

Artikel 4 Verplichtingen van de afzender; opzegging van de vervoerovereenkomst

- Lid 1 a – Opgave omtrent goederen
b – Ter beschikking stellen van de goederen, de vrachtbrief en overige documenten
c – Adressering op elke collo
d – Gewicht
e – Laden, stuwen en lossen
- Lid 2 Niet nakomen van verplichtingen onder lid 1a, b, c en d
- Lid 3 Opzegging door vervoerder respectievelijk afzender
- Lid 4 Gebrekkige belading en stuwing en overbelading
- Lid 5 Vergoeding van boete door afzender bij overbelading
- Lid 6 Schaderegeling indien vervoer van hogerhand is verboden

Artikel 4 lid 1a – Opgave omtrent goederen

De door de wet vereiste gegevens

De verplichting van de afzender om zo volledig mogelijk gegevens te verschaffen over de te vervoeren goederen is exact overgenomen van art. 8:1114 lid 1 BW. De verplichting van de afzender is op drie manieren gerelativeerd:

- (i) Hij hoeft slechts die mededelingen te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn;
- (ii) Hij hoeft slechts die mededelingen te doen, waarvan hij het belang voor de vervoerder kent of behoort te kennen;
- (iii) Hij hoeft geen mededelingen te doen omtrent gegevens, waarvan hij redelijkerwijze kan aannemen dat ook de vervoerder ze kent.

Ad (i) en (ii):

Bijvoorbeeld gegevens over het zwaartepunt van een machine wanneer dit afwijkt van wat men gewoonlijk zou verwachten of over het smeltpunt van vaten met hars indien er kans is dat dit smeltpunt tijdens het vervoer wordt bereikt.¹

Ook moet de afzender het juiste gewicht van de lading opgeven. De gevolgen van foutieve opgave van het gewicht in de vrachtbrief (veel lager dan in werkelijkheid waardoor de oplegger kantelt) komen in beginsel voor rekening

¹ Zie bijvoorbeeld Rechtbank Dordrecht 26 november 2003, ECLI:NL:RBDOR:2003:AZ1399, S&S 2006, 116 (pompen met hoog zwaartepunt); Hof Den Haag 8 januari 1988, ECLI:NL:GHSGR:1988:AL6374, S&S 1988, 77 (dit betreft zeevervoer van vaten met hars).

Artikel 4

van de afzender.¹ Zie ook bij art. 4 lid 4 'Overbelading', maar in die situatie kan de vervoerder uit de correcte vermelding van het gewicht op de vrachtbrief opmaken dat de te vervoeren lading te zwaar is voor de betreffende vrachtwagen.

Bij een zeer zware machine die op twee fundatiebalken staat, zal de afzender ook de werkelijke belasting waarmee de balken op de laadvloer drukken [$x \text{ kg/m}^2$] moeten opgeven.²

Ad (iii):

Als het een vervoerder is, die gespecialiseerd is in het gekoeld vervoeren van groenten en fruit, hoeft de afzender geen ventilatievoorschriften te geven maar hij zal wel altijd de temperatuur moeten opgeven waarop de betreffende groenten of het fruit vervoerd moeten worden omdat dat per rit en per soort/kwaliteit van de groenten of het fruit kan verschillen. In de praktijk ontstaan hier toch vaak problemen omdat de afzender vaak meer professionele kennis bij de gespecialiseerde vervoerder veronderstelt dan deze in werkelijkheid blijkt te bezitten.³ Daarom kan de afzender beter teveel dan te weinig gegevens verschaffen.

Objectieve wetenschap van de afzender

Overigens moeten met betrekking tot die wetenschap van de afzender objectieve maatstaven worden aangelegd. De afzender wordt geacht de wetenschap te hebben die een professionele en bekwaam handelende afzender, die de onderhavige goederen wil laten vervoeren, heeft. Hij kan dus bijvoorbeeld zich er niet op beroepen, dat hij slechts expediteur is en derhalve geen weet behoeft te hebben van de eigenschappen van de goederen. Voor de vervoerder immers mag het geen verschil maken of hij met een tussenpersoon als de expediteur of met de ladingbelanghebbende zelf van doen heeft; hij moet die inlichtingen verkrijgen, die beschikbaar zijn ten aanzien van de lading en die voor het vervoer daarvan van belang zijn.

Tijdig gegevens verschaffen

De gegevens moeten bij het sluiten van de vervoerovereenkomst worden verschaft. Dus niet pas als de vrachtbrief wordt ingevuld. Ook iets later dan bij het sluiten van de overeenkomst mag de opgave nog gedaan worden. Bijvoorbeeld: de overeenkomst is per telefoon tot stand gekomen, de gegevens

1 Hof Den Haag 25 november 2003, ECLI:NL:GHSGR:2003:A07537, S&S 2004, 36 (vervoer van lading bonsaiboompjes in een container; opgegeven 18.000 kg, in werkelijkheid 26.490 kg).

2 Zie voor een aan de binnenvaart ontleend voorbeeld Rechtbank Rotterdam 1 december 2010, ECLI:NL:RBROT:2010:BP1191, S&S 2012, 89 'Weslie'.

3 Hof Den Haag 3 juli 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BD6839, S&S 2009, 30 (diepgevroren aardbeien).

volgen per e-mail. In ieder geval moet de vervoerder voldoende tijd hebben om het vervoer te regelen.

Gevaarlijke goederen

Boek 8 BW noch de AVC 2002 bevatten voorschriften hoe gevaarlijke goederen moeten worden vervoerd. Dat komt omdat dit onderwerp tot in het kleinste detail is geregeld in publiekrechtelijke regelgeving. Die regelgeving betreft 'Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen' (VLG), de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' (WVGS), het 'Besluit vervoer gevaarlijke stoffen' (BVGS) en de 'Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg' (ADR). Deze wet- en regelgeving is overzichtelijk gebundeld in 'Jaaruitgave ADR¹, Vervoer van gevaarlijke stoffen oer de weg' onder redactie van J.G. Buissing, Sdu Uitgevers (een uitgave in twee boeken van tezamen 1.400 pagina's; de ADR, inclusief – in Boek 2 – Deel 3 [lijst van gevaarlijke goederen, tabel A en B], omvat 1.340 pagina's).

