederen met vertraging worden afgeleverd, worden de schadevergoeding en limiet toegelicht bij art. 13 lid 3 'De limiet bij vertraging'.

*Binnen een
redelijke termijn*

De opstellers van de AVC 2002 hebben bewust nagelaten om precies aan te geven wanneer er sprake is van vertraging. Er moet 'binnen een redelijke termijn' worden afgeleverd en wat redelijk is, hangt af van de omstandigheden van het geval.

Het lijkt mij dat binnen Nederland iedere zending binnen 24 uur op de bestemmingsplaats kan zijn tenzij er een weekend of nationale feestdag tussen zit. En misschien is een termijn van 12 uur ook nog redelijk; het zal van geval tot geval en afhankelijk van de soort lading bekeken moeten worden. Maar als er vervoerd moet worden van de ene terminal naar de andere terminal in dezelfde haven moet dat wellicht binnen 6 uur kunnen, wachttijden meegerekend. Zijn de praktijkmensen echter van mening dat dat gemakkelijk binnen 3 uur kan, dan is dat de termijn waarbinnen moet worden afgeleverd. Overigens is de aansprakelijkheid van de vervoerder voor het niet 'binnen een redelijke termijn afleveren' (als hij zich niet op overmacht kan beroepen, art. 10 lid 1 'Overmacht') beperkt tot eenmaal de vracht (zie bij art. 13 lid 3 'Eenmaal de vracht').

Schriftelijk aflevertermijn afgesproken

Is er schriftelijk een aflevertermijn overeengekomen – die termijn hoeft niet op de vrachtbrief te worden vermeld, maar beter is het om dat wel te doen – dan is er wel bij overschrijding van die termijn aanspraak op vergoeding tot tweemaal de vracht (zie bij art. 13 lid 3 'Tweemaal de vracht').

Wanneer een vervoerder adverteert met de slogan: "’s Ochtends voor 12 uur gehaald, ’s avonds voor 6 uur afgeleverd" en de onderhavige AVC 2002 worden van toepassing verklaard, dan komt het mij voor dat er toch 'schriftelijk' een aflevertermijn is overeengekomen, maar dit blijft een uitleg van de tussen de vervoerder en afzender misschien wel telefonisch tot stand gekomen overeenkomst. De 'garantie' omtrent de aflevertermijn was tenslotte op een stuk papier afgedrukt... De afspraak kan ook via internet want 'schriftelijk' omvat volgens de definitie van art. 1 lid 8 ook 'langs elektronische weg'.

Vracht blijft verschuldigd

Als de vervoerder aansprakelijk is voor de vertraging, dan heeft hij toch nog aanspraak op de verschuldigde vracht voor deze vertraagde rit, zie bij art. 7 lid 4 'Volle vracht altijd verschuldigd'.

Met andere woorden, als de vervoerder de vrachtfactuur nog niet verzonden heeft en de afzender claimt vertragingsschade, kan de vervoerder met de afzender overeenkomen geen factuur te zenden (strikt genomen mag een beroep op verrekening niet (zie art. 7 lid 5 'Verrekening'); dat moet men dus apart overeenkomen). In feite betekent dit dat wanneer geen schriftelijke aflevertermijn is overeengekomen, de afzender gewoon de vracht moet betalen en de vervoerder die vracht weer aan de afzender terugbetaalt: de vervoerder ontvangt voor deze vertraagde rit geen vracht.

Heeft de vervoerder wel een aflevertermijn afgesproken dan hoeft de afzender geen vracht te betalen en hij ontvangt van de vervoerder nog één keer de vracht.

Koeriersdiensten

In de Algemene Voorwaarden voor Koeriersdiensten (AVK)¹ staat dat de koerier verplicht is de zending uiterlijk op het overeengekomen tijdstip dan wel binnen de overeengekomen termijn af te leveren aan de ontvanger (art. 3 lid 3 AVK). Doet hij dat niet dan is er geen vracht verschuldigd en in geval van vertragingsschade is de schade gemaximeerd tot tweemaal de overeengekomen vracht (art. 5 lid 3 AVK).

