

Artikel 1 Definities

Lid 1	Vervoerovereenkomst
Lid 2	Afzender
Lid 3	Geadresseerde
Lid 4	De vrachtbrief
Lid 5	Hulp personen
Lid 6	Overmacht
Lid 7	Vertragingsschade
Lid 8	Schriftelijk
Lid 9	BW
Lid 10	CMR
Lid 11	Algemene Veerboot- en Beurtvaartcondities
Lid 12	Algemene Opslagvoorwaarden

Artikel 1 lid 1 – Vervoerovereenkomst

Vervoerovereenkomst De (wettelijke) definitie van vervoerovereenkomst is buitengewoon simpel: de vervoerder verbindt zich tot vervoer van zaken over de weg. Geen vereiste voor een geldige vervoerovereenkomst is dat er vracht moet worden betaald; wanneer gratis vervoer wordt overeengekomen is er evenzeer sprake van een vervoerovereenkomst.¹ Evenmin is een vereiste dat het vervoer van A naar B plaatsvindt; ook vervoer van A naar A - bijvoorbeeld van Alphen naar Italië waar de zaken worden ingeklaard en vandaar weer terug naar Alphen² - valt onder een vervoerovereenkomst.

Weg Het vervoer moet wel plaats vinden over de weg. Dat hoeft niet per se een openbare weg te zijn, het kan ook een weg zijn op een haventerrein of fabrieksterrein.³

Papieren vervoerder Het is niet noodzakelijk dat de contractuele vervoerder ook zelf rijdt. Hij mag het vervoer uitbesteden aan een ondervoerder. We zeggen dan dat de contractuele vervoerder de papieren vervoerder of de hoofdvervoerder is.⁴

1 PG 8, p. 64 onder 4.

2 Hof Den Haag 29 september 1998, ECLI:NL:GHSGR:1998:AJ3080, S&S 1999, 33; op dit vervoer is niet het CMR-verdrag van toepassing omdat de plaats van inontvangstneming en de plaats van bestemming in hetzelfde land zijn gelegen (art. 1 CMR); in dat geval is afdeling 8.13.2 BW van toepassing. Zie ook PG 8, p. 135 onder 2.

3 Zie PG 8, p. 1033 onder 6; Rechtbank Rotterdam 5 oktober 2000, ECLI:NL:RBROT:2000:AK4361, S&S 2001, 132.

4 Zie ook voor het onderscheid tussen een papieren vervoerder en een ondervoerder: M.H. Claringbould, SVA-syllabus 2008, p. 27-28.

Artikel 1

Het gaat erom dat de papieren vervoerder zich verbindt tot vervoer. De papieren vervoerder sluit zelf weer een vervoerovereenkomst met een andere vervoerder die dan 'ondervoerder' wordt genoemd. Ten opzichte van de ondervoerder is de hoofdvervoerder in feite afzender. Zie ook bij art. 5 lid 2 'Een vervoerdersketen'. Overigens is de papieren vervoerder op de dezelfde wijze aansprakelijk als de vervoerder die zelf vervoert: de papieren vervoerder die voor de uitvoering van het vervoer gebruik maakt van de hulp van andere vervoerders, is voor hun gedragingen op gelijke wijze aansprakelijk als voor eigen gedragingen.¹

Papieren vervoerder is geen expediteur

Een papieren vervoerder die niet zelf rijdt lijkt op een expediteur die immers doet vervoeren, dat wil zeggen hij geeft een opdracht tot vervoer aan een vervoerder net zoals een papieren vervoerder opdracht tot vervoer geeft aan een andere vervoerder. Toch is er een groot verschil tussen een papieren vervoerder en een expediteur, want in geval van ladingschade ontstaan tijdens het vervoer, is een papieren vervoerder als een normale vervoerder aansprakelijk terwijl een expediteur voor die ladingsschade niet aansprakelijk zal zijn; de expediteur heeft immers niets fout gedaan, hij heeft alleen een vervoerovereenkomst met een vervoerder gesloten.

