

Artikel 13 Schadevergoeding

Lid 1	Schade, limiet; uitsluiting van gevolgschade
Lid 2	Berekening van de limiet
Lid 3	De limiet bij vertraging
Lid 4	Expertisekosten e.d. aangemerkt als waardevermindering
Lid 5	Maximum schadebedrag bij niet nakomen van een aantal verplichtingen van de vervoerder

Artikel 13 lid 1 – Schade, limiet; uitsluiting van gevolgschade

Schade

Wanneer een laptop is gestolen, is er schade. Wanneer rollen papier nat zijn geworden, is er schade, maar hoeveel? Immers, alleen de buitenste drie centimeter is nat geworden ofwel 5% van een rol met een meter dik papier. Is de schade dan 5% minderwaarde? Voor de betreffende drukkerij heeft deze rol geen waarde meer: de drukpers is ingesteld op een papierbaan met een zekere lengte; opkopers zullen hoogstens 50% van de oorspronkelijke waarde willen betalen. Het bepalen van de minderwaarde en daarmee de schade is het werk van experts. Meestal komen de expert die voor de lading optreedt, en de expert die voor de vervoerder optreedt, wel tot een vergelijk. Lastiger wordt het als het om palmolie gaat die met 1,7 ppm¹ ethyleendichloride (EDC) is gecontamineerd, dat wil zeggen 17 milliliter (anderhalve eetlepel...) EDC in een tankwagen met 10 ton (10.000 liter) palmolie. Is er dan schade? Ja, zeggen hof en Hoge Raad.² Wanneer de EDC (die een carcinogene stof is) tijdens het raffinageproces om de EDC te verwijderen met andere moleculen een nieuwe toxische stof vormt, is er uiteindelijk door de contaminatie met EDC schade ontstaan. De vervoerder zal de minderwaarde van de palmolie (kan alleen nog gebruikt worden als biologische brandstof) moeten vergoeden.

Zo is er ook schade als bijvoorbeeld een partij garnalen op -20°C moet worden vervoerd maar tijdens het vervoer een aantal dagen op -5°C staat en vervolgens weer keurig op -20°C door de vervoerder wordt afgeleverd. Als die temperatuursverhoging door de ladingbelanghebbende wordt ontdekt (dat kan door middel van 'temperature recorders' in de vriescontainer) en de

1 1 ppm is 1 part pro million ofwel 1 liter verontreinigd product op 1.000.000 liter (1000 ton) gezond product. Tegenwoordig kan men ook 1 ppb meten, 1 liter op 1.000.000 ton ofwel 0,01 milliliter (een voor het menselijk oog onzichtbare druppel) verontreinigd product in een vrachtwagen met 10.000 liter gezond product. Een voorbeeld uit de praktijk is verontreiniging van diervoeder met hormonen.

2 Hoge Raad 27 juni 2003, ECLI:NL:HR:2003:AF6779, S&S 2004, 76 'Powerventure L'.

Artikel 13

expert vaststelt dat daardoor de periode van houdbaarheid van de diepgevroren garnalen is verkort dan is er evenzeer schade: de garnalen zijn er goed ingegaan (-20°C) en zij zijn er slecht uitgekomen, d.w.z. het zijn garnalen die weliswaar op -20°C zijn afgeleverd, maar zij hebben een verandering ondergaan doordat zij een bepaalde tijd garnalen van -5°C waren. Het is wel zo dat met betrekking tot dit soort 'gevoelige' zaken de expert het laatste woord heeft of er al dan niet fysieke schade aan de vervoerde lading is. Het moge duidelijk zijn dat commerciële schade niet door de vervoerder vergoed behoeft te worden; zie daarover nader bij art. 13 lid 1 'Commerciële schade'.

Een interessant voorbeeld met betrekking tot het verschil tussen materiële schade en vertragingsschade (zie bij art. 1 lid 7 'Vertragingsschade') vinden we in het arrest van de Hoge Raad inzake 'Rucanor'.¹

Sportartikelen (kleding en met name schoenen) worden uit de vrachtwagen gestolen maar later teruggevonden. De schoenen worden pas zes weken later afgeleverd. De geadresseerde Rucanor verkoopt die schoenen met groot verlies aan een opkoper omdat de schoenen deels los waren en de kleur- en maatcollectie verstoord was, waardoor zij niet meer aan de detailhandel konden worden verkocht. De minderwaarde leidde tot een materiële schade van fl. 99.062,- die Rucanor claimt van de vervoerder. De vervoerder stelt daartegenover dat sprake is van vertragingsschade nu deze schoenen met verlies van de hand moesten worden gedaan omdat Rucanor de schoenen niet meer tijdig, dat wil zeggen voor aanvang van het seizoen aan de detailhandel kon doorgeleiden.

De Hoge Raad oordeelt dat in geval van diefstal niet altijd sprake is van verlies, maar van vertraging wanneer de goederen – zoals hier het geval was – alsnog worden afgeleverd. De Hoge Raad verwijst de zaak naar het Hof Amsterdam ter verdere behandeling. Dat hof moet alsnog nagaan of de onverkoopbaarheid te wijten is aan de te late aflevering, 'de markt wordt gemist' (dan is er vertragingsschade die beperkt is tot eenmaal de vracht; zie art. 13 lid 3 'Eenmaal de vracht') dan wel dat de collectie onvolledig is geworden en daardoor onverkoopbaar. In dat geval is er gewoon materiële schade. Het zou best kunnen zijn dat de schade zowel te wijten is aan het missen van de markt als aan het feit dat de collectie onvolledig is geworden. Maar ook dat moet door de experts worden bepaald. Voor de berekening van de limiet in een dergelijk geval, zie bij art. 13 lid 3 'Limiet bij materiële schade en vertragingsschade'. De onderhavige zaak is kennelijk geschikt want er is geen

1 Hoge Raad 4 oktober 2002, ECLI:NL:HR:2002:AE4359, S&S 2003, 39; het maakt in dit verband geen verschil dat de onderhavige zaak CMR-vervoer betreft.

arrest van het Hof Amsterdam gekomen.

Schade- berekening

In de AVC is geen regeling opgenomen betreffende de manier waarop de schade berekend moet worden, nu Boek 8 titel 13 BW hierover een dwingendrechtelijke regeling kent.¹ Deze regeling komt in het kort op het volgende neer: de schade wordt, indien de goederen in het geheel niet zijn afgeleverd, berekend volgens de waarde die de goederen ter bestemming zouden hebben gehad dan wel, indien de goederen beschadigd worden afgeleverd, de ‘gezonde’ waarde ter bestemming verminderd met hun restwaarde. De waarde ter bestemmingsplaats wordt berekend volgens de koers op de goederenbeurs of bij gebreke daarvan volgens de gangbare marktwaarde of bij gebreke ook daarvan volgens de normale waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

Met andere woorden, in plaats van de goederen die door schade aan waarde hebben ingeboet of door verlies waardeloos zijn geworden, krijgt de ladingbelanghebbende niet meer dan een ‘vervangende zak met geld’, waarmee hij – in theorie – de beschadigde goederen kan laten herstellen of waarmee hij in geval van totaal verlies gezonde goederen van dezelfde aard op de bestemmingsplaats kan kopen.

