

Artikel 3 **Werkingsfeer**

In art. 3 komen twee dingen aan de orde: i) De AVC worden van toepassing verklaard op de overeenkomst van vervoer van goederen over de weg, en ii) de AVC worden aanvullend van toepassing verklaard bij CMR-vervoer. Tevens wordt aan het einde van deze toelichting bij art. 3 besproken de betekenis van het dwingend recht betreffende de vervoerdersaansprakelijkheid in verband met de AVC; zie art. 3 'Dwingend recht'.

Toepasselijkheid van AVC

Het toepasselijk verklaren van condities in condities is eigenlijk een 'Baron Von Münchhausen'-methode: de baron trok zich aan zijn eigen haar omhoog uit het moeras; de AVC verklaren zichzelf in de AVC van toepassing. Juridisch gezien moeten de afzender en de vervoerder toepasselijkheid van de AVC overeenkomen.

Op iedere AVC-vrachtbrief staat dat het vervoer geschiedt op de AVC 2002, laatste versie, zodat deze AVC 2002 van toepassing zijn op het in de vrachtbrief beschreven vervoer.

Als er geen AVC-vrachtbrief is gebruikt, kunnen partijen de AVC 2002, laatste versie, van toepassing verklaren in een raamcontract¹ of in de voor het betreffende vervoer apart gesloten vervoerovereenkomst. Met name wanneer de vervoerovereenkomst per telefoon is gesloten of wanneer alleen de logistieke afspraak (welke goederen, vracht, van waar naar waar en wanneer) schriftelijk zijn vastgelegd - en er geen AVC-vrachtbrief wordt afgegeven - dan nog kunnen de AVC van toepassing zijn wanneer er een vaste relatie is tussen afzender en vervoerder en de vervoerder op zijn briefpapier en/of facturen altijd naar de AVC verwijst of omdat de afzender voor de eerdere, gelijksoortige transporten wel AVC-vrachtbrieven gebruikte.

Wanneer partijen gebruik maken van een echte elektronische vrachtbrief gebaseerd op het TransFollow-platform (zie art. 2 'TransFollow'), verklaart de afzender dat de AVC 2002, laatste versie, van toepassing zijn en moet de vervoerder door het aanklikken van een 'button' die toepasselijkheid van de AVC aanvaarden.

1 Een contract waarin vervoerafspraken worden vastgelegd voor een langere periode, meestal een jaar met een mogelijkheid tot verlenging.

Artikel 3

Gebruiker van de AVC Volgens art. 6:231 onder b BW is de gebruiker van algemene voorwaarden degene die de algemene voorwaarden in een overeenkomst gebruikt.

Op iedere AVC-vrachtbrief staat voorgedrukt:

“Het vervoer geschiedt op de door de Stichting Vervoeradres ter griffie van de rechtbank te Amsterdam en Rotterdam gedeponeerde Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie.”

Art. 5 zegt met zoveel woorden dat de afzender verplicht is de vrachtbrief in te vullen (art. 5 lid 2 ‘Afzender vult in’) en te overhandigen aan de vervoerder (art. 5 lid 1 ‘Afgifteplicht’). Op die vrachtbrief wordt vermeld dat de AVC 2002 van toepassing zijn. In dat geval is er veel voor te zeggen de afzender als gebruiker van de AVC 2002 aan te merken.

Dat kan weer anders liggen als er een raamovereenkomst tussen de afzender en de vervoerder wordt gesloten in welk contract de AVC 2002 met zoveel woorden van toepassing worden verklaard. Dan wordt het moeilijk om aan te geven wie de algemene voorwaarden in de vervoerovereenkomst gebruikt. Zowel de afzender als de vervoerder kunnen mijns inziens als gebruiker van de AVC worden aangemerkt; het maakt daarbij volgens mij geen verschil dat nadien de afzender de AVC-vrachtbrieven opmaakt en aan de vervoerder overhandigt. Overigens, om al dit gedoe over de vraag wie gebruiker is van de AVC en daarmee de mogelijkheid te openen dat de wederpartij zich beroept op vernietigbaarheid van die AVC (zie art. 3 ‘Vernietigbaarheid’) is het essentieel de tekst van de AVC 2002 als bijlage bij dat raamcontract te voegen.