Beurtvaartadres heeft een handige ADR-app geïntroduceerd. Zoek via de app, op basis van UN-nummer of stofnaam, alle gegevens met betrekking tot het transport. Bepaal de juiste tekst voor het vervoerdocument. Met deze ADR-app kan ook de route efficiënt worden gepland aan de hand van de lijst met tunnels en hun categorieën. Evenzeer zijn via deze app de tankcleaninginstallaties en de transportlijst met 1.000-puntenregeling te vinden.

Zie voor verdere informatie en de mogelijkheid van downloaden van deze ADR-Pro-app 2013 bij www.beurtvaartadres.nl -> App ADR-Pro.

Nu bij het vervoer van gevaarlijke goederen specialistische kennis van deze regelgeving noodzakelijk is, zowel bij de afzender als bij de vervoerder, is deze *Toelichting op de AVC 2002* niet de juiste plaats om daarop verder in te gaan.

In ieder geval moet de afzender in de vrachtbrief de juiste aanduidingen omtrent de gevaarlijke goederen vermelden en ook verdere informatie aan de vervoerder verschaffen hoe de gevaarlijke goederen moeten worden vervoerd.

Goederen die een onmiddellijk gevaar voor schade opleveren

Van gevaarlijke goederen die vallen onder bovengenoemde regelgeving ('ADR-goederen'), moeten worden onderscheiden de goederen die een onmiddellijk dreigend gevaar opleveren in de zin van art. 8:1118 BW. Dat artikel geeft een regel over goederen ten aanzien waarvan de afzender niet aan zijn informatieverplichtingen heeft voldaan.

Dat kunnen zowel 'ADR-goederen' zijn waarvan de afzender niet heeft opgegeven dat het gevaarlijke goederen zijn, maar het kan net zo goed een

1 Vrijwel ieder jaar verschijnt een nieuwe uitgave.

Artikel 4

pakket met vet zijn (geen gevaarlijke stof), welk vet bij zomerse temperaturen smelt en andere lading zou kunnen beschadigen. Een dergelijke lading mag door de vervoerder op ieder ogenblik en op iedere plaats worden gelost, vernietigd of onschadelijk worden gemaakt, maar dat mag alleen wanneer die goederen een onmiddellijk dreigend gevaar opleveren. In dat geval moet de afzender de schade die de vervoerder daardoor lijdt geheel vergoeden. Daarnaast kan de afzender ook nog door de ladingeigenaar van de andere beschadigde lading op grond van onrechtmatige daad worden aangesproken voor zover de afzender schuld heeft.

Gevaarlijke goederen brengen buiten de vrachtwagen schade aan derde toe

Wanneer 'ADR-goederen' buiten de vrachtwagen schade toebrengen aan zaken van derden (de tankwaggen ontploft met enorme schade – ook dood en letsel – bij derden; de tankwaggen lekt chemicaliën die tegen hoge kosten moeten worden geruimd), dan draagt de vervoerder jegens die derden in principe 'risicoaansprakelijkheid'. Dit is neergelegd in art. 8:1210 e.v. BW. Het bijzondere van die zware risicoaansprakelijkheid is dat de aldus aansprakelijke vervoerder (in feite de kentekenhouder van het voertuig) zijn aansprakelijkheid mag beperken tot overigens zeer hoge bedragen. Art. 6 Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging bepaalt dat in geval van alleen risicoaansprakelijkheid (zonder schuld) van de vervoerder de limieten zijn: voor dood of letsel 7,2 miljoen SDR¹ per gebeurtenis en voor zaakschade 4,8 miljoen SDR per gebeurtenis. Heeft de vervoerder echter schuld (hij heeft de gevaarlijke stoffen verkeerd behandeld) dan worden de limieten: voor dood en letsel 18 miljoen SDR per gebeurtenis en voor zaakschade 12 miljoen SDR per gebeurtenis.

Regres op afzender

Indien de vervoerder jegens derden aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, kan de vervoerder regres nemen op de afzender indien voldaan is aan de voorwaarden van art. 8:1117 BW. In feite komt deze regel erop neer dat wanneer de vervoerder aansprakelijk zou zijn geweest voor ladingschade, hij deze buitengewone schade die de vervoerde goederen of hun behandeling daarvan aan de vervoerder hebben veroorzaakt, niet kan verhalen op zijn afzender.

Bijvoorbeeld door verkeerd vastzetten van de zware rollen staal door de chauffeur wordt de vrachtwagen ernstig beschadigd. De schade aan de vrachtwagen kan de vervoerder niet op zijn afzender verhalen. Immers, voor de ladingschade aan de rollen staal – verkeerd gestuwd en vastgezet door

1 SDR is een Special Drawing Right (bijzonder trekkingsrecht); voor de omrekeningskoers van de SDR zie www.imf.org (SDR rates -> more); currency units per SDR; 1 SDR is ca. € 1,15.

diens chauffeur – is deze vervoerder ook aansprakelijk. Hetzelfde geldt bij een gebrek van het voertuig. De tankwagen lekt, de brandbare chemicaliën stromen eruit en de vrachtwagen gaat in de hens. Ook dan geen regres op de afzender, omdat de vervoerder aansprakelijk is voor de ladingschade als gevolg van een gebrek van het voertuig; zie nader bij art. 10 lid 3 ‘Vervoerder aansprakelijk voor gebrek aan eigen voertuig’).

In art. 8:1117 BW zit nog wel een hindernis voor de afzender verscholen. De afzender – wil hij niet aansprakelijk zijn – moet bewijzen dat de schade aan het voertuig is veroorzaakt “door een omstandigheid die voor rekening van de vervoerder komt”. Hij moet in feite bewijzen dat de vervoerder zich niet op vervoerdersovermacht kan beroepen of dat de schade is veroorzaakt door een gebrek van het voertuig. Immers, in die gevallen zou de vervoerder aansprakelijk zijn geweest voor de ladingschade.