Vervoer of expeditie

Daarom is het in de praktijk van alledag van groot belang om na te gaan wat de ladingbelanghebbende met de 'papieren vervoerder' is overeengekomen: vervoer of expeditie?

Over het antwoord op die vraag is heel veel geschreven en nog meer jurisprudentie verschenen.²

Het komt er op neer dat wanneer iemand zegt slechts expediteur te zijn en geen (papieren) vervoerder, hij dat moet bewijzen. De rechter zal aan de hand van de verklaringen en gedragingen van beide partijen en de verwachtingen die partijen van elkaar mochten hebben³ nagaan wat partijen nu eigenlijk zijn overeengekomen. Dikwijls kiest de rechter voor vervoer.⁴ Maar de afgelopen jaren wordt wat vaker expeditie vastgesteld.⁵ Mijns inziens komt dat omdat de logistieke mensen die feitelijk de afspraken maken, zich meer bewust worden

1 Art. 6:76 BW.

2 Voor een korte weergave van de problematiek zie M.H. Claringboud, 'De aansprakelijkheid van de expediteur' *NTHR* 2008-2, p. 55-67, en K.F. Haak en R. Zwitser, *Opdracht aan hulppersonen*, Kluwer 2003, p. 461 e.v.

3 Dit is het zogenaamde 'Haviltex-criterium', Hoge Raad 13 maart 1981, ECLI:NL:HR:1981:AG4158, *NJ* 1981, 635.

4 Zie bijvoorbeeld Rechtbank Rotterdam 2 mei 2012, ECLI:NL:RBROT:2012:BW8081, S&S 2013, 2 en Rechtbank Rotterdam 28 september 2011, S&S 2012, 70.

5 Zie bijvoorbeeld Rechtbank Utrecht 16 februari 2011, S&S 2012, 39 en Rechtbank Utrecht 27 februari 2008, ECLI:NL:RBUTR:2008:BC5052, S&S 2010, 16.

van het juridische belang om je als expediteur te profileren in plaats van een papieren vervoerder. Als iemand echt expediteur en niet (papieren) vervoerder wil zijn, moet hij bij het sluiten van de overeenkomst liefst schriftelijk bevestigen dat hij doet vervoeren (forwarding; Spedition). Haak heeft destijds al kernachtig samengevat dat de expediteur op dit punt de gewenste duidelijkheid moet verschaffen: “De expediteur moet zeggen wat hij doet en doen wat hij zegt”.¹

Slepen

Als de afzender de aanhanger, al dan niet met lading, ter beschikking stelt en met de vervoerder afspreekt deze aanhanger over de weg naar een bestemmingsplaats te trekken (slepen), is er evenzeer een vervoerovereenkomst van vervoer van zaken (de aanhanger met of zonder lading) over de weg overeengekomen. Zie ook bij art. 10 lid 3 ‘Slepen’. Ook de doorlopende terbeschikkingstelling van een chassis om daarmee nader op te geven vervoeropdrachten (bijvoorbeeld vervoer van container) uit te voeren kan als een vervoerovereenkomst (de overeenkomst tot het slepen van het chassis) worden aangemerkt.² Dat neemt niet weg dat partijen ook kunnen overeenkomen dat bijvoorbeeld een chassis aan een vervoerder ter beschikking wordt gesteld op basis van een huurovereenkomst (lease) of zelfs bruikleen. Maar in dat laatste geval moet dan heel duidelijk worden opgeschreven dat het alleen om bruikleen en niet om vervoer gaat want als een chassis wordt uitgeleend door de afzender aan de vervoerder om daarmee de containers van de afzender te vervoeren is het waarschijnlijk dat een dergelijke terbeschikkingstelling van het chassis wordt getypeerd als een vervoerovereenkomst.³