Maar net zo goed kan de vervoerder juist als gebruiker van de AVC worden aangemerkt. Bijvoorbeeld als hij op zijn briefpapier, onder aan zijn e-mails en/of op zijn facturen de AVC 2002 van toepassing verklaart of als hij toch de AVC-vrachtbrief opmaakt. De vervoerder is dan bij het sluiten van de vervoerovereenkomst de eerste die de AVC van toepassing verklaart. Wanneer nadien de afzender de AVC-vrachtbrief opmaakt, doet dat er mijns inziens niet aan af dat de vervoerder de gebruiker van de AVC is en dat de afzender de wederpartij is.

Toepasselijkheid AVC 2002 krachtens gewoonte In sommige gevallen wordt er geen AVC-vrachtbrief opgemaakt en ook anderszins spreken partijen niets af over de toepasselijkheid van de AVC 2002. Nu de AVC 2002 als branchevoorwaarden tientallen miljoenen malen per jaar op overeenkomsten van nationaal goederenvervoer over de weg van toepassing worden verklaard¹, kun je ook zeggen dat die AVC krachtens

¹ Ieder jaar worden er meer dan zestig miljoen AVC-vrachtbrieven gebruikt waarop staat dat de AVC 2002 van toepassing zijn.

gewoonte van toepassing zijn op de vervoerovereenkomst van nationaal goederenvervoer over de weg (zie art. 6:248 lid 1 BW). Nauwkeuriger gezegd: afzenders plegen door het overhandigen van de AVC-vrachtbrief aan de vervoerder de AVC 2002 van toepassing te verklaren op de vervoerovereenkomst gesloten tussen de afzender en de vervoerder. Wanneer een keer geen AVC-vrachtbrief wordt opgemaakt, vloeit uit de gewoonte om door middel van het overhandigen van de AVC-vrachtbrief aan de vervoerder en aldus tot toepasselijkheid van de AVC 2002 te komen, voort dat op die betreffende vervoerovereenkomst de AVC 2002 ook door de afzender van toepassing worden verklaard; we gaan er vanuit dat die toepasselijkverklaring krachtens gewoonte door de vervoerder stilzwijgend wordt aanvaard.¹

Vernietigbaarheid van de AVC

Op twee gronden kunnen algemene voorwaarden die tussen partijen van toepassing zijn, vernietigd worden.

1. Bedingen in de algemene voorwaarden kunnen vernietigd worden indien de bedingen jegens de wederpartij van de gebruiker van de algemene voorwaarden, gelet op de omstandigheden van het geval, onredelijk bezwarend zijn (art. 6:233 onder a BW);
2. Bedingen in algemene voorwaarden kunnen vernietigd worden indien de gebruiker de algemene voorwaarden niet op de in art. 6:234 BW voorgeschreven wijze aan de wederpartij ter hand heeft gesteld (art. 6:233 onder b jo. art. 6:234 BW). Let op, deze mogelijkheid tot vernietiging werkt niet jegens een 'grote' wederpartij (art. 6:235 lid 1 BW).²

Ad 1 'Onredelijk bezwarend'

Deze vernietigingsmogelijkheid kan zich mijns inziens niet voordoen bij de AVC 2002. Immers, deze branchevoorwaarden zijn tot stand gekomen in gezamenlijk overleg tussen de verladingsorganisatie EVO en de vervoerdersorganisaties TLN, KNV en NBB. De AVC 2002 vormen daarmee een evenwichtige verdeling van de rechten en plichten over en weer tussen ladingbelanghebbenden en vervoerders.