Over expertisekosten e.d. die als waardevermindering van de goederen worden aangemerkt, zie bij art. 13 lid 4 ‘Expertisekosten’.

De limiet van € 3,40 p/kg

Het bedrag van € 3,40 per kilo berust op de in art. 8:1105 BW genoemde algemene maatregel van bestuur. De laatste aanpassing van de limiet kwam tot stand in 1997: de limiet werd toen verhoogd van fl. 6,- naar fl. 7,50²; deze fl. 7,50 werd bij het Aanpassingsbesluit Euro (Stb. 2001, 415) omgerekend naar € 3,40 per kilo. In de Nota van Toelichting bij dit besluit staat dat de oude limiet van fl. 6,- p/kg die dateert van 1991 zich in weerwil van de voortgeschreden inflatie reeds gedurende lange tijd op hetzelfde niveau bevindt. De Nota vervolgt: “In het kader van de Stichting Vervoeradres is inmiddels door het vervoerend en verladend bedrijfsleven overeenstemming bereikt over een verhoging van bedoelde limiet in de AVC, *voorlopig* (cursief; MHC) tot een bedrag van fl. 7,50 p/kg.” Na ruim tien jaar is in 2008 opnieuw

- 1 Zie de artt. 8:1103 en 1105 BW. Het dwingendrechtelijk karakter van deze artikelen vloeit voort uit art. 8:1102 BW, dat vermindering of vermeerdering van de aansprakelijkheid van de vervoerder nietig verklaart.
- 2 Koninklijk Besluit van 17 maart 1997 tot wijziging van het Besluit van 11 maart 1991 (Stb. 1991, 109) ter uitvoering van artikel 1105 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Stb. 1997, 131).

Artikel 13

overleg gevoerd in de Stichting Vervoeradres om de limiet te verhogen (een logische oplossing zou zijn de limiet in de pas te laten lopen met de CMR-limiet van 8,33 SDR p/kg, ca. € 9,50 p/kg) maar dit overleg heeft niet tot een verhoging van de limiet geleid.

Niet aansprakelijk voor andere schade

Art. 8:1103 BW bepaalt met zoveel woorden dat de claimgerechtigde in geval van schade aan of verlies van de goederen *geen ander recht heeft* dan betaling te vorderen van een bedrag dat gelijk is aan de gezonde waarde van de goederen op de bestemmingsplaats. Met andere woorden, in plaats van de goederen (die door schade of verlies aan waarde hebben ingeboet) krijgt de ladingbelanghebbende niet meer dan een 'vervangende zak met geld'. Hij krijgt dus geen andere schadevergoeding, bijvoorbeeld vergoeding van de schade wegens bedrijfsstilstand omdat de vervoerde goederen beschadigd waren waardoor het productieproces tot stilstand kwam. In de praktijk is de wettelijke 'uitsluiting van aansprakelijkheid voor gevolgschade' vaak nog belangrijker dan de limiet omdat met name de ontvangers meer schade leiden door vertraging in het productieproces; de ontvangers moeten immers wachten tot een nieuw product is geleverd. Zie nader hieronder bij art. 13 lid 1 'Bedrijfsstilstand' en bij art. 13 lid 1 'Commerciële schade'. Zie ook bij art. 13 lid 4 'Vernietigingskosten'.

Wel gevolgschade bij vertraging

In geval van vertraging is volgens art. 1 lid 7 'Vertragingsschade' de vervoerder wèl aansprakelijk voor de uit de vertraging voortvloeiende vermogensschade, waaronder valt schade wegens bedrijfsstilstand. Maar deze vertragingsschade wordt beperkt tot eenmaal of tweemaal de vracht: zie art. 13 lid 3 'Eenmaal de vracht' en bij art. 13 lid 3 'Tweemaal de vracht'.

Gevolgschade

Naast schade aan of verlies van de vervoerde goederen zelf, kan er allerlei andere schade ontstaan, die een gevolg is van schade aan of verlies van de goederen tijdens het vervoer van die goederen. Over de vraag welke vormen van schade onder die 'andere schade' vallen, bestaat de nodige verwarring. Ik noem een aantal voorbeelden:

Bedrijfsstilstand

Er kan ook vermogensschade ontstaan doordat de vervoerder niet heeft voldaan aan zijn hoofdverplichting onder de vervoerovereenkomst: art. 9 lid 2 'Goed erin, goed eruit!'. Bijvoorbeeld: doordat een vervoerde machine beschadigd wordt, kan die machine gedurende een bepaalde periode niet draaien en ontstaat er productieverlies of bedrijfsstilstand. Art. 13 lid 1 bepaalt nu met zoveel woorden dat de vervoerder voor deze soort van schade niet aansprakelijk is. Ik wijs er nog eens op dat in art. 13 lid 1 staat dat de vervoerder

uit hoofde van de vervoerovereenkomst niet aansprakelijk is voor gevolgschade, bedrijfsstilstand of immateriële schade. Het moet dus gaan om schade die rechtstreeks gerelateerd is aan het feit dat de vervoerder *zijn hoofdverplichting onder de vervoerovereenkomst geschonden heeft*, dat wil zeggen dat hij de goederen beschadigd of in het geheel niet heeft afgeleverd.

Commerciële schade

Een vorm van bedrijfsschade of immateriële schade doet zich voor wanneer de vervoerde producten in het geheel niet of beschadigd bij de geadresseerde aankomen en deze geadresseerde de betreffende producten heeft doorverkocht. Hij kan dan niet op tijd de verkochte producten aan zijn koper leveren met als gevolg dat hij schadevergoeding aan die koper moet betalen. Dat is commerciële schade die de aansprakelijke vervoerder niet hoeft te vergoeden aan deze geadresseerde. De aansprakelijke vervoerder kan volstaan met een 'vervangende zak met geld'.

Commerciële of immateriële schade kan ook zijn dat de geadresseerde een reclamecampagne op poten heeft gezet waarbij de producten op een bepaalde dag in de verkoop moeten gaan. Wanneer die verkoop niet door kan gaan omdat de producten tijdens het vervoer verloren zijn gegaan, met als gevolg allemaal vergeefs gemaakte kosten, is de vervoerder voor die kosten niet aansprakelijk. Het is immers een typisch geval van gevolgschade of bedrijfsschade.