1 De tekst van de AVK kan worden gedownload van www.sva.nl -> Publicaties -> A.V. Koeriers.

Artikel 9

Artikel 9 lid 4 – Opzegging indien de vervoerder de goederen niet in ontvangst neemt; schadevergoeding aan afzender beperkt tot tweemaal de vracht

Sanctie op schending art. 9 lid 1

Wanneer de vervoerder de goederen niet op de overeengekomen plaats, tijd en wijze in ontvangst neemt dan wel het laadvermogen van de vrachtwagen niet heeft opgegeven, terwijl hij dat wel had moeten doen (zie art. 9 lid 1 'Mededeling laadvermogen'), mag de afzender de overeenkomst opzeggen, maar niet nadat hij de vervoerder schriftelijk een uiterste termijn heeft gesteld om alsnog aan de verplichtingen te voldoen.

De mogelijkheid tot opzegging voordat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen wordt ook in art. 8:1116 BW geregeld. Maar omdat dit art. 8:1116 BW geen dwingend recht is, is de regeling van art. 9 meer gedetailleerd en afwijkend van art. 8:1116 BW.

Ook de vervoerder mag opzeggen voordat hij de goederen in ontvangst heeft genomen; zie daartoe bij art. 4 lid 3 'Opzegging door vervoerder', art. 4 lid 4 'Gebrekkige belading en stuwning' en art. 4 lid 4 'Overbelading'. De mogelijkheid om de vervoerovereenkomst op te zeggen nadat de vervoerder de goederen in ontvangst heeft genomen wordt uitgebreid behandeld bij art. 19 lid 1 'Verhinderend van het vervoer na inontvangstneming van de goederen'.

Uiterste termijn

Uiterste termijn De uiterste termijn die de afzender de vervoerder moet geven, is opgenomen om te verhinderen dat de afzender onmiddellijk zou kunnen opzeggen als bijvoorbeeld de vrachtauto slechts 15 minuten te laat zou zijn. Als de afzender voor het moment van de inontvangstneming al zeker weet dat de vervoerder niet (op tijd) in ontvangst kan nemen, kan de afzender al opzeggen maar moet hij tegelijkertijd nog een uiterste termijn stellen. Praktisch bezien hoeft deze termijn dan slechts van korte duur te zijn. Zie voor de uiterste termijn ook bij art. 4 lid 3 'Uiterste termijn'.

Schriftelijk

Onder 'schriftelijk' wordt ook verstaan 'langs elektronische weg' (art. 1 lid 8 'Ook elektronisch'), dat wil zeggen de opzegging met een uiterste termijn kan ook per e-mail verzonden worden.

Schadevergoeding

Wanneer de afzender de vervoerovereenkomst terecht opzegt en de afzender door het door de vervoerder schenden van de verplichtingen van art. 9 lid 1 schade heeft geleden, is de schadevergoeding beperkt tot tweemaal de vracht. Ter verduidelijking is daaraan nog toegevoegd dat de afzender ook geen vracht is verschuldigd. Dat is ook logisch want vrijwel altijd zal de afzender de overeenkomst opzeggen voordat de vervoerder de goederen ten

vervoer in ontvangst heeft genomen (pas vanaf dat moment ontstaat de verplichting tot vrachtbetaling, zie art. 7 lid 1 'Moment van vrachtbetaling').

Artikel 9 lid 5 – Controle door vervoerder van belading, stuwing en overbelading

Controle door vervoerder

In de praktijk van alledag is dit lid 5 veel belangrijker dan het hierboven besproken lid 4 van artikel 9. In art. 4 lid 1e is nu met zoveel woorden vastgelegd dat de afzender de goederen moet laden, stuwen of doen lossen, tenzij anders overeengekomen (zie nader bij art. 4 lid 1e 'Laden, stuwen en lossen').¹ Het logisch gevolg van de laad- en stuwplicht van de afzender is dat de vervoerder de belading en stuwing door de afzender moet controleren. En de vervoerder moet controleren of er geen overbelading heeft plaatsgevonden. Als hij gebrekkige belading of stuwing dan wel overbelading vaststelt, treedt art. 4 lid 4 in werking: de vervoerder kan de overeenkomst opzeggen of hij kan de gebrekkigheid en/of de overbelading ongedaan maken; de afzender moet tenminste € 500,- aan schadevergoeding betalen. Dit is allemaal uitgebreid behandeld bij art. 4 lid 4 'Gebrekkige belading en stuwing' en art. 4 lid 4 'Overbelading', zie aldaar.