Ten onrechte heeft een kantonrechter van de Rechtbank Alkmaar art. 13 AVC 2002 (de limiet van € 3,40 per kg) vernietigd omdat volgens hem gelet op de

1 Zie M.H. Claringbould, 'De aansprakelijkheid van de expediteur; over 'vervoer of expeditie' en gewoonte', *NTHR* 2008-2, par. 3.2, p. 62-66; in dit artikel wordt toepasselijkheid van de Fenex-condities krachtens gewoonte nader uitgewerkt.

2 Een 'grote' wederpartij in de zin van art. 6:235 lid 1 BW is een bedrijf met vijftig personen of meer in dienst dan wel een bedrijf dat zijn jaarrekening openbaar heeft gemaakt.

Artikel 3

schade aan de vervoerde keuken een beroep op die AVC-limiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar was.¹ De kantonrechter zag hierbij over het hoofd dat deze limiet van € 3,40 per kg de dwingendrechtelijke wettelijke limiet van art. 8:1105 BW is; zie over de betekenis van het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime nader bij art. 3 ‘Dwingend recht’. Dit vonnis is vernietigd door het Hof Amsterdam.² Het hof past de wettelijke limiet van € 3,40 per kg toe (art. 8:1105 BW), maar ook het hof kijkt of een beroep op deze wettelijke limiet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is. Het hof komt tot het oordeel dat het ‘ruwe’ gedrag van de chauffeur niet zodanig was dat de vervoerder in dit geval geen beroep op de limiet zou toekomen. Nu de wet zelfs in geval van opzet van een ondergeschikte een beroep op de limiet toelaat, ben ik van mening dat roekeloos gedrag van een ondergeschikte niet aan de hand van de maatstaf van redelijkheid en billijkheid ertoe kan leiden dat de vervoerder zich niet op deze wettelijke limiet kan beroepen. Zie ook bij art. 14 ‘Bewuste roekeloosheid van de vervoerder zelf’.

Ad 2 ‘Niet ter hand gesteld aan de ‘kleine’ wederpartij’

De terhandstelling van de algemene voorwaarden hoeft niet als dit ‘redelijkerwijs’ niet mogelijk is (art. 6:234 lid 1 BW). In de memorie van toelichting bij dit artikel staat dat dit het geval is bij massaal gesloten overeenkomsten zoals de vervoerovereenkomst tussen passagiers en bussen en de exploitanten daarvan. Het komt mij voor dat deze benadering ook van toepassing is op de vele miljoenen overeenkomsten van (nationaal) wegvervoer die jaarlijks tussen ladingbelanghebbenden en vervoerders worden gesloten. Het is ondoenlijk bij iedere tussen ladingbelanghebbende en wegvervoerder gesloten vervoerovereenkomst een exemplaar van de AVC 2002 bij te voegen.

Bij gebruikmaking van een elektronische vrachtbrief zoals de elektronische vrachtbrief gebaseerd op het TransFollow-platform (zie art. 2 lid 1 ‘TransFollow’) kunnen de AVC 2002 overigens betrekkelijk eenvoudig ter beschikking worden gesteld, namelijk door in die vrachtbrief een hyperlink naar de AVC 2002 op te nemen waarvan vervolgens de tekst eenvoudig kan worden gedownload en opgeslagen door de wederpartij door deze tekst als pdf-bestand ter beschikking te stellen

1 Rechtbank Alkmaar 28 juli 2010, te kennen uit S&S 2013, 58.

2 Hof Amsterdam 13 september 2011, ECLI:NL:GHAMS:2011:BT7319, S&S 2013, 58.

Samenvattend: ik ben van mening dat (bedingen van) de AVC 2002 niet vernietigd kunnen worden omdat zij onredelijk bezwarend zouden zijn of omdat zij niet aan de 'kleine' wederpartij ter hand zijn gesteld.