Tijdens het vervoer beschadigde goederen brengen schade toe aan andere zaken

Er is nog een geheel andere vorm van schade, namelijk schade die ontstaat doordat de tijdens het vervoer beschadigde goederen schade toebrengen aan andere zaken van de ladingbelanghebbende (meestal de geadresseerde) of van derden. Boek 8 BW en daarmee de AVC 2002 kennen alleen de verplichting van de vervoerder om de goederen in dezelfde staat af te leveren als waarin hij deze heeft ontvangen (art. 8:1095 BW; art. 9 lid 2 'Goed erin, goed eruit!'). Een verplichting voor de vervoerder om bij de uitvoering van de vervoerovereenkomst geen zaken (anders dan de vervoerde goederen) van de ladingbelanghebbende of van derden te beschadigen kennen Boek 8 BW en de AVC 2002 niet. De aansprakelijkheid voor schade die de vervoerde goederen mogelijkwijs aan andere zaken toebrengen, wordt dus niet geregeld in Boek 8 BW of in de AVC 2002, maar die aansprakelijkheid wordt wel geregeld in het gewone 'droge' recht, namelijk de aansprakelijkheid uit hoofde van onrechtmatige daad (art. 6:162 e.v. BW).

Bijvoorbeeld: Vervoer van azijnzuur in een tankwagen; het azijnzuur raakt gecontamineerd in de tankwagen. Het aldus gecontamineerde azijnzuur wordt gelost in een landtank waardoor het aldaar aanwezige gezonde

Artikel 13

azijnzuur eveneens gecontamineerd raakt.¹ De contaminatie van het gezonde azijnzuur in de landtank door er in de vrachtwagen gecontamineerd azijnzuur bij te pompen, valt dus niet onder de regels van het vervoerrecht (geen verplichting uit hoofde van de vervoerovereenkomst wordt geschonden) maar onder de eventuele aansprakelijkheid voor onrechtmatige daad ('Men mag ook zonder dat daarover een overeenkomst is gesloten, de spullen van een ander niet kapot maken.'). Bij een onrechtmatige daad moet ook schuld van de dader bewezen worden. In casu bestond die schuld uit een voor het vervoer onvoldoende gereinigde tankwag en ter beschikking stellen en vervolgens het daardoor gecontamineerde azijnzuur te lossen in de landtank.²

*Onbeschadigde
goederen
brengen schade
toe aan andere
zaken*

Een ander voorbeeld: Een chauffeur lost een bulkclading cement uit zijn tankwag en in een ontvangstsilo waartoe de tank van de tankwag onder druk wordt gezet; tijdens het lossen wordt een mangatdeksel van de tankwag weggeblazen en een flinke hoeveelheid van het cement wordt over het terrein van de geadresseerde geblazen. Er is een aanzienlijke schade wegens opruimingskosten van het cement.³

Bij het openspringen van het mangatdeksel waardoor het cement over het terrein stooft, bestond de onrechtmatige daad uit een gebrek in de losinrichting van de tankwag; schade veroorzaakt door een gebrekkig voertuig kan een onrechtmatige daad opleveren.⁴

In een andere zaak had de chauffeur de sojabloem uit de tankwag gelost in een tanksilo met melkpoeder. Na beoordeling van de gang van zaken bij de lossing komt het hof tot het oordeel dat, nu het zwaartepunt van de fout is gelegen bij de vervoerder, de vervoerder 80% van de schade aan de sojabloem en de melkpoeder moet dragen en de geadresseerde 20%. Let op, de vervoerder is jegens deze geadresseerde aansprakelijk op grond van onrechtmatige daad nu de op zich onbeschadigde sojabloem pas na de lossing de melkpoeder beschadigde. De schade aan de sojabloem werd pas na aflevering toegebracht zodat de schade aan die sojabloem ook valt onder onrechtmatige daad.

1 Dit voorbeeld is ontleend aan het bekende Cargofoor-arrest, Hoge Raad 15 april 1994, ECLI:NL:HR:1994:ZC1333, NJ 1995, 114, S&S 1994, 72.

2 Hof Den Bosch 26 oktober 1992, ECLI:NL:GHSHE:1992:AL6990, S&S 1993, 28.

3 Ontleend aan Hoge Raad 31 maart 2000, ECLI:NL:HR:2000:AA5320, S&S 2001, 52. Beide voorbeelden worden door mij uitgebreid (zowel naar Nederlands als naar Duits recht) behandeld onder het kopje 'Schade bij lossen' in '50 Jaar CMR; van forumshopping tot digitale pen', *SVA-syllabus 2006*, p. 35-38. In deze zaak ging het er overigens om of deze schade viel onder de WAM-verzekering (in casu het geval) of de AVB-verzekering van de vervoerder. Uit dit arrest blijkt dat deze schade niet viel onder de logistieke aansprakelijkheidsverzekering nu de schade (opruimingskosten) niet het verlies van het vervoerde cement betrof.

4 Hof 's-Hertogenbosch 13 juni 2006, ECLI:NL:GHSHE:2006:AY0426, S&S 2007,100.

Verwisseling van de lading

Tot slot van deze voorbeelden nog een voorbeeld, namelijk verwisseling van de te vervoeren lading.

AVC-vervoer van een partij bleekaaarde van Wijdewormer naar Rotterdam. De chauffeur koppelt echter niet de bulkoplegger 226 aan waarin deze bleekaaarde was geladen, maar bulkoplegger 227 die geladen was met bauxiet voor een andere geadresseerde. In Rotterdam aangekomen lost de chauffeur de bauxiet in de silo waarin al bleekaaarde is opgeslagen. Door de bijmenging met de bauxiet is de gezonde bleekaaarde in de silo ook waardeloos geworden. De geadresseerde vordert op grond van onrechtmatige daad vergoeding van de schade (€ 150.000,-) aan de bleekaaarde in de silo.¹

De schade aan de bleekaaarde in de silo is typisch een schade voortvloeiend uit een onrechtmatige daad waarvoor de vervoerder waarschijnlijk en dan onbeperkt aansprakelijk zal zijn. Let op, het betreft hier dus schade waarbij op zich onbeschadigde goederen schade toebrengen aan andere zaken (hierboven besproken).

De schade aan de vervoerde bauxiet valt eveneens buiten de vervoerovereenkomst betreffende het vervoer van de bleekaaarde. Maar de bauxiet die immers al geladen was in bulkoplegger 227 en door de vervoerder ten vervoer in ontvangst was genomen [art. 9 lid 1 'Moment van inontvangstneming'] moest wel vervoerd worden uit hoofde van de 'bauxiet vervoerovereenkomst'. De ladingbelanghebbende bij de bauxiet kan bij de vervoerder het verlies van de bauxiet claimen op grond van die 'bauxiet vervoerovereenkomst'. De aansprakelijke vervoerder kan zich wel beroepen op de limiet van € 3,40 per kilo.

Onbekend is of de oorspronkelijk te vervoeren bleekaaarde in bulkoplegger 226 nadien alsnog is vervoerd en afgeleverd bij de geadresseerde. Als die bleekaaarde weliswaar gezond maar pas een week later is afgeleverd zou de geadresseerde eventueel vertragingsschade kunnen claimen die dan weer gelimiteerd is tot één keer de vracht; zie bij art. 13 lid 3 'Eenmaal de vracht'.

