

Artikel 28 Verjaring

- Lid 1 Verjaringstermijn van een jaar
 Lid 2 Extra regrestermijn van drie maanden

Artikel 28 lid 1 – Verjaringstermijn van een jaar

Verjaringstermijn één jaar De hoofdregel, zoals die ook is neergelegd in art. 8:1711 BW, is dat elke vordering die gegrond is op een vervoerovereenkomst, verjaart door verloop van één jaar. Die verjaringstermijn kan overigens worden verlengd (art. 8:1701 BW) of gestuit (art. 3:317 BW); zie hierna bij art. 28 lid 1 ‘Verlenging van de één-jaartermijn’ en art. 28 lid 1 ‘Stuiting van de verjaringstermijn’.

Voor verschillende vorderingen uit hoofde van de vervoerovereenkomst vangt de verjaringstermijn aan op verschillende momenten. Al die aanvangsmomenten zijn nauwkeurig vastgelegd in de artikelen 8:1713-1719 BW. Let op, het vaststellen van de aanvangsmomenten van verjaringstermijnen is echt priegelwerk en voer voor juristen.

De belangrijkste verjaringstermijn betreffen de ladingclaims en de vrachtvorderingen.

De verjaringstermijn betreffende een vordering wegens ladingschade begint met de aanvang van de dag volgende op de dag waarop de goederen werden afgeleverd of (bij verlies) hadden moeten zijn afgeleverd (art. 8:1714 sub b jo. Art. 8:1710 sub d BW). Een voorbeeld: de lading wordt gestolen op donderdag 22 april 2010; op die dag had de lading ook moeten worden afgeleverd. De één-jaartermijn begint dan te lopen op vrijdag 23 april 2010 en is voltooid op 22 april 2011 om 24.00 uur. De laatste dag om de dagvaarding nog op tijd uit te brengen is dus die 22 april 2011. Immers, de ladingclaim is verjaard op 23 april 2011. En nu even opletten: 22 april 2011 is Goede Vrijdag en dat is ook een algemeen erkende feestdag.¹ Art. 64 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering bepaalt dat zondagen en algemeen erkende feestdagen ‘exploit-vrije’ dagen zijn; dan kunnen er geen dagvaardingen worden uitgebracht. Dus in dit geval uiterlijk dagvaarden op donderdag 21 april 2011!

¹ Zie art. 3 lid 2 Algemene Termijnenwet.

Artikel 28

De verjaring van een vrachtvordering begint eveneens met de aanvang van de dag volgende op de dag waarop de goederen waarvoor de vracht is verschuldigd, worden afgeleverd of (bij verlies) hadden moeten zijn afgeleverd (art. 8:1714 sub c jo. art. 8:1710 sub d BW).¹

*Met vervoer-
overeenkomst
verband
houdende
rechts-
vorderingen*

Met de toevoeging dat het met betrekking tot de verjaringstermijnen niet alleen gaat om op de vervoerovereenkomst *gegronde* rechtsvorderingen (zoals de ladingclaim en de vrachtvordering) maar ook om *'met die overeenkomst verband houdende rechtsvorderingen'* hebben de opstellers van de AVC 2001 niet meer beoogd dan duidelijk te maken dat ook een vordering ter zake van rembours gelden of remboursprovisie (zie art. 17 lid 3 'Doorbetaling van het rembours binnen 2 weken' en art. 17 lid 7 'Remboursprovisie') die immers direct verband houdt met de uitvoering van verplichtingen die vallen onder de vervoerovereenkomst zoals beschreven in de AVC 2002, onder de één jaar verjaringstermijn valt. Hetzelfde geldt voor de vordering die de vervoerder heeft op de afzender ter zake van overbelading aan de vervoerder opgelegde boete, zie nader bij art. 4 lid 5 'Afzender moet boete vergoeden'. Ook deze vordering die met zoveel woorden in de AVC 2002 wordt geregeld houdt nauw verband met de vervoerovereenkomst waarop die AVC 2002 van toepassing zijn.