Het Hof 's-Gravenhage heeft het bestaan van deze algemene controleplicht van de (chauffeur van de) vervoerder met betrekking tot de stuwage nog een bevestigd in een CMR-zaak.² Het betrof het vervoer van een zware matrijs. De chauffeur achtte het noodzakelijk dat de matrijs werd vastgezet maar omdat zich bij de vrachtwagen geen sjormateriaal bevond, is hij toch maar gaan rijden. Het hof overweegt dat het (in beginsel) de taak/verantwoordelijkheid van de vervoerder/chauffeur is te controleren of de lading voldoende vastzit en zo nodig (nadere) maatregelen te nemen of zelfs te weigeren met het transport aan te vangen als de lading niet goed vastzit.

Met betrekking tot het vervoer van een combine, op welk vervoer de AVC 2002 van toepassing waren, heeft het Hof Leeuwarden³ eveneens beslist dat het vastzetten van de lading en het voorkomen dat deze omhoog of naar buiten kan zwaaien de verantwoordelijkheid van de vervoerder is (r.o. 8) en meer in het bijzonder dat de (chauffeur van de) vervoerder de verplichting heeft de bovenkant van de lading (bovenop de combine zat een loszittende klep die is opengewaaid) te inspecteren (r.o. 15). Jammer is dat het hof in zijn arrest

1 Zie ook M.H. Claringbould, 'Stuwage en controle van de stuwage', *W&W januari 2014*, nr. 71, p. 7-11.

2 Hof 's-Gravenhage 13 februari 2007, ECLI:NL:GHSGR:2007:B06797, S&S 2010, 125 (r.o. 4.1).

3 Hof Leeuwarden 31 juli 2012, ECLI:NL:GHLEE:2012:BX3091, S&S 2013, 76, door mij besproken in de *Beursbengel*, nr. 829, nov. 2013, p. 30.

Artikel 9

niet heeft verwezen naar het hier ook van toepassing zijnde art. 9 lid 5 AVC 2002.

Zie over de aansprakelijkheid wegens het schenden van de controleverplichting bij art. 12 lid 1 'Schending van de controleplicht bij stuwage'.

In het onderhavige art. 9 lid 5 wordt daarnaast nog vastgelegd dat als de vervoerder gebrekkigheid van belading en/of stuwing vaststelt, hij verplicht is daarvan aantekening te maken op de vrachtbrief.

*Geen
aantekening bij
overbelading*

Opvallend is dat de vervoerder geen aantekening op de vrachtbrief hoeft te maken als hij overbelading vaststelt. Dat is op zich wel begrijpelijk want als de vervoerder de overbelading accepteert en vermeldt op de vrachtbrief wordt het voor de controlerende ambtenaren wel heel duidelijk dat de vervoerder in overtreding is. Bij een geconstateerde overbelading moet de vervoerder gewoon niet gaan rijden en de sancties van art. 4 lid 4 in werking laten treden. Is de vervoerder zo onverstandig dat hij toch na een geconstateerde overbelading gaat rijden, kan hij – als hij beboet wordt – die boete niet op de afzender verhalen, zie art. 4 lid 5 'Afzender moet boete vergoeden'. Hetzelfde geldt als hij nalaat de overbelading te controleren (terwijl hij dat wel had kunnen doen, zie hierna). Ook dan kan de vervoerder een eventuele boete niet op de afzender verhalen.¹

*Controle niet
mogelijk,
aantekening op
vrachtbrief*

De controleplicht voor belading, stuwing en overbelading rust alleen op de vervoerder 'indien en voor zover de omstandigheden zulks toelaten'. Als de vervoerder een gesloten en verzegelde container ten vervoer krijgt aangeboden, kan hij niet controleren hoe het er van binnen uitziet.² Ook overbelading is moeilijk vast te stellen, zeker als er geen weegbrug in de buurt is. De vervoerder moet dan maar afgaan op de vermelding van het gewicht op de vrachtbrief; de chauffeur zal wel even moeten checken of dat gewicht past bij het laadvermogen van zijn trailer. De chauffeur kan (maar het is geen verplichting) in dat geval een aantekening maken op de vrachtbrief dat hij niet

1 Zie ook K.F. Haak in [SVA-syllabus 2002](#), p. 7 'Verhaalbaarheid boete'; K.F. Haak, 'Nogmaals verkeersboetes', [W&W oktober 2010](#), nr. 62, p. 1-3.