Takelwagen

Sleept echter een takelwagen een gestrande auto, dan is de afdeling 8.13.2 BW ‘Overeenkomst van goederenvervoer over de weg’ niet van toepassing omdat een takelwagen volgens de wet niet valt onder een voertuig waarop het wegvervoerrecht van toepassing is; zie ook bij art. 10 lid 3 ‘Takelvervoer’.⁴ Op takelvervoer over de weg zijn wel de algemene, niet dwingendrechtelijke bepalingen van afdeling 8.2.1 BW ‘Overeenkomst van goederenvervoer’ van toepassing. Aanbevolen wordt om op dergelijk vervoer de Algemene

1 K.F. Haak, *De expediteur: een grensgeval*, [oratie Rotterdam], Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1992, p. 8.

2 Hof Den Haag 24 april 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BM8468, S&S 2010, 58; in dit arrest wordt ook verwezen naar de passages over het slepen van een container op een chassis in PG 8, p. 1032-1035.

3 Zie het in de vorige noot genoemde arrest van het Hof Den Haag. Zie ook Hof Amsterdam 16 maart 2010, ECLI:NL:GHAMS:2010:BL9955, S&S 2011, 17 waar de oplegger tot de te vervoeren goederen wordt gerekend en er derhalve sprake is van sleepvervoer.

4 Art. 8:1080 lid 2 BW.

Artikel 1

Bergings- en Vervoercondities Gestrande Voertuigen (ABVV 2002) van de Stichting Vervoeradres van toepassing te verklaren en bij een berging de door bVa/Beurtvaartadres ontwikkelde vrachtbrief voor het bergen van voertuigen te gebruiken.

Artikel 1 lid 2 – Afzender

Wie is de afzender?

De afzender is volgens de AVC en art. 8:1090 BW de contractuele wederpartij van de vervoerder of wel degeen die met de vervoerder de vervoerovereenkomst heeft gesloten.

De *afzender* moet onderscheiden worden van de *aflader*: dat is degeen, die de zaken feitelijk (in opdracht van de afzender) ter beschikking stelt aan de vervoerder. Meestal zullen afzender en aflader dezelfde persoon of vennootschap zijn maar dit behoeft niet altijd zo te zijn. Bijvoorbeeld: een koper koopt een machine 'af fabriek'. Vervolgens sluit de koper een vervoerovereenkomst met een vervoerder om de machine van de fabriek naar zijn eigen werkplaats te brengen. De fabrikant is dan de aflader, die verder geheel buiten de vervoerovereenkomst staat. Deze aflader is evenmin vrachtdebiteur.

Ook al zou de fabrikant als afzender op de vrachtbrief vermeld staan, dan maakt hem dit nog niet zonder meer tot 'afzender' in de zin van de AVC. Zie op dit punt echter nader bij art. 6 lid 2 'Partijen bij de vervoerovereenkomst.

De fabrikant-aflader van het hierboven gegeven voorbeeld is ook niet, in geval van schade, claimgerechtigd; zie nader bij art. 16 'Afzender is claimgerechtigd'. De werkelijke afzender (dit is degeen die de vervoerovereenkomst met de vervoerder heeft gesloten) zal wèl moeten aantonen dat hij, in tegenstelling tot hetgeen op de vrachtbrief staat, de contractuele wederpartij van de vervoerder is en derhalve claimgerechtigd.

Een aflader, die niet tevens de afzender is, zal niet op de vrachtbrief in het vakje 'afzender' vermeld moeten worden. En gebeurt dat toch, laat die aflader dan achter zijn naam toevoegen: 'in opdracht van (i.o.v.) koper A'. Koper A is immers degeen die de vervoerovereenkomst sloot met de vervoerder en dus de afzender is. Op die manier maakt de aflader (die geen afzender is) duidelijk dat hij niet als de vrachtdebiteur moet worden aangemerkt.