*Arrest van het
Hof Amsterdam*

Helaas heeft het Hof Amsterdam aan de woorden 'met die overeenkomst verband houdende rechtsvorderingen' een te ruime uitleg gegeven.² Dit arrest wordt door mij ook besproken bij art. 13 lid 1 'Verwisseling van de lading'.

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

Als belangrijkste verweer voert de vervoerder aan dat de vordering op grond van art. 28 AVC 2002 is verjaard omdat zij pas ruim een jaar na het voorval is

1 Ten onrechte heb ik in mijn artikel 'Incasso van vracht', *W&W juni 2010, nr. 61, p. 3* vermeld dat de verjaringstermijn van een vrachtvordering begint vanaf het moment dat de vrachtdebiteur in verzuim is. Ik heb het wel goed gedaan in mijn artikel 'Verjaring bij vervoer en verzekering', *W&W mei 2011, nr. 63, p. 4*.

2 Hof Amsterdam 14 april 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BN2944, S&S 2010, 80. Dit arrest en het 'zusterarrest' van gelijke datum dat echter CMR-vervoer betreft (ECLI:NL:GHAMS:2009:BN2798, S&S 2010, 79) is door K.F. Haak kritisch besproken in *W&W mei 2011, nr. 63* en door mij in de *Beursbengel*, nr. 801; jan/feb. 2011, p. 33.

ingesteld. Volgens de vervoerder houdt de schade die de geadresseerde heeft geleden een direct verband met de vervoerovereenkomst.

De rechtbank¹ is het niet met de vervoerder eens en mede aan de hand van het 'Cargofloor-arrest'² oordeelt de rechtbank dat deze onrechtmatige daad vordering die geen betrekking heeft op de vervoerde lading en waar de schade is toegebracht aan andere dan de vervoerder goederen, moet worden beoordeeld naar nationaal recht, waarbij de (verjaringsregeling uit de) AVC buiten toepassing moet blijven.

Het hof denkt hier anders over.

Allereerst stelt het hof vast dat de rechtsbetrekking tussen de vervoerder en de geadresseerde wordt beheerst door de AVC. Op zich ben ik dat met het hof eens voor zover de geadresseerde het verlies van de vervoerde lading claimt; zij heeft immers geen bleekarde ontvangen zoals overeengekomen in de vervoerovereenkomst maar een partij bauxiet bestemd voor een ander. Voor zover de gezonde bleekarde in bulkoplegger 226 niet alsnog bij haar is afgeleverd kan deze geadresseerde een totaal verlies claimen; op die vordering zijn de AVC 2002 van toepassing.³

Maar vervolgens oordeelt het hof dat de vervoerder met betrekking tot de schade aan de bleekarde in de silo met recht een beroep doet op de verjaringsregeling van art. 28 lid 1 AVC. Het hof zegt letterlijk:

“Voor de toepasselijkheid van die regeling is naar de tekst daarvan vereist, dat de vordering in kwestie verband houdt met de vervoerovereenkomst. Waar in het onderhavige geval de schade is ontstaan door de aflevering – en de aflevering een hoofdverbintenis is van de vervoerder – is het bedoelde verband gegeven. Een beperking ten aanzien van de grondslag van de rechtsvordering of de aard van de schade valt in die regeling niet te lezen.”

Nu de aflevering plaatsvond op 15 september 2003 en er pas op 4 mei 2005 is gedagvaard, is de vordering van de geadresseerde volgens het hof verjaard.

Mijn kritiek op deze uitspraak is tweeledig.

Ten eerste is het nooit de bedoeling geweest van de opstellers van de AVC

1 Het vonnis van de Rechtbank Haarlem is opgenomen bij het arrest van het Hof Amsterdam in S&S 2010, 80.

2 Hoge Raad 15 april 1994, ECLI:NL:HR:1994:ZC1333, NJ 1995, 114; S&S 1994, 72. Het Cargofloor-arrest wordt besproken bij art. 13 'Tijdens vervoer beschadigde goederen brengen schade toe aan andere zaken'.