2 Zie voor een recent voorbeeld dat controle van de stuwage van de lading kartonplaten op pallets, geladen in een gesloten huiftrailer niet mogelijk was: Hof 's-Hertogenbosch 24 april 2012, ECLI:NL:GHSHE:2012:BW4000, S&S 2012, 126. Overigens ben ik er niet zeker van of de belading van deze door de afzender aan de vervoerder ter beschikking gestelde trailer waarvan de zijanten uit zeildoek bestonden, niet door de chauffeur gecontroleerd kon worden. Hij kon gemakkelijk het zeildoek losmaken en zien dat de pallets met kartonplaten niet waren vastgezet. Zie ook M.H. Claringbould, 'Stuwage en controle van de stuwage', [W&W januari 2014](#), nr. 71, p. 10-11.

kon controleren; voor zover ik weet gebeurt dat aantekenen van ‘geen controle’ in de praktijk eigenlijk niet. Toch kan het maken van de aantekening dat controle niet mogelijk was, later van belang zijn als de zware machine in de container bij de eerste bocht omvalt en de aansprakelijkheid van de vervoerder moet worden vastgesteld (zie nader bij art. 12 lid 1 ‘Behandeling door de ladingbelanghebbende’). Een aantekening op de vrachtbrief dat bijvoorbeeld controle van de stuwage niet mogelijk was (‘container gesloten en verzegeld’), verhoogt de kans op een succesvol beroep door de vervoerder op de exoneratie van art. 11 onder c ‘Algemeen’ (geen aansprakelijkheid indien de stuwage door de afzender is verricht) aanzienlijk. De vorderingsgerechtigde kan niet meer aanvoeren dat de werkelijke oorzaak van de schade is gelegen in het feit dat de chauffeur de stuwage van de machine niet heeft gecontroleerd; zie ook art. 12 lid 1 ‘Schending van de controleplicht bij stuwage’. Het enige wat de vorderingsgerechtigde nog kan doen om de vervoerder aansprakelijk te laten zijn is het lastige bewijs dat de chauffeur te snel door de bocht is gereden, zie ook bij art. 12 lid 1 ‘Behandeling door de ladingbelanghebbende’.

Controleplicht van stuwage

De vraag rijst hoever die controleplicht van met name de stuwage reikt.¹ Voordat deze controleplicht is vastgelegd in de AVC 2002, moesten we ons behelpen met het standaardarrest van de Hoge Raad over stuwage inzake ‘Hunter Douglas/Korpershoek’.² Daarin werd onder meer de enigszins abstracte regel geformuleerd dat de verplichting tot controle van (juiste) belading en stuwage vervalt, wanneer de vervoerder erop mocht vertrouwen dat de belading en stuwage behoorlijk waren geschied. Welnu, die wat vage regel is nu opzij gezet door een controleplicht, welke controle alleen dan niet hoeft plaats te vinden indien en voor zover de omstandigheden dat niet toelaten. Dat betekent – zeker bij een zwaar transport – dat de chauffeur er niet meer op mag vertrouwen dat de stuwage behoorlijk was uitgevoerd door de afzender; de chauffeur zal actief moeten controleren of het in orde was.³ Hij zal met zijn handen moeten voelen of de spanbanden strak staan en – nog belangrijker – met zijn ‘chauffeurs oog’ moeten beoordelen of de spanbanden op de juiste wijze zijn aangebracht. En moet hij ook weten of er voldoende spanbanden zijn gebruikt. Daarbij zal de chauffeur moeten controleren of er voldaan is aan de algemene wettelijke norm omtrent ladingzekering.

1 Zie ook M.H. Claringbould, ‘Stuwage en controle van de stuwage’, *W&W* januari 2014, nr. 71, p. 7-11.

2 Hoge Raad 18 juni 1983, ECLI:NL:HR:1982:AG4413, S&S 1982, 85; NJ 1983, 384 m. nt. Wachter; zie ook vervolgarrest in deze zaak: Hof Amsterdam 26 april 1984, ECLI:NL:GHAMS:1984:AL6147, S&S 1984, 113.

3 Zie ook Hof Leeuwarden 31 juli 2012, ECLI:NL:GHLEE:2012:BX3091, S&S 2013, 76, hier besproken bij art. 9 lid 5 ‘Controle door vervoerder’.