Artikel 1 lid 3 – Geadresseerde

Wie is de
geadresseerde?

Nu in de wet niet nader wordt omschreven wie de geadresseerde is, gebeurt dat wel in de AVC. Hij is degeen waarvan de vervoerder en de afzender in de vervoerovereenkomst hebben afgesproken dat de vervoerder aan hem de goederen moet afleveren; juridisch nauwkeuriger gezegd: degeen die jegens de vervoerder het recht heeft op aflevering van de goederen.¹

De *geadresseerde* moet onderscheiden worden van de *ontvanger*. De ontvanger kan zijn degeen die de geadresseerde aanwijst om de goederen in ontvangst te nemen; juridisch nauwkeuriger: hij die de zaken feitelijk in ontvangst neemt. Meestal zal de geadresseerde ook ontvanger zijn, maar als het twee verschillende (rechts)personen zijn, heeft de ontvanger onder de vervoerovereenkomst geen enkel ander recht dan de zaken feitelijk te behoeve van de geadresseerde in ontvangst te nemen. Met name komt de ontvanger in geval van schade of verlies geen vorderingsrecht toe, zie bij art. 16 'Geadresseerde is claimgerechtigd'. In de praktijk kan een ontvanger (die geen geadresseerde is) een ontvangstexpediteur of een opslaghouder zijn die de goederen namens de geadresseerde in ontvangst neemt.

De juridische positie van de geadresseerde wordt bepaald door de regels betreffende het derdenbeding.² De afzender en de vervoerder bedingen ten behoeve van een derde, de geadresseerde, het recht om aflevering van de vervoerde goederen te vorderen. Zodra de geadresseerde te kennen geeft de goederen te willen ontvangen dan wel schade claimt (nauwkeuriger gezegd: zodra hij gebruik maakt van zijn recht op aflevering), aanvaardt hij het ten gunste van hem gemaakte derdenbeding en geldt hij als partij bij de vervoerovereenkomst. De vervoerovereenkomst wordt een overeenkomst tussen drie partijen.³ Hierbij past wel een kanttekening. De geadresseerde treedt toe tot de vervoerovereenkomst voor zover hij op de hoogte was van de verplichtingen en rechten uit deze overeenkomst dan wel redelijkerwijs hiervan op de hoogte kon zijn. Een voorbeeld: de geadresseerde kan niet verplicht worden om de vracht te betalen wanneer niet duidelijk in de vrachtbrief is vermeld dat hij zulks moet doen en welk bedrag hij dient te betalen (zie bij art. 7 lid 2 'Ongefrankeerde zending').

1 Zie over de geadresseerde ook M.H. Claringbould, *SVA-syllabus 2008*, p. 26-27.

2 Art. 6:253-256 BW.

3 Zie ook K.F. Haak in *W&W* juli 2007, nr. 54, p. 4-6.

Artikel 1

Wanneer een papieren vervoerder weer een vervoerovereenkomst sluit met een ondervoerder (de papieren vervoerder is dan afzender jegens die vervoerder), moet die ondervoerder de zaken afleveren bij dezelfde geadresseerde als de geadresseerde onder de hoofdvervoerovereenkomst. De vraag rijst of die geadresseerde wanneer hij goederen in ontvangst neemt, ook toetreedt tot die ondervoerovereenkomst en dus partij wordt bij de ondervoerovereenkomst. Volgens de regels van het gewone contractenrecht moeten we uitgaan van de hoofdvervoerovereenkomst: afzender en hoofdvervoerder beogen de geadresseerde tot die overeenkomst te laten toetreden. De geadresseerde wordt niet geacht ook toe te treden tot de ondervoerovereenkomst.¹ Dat betekent ook dat de geadresseerde ladingschade kan vorderen van de hoofdvervoerder op grond van wanprestatie, maar die geadresseerde kan niet op grond van wanprestatie ladingschade vorderen van de ondervoerder, nu hij geen partij wordt bij die ondervoerovereenkomst (zie nader bij art. 16 'Heeft de geadresseerde ook een claimrecht tegen de ondervoerder?'). Wil hij toch claimen van die ondervoerder, moet hij dit doen op grond van onrechtmatige daad (zie verder bij art. 16 'Vordering op grond van onrechtmatige daad tegen de ondervoerder').