3 Zie ook rechtsoverweging 4.9 van het hof, S&S 2010, 80.

Artikel 28

2002 om vorderingen die niet zijn gebaseerd op het schenden van verplichtingen zoals beschreven in de AVC 2002, onder de verjaringstermijn van art. 28 lid AVC te brengen. Rechtsvorderingen die verband houden met de vervoerovereenkomst zijn vorderingen die voortvloeien uit het schenden van verplichtingen zoals beschreven in de AVC of vorderingen die ontstaan omdat een partij uit hoofde van de AVC daarvoor aansprakelijk is. In de AVC (art. 9 lid 2 'Goed erin, goed eruit!') en Boek 8 BW (art. 8:1095 BW) is natuurlijk wel geregeld dat de vervoerder de vervoerde goederen 'gezond' moet afleveren, maar nergens staat in de AVC of Boek 8 BW dat de vervoerder bij die aflevering geen schade mag toebrengen aan andere dan de vervoerde goederen. Daarover gaan AVC en Boek 8 BW niet; de aansprakelijkheid voor die schade wordt geregeld door de gewone onrechtmatige daad van art. 6:162 BW; de verjaringstermijn is dan vijf jaar (art. 3:310 BW).

En daarmee komen we op mijn tweede punt van kritiek, dat met name is gebaseerd op het 'Cargofloor-arrest'.¹

De Hoge Raad heeft in dat arrest uitgemaakt dat de aansprakelijkheid voor contaminatieschade van gezond azijnzuur in de landtank niet wordt beheerst door de CMR (het betrof CMR-vervoer) maar door het toepasselijke nationale recht, namelijk door de gewone onrechtmatige daad recht van art. 6:162 BW. In casu had de aflevering van het vervoerde azijnzuur al plaatsgevonden door lossing in de landtank en daarmee waren de verplichtingen van de vervoerder onder de vervoerovereenkomst tot een einde gekomen. Vervolgens brengt die vervoerder schade toe door het gecontamineerde azijnzuur te lossen in een landtank waarin gezond azijnzuur is opgeslagen. Die handeling kan een onrechtmatige daad van de vervoerder opleveren, maar dat valt buiten de vervoerovereenkomst. En daarmee komen we ook niet meer toe aan de toepasselijkheid van de AVC 2002 op de rechtsbetrekking die mogelijk is ontstaan tussen de vervoerder en de geadresseerde, namelijk een verbintenis die voortvloeit uit de wet, te weten de onrechtmatige daad van art. 6:162 BW.

Dezelfde redenering kunnen we toepassen op de verwisselde lading. De vervoerder heeft in plaats van de bleekarde de bauxiet vervoerd en deze uit hoofde van de 'bauxiet vervoerovereenkomst' gelost in een silo met bleekarde bij een andere geadresseerde (namelijk iemand die bleekarde wil ontvangen) dan voorzien in de 'bauxiet vervoerovereenkomst'. De vorderings-

1 Hoge Raad 15 april 1994, ECLI:NL:HR:1994:ZC1333, NJ 1995, 114; S&S 1994, 72. Zie ook K.F. Haak in *W&W* mei 2011, nr. 63, p. 2-3. Over het 'Cargofloor-arrest' zie ook bij art. 13 'Tijdens vervoer beschadigde goederen brengen schade toe aan andere zaken' alsmede mijn bijdrage in *SVA-syllabus* 2006, p. 35-38.