De afzender moet derhalve bewijzen dat de vervoerder niet “alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen”.¹ Slaagt de afzender niet in het bewijs dat de vervoerder niet alle maatregelen heeft genomen om de schade aan de vrachtwagen te voorkomen – in feite kan de vervoerder zich op vervoerdersovermacht beroepen omdat bijvoorbeeld de afzender zelf verkeerde informatie over de aard van de lading heeft gegeven – dan is de chauffeur verplicht de schade aan de vrachtwagen te vergoeden.²

Deze regeling van art. 8:1117 BW is geen dwingend recht. Dat betekent dat partijen in hun contract een andere aansprakelijkheidsverdeling mogen afspreken, voor schade die de goederen of de behandeling daarvan aan de vervoerder berokkendend.

Naast deze wettelijke regeling omtrent regres van de vervoerder op de afzender³ kent art. 26 lid 1 een algemene vrijwaringsregeling die er kort gezegd op neerkomt dat de vervoerder regres kan nemen op zijn afzender als hij bewijst dat de schade is ontstaan omdat de afzender een verplichting heeft geschonden. In feite bewijst de vervoerder dat de afzender ‘schuld’ heeft. Zie art. 26 lid 1 ‘Vrijwaring’.

1 Dit is de formulering van de vervoerdersovermacht uit het bekende arrest ‘Brada/Oegema’, Hoge Raad 17 april 1998, ECLI:NL:HR:1998:ZC2632, NJ 1998, 602, S&S 1998, 75.

2 Zie ook M.H. Claringbould, ‘Afzenderaansprakelijkheid bij vervoer van drugs’, *W&W* juli 2014, nr. 73, p. 7-9.

3 De vervoerder kan regres op de afzender nemen indien de vervoerder zich op overmacht kan beroepen; de vervoerder heeft geen ‘schuld’.

Artikel 4

Artikel 4 lid 1b – Ter beschikking stellen van de goederen, de vrachtbrief en overige documenten

De goederen ter beschikking stellen

Wanneer de afzender de te vervoeren goederen niet of niet op tijd of niet op de overeengekomen wijze – en dat laatste kan in de praktijk nog wel eens aanleiding geven tot strubbelingen – ten vervoer aanbiedt, gaan de sancties van het tweede en derde lid van dit artikel werken, zie aldaar. In de praktijk komt het nogal eens voor dat de goederen onvoldoende verpakt zijn, terwijl was overeengekomen dat de goederen ‘verpakt’ zouden zijn zonder nader afgesproken te hebben waaruit die verpakking precies zou bestaan. Kan de vervoerder de overeenkomst opzeggen en schadevergoeding vorderen wanneer het hout van de kratten volgens de vervoerder te dun is of wanneer de dozen op pallets zijn vastgezet met spanbanden en niet de gebruikelijke krimpfolie? Juist bij onvoldoende verpakking raad ik de vervoerder aan niet direct op te zeggen maar met de afzender contact op te nemen en nader overeen te komen welke vorm van verpakking wel acceptabel is. Hetzelfde geldt wanneer er een bescheiden overschrijding is van de opgegeven – lees: overeengekomen – maten of van het gewicht. Ook dan niet direct opzeggen maar overleg plegen met de afzender en bespreken of de te hoge lading toch veilig onder de viaducten kan dan wel of de iets te zware lading zonder overbelading toch geladen kan worden op de betreffende vrachtwagen. Komt het gewicht van de lading echter uit boven het toegestane maximum gewicht van het voertuig, dan ligt schadevergoeding en opzegging van de overeenkomst voor de hand (zie bij art. 4 lid 2 en lid 3).

De vrachtbrief

De papieren vrachtbrief dient de te vervoeren goederen te vergezellen; zie over die vrachtbrief bij art. 5 lid 2 ‘Art. 15 Regeling wegvervoer goederen’. Een elektronische vrachtbrief – zie bij art. 5 lid 4 ‘Elektronische vrachtbrief’ – kan de goederen uiteraard niet fysiek vergezellen en in een dergelijk geval hoeft er dus ook geen ‘in papier omgezette’ vrachtbrief met de goederen mee te gaan.

De overige documenten

Hier kan gedacht worden aan douanedocumenten die goederen die onder douaneverband reizen, moeten begeleiden of in geval van gevaarlijke stoffen de door het ADR vereiste documenten. Zijn deze documenten er niet, dan treedt de sanctie van art. 4 lid 2 in werking; zie aldaar.

Artikel 4 lid 1c – Adressering op elke collo

<i>Adressering goed leesbaar</i>	Elke collo (in de praktijk meestal een losse doos of pallet) moet, voor zover redelijkerwijze mogelijk, van een adressticker zijn voorzien. De adressering moet goed leesbaar zijn zodat niet alleen de afzender en de vervoerder, maar vooral ook de chauffeur en anderen tot het einde van het vervoer kunnen zien waar de goederen heen moeten.
<i>Vereiste gegevens</i>	Ook de vereiste gegevens omtrent de te vervoeren goederen zoals het zwaartepunt en – bij gevaarlijke goederen – de klasse-indeling moeten, voor zover redelijkerwijs mogelijk, op elke collo (bijvoorbeeld door een gevaaretiket) duidelijk leesbaar worden aangebracht. De sanctie voor het niet nakomen van deze verplichting is uitgewerkt in art. 4 lid 2, zie aldaar.
<i>Gepompte lading</i>	Bij gepompte lading en ander bulkgoed, waarop adressering en gegevens niet kunnen worden aangebracht, kan een en ander achterwege blijven en kan de afzender volstaan met de opgave van de vereiste gegevens, zoals bijvoorbeeld de klasse van gevaar. Overigens wordt er op gewezen dat ten behoeve van het tankvervoer speciale condities zijn opgesteld, de Algemene Tankvervoercondities.
<i>Gebruik van barcodes e.d. schriftelijk overeenkomen</i>	Mits de afzender dat schriftelijk met de vervoerder overeenkomt, kan de adressering op de colli ook worden vervangen door cijfers, letters of andere symbolen waarbij dan met name gedacht moet worden aan barcodes. Let op, alleen de adressering kan worden vervangen door zo'n barcode maar de vereiste gegevens, bijvoorbeeld over het zwaartepunt, moeten nog steeds duidelijk leesbaar en volledig op elke collo worden aangebracht (uitgezonderd bulkgoederen, zie hierboven).