Samenvatting van de verschillende schadeoorzaken

Samengevat: Boek 8 en de AVC 2002 zwijgen over nevenverplichtingen die de vervoerder voorschrijven dat hij geen schade mag toebrengen aan andere zaken dan de vervoerde goederen. Of de vervoerder bij het binnenrijden van het terrein de portiersloge omver rijdt met het in de tankwagen gecontamineerde azijnzuur, het gezonde azijnzuur in de landtank contamineert of het

¹ Deze casus is ontleend aan Hof Amsterdam 14 april 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BN2944, S&S 2010, 80. In die zaak ging het alleen om de toepasselijkheid van de verjaringstermijn van art. 28 AVC. Ik bespreek dit arrest kritisch bij art. 28 'Arrest van het Hof Amsterdam'.

Artikel 13

terrein met het vervoerde cement onderstuift, het heeft niets met het schenden van de (hoofd)verplichting 'Goed erin, goed eruit!' te maken zoals uitdrukkelijk geformuleerd in art. 8:1095 BW respectievelijk art. 9 lid 2 AVC. Datzelfde geldt bij de verwisseling van de lading. Immers, er wordt een andere lading vervoerd dan overeengekomen en die lading brengt schade toe aan andere zaken. Mogelijk is er in al die gevallen wel aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige daad maar dan moet schuld van de dader en het causaal verband tussen de daad en de schade bewezen worden.

Andere afspraken omtrent aansprakelijkheid voor schade aan andere zaken vastleggen in overeenkomst

Overigens kunnen in de vervoerovereenkomst wel nevenverplichtingen worden opgenomen zoals geen schade toebrengen aan andere zaken bij het lossen. Meestal is dat in een raamcontract niet met zoveel woorden als een nevenverplichting geregeld maar is de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade aan andere zaken uitgesloten (als men voor de vervoerder optreedt) of uitdrukkelijk vastgelegd, desnoods gelimiteerd tot een bepaald bedrag (als men voor de ladingbelanghebbende optreedt). Dus in een overeenkomst kan men over dit soort schade wel afspraken maken; dat valt dan onder het gewone overeenkomstenrecht.

Andere visie met betrekking tot beschadigde goederen die schade toebrengen aan andere zaken

Teunissen huldigt een andere opvatting met betrekking tot het voorbeeld dat tijdens het vervoer beschadigde goederen schade toebrengen aan andere zaken. Hij doelt hier met name op de Cargofoor-situatie. Hoewel hij zich beperkt tot de CMR kan zijn benadering ook toegepast worden bij nationaal wegvervoer waarop Boek 8 BW en de AVC van toepassing zijn. Zijn visie is dat wanneer de schade aan het in de landtank aanwezige product voortvloeit uit de verontreiniging van het vervoerde product, de aansprakelijkheid van de vervoerder voor de schade aan het product in de landtank is uitgesloten omdat deze schade als gevolgschade moet aangemerkt. Volgens Teunissen is er buiten de tekortkoming van het verontreinigen van de vervoerde lading geen sprake van een zelfstandige tekortkoming van de vervoerder, die schade aan het product in de landtank heeft veroorzaakt. Die schade is immers het gevolg van de onder de vervoerovereenkomst vallende wanprestatie.¹

Wanneer echter onbeschadigde chemicaliën in een verkeerde silo worden gelost waarin zich chemicaliën van een andere soort bevinden, is deze schade niet het gevolg van schade aan of verlies van de vervoerde goederen. Die schade is veroorzaakt door een andere tekortkoming van de vervoerder in de uitvoering van de vervoerovereenkomst, voor de gevolgen waarvan de CMR

1 J.H.J. Teunissen, 'De beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder' in: M.H. Claringbould e.a. (red.) 'Verbindend recht, *Liber amicorum K.F. Haak*', Deventer: Kluwer 2012, par. 4.5, p. 505-506.

geen regeling geeft (hetzelfde geldt voor Boek 8 BW of de AVC 2002, zo voeg ik eraan toe).¹ Die schade zou gevorderd moeten worden op grond van – in Nederland – onrechtmatige daad.

Het is een kwestie van causaliteit. Welke soort schade wil men toerekenen aan het feit dat de goederen beschadigd of in het geheel niet door de vervoerder worden afgeleverd?

Naar mijn mening valt onder gevolgschade alleen bedrijfsstilstand, productieverlies of – wat ik noem – commerciële schade. Op het moment dat de vervoerde goederen gecontamineerd raken, is de vermogensschade wegens bedrijfsstilstand of het niet met winst kunnen doorverkopen ('commerciële schade') al daar. De chauffeur hoeft geen nadere handelingen te verrichten om schade te veroorzaken. Dat is anders als de chauffeur het vervoerde product lost in een landtank met gezond product, waardoor dat gezonde product beschadigd raakt. Ook Teunissen erkent dat er in dat geval sprake kan zijn van een andere tekortkoming in de uitvoering van de vervoerovereenkomst, voor de gevolgen waarvan de CMR (lees: de vervoerovereenkomst als geregeld in Boek 8 BW) geen regeling geeft. Maar Teunissen hanteert die tekortkoming, de fout van de chauffeur, alleen voor gevallen dat de vervoerde goederen niet beschadigd zijn terwijl ik van mening ben dat het in de juridische benadering geen verschil mag maken voor de aansprakelijkheid van de vervoerder of de chauffeur beschadigd product lost in de landtank met gezond product, of dat hij onbeschadigd product lost in een landtank met daarin een product van een andere kwaliteit. In beide gevallen pleegt de vervoerder mogelijk een onrechtmatige daad, niet omdat hij zijn vervoersverplichting van 'Goed erin, goed eruit!' heeft geschonden (dat leidt alleen tot aansprakelijkheid voor de vervoerde goederen met uitsluiting van vermogensschade wegens bedrijfsstilstand e.d.) maar omdat hij zaken van een ander, in casu de geadresseerde, kapot heeft gemaakt.

Douanerechten

Wanneer goederen die onder douaneverband vervoerd worden (met gebruikmaking van een T1- of T2-document) en die goederen worden gestolen, zal de douane een aanslag voor invoerrechten, accijns en mogelijk ook BTW plus eventueel een boete opleggen omdat die goederen in het vrije verkeer zijn gebracht (het T1- of T2 document is niet gezuiverd²). De vraag is dan of deze – wat ik gemakshalve noem – douanerechten naast de 'kale' waarde van

1 J.H.J. Teunissen, a.w., par. 5, p. 508.

2 Voor de gang van zaken bij het zuiveren van T1-documenten, zie mijn bijdrage 'Zuiver over zuiveren van T1-documenten', *W&W* maart 2002, nr. 43.