Let op, wanneer de afzender en de vervoerder overeenkomen om een ander dan de oorspronkelijk geadresseerde aan te wijzen als nieuwe geadresseerde², wordt die nieuwe geadresseerde juridisch gezien ook weer 'geadresseerde': aan hem komt bij schade/verlies naast de afzender ook het vorderingsrecht toe. Maar wijst de geadresseerde een ander aan waar de vervoerder de goederen moet afleveren, dan wordt die ander (die de goederen namens de geadresseerde in ontvangst neemt) slechts de ontvanger; die ontvanger kan geen rechten aan de vervoerovereenkomst ontleen.

Voor de fijnproevers: ik ben van mening dat de afzender en de vervoerder ook kunnen overeenkomen helemaal geen geadresseerde aan te wijzen, maar slechts een ontvangstadres en een ontvanger. Die situatie doet zich veelvuldig voor bij ondervoer: de eerste of papieren vervoerder sluit een vervoerovereenkomst met een (onder)vervoerder. Het is niet de bedoeling dat degeen die de goederen dan in ontvangst neemt (en die geadresseerde is onder de eerste overeenkomst tussen de afzender en de papieren vervoerder) dan eigen vorderingsrechten zou kunnen ontleen aan de tweede vervoerovereenkomst tussen de papieren vervoerder (als afzender) en de

1 Zie K.F. Haak in *W&W* juli 2007, nr. 54, p. 6. Zie ook B. van Bockel, 'De positie van de geadresseerde in het wegvervoer, de binnenvaart en het gecombineerd vervoer', *TVR* 2002, p. 84.

2 Zie over dit instructierecht van de afzender bij art. 8 lid 1 'Instructies van de afzender'.

ondervoeder. In die tweede overeenkomst fungeert de 'eerste geadresseerde' slechts als ontvanger [zie ook bij art. 16 'Heeft de geadresseerde ook een claimrecht tegen de ondervoeder?']¹.

Artikel 1 lid 4 – De vrachtbrief

Afdeling 8.13.2 BW rept niet, in tegenstelling tot art. 5 lid 1 CMR, van het aantal exemplaren van de vrachtbrief. Vandaar dat dat nu wel in de definities van de AVC gebeurt. Art. 5 AVC legt op de afzender de verplichting om aan de vervoerder een 'AVC-vrachtbrief' te overhandigen, zie art. 5 lid 1 'Afgifteplicht'. Over de bewijskracht van de vrachtbrief zie bij art. 6 lid 2 'De vrachtbrief levert bewijs behoudens tegenbewijs'. Zie over de vrachtbrief ook bij art. 5 lid 1 'Brochure 'De vrachtbrief direct duidelijk'. Zie over de ontwikkelingen met betrekking tot de elektronische vrachtbrief bij art. 2 lid 1 'TransFollow'.

Verschillende formulieren

bVa/Beurtvaartadres geeft tientallen verschillende AVC-vrachtbrief formulieren met bijbehorende software uit. Zie hiertoe uitgebreid en overzichtelijk ingedeeld bij www.beurtvaartadres.nl onder webshops.