Artikel 9

Ladingzekering

In art. 5.18.6 Regeling Voertuigen 2009,¹ die met name is gericht op verkeersveiligheid, staat:

- “1. De lading of delen daarvan moeten zodanig zijn gezekerd dat deze onder normale verkeerssituaties, waaronder begrepen volle remmingen, plotselinge uitwijkmanoeuvres en slecht wegdek, niet van het voertuig kunnen vallen.
2. Losse lading ten aanzien waarvan het gevaar bestaat dat deze of delen daarvan tijdens het rijden van het voertuig vallen, moet deugdelijk zijn afgedekt.”

Lid 1 betreft met name (zware) lading als machines, dozen, rollen, IBC's etc. en lid 2 gaat over los gestorte lading.

Dit wetsartikel bevat slechts een algemeen voorschrift, dat bijvoorbeeld niet vertelt met hoeveel spanbanden een machine van 500 kg moet worden vastgezet.

Hoewel er (nog) geen dwingende Europese voorschriften zijn, heeft de Europese Commissie in 2006 wel de 'Best Practice Guidelines on Cargo Securing' (BPG), een boekwerk van 208 pagina's uitgegeven. Dit boekwerk kan (gratis) worden gedownload² en het geeft met foto's heel beeldend weer hoe allerlei soorten lading gezekerd kunnen worden. Ook wordt er met allerlei tekeningen aangegeven hoe er gelasht moet worden en met hoeveel spanbanden moet worden gewerkt. Vanaf pagina 101 worden in de annexen frictietabellen gegeven en volgen er uitgebreide natuurkundige berekeningen. Het boek eindigt met aanwijzingen hoe chauffeurs getraind moeten worden om op de juiste wijze de lading te zekeren.

Naast de 'Best Practice Guidelines on Cargo Securing' zijn er nog de door de Europese normalisatie-organisatie CEN tot stand gekomen EN-normen, waarvan voor ons van belang is de EN 12195-1:2010.

De EN 12195-1:2010 geeft de berekening van de span- of sjorkrachten, de EN 12195-2 geeft voorschriften voor spanbanden, de EN 12195-3 geeft voorschriften voor spankettingen en in de EN 12195-4 zijn voorschriften voor de sterkte en het gebruik van spankabels opgenomen.

Daarnaast is er nog de 'EN 12642: sterkte-eisen voor de voertuigopbouw' die

1 De Regeling voertuigen bestaat uit 1.033 artikelen. De tekst van art. 5.18.6 Regeling voertuigen kan het gemakkelijkst worden gevonden door op wetten.overheid.nl 'uitwijkmanoeuvres' in te tikken in 'in de tekst'.

2 Via Google 'Best Practice Guidelines on Cargo Securing' intikken. Beschikbaar in Engels, Frans, Ests, Hongaars en Pools. Een vertaling in het Nederlands is te vinden op de website van de Belgische vereniging van vervoerders, www.uptr.be/nl/ladingzekering.

voorschriften geeft voor de sterkte van de opbouw van wegvoertuigen boven de 3,5 ton. De EN-norm 12642 wordt ook wel als 'Code L' aangeduid.

Met name de informatie over ladingzekering volgens de EN 12195-1:2010 is (in het Nederlands) beeldend weergegeven in het boekje 'Load info: Actuele informatie over ladingzekering'¹, waarin met veel foto's correcte en niet correcte manieren van vastzetten met spanbanden, -kettingen of -kabels wordt weergegeven. Ook worden natuurkundige krachten en wrijvingscoëfficiënten verklaard.

Hoewel de BPG en de EN-normen geen wettelijke of Europese regelgeving vormen en het slechts aanbevelingen zijn, ben ik van mening dat de controle van de stuwage door de vervoerder en meer in het bijzonder door diens chauffeur moet worden uitgevoerd aan de hand van die guidelines en meer in het bijzonder wat betreft het vastzetten van de lading aan de hand van de normen in de EN 12195-1:2010.

Als de lading van de vrachtwagen is gevallen en de expert nadien vaststelt dat de lading niet conform de aanbevelingen door de afzender was vastgezet en de chauffeur bij zijn controle dat niet correct vastzetten (te weinig spanbanden gebruikt) niet heeft opgemerkt en daarvan dus geen aantekening op de vrachtbrief heeft gemaakt, is de kans groot dat de vervoerder ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid geen beroep kan doen op de ontheffing van art. 11 onder c 'Algemeen'. Zie over de aansprakelijkheid wegens het schenden van de controleverplichting bij art. 12 lid 1 'Schending van de controleplicht bij stuwage'.