Artikel 13

de goederen (meestal gaat het om sigaretten) ook voor vergoeding in aanmerking komen. Het antwoord is heel simpel 'nee' want het betreft hier vervoer van sigaretten onder douaneverband (op de sigaretten rust een uitgestelde verplichting tot betaling van douanerechten). De vervoerder moet de waarde op de bestemmingsplaats (in een douaneloods) van die sigaretten 'onder douaneverband' vergoeden ofwel alleen de kostprijs van sigaretten die nog niet in het vrije verkeer zijn gebracht, dus zonder douanerechten.¹

Langs een andere redenering is hetzelfde ook beslist voor internationaal wegvervoer: De normaal aan het vervoer verbonden kosten zoals vracht of douanerechten die daadwerkelijk bij het passeren van de grens zijn betaald omvatten niet de kosten (in casu door de afzender in Italië betaalde accijnzen ter hoogte van € 1.562.644,10 omdat de sigaretten vervoerd onder douaneverband daar gestolen waren en in het vrije waren verkeer gebracht) die onder het douanerechtelijke regime in verband staan met het verlies van de sigaretten wegens tekortschieten van de vervoerder in de nakoming van zijn verplichtingen uit de vervoerovereenkomst.² In feite komen we hier ook uit op de 'kale' bestemmingswaarde van de sigaretten die onder douaneverband reizen, zodat invoerrechten, accijns en BTW niet door de vervoerder vergoed hoeven te worden. Let op, in geval van opzet en bewuste roekeloosheid van de vervoerder zelf (Boek 8 BW, zie bij art. 14 'Bewuste roekeloosheid van de vervoerder zelf'), of van de vervoerder en diens ondergeschikten (CMR) moeten die douanerechten wel worden vergoed; zie bij art. 14 'Onbepaalde aansprakelijkheid'.

Artikel 13 lid 2 – Berekening van de limiet

Beschadigde goederen

De limiet moet alleen berekend worden over het gewicht van de goederen die beschadigd zijn of verloren zijn. Bijvoorbeeld: Van een zending van 1.000 dozen met TV-schermen (totale waarde € 300.000,-; waarde per doos € 300,-) zijn 100 dozen gestolen; elke doos met scherm weegt 15 kg; de waarde van die 100 dozen is dan € 30.000,-. De limiet wordt: $100 \times 15 \text{ kg} = 1.500 \text{ kg}$ x € 3,40 = € 5.100,-; limiet per doos is $15 \times € 3,40 = € 51,-$.

Lastiger wordt het als een onderdeel van een machine wordt beschadigd bijvoorbeeld het bedieningspaneel (gewicht 20 kg) van een drukpers met een

1 In iets andere bewoordingen is dat al zo beslist door de Hoge Raad 6 april 1990, ECLI:NL:HR:1990:AD4737, S&S 1990, 74, 'Van Gend & Loos'.

2 Hoge Raad 14 juli 2006, ECLI:NL:HR:2006:AW3041, S&S 2007, 30, 'derde Philip Morris/Van der Graaf arrest'; door mij besproken in 'De vervoerder is niet aansprakelijk voor accijns, invoerrechten en BTW', *W&W augustus 2006*, nr. 52.

gewicht van 1.000 kg. Het enige wat er moet gebeuren om de schade te herstellen is het monteren van een nieuw bedieningspaneel, kosten € 5.000,-. Moet de limiet nu alleen berekend worden over het gewicht van het bedieningspaneel ($20 \times € 3,40 = € 68,-$) of over het gewicht van de gehele machine ($1.000 \times € 3,40 = € 3.400,-$)?

Ik ben van mening dat zolang dat paneel vast zat aan de machine de limiet over het gewicht van de gehele machine moet worden berekend. Wellicht is het paneel beschadigd omdat de machine zo zwaar was.

Maar als het paneel in een losse doos werd vervoerd, dan is de beschadigde zaak alleen het paneel en moet de limiet over het gewicht van het paneel en de doos berekend worden ($20 \text{ kg} \times € 3,40 = € 76,80$).

Ander voorbeeld: Een jacht met twee masten staat op een trailer. De chauffeur rijdt onder een te laag viaduct door waardoor beide masten afbreken. Aangezien het jacht als één stuk werd vervoerd, moet de limiet over het gewicht van het gehele jacht worden berekend en niet over het gewicht van de beschadigde masten. Zouden de masten los en naast het jacht op de trailer zijn gelegd en toch op een of andere manier beschadigd worden, dan moet de limiet over het gewicht van beide beschadigde masten berekend moeten worden maar niet over het gewicht van het jacht plus masten.

*Limiet over
gehele
beschadigde
zending*

Hier doet zich nog een rekenkundig probleem voor: Stel dat de voormast 500 kg weegt, € 10.000,- kost en dat er slechts krasschade is ter hoogte van € 1.000,-. De achtermast die 300 kg weegt en € 7.500,- kost, is daarentegen een total loss (schade dus € 7.500,-). De limiet moet dan toch berekend worden over het gewicht van beide beschadigde masten ($500 \text{ kg} + 300 \text{ kg} = 800 \text{ kg} \times € 3,40 = € 2.720,-$). Immers er was één schadevoorval waardoor beide masten zijn beschadigd; de limiet moet in dat geval berekend worden over het gewicht van de gehele beschadigde zending. Er dient geen onderscheid te worden gemaakt in die zin dat bij het ene deel van de beschadigde goederen men niet aan de limiet toekomt en bij het andere deel wel. De ladingbelanghebbende heeft recht op een voor hem zo hoog mogelijke limiet.

*Verpakking
meewegen?*

In art. 6 lid 4 van de oude AVC 1983 werd tot in detail geregeld of de verpakking al dan niet moest worden meegewogen bij de berekening van de limiet. Omdat deze detaillistische regeling zijn doel voorbij schoot, is zij niet opgenomen in de AVC 2002. In feite komt het er op neer dat éénmalige verpakking (zoals bij de TV-dozen) wel meetelt maar verpakking die bestemd is voor meer dan één vervoer (bijvoorbeeld een door de afzender ter beschikking gestelde container) niet meetelt, tenzij er ook schade is aan dergelijke verpakking. In dat laatste geval wordt de limiet apart berekend voor die verpakking (lees: die

Artikel 13

container van de afzender).¹

*Gewicht
vermelden op
vrachtbrief*

Het gewicht zoals vermeld op de vrachtbrief vormt het uitgangspunt voor de berekening van de aansprakelijkheidslimiet. Derhalve is het voor de vervoerder van het grootste belang dat het gewicht van de zaken op de vrachtbrief wordt vermeld.²

Nu er staat dat er voor de berekening van de limiet moet worden uitgegaan van het aantal kilo's vermeld op de vrachtbrief, betekent dit nog niet dat het op de vrachtbrief vermelde gewicht ook beslissend is. Wat op de vrachtbrief is ingevuld, dient als uitgangspunt maar tegenbewijs omtrent het werkelijke gewicht blijft zowel voor de vervoerder als voor de afzender/geadresseerde mogelijk.