De vrachtbrieven zijn er in de uitvoering 'chamois' (de kleur van zeemleer) en 'wit'. Er zijn ook remboursvrachtbrieven (in de kleur blauw); zie art. 17 lid 1 'Speciale vrachtbrief t.b.v. rembours'. En er zijn AVC-vrachtbrieven voor bepaalde vervoersactiviteiten:

- Koeriersvrachtbrieven (hierop worden van toepassing verklaard de Algemene Voorwaarden Koeriersdiensten; in art. 5 AVK is een limiet van € 454,- per zending opgenomen en de tekst van dat artikel is letterlijk op de koeriersvrachtbrief overgenomen, zodat deze limiet geldt in plaats van € 3,40 p/kg).
- Vrachtbrieven vervoer nieuwe automobielen;
- Vrachtbrieven berging gestrande voertuigen;
- Vrachtbrieven vervoer gevaarlijk afval;
- Vrachtbrieven vervoer bedrijfsafval.

Ten slotte is er nog de 'CMR-AVC vrachtbrief' in velerlei uitvoeringen. Zie over deze vrachtbrief bij art. 3 'CMR-AVC-vrachtbrief' en bij art. 3 'Aanvullend van toepassing op CMR-vervoer'.

1 Zie Van Bockel, t.a.p., p. 84.

Artikel 1

Al die formulieren worden tenminste in 3-voud uitgegeven en meestal in 4-voud en soms in 5-voud. Vrijwel altijd zijn het zogenaamde doordrukformulieren op zelfdoorschrijvend papier: als de chauffeur zijn handtekening op het bovenste exemplaar zet drukt dat door naar de onderliggende exemplaren.

Bewijs van ontvangst

Het bovenste exemplaar is bestemd voor de afzender en heeft als kopregel "Vrachtnota [B1]/Bewijs van ontvangst [B2] (voor afzender)". Bij zij- of onderstroken is de Vrachtnota [B1] apart van het bewijs van ontvangst [B2], waarbij het B2-exemplaar de zij- of onderstrook is. Wanneer de [chauffeur van de] vervoerder het formulier heeft ondertekend geeft hij het B1 en B2 exemplaar aan de afzender; op de meeste formulieren is geen vakje voor de afzender om te ondertekenen ten bewijze dat hij de goederen aan de vervoerder heeft meegegeven en die medeondertekening is ook niet in de wet dwingend voorgeschreven; de vervoerder kan er wel om vragen en dan moet de afzender tekenen [art. 8:1119 lid 1 BW].

Bij de 'CMR-AVC vrachtbrief' is er altijd een vakje waar de afzender kan ondertekenen omdat volgens art. 5 lid 1 CMR zowel de afzender als de vervoerder dient te ondertekenen.

Bewijs van aflevering

Vervolgens komt het exemplaar met in de kopregel "Administratiebewijs [C1]/Bewijs van aflevering [A2] voor de vervoerder". Wordt er met zij- of onderstroken gewerkt dan is het een 'Administratiebewijs C1' en een 'Administratiebewijs C2', beide voor de vervoerder.

Bij aflevering dient het A2 exemplaar door de geadresseerde voor goede ontvangst te worden afgetekend; is er schade of manco dan dient de geadresseerde daarvan bij voorkeur op dat A2 exemplaar een aantekening te maken, zie nader bij art. 6 'Algemeen'.¹

Vrachtbrief

Het derde exemplaar is de eigenlijke vrachtbrief en draagt als kopregel Vrachtbrief [A1] (voor geadresseerde). Bij zij- of onderstrookformulieren zit het Bewijs van aflevering [A2] hiernaast of hieronder.

Het is van belang dat aantekeningen omtrent schade en manco niet alleen op het tweede exemplaar [Bewijs van aflevering [A2]] worden gezet maar ook - doorgedrukt - op dit A1 exemplaar voor de geadresseerde omdat een mogelijke ladingclaim met dit exemplaar wordt begonnen en het een eerste bewijs van schade of manco levert, zie verder bij art. 6 'Algemeen'.

¹ Zie hierover ook SVA-syllabus 'Waar tekent u voor? Informatie voor de geadresseerde', m.n. par. 8, p. 16.