De chauffeur mag immers alleen met een goed gezeekerde lading gaan rijden, art. 5.18.6 Regeling Voertuigen. Het minste wat hij moet doen (als hij zelf de lading niet heeft vastgezet) is controleren of de door de afzender vastgezette lading zodanig is gezeekerd dat die lading 'onder normale verkeerssituaties, waaronder begrepen volle remmingen, plotselinge uitwijkmanoeuvres en slecht wegdek, niet van het voertuig kunnen vallen'.

Die ladingzekering moet mijns inziens ten minste voldoen aan de normen van EN 12195-1:2010 of de andere toepasselijke normen als boven genoemd. Ik denk overigens dat die controleplicht van art. 9 lid 5 in bepaalde gevallen verder kan gaan dan alleen controleren op de verkeersveiligheid van de vrachtwagen met lading. Als de chauffeur ziet dat een lading glas zodanig

1 Alfred Lampen en Wilco van Es 'Actuele informatie over ladingzekering', Wegberg: Verlag Günter Hendrichs GmbH & Co. KG 2011, 80 bladzijden. Eenvoudig te bestellen via www.zeker-en-vast.nl/vakboeken.

Artikel 9

gestuwd is dat hij eigenlijk wel zeker weet dat deze lading in gruzelementen zal aankomen terwijl zijn vrachtwagen geen enkel risico loopt om te kantelen (het gebroken glas kan zo de wagen worden uitgeveegd), reikt de controleplicht nu zover dat de chauffeur actie moet ondernemen: de stuwage verbeteren of de overeenkomst opzeggen, zie art. 4 lid 4 'Gebrekkige belading en stuwing' Doet de chauffeur niets dan wordt de kans groot dat de vervoerder voor deze glasschade aansprakelijk is, zie nader bij art. 12 lid 1 'Schending van de controleplicht bij stuwage'.¹ De controleplicht die door een professionele chauffeur moet worden uitgevoerd, is ook bedoeld om ladingschade te voorkomen.

Die controleplicht wordt weer anders ingekleurd als een grote staalfabrikant besluit de rollen staal niet overdwars maar overlans op de oplegger te beladen. Als er stevige skids onder de rollen zitten en overal spanbanden zijn aangebracht, dan mag de chauffeur die de spanbanden en skids (visueel) controleert, ervan uitgaan dat deze methode van 'overlangse' belading door de staalfabrikant die weet hoe zwaar zijn rollen zijn, in orde is. De controleplicht reikt in dat geval niet zo ver dat de chauffeur de afzender dwingt de rollen staal op de 'ouderwetse' manier, namelijk overdwars, opnieuw te beladen en te stuwen.

Het gaat erom wat het objectieve, geoefende 'chauffeursoog' met inachtneming van de BPG en EN-normen kan controleren met betrekking tot die belading en met name de stuwage en het vastzetten van die lading.

Artikel 9 lid 6 – Aflevering aan huis

Aflevering aan huis overeengekomen

Art. 9 lid 6 is geschreven voor de situatie dat 'aflevering aan huis' is overeengekomen. Men moet dus bij het sluiten van de vervoerovereenkomst apart hebben afgesproken dat men aan huis (of de fabriek e.d.) zal afleveren. Dit kan bijvoorbeeld met de woorden 'franco huis', waarbij 'franco' slaat op de wijze van vrachtberekening en 'huis' aangeeft dat men ook werkelijk aldaar zal afleveren.

Het vermelden van het afleveringsadres op de vrachtbrief betekent op zichzelf nog niet dat men 'aflevering aan huis' is overeengekomen.

¹ Zie ook het wat oudere maar nog steeds toepasselijke vonnis van de kantonrechter Harderwijk 26 juni 1985, ECLI:NL:KTGHAR:1985:AL6276, S&S 1986, 47.

*Afleveringsplicht
aan de deur van
het adres*

Als geen ‘aflevering aan huis’ is afgesproken kan de vervoerder volstaan met de zaken tot aan het opgegeven adres te brengen. Dit kan zijn tot aan het toegangshek van het fabrieksterrein of de boerderij of tot bij de gemeenschappelijke entree van een flatgebouw.

Is daarentegen ‘aflevering aan huis’ overeengekomen dan zullen de goederen werkelijk tot aan de echte toegangsdeur van het opgegeven adres moeten worden gebracht. Dus tot aan de deur van de fabriekshal, de schuurdeur van de boerderij en de privé-deur van de flat op de zevende verdieping.