Blijft de gewichtsvermelding op de vrachtbrief toch achterwege dan zal de vervoerder, die zich op de limiet beroept, evenzo achteraf nog gerechtigd zijn het werkelijk gewicht van de goederen, toen hij deze in ontvangst nam, te bewijzen.

Artikel 13 lid 3 – De limiet bij vertraging

*Eenmaal de
vracht*

In art. 1 lid 7 'Vertragingsschade' is de vertragingsschade zeer ruim beschreven: alle vormen van vermogensschade vallen eronder zoals productieverlies omdat de goederen een dag te laat aankomen. Wanneer er sprake is van vertraging is uitgewerkt bij art. 9 lid 3 'Binnen een redelijke termijn'.

Voor de vervoerder is het dan ook essentieel dat zijn aansprakelijkheid beperkt is tot eenmaal de vracht. Met andere woorden, als de vervoerder aansprakelijk is voor de vertragingsschade (zie bij art. 10 lid 1 'Vertraging'), hoeft de afzender de op zich verschuldigde vracht eigenlijk niet te betalen. Zie echter nader bij art. 9 lid 3 'Vracht blijft verschuldigd'.

*Tweemaal de
vracht*

Is de schriftelijk overeengekomen aflevertermijn (zie wederom bij art. 9 lid 3 'Schriftelijk aflevertermijn afgesproken') overschreden, dan is de vertragingsschade beperkt tot tweemaal de vracht.

Het zal duidelijk zijn dat het bij vervoer in Nederland, niet over enorme bedragen gaat.

1 Een en ander is schematisch uitgewerkt in de 'Toelichting op de AVC 1983', Den Haag: Stichting Vervoeradres 1994, p. 91 en p. 93.

2 Zie, met betrekking tot het invullen van de vrachtbrief, bij art. 5 lid 2 'De gegevens op de vrachtbrief'.

In art. 5 lid 3 van de Algemene Voorwaarden voor Koeriersdiensten (AVK)¹ is de limiet iets anders geregeld. Bij vertraging maar geen schade is, behoudens vervoerdersovermacht, geen vracht verschuldigd; is er naast vertraging ook schade dan is die verdragingschade beperkt tot tweemaal de vracht.

*Limiet bij
materiële schade
en verdragings-
schade*

Wanneer er zowel materiële schade als verdragingschade is, wordt de limiet als volgt berekend:²

De materiële schade wordt beperkt door de limiet van € 3,40 per kilo van de beschadigde goederen. De schadevergoeding uit hoofde van vertraging wordt beperkt tot eenmaal of tweemaal de vracht (afhankelijk of een aflevertermijn is afgesproken) *onder aftrek* van hetgeen door de vervoerder is verschuldigd wegens materiële schade.

Een theoretisch rekenvoorbeeld want in de praktijk komt dit volgens mij eigenlijk niet voor:

Vervoer van een kist met zes flessen wijn; iedere fles met wijn weegt 1,5 kg, waarde per fles € 30,-; afgesproken op dezelfde dag afleveren; de vracht is € 50,-. De kist met wijn wordt twee dagen later afgeleverd dan afgesproken en drie flessen zijn gebroken.

Materiële schade: $3 \times € 30,- = € 90,-$. Verdragingschade € 5.000,- wegens winstderving want de geadresseerde, tevens wijnkoper, heeft zijn order voor deze wijn bij een andere leverancier geplaatst.³

De vervoerder is aansprakelijk.

De materiële schade wordt gelimiteerd tot: $3 \times 1,5 \text{ kg} \times € 3,40 = € 15,30$.

De verdragingschade wordt gelimiteerd tot: $2 \times € 50,- - € 15,30 = € 84,70$.

Overigens moet de afzender wel de verschuldigde vracht betalen (zie art. 9 lid 3 'Vracht blijft verschuldigd'). Als hij die vracht nog niet heeft betaald zou hij in dit voorbeeld slechts € 34,70 van de vervoerder ontvangen. Dit is allemaal nogal theoretisch.

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

2 Art. 5 Besluit van 11 maart 1991, Stb. 1991, 109, ter uitvoering van artikel 1105 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

3 Zie voor een soortgelijke zaak Rechtbank Utrecht 19 februari 1997, ECLI:NL:RBUTR:1997:AK3717, S&S 1998, 73.

Artikel 13

Artikel 13 lid 4 – Expertisekosten e.d. aangemerkt als waardevermindering

Waardevermindering

De tekst van art. 13 lid 4, die niet voorkwam in de AVC 1983, is ontleend aan de Memorie van Toelichting bij art. 8:388 BW¹ (over schadeberekening). Door expertisekosten e.d. aan te merken als waardevermindering van de goederen vallen zij daarmee ook onder de limiet. Een voorbeeld maakt dat duidelijk.

Tien laptops (gezamenlijk gewicht 50 kg) zijn gestolen. De expert stelt de schade vast op € 5.000,-. Het expertiserapport kost € 500,-. De vervoerder is aansprakelijk voor deze diefstal. De limiet is echter 50 kg x € 3,40 = € 170,- en dat is het bedrag dat de vervoerder moet betalen. Met andere woorden, de ladingbelanghebbende had er beter aan gedaan geen expert aan te stellen.

Expertisekosten

Het moet gaan om kosten die zijn gemaakt om bij schade of verlies van de goederen *de waarde van die goederen vast te stellen en te realiseren*. Dat betekent dat het expertiserapport strikt genomen alleen maar berekeningen mag bevatten over de gezonde waarde en de minderwaarde van die goederen om de hoogte van de schade vast te stellen; de meeste expertiserapporten bevatten ook een beschrijving van de gang van zaken en een onderzoek naar de oorzaak van de schade. Het komt mij redelijk voor – en zo gebeurt het ook in de praktijk – om die kosten ook onder de noemer van expertisekosten te brengen die vervolgens als waardevermindering van de goederen kan worden kunnen worden aangemerkt. Dat kan anders liggen als er een uitgebreid onderzoek naar de oorzaak van de schade plaats vindt (Hoe konden de dieren op het terrein komen? Is het een inside job?) en in het rapport niet over schadecijfers wordt gesproken.

Ook bereddingskosten² om de schade zoveel mogelijk te beperken en verkoopcommissie om de beschadigde goederen tegen een zo goed mogelijke prijs te verkopen, vallen onder de waardevermindering van de goederen.

Tot slot van deze paragraaf twee rekenvoorbeelden:

1 Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 403.

2 Bereddingskosten is de term die tegenwoordig vaker wordt gebruikt dan beredderingskosten. In de dikke Van Dale staat alleen nog bereddingskosten en als apart zelfstandig naamwoord bereddering (en niet beredding).