Artikel 4 lid 1d – Gewicht

<i>Gewicht</i>	Ook het totaalgewicht van alle op één vrachtbrief vermelde goederen moet op de vrachtbrief vermeld worden. Deze verplichting van het vermelden van het totaal gewicht is toegevoegd met het oog op de bepaling omtrent overbelading, die wordt uitgewerkt in art. 4 lid 4, zie aldaar.
----------------	--

Artikel 4

Artikel 4 lid 1e – Laden, stuwen en lossen

*Laden, stuwen,
lossen*

Nu de CMR noch het wegvervoerrecht in Boek 8 BW iets zeggen over de vraag “Wie moet laden, stuwen en/of lossen?” – en dat in de praktijk nogal eens tot problemen leidde – is besloten in de AVC 2002 vast te leggen wie moet laden, stuwen en (doen) lossen: dat is de afzender.¹ Dat is slechts anders in een tweetal situaties:

- (i) Partijen zijn anders overeengekomen.
In de praktijk kan dat ‘anders overeenkomen’ ook mondeling gebeuren, maar het is natuurlijk verstandig dit soort belangrijke afwijkende afspraken schriftelijk (bij voorkeur in een raamcontract) vast te leggen.
- (ii) Uit de aard van het voorgenomen vervoer vloeit anders voort, waarbij gekeken moet worden naar de te vervoeren goederen en het ter beschikking gestelde voertuig. Te denken valt aan pallets met dozen die met de kleine vorkheftruck die bij de vrachtwagen hoort, door de chauffeur in en uit de vrachtwagen worden gereden. Trouwens de meeste pakjes/dozen bij pakketvervoer worden door de chauffeur gelost en tot de deur gebracht. Toch is het hier ook van belang – zeker bij het distributievervoer van levensmiddelen² – om een en ander vast te leggen in het raamcontract en het niet te laten aankomen op de ‘gewoonte’ die bij bepaalde producten altijd gevolgd wordt.

Voor de aansprakelijkheid van de vervoerder maakt het nogal een verschil of de afzender laadt, stuwt en lost dan wel de vervoerder. Dit wordt behandeld bij art. 11 onder c ‘Behandeling, lading, stuwage of lossing door lading-belanghebbende’.

Doen lossen

Gewoonlijk zal de afzender (dat is de contractuele wederpartij van de vervoerder) zelden zelf lossen. Die afzender moet er wel voor zorgen dat de geadresseerde of de ontvanger³ lost. Als het ongebruikelijk is dat de vervoerder lost (bijvoorbeeld bij het vervoer van chemicaliën), moet de afzender daarover apart afspraken maken met de geadresseerde, bijvoorbeeld in de koopovereenkomst.

1 Dit onderwerp wordt overzichtelijk behandeld door M.H. Claringbould, ‘Stuwage en controle van de stuwage’, *W&W januari 2014, nr. 71, p. 7-11*.

2 Zie art. 3 onder 1 Algemene Voorwaarden voor Distributievervoer; deze AVD zijn door mij kort toegelicht, met name over de maximale wachttijd van 15 minuten (art. 1 onder 13 jo. art. 6 lid 3c AVD), in: *SVA-syllabus 2000, p. 45-46*.

3 Voor het verschil tussen geadresseerde en ontvanger, zie bij art. 1 lid 3 ‘Wie is geadresseerde?’.

Artikel 4 lid 2 – Niet nakomen van verplichtingen onder lid 1a, b, c en d

Geen beroep op overmacht, wel schadevergoeding

Voldoet de afzender niet aan zijn verplichting als genoemd in lid 1a, b, c en d dan zal hij de daardoor bij de vervoerder ontstane schade moeten vergoeden. Geen beroep op welke omstandigheid dan ook kan de afzender van deze verplichtingen ontheffen; zelfs een beroep op overmacht komt hem niet toe. Bijvoorbeeld: een machine is topzwaar en de afzender heeft dit bij het sluiten van de overeenkomst niet medegedeeld aan de vervoerder; vervolgens slaat de vrachtauto bij het nemen van de eerste bocht om. De afzender zal de schade aan de vrachtauto moeten vergoeden; hij zal ook de vracht moeten betalen. Wat betreft de aansprakelijkheid voor de beschadigde machine, zie bij art. 12 'Behandeling door de ladingbelanghebbende'. Evenzeer zal de afzender de schade moeten vergoeden die bijvoorbeeld bijtende stoffen aan de coating van de tankwagen hebben toegebracht.

Overigens moet de afzender met name het totaalgewicht van de te vervoeren goederen vermelden op de vrachtbrief (zie art. 4 lid 1d 'Gewicht') en doet hij dit niet en door die nalatigheid (geen gewichtsvermelding op de vrachtbrief) zakt de machine door het chassis, welk chassis niet geschikt was voor dat zware gewicht, is de afzender in principe aansprakelijk voor de schade aan het chassis.

Dit geldt zelfs als de afzender het totaalgewicht wél bij het sluiten van de vervoerovereenkomst aan de vervoerder heeft opgegeven, maar het gewicht niet op de vrachtbrief heeft vermeld. De chauffeur kon immers in de door de afzender opgemaakte en aan hem overhandigde vrachtbrief niet zien dat de te vervoeren machine zó zwaar zou zijn. Het kan wel zo zijn dat er in dat geval sprake is van schuldverdeling want ook de vervoerder, die het totaalgewicht kende, behoort dat gegeven aan zijn chauffeur door te geven en mag hem alleen op pad sturen met een vrachtwagen die deze zware machine kan dragen. Hoe die schuldverdeling zal uitvallen, hangt af van de omstandigheden van het geval.

Iets anders is de situatie dat de afzender niet op de topzware machine heeft vermeld dat het zwaartepunt ongebruikelijk hoog ligt en deze machine van de vrachtwagen valt omdat de chauffeur te snel door de bocht rijdt. Dan is er één schadeoorzaak, het te snel door de bocht rijden en de oorzaak van het kantelen van de machine is niet gelegen in het feit dat de machine topzwaar was. Wel moeten de experts nagaan of de chauffeur een snelheid in die bocht heeft aangehouden die een zware machine met een normaal zwaartepunt

Artikel 4

had kunnen doorstaan. Zo ja, dan heeft de chauffeur niet te snel gereden, want hij wist immers niet van het extra hoge zwaartepunt; had hij dat wel geweten dan had hij in de bocht nog langzamer moeten rijden. Kortom, was de snelheid in de bocht correct voor een machine met een normaal zwaartepunt, dan heeft de chauffeur niet te snel gereden en blijft er nog één oorzaak van de schade over: de bijzondere aard van deze topzware lading. Daarvoor is de vervoerder in principe niet aansprakelijk. Zie ook bij art. 10 lid 1 'De rechtens relevante oorzaak van de schade', art. 12 'Behandeling door de ladingbelanghebbende' (dit gaat over de bewijslast) en ook bij art. 26 lid 1 'Zware machine valt van oplegger'.