AVC 1983

Op AVC-vrachtbrieven en op briefpapier en facturen van vervoerders wordt soms nog verwezen naar de AVC 1983, laatste versie. Bij een dergelijke verwijzing is toch de tekst van de AVC 2002, laatste versie, van toepassing omdat de Stichting Vervoeradres - naast het depot van de AVC 2002 - als laatste versie van de AVC 1983 de tekst van de (laatste versie van de) AVC 2002 heeft gedeponereerd.

Wanneer iemand nu de AVC 1983 opvraagt bij de griffie krijgt hij een tekst die exact hetzelfde is als de tekst van de AVC 2002. Op deze manier zijn de 'oude' AVC 1983 op een zachte manier aan hun einde gekomen. Zij gelden alleen nog voor vervoerovereenkomsten gesloten voor 4 juni 2002, de dag dat de AVC 2002 werden gedeponereerd.¹

AVC aanvullend van toepassing op CMR-vervoer

In het eerste gedeelte van art. 3 wordt vastgelegd dat de AVC van toepassing zijn op in feite iedere vervoerovereenkomst van goederen over de weg, zonder het traject te beperken tot de weg in Nederland. Ook als het vervoer over de weg van Nederland naar Duitsland (of alleen in Duitsland) plaatsvindt, zijn de AVC van toepassing, mits toepasselijkheid van de AVC door partijen is overeengekomen. In de praktijk worden de AVC 2002 op veel 'CMR/AVC 2002-vrachtbrieven' *aanvullend* van toepassing verklaard met de volgende formule:

"Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn gelegen in twee verschillende landen zijn het CMR-verdrag alsmede in aanvulling daarop de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing."

Dat betekent dat de AVC ook op internationaal vervoer van goederen over de weg van toepassing kunnen zijn. Maar omdat de aansprakelijkheid van de CMR-vervoerder in het CMR-verdrag wordt geregeld, van welk verdrag niet in een contract of algemene voorwaarden mag worden afgeweken - althans dergelijke afwijkende bedingen zijn dan nietig² - kunnen de AVC slechts *aanvullend* op het CMR-verdrag van toepassing zijn; dit is precies de gedachte

1 Anders Rechtbank Breda 18 april 2007, ECLI:NL:RBBRE:2007:B06393, S&S 2010, 126; ik neem aan dat de rechtbank niet op de hoogte was van het feit dat de tekst van de gedeponereerde AVC 1983 gelijklopend is aan de tekst van de AVC 2002.

2 Art. 41 CMR.

Artikel 3

die in het tweede deel van art. 3 AVC wordt verwoord.¹

De AVC kunnen dus niet het aansprakelijkheidsregime van het CMR-verdrag en de limiet van 8.33 SDR per kilo opzij zetten, maar het CMR-verdrag kan wel door de AVC aangevuld worden met onderwerpen die het CMR-verdrag niet regelt.

Die aanvullende onderwerpen worden hier genoemd; zie voor een nadere toelichting bij het betreffende artikel:

- Art. 2 - Elektronische berichten
- Art. 4 lid 1e - Laden, stuwen en lossen
- Art. 4 lid 4 en - Opzegging en controle bij gebrekkige belading/
- art. 9 lid 5 - stuwage of overbelading
- Art. 7 - Vrachtbetaling
- Art. 16 - Vorderingsrecht
- Art. 17 - Afdracht rembours
- Art. 18 - Voorbehouden vervoerder over keuze vervoermiddel, route etc.
- Art. 19 - Verhinderingsrecht na inontvangstneming door vervoerder
- Art. 20 - Doorvervoer
- Art. 22 - Opslag voor, tijdens en na het vervoer
- Art. 23 - Retentierecht
- Art. 24 - Pandrecht
- Art. 26 - Vrijwaring en Himalayaclausule

Juist om bovengenoemde onderwerpen geregeld te hebben kan het - ook bij internationaal vervoer - zowel voor de vervoerder als voor de afzender zin hebben om de AVC *aanvullend* van toepassing te verklaren.