Artikel 1 lid 5 – Hulppersonen

Ondergeschikten Onder de definitie van hulppersonen vallen ook de ondergeschikten van de vervoerder: zij die in dienst zijn van de vervoerder of zij die door de vervoerder zijn ingeleend. Bij ondergeschikten gaat het er om dat de vervoerder de bevoegdheid heeft om bij de opgedragen werkzaamheden enige aanwijzingen en bevelen te geven, zodat de taak onder zijn leiding kan worden verricht.¹

De Hoge Raad² heeft uitgemaakt dat de kring van personen die onder ‘andere hulppersonen’ vallen, niet ruim moet worden getrokken en dat het alleen gaat om personen die werden ingeschakeld *voor de uitvoering van de betreffende (vervoer)overeenkomst*. In casu ging het om een in de organisatie van de vervoerder geïnfiltreerde medewerker die tot taak had bewakingsdiensten in het gelddepot van de geldvervoerder te verrichten. Bij de door deze medewerker gepleegde gewapende roofoverval in samenwerking met twee overvallers van buiten het bedrijf werd in het weekend een grote hoeveelheid geld gestolen. In feite oordeelt de Hoge Raad dat een medewerker die een dergelijke roofoverval pleegt, zich gedraagt op een wijze die op geen enkele wijze verband houdt met *de uitvoering* van de betreffende vervoer- en opslagovereenkomst. Over de vraag of er al dan niet aansprakelijkheid is voor de vervoerder zie nader bij art. 10 lid 1 ‘Hoofdregel betreffende de aansprakelijkheid’.

Wanneer het echter om een gewone diefstal door de loodsmedewerker of chauffeur gaat, is er waarschijnlijk wel sprake van een gedraging die met de uitvoering van de opslag- of vervoerovereenkomst voldoende verband houdt.³

Andere hulppersonen Naast ondergeschikten, vallen onder de term ‘hulppersonen’ ook de (rechts)personen van wier diensten de vervoerder bij de uitvoering van de vervoerovereenkomst gebruikmaakt. De gebruikte bewoording is ontleend aan art. 6:76 BW over de aansprakelijkheid voor hulppersonen.

De meest voorkomende hulppersoon die een vervoerder inschakelt om het vervoer uit te voeren is de ondervoerder. Zie over de ondervoerder bij art. 1 lid 3 ‘Wie is de geadresseerde?’ en bij art. 16 ‘Vordering op grond van onrechtmatige daad tegen de ondervoerder?’.

1 Zie art. 6:76, 6:170 en 6:257 BW.

2 Hoge Raad 14 juni 2002, ECLI:NL:HR:2002:AE0657, S&S 2003, 2, NJ 2002, 495 m. nt. K.F. Haak. De door de Hoge Raad gebruikte formulering luidt: “[...] personen van wie de hulp wordt gebruikt bij de uitvoering van de verbintenis ten aanzien waarvan de aansprakelijkheid in het geding is.”

3 M.H. Claringbould, ‘Diefstal door eigen personeel’, *W&W* maart 2009, nr. 58, p. 3-5.

Artikel 1

Artikel 1 lid 6 – Overmacht

*Vervoerders-
overmacht*

De hier gebruikte definitie van overmacht is die van vervoerdersovermacht, zoals wij deze overal in Boek 8 BW en met name bij het wegvervoer (art. 8:1098 lid 1 BW) omschreven vinden. Zie verder bij art. 10 lid 1 'Overmacht'.