*Geen schade-
vergoeding bij
niet laden,
stuwen of lossen
door afzender*

Als de afzender – hoewel daartoe verplicht (zie art. 4 lid 1e) – toch niet laadt, stuwt of lost, dan zegt dit art. 4 lid 2 daarover niets. Aan de vervoerder staan dan, afhankelijk van de situatie, verschillende mogelijkheden ten dienste.

Niet laden

Wanneer de afzender niet laadt, kan de vervoerder zich op het standpunt stellen dat de goederen hem niet op de overeengekomen wijze ter beschikking zijn gesteld (art. 4 lid 1b) en kan hij alsnog via art. 4 lid 2 schadevergoeding vorderen. Die schadevergoeding zou zich wel eens heel goed kunnen 'vertalen' in de kosten die de vervoerder heeft moeten maken om de goederen alsnog te laden.

Niet stuwen

Als de afzender – hoewel daartoe verplicht – in het geheel niet stuwt, kan de vervoerder dit aanmerken als een gebrekkige stuwage¹ en treedt art. 4 lid 4 'Gebrekkige belading en stuwing' in werking; zie aldaar.

Niet lossen

Als de geadresseerde – hoewel daartoe verplicht – weigert om de goederen te lossen, dan weigert hij ook om de goederen op de plaats van bestemming in ontvangst te nemen en treedt het mechanisme van art. 21 lid 1 'Niet opkomen van de geadresseerde' in werking, zie aldaar. Overigens kunnen de gevolgen van dat art. 21 (opslag van de goederen voor rekening van de afzender) behoorlijk beperkt worden, doordat de vervoerder de goederen dan zelf lost en de kosten daarvan in rekening brengt bij de afzender. Ik denk zelfs dat de vervoerder de verplichting heeft om op die manier de schade te beperken.

1 De goederen zijn immers al in de vrachtwagen geladen maar nog niet vastgezet. Het niet stuwen is de ultieme vorm van een gebrekkige stuwage.

Aansprakelijkheid bij laden, stuwen en lossen door vervoerder

De lastige vraag hoe het dan zit met de aansprakelijkheid wanneer de vervoerder – hoewel daartoe niet verplicht! – toch laadt, stuwt en/of lost en door die handelingen ladingschade ontstaat, wordt behandeld bij art. 11 onder c ‘Chauffeur laadt, stuwt en lost’.

Ook opzeggen

Wanneer de afzender zijn verplichtingen onder art. 4 lid 1a (gegevens verschaffen) en lid 1b (goederen ter beschikking stellen) niet nakomt, mag de vervoerder volgens art. 4 lid 3 ook besluiten de vervoerovereenkomst op te zeggen overeenkomstig de regeling van art. 4 lid 3.

Artikel 4 lid 3 – Opzegging door vervoerder respectievelijk afzender

Opzegging door vervoerder

De opzegging door de vervoerder omdat de afzender niet aan één van zijn verplichtingen van lid 1a (gegevens verschaffen) en lid 1b (goederen op overeengekomen plaats, tijd en wijze ter beschikking stellen) voldeed, kan geschieden tot aanvang van de geplande reis.¹ Indien de opzegging door de vervoerder terecht is gedaan, heeft de vervoerder recht op 75% van de vracht ongeacht de vraag hoe groot (of klein) zijn schade als gevolg van de opzegging in werkelijkheid was.

Uiterste termijn

Of de termijn waarbinnen de afzender alsnog de gelegenheid moet worden gegeven om aan zijn in lid 1a (gegevens verschaffen) en lid 1b (goederen ter beschikking stellen) genoemde verplichtingen te voldoen, in uren dan wel dagen moet worden uitgedrukt, zal van de te vervoeren goederen en de feitelijke situatie afhangen. De uiterste termijn zal, behalve als de exploitatie van het bedrijf dat niet toelaat, een voor de afzender zo lange termijn moeten zijn dat hij alsnog zijn nalatigheid kan herstellen. De vervoerder kan in één schriftelijk bericht opzeggen voor het geval de termijn verstrijkt zonder dat de afzender zijn fout herstelt. Bijvoorbeeld: er was afgesproken dat de container om 10.00 uur wordt opgehaald. Als de vervoerder om 10.00 uur arriveert, wordt hem verteld dat het nog twee uurtjes of zo zal duren. De vervoerder stelt schriftelijk(!) een termijn tot 12.00 uur en zegt tegelijkertijd op. Als de container er om 12.00 uur nog niet is, mag de vervoerder weggrijpen en kan hij aanspraak maken op 75% van de vracht. En hoe nu, als hem verteld wordt dat hij drie à vier uur moet wachten en de container moet naar Spanje? Het meest praktisch lijkt mij dat dan in ieder geval een wachttijd tegen een bepaald tarief

¹ Dit blijkt uit het systeem van Boek 8 BW, met name de artt. 8:1112 en 1113 BW.

Artikel 4

{schriftelijk, dus per e-mail!} wordt afgesproken en dat de vervoerder toch alvast opzegt met een termijn van zes uur.

Geen termijn als de exploitatie van het bedrijf dit niet toelaat

Een voorbeeld: de pakketvervoerder haalt dagelijks de deelzending (enkele dozen) om 10.00 uur bij de afzender op. Deze vervoerder hoeft niet een half uur (maar ik denk wel een kwartier...) te wachten en hij kan zijn afhaalronde vervolgen. Wil de vervoerder toch aanspraak maken op 75% van de vracht, dan moet hij eerst schriftelijk opzeggen. Ik denk dat dat bij deelzendingen in de praktijk nooit gebeurt. Die dag wordt je beurt overgeslagen...