Voorbeeld I

Gezonde waarde		100
Aangekomen waarde	50	
Expertisekosten	10 -/-	
Bereidingskosten	10 -/-	
Werkelijke waarde	30	30 -/-
Te vergoeden schade		70

Voorbeeld II

Gezonde waarde		100
Aangekomen waarde	0	
Expertisekosten ¹	10 -/-	
Werkelijke waarde	-10	-10 -/-
Te vergoeden schade		110

Vernietigingskosten

Een lading chemicaliën (tectyl) blijkt bij aflevering gecontamineerd te zijn in de tankcontainer (in de tankcontainer zat nog een residu van polymeer bitumen dat eerder in die container was vervoerd). De chemicaliën moeten vernietigd worden. De ladingschade bedraagt fl. 18.000,- en de vernietigingskosten zijn ruim fl. 17.000,-.²

Het hof heeft – mijns inziens ten onrechte – beslist dat de vernietigingskosten, die volgens het hof voor een negatieve waarde van de chemicaliën zorgen, krachtens de regels van het gewone burgerlijke recht (art. 6:96 BW) voor vergoeding in aanmerking komen: Ik deel deze visie niet.³ Negatieve waarde is misschien een economisch begrip, maar zeker niet een juridisch begrip: de aangekomen waarde kan nooit minder zijn dan nul. Het feit dat er vervolgens vernietigingskosten moeten worden gemaakt, is een vorm van gevolgschade: als gevolg van het waardeloos worden van de lading, waarvoor de vervoerder aansprakelijk is, ontstaan er nog meer kosten. Als volgens de voorschriften betreffende gevaarlijke stoffen de onderhavige gecontamineerde chemicaliën

- 1 Ook wanneer de goederen in fysiek gezonde toestand worden afgeleverd kunnen er toch expertisekosten worden gemaakt om vast te stellen dat bijvoorbeeld de motoren niet intern beschadigd waren. Zie Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 404 bovenaan.
- 2 Dit voorbeeld is ontleend aan het arrest van het Hof Den Haag 22 februari 2005, ECLI:NL:GHSGR:2005:AT9807, S&S 2005, 72.
- 3 Zie mijn bijdrage over 'Vernietigingskosten' in [SVA-syllabus 2006, p. 33-34](#).

Artikel 13

vernietigd moeten worden, zijn de vernietigingskosten het directe gevolg van het contamineren van de chemicaliën in de tankwagen. De vervoerder is mogelijk wel aansprakelijk voor het verlies van de chemicaliën wegens contaminatie maar hij is niet aansprakelijk voor de daaruit voortvloeiende vernietigingskosten. Immers, voor deze gevolgschade is de vervoerder niet aansprakelijk (art. 13 lid 1 'Niet aansprakelijk voor andere schade').

Let op, die vernietigingskosten mogen niet worden aangemerkt als bereddingskosten, want dat zijn kosten die gemaakt worden om nog een deel van de aangekomen waarde te realiseren.

Omdat het vervoerrecht aansprakelijkheid voor gevolgschade uitsluit, kunnen zij ook niet meer onder de regels van het gewone burgerlijk recht (Boek 8 BW) gevorderd worden. Maar dit laat onverlet dat afzender en vervoerder in hun raamcontract wel afspraken kunnen maken over vergoeding van vernietigingskosten. Het wegvervoerrecht (Afd. 8.13.2 BW) is immers semi-dwingend recht: partijen mogen afwijkende afspraken maken in een apart opgesteld raamcontract; zie art. 8:1102 lid 1 BW en art. 3 'In raamcontract afwijken van dwingend recht'.

Artikel 13 lid 5 – Maximum schadebedrag bij niet nakomen van een aantal verplichtingen van de vervoerder

Maximum schadebedrag

Indien een vervoerder een aantal in dit lid 5 genoemde verplichtingen niet nakomt behoeft hij niet meer schade te vergoeden dan hetgeen hij in geval van totaal verlies van de betrokken goederen verschuldigd zou kunnen zijn. Voor de berekening van dat bedrag zie bij art. 13 lid 1 'Schadeberekening', waarbij met name op de limiet van € 3,40 per kilogram gelet moet worden.

Deze verplichtingen van de vervoerder betreffen alle verplichtingen die direct gerelateerd zijn aan de behandeling van de goederen zelf:

- Art. 8:1115 lid 2 BW: redelijke zorg voor de documenten.
- Art. 8:1118 lid 3 BW: ladingbelanghebbende informeren dat hij de goederen die een onmiddellijk dreigend gevaar hebben opgeleverd, heeft gelost en/of vernietigd. Wanneer de goederen (meestal chemicaliën) door contaminatie waardeloos zijn geworden en de goederen vernietigd moeten worden, is de vervoerder niet aansprakelijk voor deze vernietigingskosten; zie bij art. 13 lid 4 'Vernietigingskosten'. Als de goederen een onmiddellijk dreigend gevaar opleveren en om die reden moeten worden vernietigd dan is de afzender op grond van art. 8:1118 lid 2 BW

aansprakelijk voor die vernietigingskosten; zie bij art. 4 lid 1a 'Goederen die een onmiddellijk gevaar voor schade opleveren'.

Op de vervoerder rust alleen de verplichting om de ladingbelanghebbende op de hoogte te stellen van de lossing en/of vernietiging van deze stoffen. In het onwaarschijnlijke geval dat de vervoerder deze informatie-verplichting niet nakomt en de afzender en/of de geadresseerde daardoor schade lijdt, is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot de waarde van de goederen of tot de 'kilolimiet' van die goederen.

- Art. 6 lid 1 AVC 2002: controle van het aantal colli en de uiterlijk goede staat.
In feite is de sanctie van de vervoerder als hij aantal en uiterlijk goede staat niet controleert dat de vrachtbrief bewijs oplevert van het daarop vermelde aantal en dat de goederen in uiterlijk goede staat ten vervoer zijn ontvangen, behoudens door de vervoerder lastig te leveren tegenbewijs; zie nader bij art. 6 lid 2 'De vrachtbrief levert bewijs behoudens tegenbewijs'. Kennelijk kan de afzender of de geadresseerde ook schade lijden omdat de vervoerder aantal en uiterlijke staat niet heeft gecontroleerd (ik ben dat in de praktijk nog niet tegengekomen). Als bewezen is dat de schade het gevolg is van het niet controleren is de vervoerder daarvoor aansprakelijk; zijn aansprakelijkheid wordt dan weer gemaximeerd tot de waarde van de goederen of de 'kilolimiet' van die goederen.
- Art. 19 lid 4: wanneer de vervoerder redelijkerwijs het vervoer niet kan aanvangen of voortzetten en hij besluit de overeenkomst op te zeggen (in lekentaal: besluit om niet verder te rijden) is hij – behoudens overmacht – verplicht de daardoor opgekomen schade aan de afzender te vergoeden.
- Art. 21: indien de geadresseerde de goederen niet kan of wil ontvangen mag de vervoerder de goederen opslaan. De vervoerder is verplicht de afzender van dit feit op de hoogte te stellen. Evenzo is de vervoerder verplicht de afzender op de hoogte te stellen van de verkoop van de goederen.
- Art. 25: dit artikel gaat over verloren zaken die later worden

Artikel 13

teruggevonden.¹ De afzender kan de vervoerder verzoeken hem te berichten wanneer de goederen worden teruggevonden in welk geval de vervoerder verplicht is aan dit verzoek gevolg te geven.