gerechtigde (zie art. 16 'Vorderingsrecht') bij deze overeenkomst kan een totaal verlies van de bauxiet bij de vervoerder vorderen. Nu de bauxiet tijdens het vervoer verloren is gegaan kan die vorderingsgerechtigde geen andere schadevergoeding vorderen dan de waarde van het bauxiet; zie art. 13 lid 1 'Niet aansprakelijk voor andere schade' en art. 13 lid 1 'Verwisseling van de lading'. Met het verloren gaan van de bauxiet zijn de verplichtingen van de vervoerder onder de 'bauxiet vervoerovereenkomst' tot een einde gekomen, met dien verstande dat hij de 'vervangende zak met geld' (zie art. 13 lid 1 'Schadeberekening') aan de vorderingsgerechtigde moet betalen. De 'bauxiet vervoerovereenkomst' is uitgewerkt. Vervolgens brengt de vervoerder schade toe aan de bleekarde in de silo door de bauxiet in die silo te lossen. Die schade valt buiten de 'bauxiet vervoerovereenkomst' en die schade kan door de eigenaar van de bleekarde alleen op grond van onrechtmatige daad van de vervoerder worden geclaimd. Voor die vordering geldt een verjaringstermijn van vijf jaar.

Ik ben het dan ook niet eens met het hof dat ervan uitgaat dat de bleekarde door de vervoerder ten vervoer in ontvangst is genomen en dat derhalve de 'bleekarde vervoerovereenkomst' fout werd uitgevoerd nu door een fout van de vervoerder bauxiet in plaats van de overeengekomen bleekarde werd vervoerd.¹ In mijn visie werd niet de 'bleekarde vervoerovereenkomst' uitgevoerd, maar de 'bauxiet vervoerovereenkomst'. Immers, als partijen vervoer van bleekarde overeenkomen en de vervoerder vervoert vervolgens een geheel ander product dat toevallig ook al ten vervoer in ontvangst was genomen, maar dan uit hoofde van de 'bauxiet vervoerovereenkomst', kan niet volgehouden worden dat in casu de 'bleekarde vervoerovereenkomst' werd uitgevoerd. Die bleekarde kan later alsnog bij de geadresseerde worden afgeleverd; zie ook art. 13 lid 1 'Verwisseling van de lading'. Kortom het hof had de hele AVC 2002 en derhalve ook niet art. 28 AVC op de onderhavige schadevordering mogen toepassen. En vervolgens heeft het hof ook nog art. 28 uitgelegd op een wijze die in strijd is met de bedoeling van de opstellers van de AVC.

Verlenging van de één-jaar-termijn

In art. 8:1701 BW is met zoveel woorden geregeld dat de verjaringstermijn bij overeenkomst tussen partijen kan worden verlengd. Die verlenging van de termijn kan plaatsvinden nadat de vordering is ontstaan. In de praktijk worden alleen vorderingen tot vergoeding van ladingschade verlengd. Maar de verlenging van de verjaringstermijn is mogelijk voor iedere vordering waarop Boek 8 BW van toepassing is. Dus een verlenging van de één-jaartermijn kan

¹ Hof Amsterdam 14 april 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BN2944, S&S 2010, 80 r.o. 4.2 en 4.3.

Artikel 28

ook bij vrachtvorderingen. De reden dat die termijn bij vrachtvorderingen eigenlijk nooit verlengd wordt, is gelegen in het feit dat de verjaringstermijn ook gestuit kan worden. Zie daarover hieronder bij art. 28 lid 1 'Stuiting van de verjaringstermijn'.

Een verlenging van de termijn moet met zoveel woorden tussen de betrokken partijen worden overeengekomen.

Als voorbeeld de verlenging van de verjaringstermijn van een ladingclaim.

Het is van essentieel belang dat de verlenging van de vervoerder zelf of uitdrukkelijk *namens* de vervoerder wordt verkregen. Een ladingbelanghebbende loopt een groot risico (namelijk een verjaarde vordering) als hij de verlenging verkrijgt van de aansprakelijkheidsverzekeraar of van de verzekeringsmakelaar die niet zegt dat de verlenging namens de vervoerder wordt gegeven.

Omgekeerd geldt ook dat de verlenging gevraagd moet worden door de partij die vorderingsgerechtigd is; zie art. 16 'Vorderingsrecht'. Althans hij moet *namens* een dergelijke partij gevraagd worden. Als de goederenverzekeraar *namens ladingbelanghebbenden* de verlenging vraagt aan de vervoerder is het niet noodzakelijk dat de verzekeraar die ladingbelanghebbende met name noemt, mits hij later maar kan aantonen last of volmacht te hebben om namens die specifieke vorderingsgerechtigde de verlenging aan te vragen.