Vereiste gegevens ontbreken

Ook als de vereiste gegevens ontbreken (lid 1a), geldt de opzeggingsregeling van art. 4 lid 3. Dit zou met name kunnen spelen bij het vervoer van gevaarlijke goederen. Zonder die gegevens mag de vervoerder het vervoer niet aanvangen.

Adressering ontbreekt

Indien de adressering ontbreekt of niet duidelijk is of als – bij gevaarlijke goederen – de gevaaretikettering niet is aangebracht, dan geldt niet de opzeggingsregeling van art. 4 lid 3 maar de wettelijke schadevergoedingsregeling: volledige vracht plus vergoeding van verdere schade.¹ Het komt mij voor dat hier in de praktijk niet zoveel problemen mee zijn en dat het eigenlijk nooit komt tot een formele opzegging en volledige schadevergoeding.

Opzegging door afzender

Ook de afzender mag opzeggen als hijzelf de verplichting van art. 4 lid 1b niet nakomt, dat wil zeggen hij stelt de overeengekomen goederen niet op de overeengekomen plaats, tijd en wijze ter beschikking aan de vervoerder. Maar de afzender is in dit geval wel 75% van de vracht verschuldigd, overigens zonder verdere schadevergoeding verschuldigd te zijn.

Opzegging schriftelijk

Het is al herhaaldelijk gezegd: de opzegging moet schriftelijk gebeuren. Het meest praktisch is per e-mail of fax, maar het mag ook langs zuiver elektronische weg via het computersysteem waarmee vervoerder en afzender met elkaar communiceren (zie bij art. 1 lid 8 'Ook elektronisch').

Schadevergoeding 75% van de vracht

Indien de vervoerder terecht heeft opgezegd, omdat de afzender niet voldeed aan één der in lid 1a (gegevens verschaffen) of lid 1b (goederen ter beschikking stellen) genoemde verplichtingen, bedraagt de schadevergoeding ten behoeve van de vervoerder 75% van de vracht, niet meer en niet minder. De vervoerder behoeft daartoe niet eens te bewijzen dat hij schade heeft geleden. Het feit dat de overeenkomst – mits op juiste gronden – {schriftelijk!}

1 Dit punt is niet geregeld in de AVC 2002; derhalve geldt de wet, met name art. 8:1114 lid 2 en 4 BW.

is opgezegd, geeft de vervoerder recht op 75% van de vracht. Het aldus verkregen bedrag kan wel vermeerderd worden met vertragingsrente. De vervoerder doet er verstandig aan om schriftelijk aanspraak te maken op deze vertragingsrente (zie verder bij art. 27 'Wettelijke vertragingsrente'). Let op, als de vervoerder besluit volgens de regeling van art. 4 lid 3 op te zeggen, wordt de schadevergoeding gefixeerd op 75% van de vracht. De vervoerder kan ook besluiten niet op te zeggen, maar toch te gaan rijden. Stel dat de vervoerder geen gegevens kreeg over een bijzonder hoog gelegen zwaartepunt van de machine en daardoor kantelt de vrachtwagen bij het nemen van de eerste bocht. De daaruit voortvloeiende schade (schade aan vrachtwagen en schade bij derden) kan de vervoerder in zijn geheel op de afzender verhalen (zie ook bij art. 4 lid 2 'Geen beroep op overmacht, wel schadevergoeding' en art. 26 lid 1 'Zware machine valt van oplegger').

75% van de vracht geldt ook voor afzender

Als de afzender besluit om de overeenkomst (schriftelijk!) op te zeggen omdat hij de goederen niet op tijd (en op de overeengekomen plaats en wijze) aan de vervoerder ter beschikking kan stellen (lid 1b), dan is hij eveneens niet meer en niet minder dan 75% van de vracht aan de vervoerder verschuldigd. Deze regeling kan voor de afzender aantrekkelijk zijn als een container binnen een havengebied tegen een betrekkelijk geringe vracht vervoerd moet worden en de container er nog niet is.

Artikel 4 lid 4 – Gebrekkige belading en stuwning en overbelading¹

Gebrekkige belading en stuwning

In principe is de afzender thans verplicht te laden en te stuwen. Als de vervoerder constateert (zie voor de controleplicht van de vervoerder op dit punt nader bij art. 9 lid 5 'Controle door vervoerder') dat de belading en met name de wijze van stuwage gebrekkig is, heeft de vervoerder eveneens het recht de overeenkomst op te zeggen. Die opzegging kan pas nadat de afzender in de gelegenheid is gesteld het gebrek in de belading of stuwage ongedaan te maken.

Afzender weigert gebrek ongedaan te maken

Mocht de afzender weigeren de gebrekkige belading en met name de gebrekkigestuwage te herstellen, dan verkrijgt de vervoerder twee mogelijkheden:
(i) De overeenkomst opzeggen;

¹ Art. 4 lid 4 is ook uitgebreid behandeld door K.F. Haak in de SVA-syllabus 2002, p. 6-7. Zie ook K.F. Haak, 'Nogmaals verkeersboetes', W&W oktober 2010, nr. 62, p. 1-3.

Artikel 4

- (ii) De gebrekkigheid in de belading of stuwning zelf verhelpen.

Minimum schadevergoeding van € 500,-

In beide gevallen krijgt de vervoerder een stok achter de deur: zowel bij opzegging vergoeding van als bij eigen herstel, moet de afzender tenminste € 500,- betalen aan de vervoerder onverminderd het recht van de vervoerder om een hogere schade dan die € 500,- te claimen als hij bewijst een hogere schade geleden te hebben.