*CMR/AVC-
vrachtbrief*

Er zijn ook zogenoemde 'CMR/AVC 2002 vrachtbrieven'. Op die vrachtbrief staat rechtsboven omkaderd 'CMR' 'AVC 2002' en daaronder is de volgende tekst gedrukt:

"Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn gelegen in twee verschillende landen zijn het CMR-verdrag alsmede in aanvulling daarop de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing.

Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn gelegen in Nederland zijn de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing.

¹ Zie ook M.H. Claringbould, 'Internationaal rijden we ook op de AVC!', *W&W* december 2002, nr. 45, p. 1-3.

De Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, zijn door de sVa / Stichting Vervoeradres gedeponneerd ter griffie van de arrondissementsrechtbank te Amsterdam en Rotterdam.”

Dat betekent dat als er internationaal wegvervoer plaatsvindt, het CMR-verdrag aangevuld door de AVC 2002 van toepassing is.

Is er uitsluitend binnenlands wegvervoer in Nederland, dan zijn de AVC 2002 van toepassing.

Streept de chauffeur het omkaderde ‘AVC 2002’ op de vrachtbrief door en blijven derhalve alleen de letters ‘CMR’ staan, betekent dat niet dat het CMR-verdrag van toepassing wordt op dat binnenlandse wegvervoer.¹

Toepasselijkheid van het CMR-verdrag bij binnenlands wegvervoer moet met zoveel woorden worden afgesproken (zie art. 3 ‘CMR-vervoer in Nederland’).

CMR-vervoer in Nederland

Het kan ook zijn dat partijen uitdrukkelijk wensen dat in Nederland op basis van ‘CMR’ vervoerd wordt. Gebruik van de CMR/AVC 2002 vrachtbrief leidt niet tot nationale toepasselijkheid van het CMR-verdrag omdat de plaats van inontvangstneming en aflevering in hetzelfde land (Nederland) zijn gelegen. Willen partijen dan toch toepasselijkheid van de bepalingen en met name de hogere limiet van het CMR-verdrag (8,33 SDR per kg; circa € 10,- per kg), dan moeten zij hierover een aparte afspraak maken in hun (raam)contract. Die afspraak zou kunnen luiden:

“Het CMR-verdrag is van toepassing op zowel internationaal als nationaal vervoer van zaken over de weg en voor zover het onderwerpen betreft die niet in het CMR-verdrag worden geregeld zijn de AVC 2002, laatste versie, in beide gevallen aanvullend van toepassing.”

Nog duidelijker vind ik om in het raamcontract met betrekking tot het nationaal vervoer te verklaren dat de artikelen 17 tot en met 29 CMR (hoofdstuk IV van het CMR-verdrag) van toepassing zijn op de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade aan of verlies van de goederen of vertraging in de aflevering van de goederen. Het is verstandig om de tekst van deze artikelen (hoofdstuk IV CMR) als bijlage bij het raamcontract te voegen.

Op deze manier wordt alleen het aansprakelijkheidsregime van de CMR van toepassing en niet de andere bepalingen uit het CMR-verdrag, zoals over bevoegde rechter (art. 31 CMR) of de verjaringstermijn (art. 32 CMR).

Overigens heeft de Hoge Raad het van toepassing verklaren van het

¹ Zie ook Rechtbank 's-Gravenhage 2 maart 2011, S&S 2011, 127 door mij besproken in de *Beursbengel*, nr. 812, maart 2012, p. 42.

Artikel 3

CMR-verdrag op nationaal vervoer (in Nederland) met zoveel woorden geaccordeerd in één van de '5 januari'-arresten.¹ Dat betekent dat met de toepasselijkverklaring van de CMR op het nationaal wegvervoer het CMR-aansprakelijkheidsregime met daarbij de CMR-limiet van 8,33 SDR p/kg van toepassing is. Theoretisch blijft het dan nog mogelijk om de AVC 2002 aanvullend van toepassing te verklaren, maar dat moet dan wel duidelijk in het raamcontract worden vastgelegd.