In de AVC 2002 komen ook andere verplichtingen van de vervoerder voor waarvan het niet-nakomen tot schade anders dan aan de goederen kan leiden.

Zie bijvoorbeeld art. 9 lid 4 'Sanctie op schending art. 9 lid 1' betreffende het niet nakomen van de verplichting van de vervoerder om goederen op de afgesproken plaats, tijd en wijze in ontvangst te nemen en het laadvermogen van het voertuig mee te delen. De schade die de afzender lijdt omdat de vervoerder niet aan deze verplichtingen voldoet en de overeenkomst wordt opgezegd, is in datzelfde art. 9 lid 4 'Schadevergoeding' beperkt tot tweemaal de vracht.

Een andere belangrijke verplichting van de vervoerder is de controle van belading, stuwing en overbelading alsmede gebrekkige belading en stuwing te vermelden op de vrachtbrief; zie art. 9 lid 5 'Controle door vervoerder'. Als de vervoerder niet controleert terwijl hij dat redelijkerwijs wel kon doen, is de 'straf' voor de vervoerder dat hij alsnog aansprakelijk is voor de ladingschade ook al is de gebrekkige belading en stuwing verricht door de afzender (zie nader bij art. 12 lid 1 'Schending van de controleplicht bij stuwing') of – in geval van niet ingrijpen bij overbelading – moet de vervoerder een eventuele verkeersboete toch zelf dragen (zie art. 4 lid 5 'Afzender moet boete vergoeden').

In een aantal bijzondere gevallen is de schadevergoedingsplicht van de vervoerder niet beperkt.

Zie daartoe art. 7 lid 2 'Instructies aan afzender vragen' in het geval dat de geadresseerde bij een ongefrankeerde zending de vracht niet wil uitbetalen, art. 8 lid 1 'Instructies betreffende niet-aflevering altijd opvolgen' en art. 9 lid 6 'Aflevering aan huis overeengekomen?'.¹

Als de vervoerder art. 7 lid 3 'schendt' door de vracht niet bij de geadresseerde te innen, zal de schade bij de afzender niet meer zijn dan de te betalen vracht; een vervoerder die geen nadere instructies vraagt aan de afzender zal de vracht mislopen.

¹ Zie Hoge Raad 4 oktober 2002, ECLI:NL:HR:2002:AE4359, S&S 2003, 39 'Rucanor', uitvoerig besproken bij art. 13 lid 1 'Schade'.

Schending van art. 8 lid 1 laatste zin zal alleen tot materiële, gelimiteerde schadevergoeding leiden.

Een voorbeeld: een verkoper tevens afzender krijgt bericht dat zijn koper tevens geadresseerde de zending laptops (waarde € 500.000,-; gewicht 2.000 kg) niet gaat betalen. Het lukt de afzender om via de vervoerder de chauffeur tijdens de rit op zijn mobiel te bereiken; hij moet niet naar de oorspronkelijke geadresseerde A rijden en daar de laptops afleveren, maar hij moet naar een nieuwe geadresseerde B die een blok verderop op hetzelfde industrieterrein is gevestigd. De chauffeur stopt onderweg voor een lunch en omdat een chauffeur ook maar een (gewoonte)mens is rijdt hij toch naar het vaste afleveradres van geadresseerde A en hij levert de laptops toch af bij A; de mensen van A weten overigens niets van deze adreswijziging. A verkoopt de laptops gauw door en gaat vervolgens failliet. De afzender lijdt een schade van € 500.000,- omdat de koopprijs niet wordt betaald.

Toch is deze schade terug te voeren op het schenden van de hoofdverplichting van de vervoerder, te weten dat hij de goederen – in gezonde staat – aflevert aan de overeengekomen geadresseerde (art. 8:1095 BW: (...) de zaken ter bestemming af te leveren). Kortom, voor de afzender en de nieuwe geadresseerde is dit een kwestie van totaal verlies. De vervoerder is aansprakelijk maar hij kan zich beroepen op de limiet, in casu $2.000 \text{ kg} \times € 3,40 = € 6.800,-$.

Het komt ook nog wel eens voor dat wordt afgesproken dat de vervoerder niet mag afleveren aan de geadresseerde voordat hij daartoe uitdrukkelijk het groene licht krijgt ('Na akkoord eerst afleveren'); de koper/geadresseerde moet eerst de koopprijs hebben betaald. Als de vervoerder zich niet aan deze order omtrent niet-aflevering houdt en toch 'zonder akkoord' aflevert, stelt deze vervoerder zich wel bloot aan volledige schadevergoeding.¹ Immers, de vervoerder levert nu wel af aan de overeengekomen geadresseerde, maar hij heeft een verplichting geschonden (niet afleveren dan na akkoord van de afzender) die buiten de wettelijke vervoerdersverplichting van art. 8:1095 BW valt. De schending van die aparte afspraak leidt hier tot grote schade voor de afzender nu de geadresseerde niet de koopprijs betaalt. Die schade, in casu zou dat € 500.000,- kunnen zijn, moet de vervoerder in zijn geheel vergoeden. Het is maar de vraag of de vervoerder voor dit soort schade adequaat is verzekerd. In ieder geval moeten bij de vervoerder de alarmbellen gaan

1 Zie ook de casus in Hoge Raad 10 augustus 2001, ECLI:NL:HR:2001:ZC3646, S&S 2003, 84 'Geka/Van Gend & Loos'; de vervoerder kon zich hier echter op overmacht beroepen omdat de 'valse' fax met akkoord om toch af te leveren, op dat moment niet als 'vals' herkend behoefde te worden.

Artikel 13

rinkelen als hij de instructie krijgt de goederen onder zich te houden en vooralsnog niet aan geadresseerde af te leveren. Overigens komt deze situatie dicht in de buurt van aflevering zonder inning van het rembours. Zie bij art. 17 lid 6 'Geen inning van het rembours': de vervoerder moet dan het bedrag van het rembours vergoeden zonder dat hij zich op de kilolimiet kan beroepen.

Wanneer de wasmachine niet tot aan de (overeengekomen) deur op de galerij van het flatgebouw wordt gebracht ('aflevering aan huis') maar wordt afgeleverd in de gemeenschappelijke entree van het flatgebouw (waar de geadresseerde verzoekt de wasmachine naar de deur te brengen en de chauffeur dat weigert: "Te zwaar voor mij alleen. Doe het zelf maar."), zal de schade bij de geadresseerde niet al te groot zijn. Het is moeilijk om voor dit soort gevallen (wèl aflevering, maar niet 'aan huis') voorbeelden met grote schade te bedenken.

Het venijn voor de vervoerder zit in die gevallen waarin hij instructies (orders) om nog niet af te leveren aan de geadresseerde, in de wind slaat.