Overbelading

Dezelfde regeling als bij gebrekkige belading en stuwning geldt bij overbelading. De afzender is verplicht het totaalgewicht van de zending aan de vervoerder op te geven (art. 4 lid 1a) en met name dat gewicht te vermelden in de vrachtbrief (art. 4 lid 1d). De chauffeur kan dan eenvoudig zien of het totaalgewicht te hoog is voor zijn vrachtwagen. Zo ja, dan is er sprake van overbelading. Die chauffeur (in feite de vervoerder) kan vervolgens twee dingen doen:

- (i) De overeenkomst opzeggen. In de praktijk ligt opzegging niet erg voor de hand want dikwijls kan die overbelading eenvoudig worden verholpen door een paar vaten of pallets minder mee te nemen.
- (ii) De overbelading zelf ongedaan maken. Dat kan door minder goederen mee te nemen dan overeengekomen. De chauffeur moet dan niet vergeten het op de vrachtbrief vermelde gewicht aan te passen.¹

Wederom kan de vervoerder in beide gevallen aanspraak maken op de minimum schadevergoeding van € 500,- tenzij hij bewijst een hogere schade geleden te hebben. Natuurlijk is het mij bekend dat het in de praktijk anders toegaat. De afzender dwingt de chauffeur de extra vaten of pallets mee te nemen, zodat er meer op de vrachtwagen wordt geladen dan het maximale gewicht dat de wagen (gemeten naar asdruk) toelaat. In dat geval kan de vervoerder een beroep doen op de kwade trouw van de afzender en is de afzender alsnog gehouden de boete te vergoeden aan de vervoerder (zie ook bij art. 4 lid 5 'Kwade trouw van afzender'). De chauffeur doet er in een dergelijke 'dwangsituatie' verstandig aan op de vrachtbrief aan te tekenen dat hij teveel gewicht moest meenemen althans dat hij niet mocht controleren; zie ook bij art. 9 lid 5 'Controle niet mogelijk, aantekening op vrachtbrief'.

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

Controleplicht van de vervoerder bij overbelading

Eenzijds rust op de afzender de plicht om al bij het sluiten van de overeenkomst het totaalgewicht van de goederen op te geven (art. 4 lid 1a) en dat gewicht vervolgens te vermelden op de vrachtbrief (art. 4 lid 1d), anderzijds rust op de vervoerder de plicht de eventuele overbelading te controleren; zie ook uitgebreid bij art. 9 lid 5 'Controle door vervoerder van belading, stuwing en overbelading'.¹

Als de vervoerder op krijgt dat de machine 20 ton weegt (en dat staat ook vermeld op de vrachtbrief) en hij komt met een vrachtwagen die maximaal 18 ton mag vervoeren, dan is er in feite geen sprake van overbelading want de vervoerder wist reeds van tevoren dat hij met een 20-tonner moest komen. De vervoerder is in dat geval aansprakelijk voor de gevolgen van het feit dat hij met een te 'lichte' vrachtwagen komt (verkeersboete; oplegger kapot); zie ook bij art. 9 lid 1 'Mededeling laadvermogen'. De overbeladingsregeling van art. 4 lid 4 mist dan toepassing.

Krijgt de vervoerder op dat hij 200 vaten van ieder 50 kg moet vervoeren en blijken die vaten niet 50 kg maar 75 kg per vat te wegen (en dat gewicht staat op de vaten), dan moet de chauffeur dat zien en zelf kunnen berekenen dat hij $200 \times 25 = 5000$ kg meer meeneemt dan oorspronkelijk overeengekomen. In dat geval, als de vrachtwagen slechts een 10-tonner is, kan (en moet!) de vervoerder òf de overeenkomst opzeggen òf de overbelading zelf ongedaan maken conform art. 4 lid 4. Doet hij dat niet en gaat hij toch rijden, zijn de gevolgen voor rekening van de vervoerder. Met name geldt dat voor de opgelegde boete wegens overbelading, zie bij art. 4 lid 5.

De controleplicht van de vervoerder omvat ook de belading en stuwing en dat wordt nader uitgewerkt bij art. 9 lid 5.

Artikel 4 lid 5 – Vergoeding van boete door afzender bij overbelading²

Afzender moet boete vergoeden

In principe moet de afzender de aan de vervoerder opgelegde boete wegens overbelading vergoeden. Op deze regel bestaan een tweetal belangrijke uitzonderingen dat de afzender die boete niet hoeft te vergoeden aan de vervoerder:

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

2 Art. 4 lid 5 is ook behandeld door K.F. Haak in de *SVA-syllabus 2002*, p. 6-7, zie echter uitgebreid K.F. Haak, 'Nogmaals verkeersboetes', *W&W* oktober 2010, nr. 62, p. 1-3.

Artikel 4

- (i) De vervoerder is tekortgeschoten in één van de volgende verplichtingen:
 - het laadvermogen van het voertuig aan de afzender mee te delen (art. 9 lid 1 'Mededeling laadvermogen');
 - de overbelading te controleren (art. 9 lid 5 'Controle door vervoerder').
- (ii) De vervoerder heeft de overeenkomst niet opgezegd overeenkomstig art. 4 lid 4.

Dit alles betekent dat wanneer de vervoerder (in de praktijk is dat zijn chauffeur) overbelading constateert, hij gehouden is de vervoerovereenkomst op te zeggen. Bij terechte opzegging kan hij wel die € 500,- bij de afzender incasseren; zie bij art. 4 lid 4. Besluit de vervoerder om commerciële redenen om niet op te zeggen noch de overbelading ongedaan te maken en hij gaat toch rijden, dan kan hij de eventuele boete wegens overbelading niet op de afzender verhalen.

Kon de vervoerder niet weten dat er sprake is van overbelading (hij krijgt een gesloten container aangeleverd; op de vrachtbrief staat 20 ton, in werkelijkheid weegt de container met lading 25 ton; er is geen weegbrug in de buurt), dan schendt de vervoerder geen van bovengenoemde verplichtingen (aannemend dat hij als maximum toelaatbaar gewicht van het chassis 20 ton heeft opgegeven; art. 9 lid 1 'Mededeling laadvermogen'), en is de afzender gehouden de boete te vergoeden.

Kwade trouw van de afzender

De vervoerder is dus gehouden de boete wegens overbelading zelf te dragen als hij zijn hierboven genoemde verplichtingen niet nakomt. Dat wordt weer anders als er kwade trouw van de afzender in het spel is. Bijvoorbeeld, de chauffeur merkt op dat zijn wagen overbeladen is en hij wil niet wegrijden voordat de overbelading ongedaan is gemaakt. De chauffeur wordt echter (fysiek) gedwongen deze te zware lading toch mee te nemen. Dan is er sprake van kwade trouw van de afzender.