Cabotage

Het is tegenwoordig goed mogelijk dat een (CMR-)vervoerder in het buitenland opdracht krijgt om aldaar een binnenlands transport te doen. Hoe het in dat land geldende nationale dwingendrechtelijke wegvervoerrecht luidt, is een vraag die de vervoerder (èn zijn verzekeraar) het beste kan voorleggen aan zijn beroepsorganisatie die desgewenst contact kan opnemen met de zusterorganisatie in dat land. In een aantal Europese landen gelden de bepalingen van het CMR-verdrag ook voor nationaal vervoer. Ik noem België en Oostenrijk terwijl in Duitsland het nationale vervoerrecht is gebaseerd op het CMR-verdrag zij het met de mogelijkheid hogere of lagere limieten dan de CMR-limiet af te spreken.

Indien de Nederlandse (CMR-)vervoerder met cabotage vervoer in het buitenland wordt geconfronteerd, kan hij ook met zoveel woorden Nederlands recht op die vervoerovereenkomst van toepassing verklaren en vervolgens de bepalingen van het CMR-verdrag aangevuld door de AVC 2002, laatste versie, van toepassing verklaren of alleen de AVC 2002.² Het is ook verstandig om met zoveel woorden in dat contract duidelijk te kiezen voor de rechter van de woonplaats van de vervoerder als de uitsluitend bevoegde rechter, want of een buitenlandse rechter die rechtskeuze voor Nederlands recht altijd zal respecteren, kan ik niet met zekerheid zeggen.³ Of de buitenlandse afzender met dit alles akkoord gaat, is commercieel gezien maar zeer de vraag; wellicht wil die afzender gewoon zijn nationale wegvervoerrecht net zoals dat bij het vervoer door een lokale vervoerder van toepassing zou zijn. Wil de afzender dat, dan moet de vervoerder zich toch even bezinnen en contact opnemen

- 1 Hoge Raad 5 januari 2001, ECLI:NL:HR:2001:AA9308, NJ 2001, 391 m. nt. K.F. Haak; S&S 2001, 61 'Cigna/Overbeek', r.o. 3.3.6 en 3.3.7, en noot Haak sub. 1.
- 2 Weliswaar wordt thans in art. 29 lid 2 AVC Nederlands recht van toepassing verklaard, maar het is beter om die rechtskeuze met zoveel woorden in het contract vast te leggen, omdat anders de kans bestaat dat een buitenlandse rechter die rechtskeuze in algemene voorwaarden niet zal toepassen.
- 3 Let op, de keuze voor de Rechtbank Rotterdam in art. 29 lid 1 AVC geldt alleen voor een overeenkomst van binnenlands vervoer tussen twee *Nederlandse partijen* [art. 29 lid 1 'Bevoegde rechter te Rotterdam'].

met zijn aansprakelijkheidsverzekeraar om zeker te zijn dat hij voor dergelijk nationaal vervoer in het buitenland adequate dekking heeft.

Let op, wordt de CMR/AVC-vrachtbrief gebruikt bij cabotage in het buitenland, dan zijn de AVC 2002 niet zomaar van toepassing nu in de voorgedrukte clause staat dat het moet gaan om binnenlands wegvervoer in Nederland. Zie ook art. 3 'CMR/AVC-vrachtbrief'. In dat geval moet de toepasselijkheid van Nederlands recht en de AVC 2002 met zoveel woorden worden afgesproken.

Dwingend recht

Art. 8:1102 lid 1 BW bepaalt dat de hoofdverplichting van de vervoerder (zie art. 9 lid 2 'Goed erin, goed eruit!') dwingend recht is. Dat betekent dat de wettelijke bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder en de daarbij behorende bewijslastverdeling voor verlies van of schade aan de goederen dwingend recht zijn. Van die bepalingen kan op zich niet bij overeenkomst of door het toepasselijk verklaren van algemene voorwaarden zoals de AVC 2002 worden afgeweken, althans als dergelijke van het wettelijke aansprakelijkheidsregime afwijkende bepalingen in de AVC 2002 zouden zijn opgenomen, zijn die bepalingen nietig.