Partijen doen er goed aan het punt waar de aflevering moet plaatsvinden zo nauwkeurig mogelijk aan te geven opdat daar, als de chauffeur aan komt rijden, geen misverstand over mogelijk is.

*Verharde rijweg
of anderszins
redelijk
bereikbaar*

Het adres dient via een verharde rijweg of anderszins redelijkerwijs bereikbaar te zijn. Derhalve is niet het criterium of de rijweg verhard is beslissend maar of het afleveradres redelijkerwijs bereikbaar is. Zo zal wellicht een bestelwagen in een droge periode wél over een zandpad kunnen rijden, terwijl dit voor een grote vrachtwagen al niet meer verantwoord is. Het bereikbaar zijn moet worden geobjectiveerd: had een zorgvuldig vervoerder het adres met de betrokken vrachtauto en lading normaal gesproken kunnen bereiken?

Nog een voorbeeld: tien grote rollen papier moeten bij een drukkerijtje in een smal steegje worden afgeleverd, er is aflevering aan huis overeengekomen. De vrachtauto kan onmogelijk de steeg inrijden; van de vervoerder kan nu niet geëist worden dat hij alsnog bijvoorbeeld met behulp van een vorkheftruck de rollen tot aan de deur van de drukkerij brengt. Dit zou anders zijn als het ging om enkele dozen die met een steekwagentje kunnen worden gereden, net zoals dat het geval is bij aflevering op de zevende verdieping van het flatgebouw.

De grenzen tot hoever de chauffeur moet gaan ten aanzien van zijn afleveringsplicht, kunnen niet scherp worden getrokken. De omstandigheden en de redelijkheid spelen daarbij een belangrijke rol.

*Aflevering op
andere plaats*

Een plaats, die zo dicht mogelijk “bij het oorspronkelijk opgegeven adres ligt” moet wel een plaats zijn waar men de goederen behoorlijk kan opslaan.

De vervoerder mag niet bij niet bereikbaarheid van het opgegeven adres de goederen zo maar ergens aan de kant van de openbare weg achterlaten.

Is het nodig dat de goederen ergens door de vervoerder worden opgeslagen dan is dit geheel voor rekening en risico van de afzender. Door de goederen op te (doen) slaan op een plaats, zo dicht mogelijk bij het oorspronkelijke adres heeft de vervoerder immers aan zijn afleveringsplicht voldaan.

Artikel 9

In ieder geval is het raadzaam dat de vervoerder bij niet bereikbaarheid van het opgegeven adres (zo mogelijk) contact opneemt met de geadresseerde of afzender om zo in gezamenlijk overleg tot een andere geschikte afleveringsplaats te komen. De vervoerder is overigens niet verplicht contact op te nemen, in tegenstelling tot het geval dat de geadresseerde niet opkomt (zie hierover verder bij art. 21 lid 1 'Niet opkomen van geadresseerde'). Hij is natuurlijk wel gehouden de geadresseerde er op enigerlei wijze van in kennis te stellen waar hij de goederen heeft achtergelaten.

Pakketvervoer

Met de opkomst van de webwinkels worden veel meer pakketten bij particulieren afgeleverd dan vroeger het geval was.

Vanzelfsprekend komt de webwinkel als afzender met de pakketvervoerder overeen dat de pakketten moeten worden afgeleverd aan de deur van het adres van de consument tevens koper van de goederen, ook al woont deze geadresseerde zeven hoog in een flatgebouw of middenin het bos op de Veluwe. De regel dat het pakket aan het begin van het onverharde bospad mag worden afgeleverd bij een andere woning dan het opgegeven adres (art. 9 lid 6 tweede zin), lijkt mij niet van toepassing op pakketvervoer dat met bestelwagens wordt uitgevoerd. Evenzo kan van een chauffeur van een pakketvervoerder gevegd worden dat hij 100 m langs een paadje door het weiland loopt om de boerderij te bereiken. Maar een 500 meter lang pad is mijns inziens niet meer 'redelijkerwijs bereikbaar'.

Iets anders is het geval dat de particulier niet thuis is. Kan de pakketvervoerder het pakket bij de burens afleveren? Dat wordt behandeld bij art. 21 lid 1 'Aflevering bij de burens'.