Artikel 1 lid 7 – Vertragingsschade

Vertragingsschade

In het vervoerrecht valt onder 'vertragingsschade' slechts de waardedaling van de goederen doordat de met vertraging aangekomen goederen intussen in prijs zijn gedaald.¹ Bedrijfsstilstand of andere schade in het bedrijf ten gevolge van het feit dat de zaken weliswaar gezond maar te laat zijn aangekomen, valt daar niet onder. Nu bij vervoer in Nederland de waardedaling bij vertraagde aflevering nauwelijks een rol speelt, is besloten om in de AVC een zeer ruime omschrijving van vertragingsschade op te nemen: hier valt onder alle vermogensschade² ten gevolge van de vertraagde aflevering, dus ook bedrijfsstilstand omdat er tijdelijk niet gewerkt kan worden of de kosten van de organisatie van een evenement, wanneer het podium en de geluidsinstallatie een dag te laat arriveren. Voor de aansprakelijkheid en de limiet in geval van vertraging, zie bij art. 9 lid 3 'Zonder vertraging vervoeren' en art. 10 lid 1 'Vertraging' respectievelijk art. 13 lid 3 'De limiet bij vertraging'.

*Geen
bederfschade*

Vertragingsschade moet onderscheiden worden van bederfschade. Er is schade als gevolg van vertraging wanneer de goederen weliswaar gezond maar te laat aankomen. Bederf ontstaat weliswaar doordat de 'gevoelige' goederen extra lang gereisd hebben en met vertraging aankomen, maar het gaat hier om gewone, materiële schade aan de goederen zelf die gezond zijn ingeladen en bedorven worden afgeleverd. Daarvoor geldt het aansprakelijkheidsregime van art. 10 lid 1 'Hoofdregeel betreffende de aansprakelijkheid' en wat betreft de limiet art. 13 lid 1 'De limiet van € 3,40 p/kg'.

1 Zie art. 8:1103 lid 1 BW dat met betrekking tot de aansprakelijkheid voor vertragingsschade geen dwingend recht bevat; art. 8:1102 lid 1 BW maakt alleen de aansprakelijkheid voor materiële schade tot dwingend recht.

2 Zie art. 6:96 BW.

Artikel 1 lid 8 – Schriftelijk

Ook elektronisch Wanneer het woord ‘schriftelijk’ in de AVC wordt gebruikt, betekent dat zowel ‘op papier vastgelegd’ (dus ook per fax) als ‘met een computer vastgelegd’. Zie over de elektronische berichten bij art. 2 ‘EDI’.

Artikel 1 lid 9 – BW

Burgerlijk Wetboek Het Burgerlijk Wetboek bestaat thans uit negen ‘boeken’ waarvan voor ons het belangrijkste is Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, dat als titel draagt ‘Verkeersmiddelen en vervoer’.

Het wegvervoerrecht van goederen is geregeld in Afdeling 8.13.2 BW ‘Overeenkomst van goederenvervoer over de weg’, de artikelen 8:1090 tot en met 8:1138 BW.

Artikel 1 lid 10 – CMR

CMR In het daagse spraakgebruik wordt wel over ‘CMR-condities’ gesproken net zoals er Algemene Vervoercondities zijn. ‘CMR-condities’ is onjuist omdat het een verdrag is, waarbij alle Europese landen met uitzondering van – natuurlijk – IJsland lid zijn, alsmede in Noord-Afrika Marokko en Tunesië, in het Midden-Oosten Iran, Jordanië, Libanon en Syrië en een aantal voormalige Russische republieken zoals Belarus, Kazachstan en Oekraïne en de staten bij de Kaukasus en Kaspische Zee zoals Georgië.

Over de toepasselijkheid van het CMR-verdrag, zie bij art. 3 ‘CMR-vervoer in Nederland’.

Artikel 1 lid 11 – Algemene Veerboot- en Beurtvaartcondities

AVBC De Algemene Veerboot- en Beurtvaartcondities worden een keer genoemd, in art. 20 lid 1 ‘Vervoer over de binnenwateren’.

Artikel 1 lid 12 – Algemene Opslagvoorwaarden

Opslagvoorwaarden Art. 22 gaat over opslag voor, tijdens en na het vervoer. In dat art. 22 ‘Algemene Opslagvoorwaarden’ wordt verwezen naar die Algemene Opslagvoorwaarden.