Die wettelijke bepalingen betreffende de vervoerdersaansprakelijkheid voor verlies van of schade aan de goederen vinden we terug in de volgende artikelen:

Art. 8:1095 BW -	Hoofdverplichting van de vervoerder (goed erin, goed eruit)
Art. 8:1098 BW -	Overmacht
Art. 8:1099 BW -	Bijzondere risico's
Art. 8:1100 BW -	Vermoeden bij bijzondere risico's
Art. 8:1101 BW -	Onverpakte zaken
Art. 8:1103 BW -	Schadeberekening
Art. 8:1105 BW -	Limiet van € 3,40 p/kg
Art. 8:1108 BW -	Opzet en bewuste roekeloosheid
Art. 8:1700 jo.	
art. 8:1711 BW -	Verjaringstermijn van één jaar

Met andere woorden, het aansprakelijkheidsregime zoals vastgelegd in bovengenoemde wettelijke bepalingen gaat voor op bedingen in algemene voorwaarden zoals de AVC 2002 die de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies van of schade aan de goederen regelen.

Om geen tegenstrijdigheid te krijgen tussen het wettelijke aansprakelijkheidsregime en het aansprakelijkheidsregime van de AVC zijn die wettelijke bepalingen vrijwel letterlijk overgenomen in de AVC 2002, namelijk in art. 9 lid 2, art. 10 lid 1 en lid 3, art. 11, art. 12, art. 13 lid 1 en lid 2, art. 14 alsmede art. 28.

Artikel 3

Maar een rechter zal bij toepasselijkheid van de AVC 2002 in geval van een ladingschade niet de hiervoor genoemde AVC-artikelen mogen toepassen tenzij de tekst van die AVC-artikelen dus letterlijk gelijk is aan de tekst van de dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsartikelen. In feite moet de rechter de wettelijke en dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsartikelen zoals hiervoor genoemd toepassen.¹

Let op, het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime geldt alleen voor verlies van of schade aan de goederen (ladingschade) en niet voor schade ten gevolge van vertraging in de aflevering van de goederen. Zie daarover nader bij art. 9 lid 3 'Zonder vertraging vervoeren'.

*In raamcontract
afwijken van
dwingend recht*

Art. 8:1102 lid 1 BW bevat de bijzondere bepaling dat je wel mag afwijken van het dwingende recht betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies van of schade aan de goederen, indien je die afwijkende bepaling (dat kan bijvoorbeeld zijn een hogere limiet dan € 3,40 p/kg) uitdrukkelijk overeenkomt en schriftelijk vastlegt in een overeenkomst, in feite een raamcontract. Op die manier kun je ook het aansprakelijkheidsregime van de CMR in een raamcontract overeenkomen door op te schrijven dat in geval van ladingschade en desgewenst ook vertraging, de artikelen 17 tot en met 29 van de CMR (Hoofdstuk IV 'Aansprakelijkheid van de vervoerder') van toepassing zijn. Zie ook art. 3 'CMR-vervoer in Nederland'.

Samengevat: afwijken van het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime van de vervoerder voor ladingschade kan niet door naar algemene voorwaarden zoals de AVC 2002 te verwijzen, maar het kan wel door de van de wet afwijkende bepalingen vast te leggen in een (raam)contract. Daarom zeggen we ook wel dat art. 8:1102 BW van semi-dwingend recht is.

¹ Zie ook Hof Amsterdam 13 september 2011, ECLI:NL:GHAMS:2011:BT7319, S&S 2013, 58 besproken bij art. 3 'Vernietigbaarheid van de AVC'.