Zoals al bij art. 4 lid 4 'Overbelading' gezegd, doet de chauffeur er verstandig aan hiervan aantekening te maken op in ieder geval het vervoerdersexemplaar van de vrachtbrief; die aantekening drukt dan door naar het exemplaar voor de geadresseerde. Zo kan die kwade trouw van de afzender gemakkelijk bewezen worden.

*Beboeting voor
overtreding van
art. 2.6 lid 2 Wwg*

In art. 2.6 lid 2 van de Wet wegvervoer goederen (Wwg) staat dat ook hij die het vervoer doet verrichten, de afzender, beboet kan worden in geval van overbelading.

Immers, krachtens de op art. 2.6 lid 2 Wwg gebaseerde Regeling voertuigen, en dan met name de artikelen 5.18.17 a tot en met 5.18.17 g Regeling voertuigen over de maximummassa van het voertuig, bepaalt art. 5.1.2 Regeling voertuigen dat het overschrijden van die maximummassa een strafbaar feit is dat kan worden beboet met een 'last onder dwangsom', zoals genoemd in art. 1 en 2 van de Beleidsregel last onder dwangsom Wet wegvervoer goederen overbelading. In die bij de Beleidsregel horende Bijlage staat de hoogte van die dwangsommen genoemd. Bijvoorbeeld een overbelading van 5 ton op het kentekengewicht leidt tot de volgende dwangsom (in feite boete):

$\text{€ } 100,- + (5 \times \text{€ } 5,98) \times 5 = \text{€ } 100,- + \text{€ } 29,99 \times 5 = \text{€ } 129,90 \times 5 = \text{€ } 649,50.$

Zoals gezegd kan ook de afzender voor die overbelading worden 'beboet' (aan hem die beroepsvervoer doet verrichten kan een last onder dwangsom worden opgelegd na constatering van een overbelading van een vrachtauto, art. 2.6 lid 2 Wwg). Is dat het geval dan kan de vervoerder, die mogelijkwijze ook door de overheid is 'beboet' en die niet aan zijn verplichtingen heeft voldaan (zie art. 4 lid 5 'Afzender moet boete vergoeden'), die beboeting (last onder dwangsom) niet meer verhalen op de afzender. De vervoerder kan de boete wel verhalen als er kwade trouw bij de afzender is.

Deze ingewikkelde wet- en regelgeving kan worden opgezocht op www.wetten.nl en dan telkens de betreffende titel van de wet of regelgeving invoeren in het vak 'In de titel'.

Artikel 4 lid 6 – Schaderegeling indien vervoer van hogerhand is verboden

*Vervoer van
hogerhand
verboden*

Bij uitbraak van varkenspest wordt het vervoer van varkens verboden. In principe moet de afzender alle schade aan de vervoerder – die dagelijks voor hem varkens vervoert – vergoeden, nu de afzender geen varkens meer ten vervoer ter beschikking stelt. Het lijkt me niet verstandig dat de afzender dan conform art. 4 lid 3 de overeenkomst opzegt, want de vervoerder heeft in dat geval recht op 75% van de vracht en dat zou dan wel eens kunnen zijn 75% van de vracht over alle gemiste ritten. En als na drie weken het vervoersverbod wordt opgeheven, moeten afzender en vervoerder (in theorie althans; in de praktijk zal de vervoerder wel weer gewoon gaan rijden) de overeenkomst

Artikel 4

weer opnieuw sluiten nu de vorige overeenkomst door de opzegging tot een einde was gekomen.

*Vervoerder
redelijkerwijze
bekend met
maatregelen van
hogerhand*

De afzender kan bij zo'n algemeen vervoersverbod meestal heel eenvoudig bewijzen dat de vervoerder bekend was met het verbod, dat immers in alle kranten wordt gepubliceerd en waar radio en televisie bol van staan. Dan hoeft de afzender geen schadevergoeding te betalen.

*Raamovereen-
komst*

Maar dit kan problemen geven bij een duurovereenkomst zoals in het hier besproken geval dat de afzender en de vervoerder in een raamovereenkomst hebben vastgelegd dat de vervoerder dagelijks varkens zal vervoeren. Immers, in lid 6 staat dat de vervoerder bekend was of redelijkerwijs bekend kan zijn met dit vervoersverbod *bij het aangaan van de vervoerovereenkomst*.

Ik stel mij op het standpunt dat bij het sluiten van een raamovereenkomst bijvoorbeeld voor de periode van één jaar er inderdaad een vervoerovereenkomst tussen partijen tot stand komt maar evenzeer dat iedere dag dat er gereden wordt er weer vervoerovereenkomst voor de rit van die dag tot stand komt, welke 'dagelijkse' vervoerovereenkomsten natuurlijk volledig zijn gebaseerd op het raamcontract. Met andere woorden, de bekendheid van de vervoerder met het vervoersverbod kan worden getoetst aan de 'dagelijkse' vervoerovereenkomst. Als de vervoerder hoort dat de volgende dag het vervoersverbod ingaat, dan hoeft de afzender geen schade te vergoeden voor de gemiste ritten. Het lijkt mij niet dat de vervoerder met een beroep op art. 4 lid 2 jo. lid 3 alsnog volledige schadevergoeding of 75% van de vracht kan krijgen. Dit is ook in overeenstemming met het algemene recht van opschorting (art. 6:52 BW): zolang de vervoerder door het vervoersverbod niet mag rijden, hoeft de afzender geen vracht te betalen.

*Vervoerder
onbekend met
verbod*

Wanneer de vervoerder (redelijkerwijs) onbekend is met het vervoersverbod (wanneer hij naar de boerderij rijdt, wordt er die ochtend varkenspest vastgesteld en wordt onmiddellijk een vervoersverbod ingesteld), moet de afzender de schade vergoeden. In principe zal dat zijn de vracht voor de onderhavige rit. Gaat het niet om een raamovereenkomst maar om een eenmalige overeenkomst dan zou de vervoerder ook kunnen opzeggen conform art. 4 lid 3 maar krijgt hij niet meer dan 75% van de vracht. Daar staat tegenover dat hij in dat geval niet de werkelijk door hem geleden schade hoeft te bewijzen. De vervoerder zal van geval tot geval moeten bekijken wat voor hem het voordeligst is.