Meestal verlengen claimbehandelaars of advocaten de verjaringstermijn – voor afloop van de verjaring! – met een termijn van drie maanden. Ook gaat het wel eens 'omgekeerd': de termijn wordt verlengd voor een onbepaalde termijn met een opzegtermijn van drie maanden.

Overigens kan een dergelijke verlenging ook met een e-mailwisseling worden overeengekomen. Ten slotte kun je ook mondeling (per telefoon) overeenkomsten sluiten. De e-mails zijn alleen maar nodig om later te bewijzen wat je bent overeengekomen.

Stuiting van de verjaringstermijn

In tegenstelling tot een verlenging is een stuitingshandeling een eenzijdige rechtshandeling. Art. 3:317 BW bepaalt dat een verjaring wordt gestuit "door een schriftelijke aanmaning of door een schriftelijke mededeling waarin de schuldenaar zich ondubbelzinnig zijn recht op nakoming voorbehoudt".

Onder de 'vordering tot nakoming' valt de vordering tot schadevergoeding wegens ladingschade¹ en ook de vrachtvordering.

¹ Zie Stolker 2013 (T&C BW), art. 3:317 BW, aant. 1.

Stuiting van de verjaringstermijn houdt in dat de verjaringstermijn – in ons geval de één-jaartermijn – stopt en dat vanaf de dag dat de stuitingsbrief de debiteur – in ons geval de vervoerder – heeft bereikt, dezelfde termijn (dat is dus die één-jaartermijn – weer opnieuw begint te lopen. Een stuitingshandeling kan worden herhaald; telkens begint de één-jaartermijn na die stuitingshandeling weer te lopen. Op die manier kan met name een vervoerder op vrij eenvoudige wijze ervoor zorgen dat zijn vrachtvordering niet verjaart.

Zoals gezegd, die stuiting komt tot stand door een schriftelijke aanmaning of door een (schriftelijk) ondubbelzinnig voorbehoud tot het recht op schadevergoeding. Met andere woorden, in de stuitingsbrief moet de ladingclaim duidelijk worden omschreven en er moet ook duidelijk worden gemaakt dat de schadevergoeding gevorderd wordt. Een e-mailbericht van de geadresseerde aan de vervoerder dat de goederen met schade zijn aangekomen, volstaat niet en al helemaal niet als een dergelijk bericht niet naar de vervoerder maar rechtstreeks naar zijn aansprakelijkheidsverzekeraar wordt gezonden.¹ Het is aan te raden om in die stuitingsbrief te vermelden dat deze brief moet worden beschouwd als een stuiting van de verjaringstermijn in de zin van art. 3:317 BW.

Het is mogelijk om deze brief per e-mail te versturen, maar je moet zeker weten dat het bericht ook ontvangen is. Daarom moet aan de debiteur (in casu de vervoerder) gevraagd worden om de ontvangst van de e-mail te bevestigen. Krijg je die bevestiging niet, dan is de meest veilige methode om zeker te weten dat de stuitingsmededeling de vervoerder heeft bereikt, het uitbrengen van een stuitingsexploot door de deurwaarder.

Maar als het al zover is gekomen dat de vervoerder de verjaringstermijn niet wil verlengen noch de ontvangst van de per e-mail verzonden stuitingsmededeling wil bevestigen, is het wellicht het allerbeste om maar snel tot dagvaarding van de vervoerder over te gaan. Door het instellen van een eis, in feite het uitbrengen van een dagvaarding, wordt een rechtsvordering in ieder geval gestuit (art. 3:316 lid 1 BW).

Vrachtvordering

Vrachtvorderingen worden gestuit door het sturen van betalingsaanmaningen. Maar helaas komt het ook voor dat de vervoerder het bij één of twee aanmaningen laat, vooral als er ook ladingschade blijkt te zijn. De vervoerder denkt dan: "Ik verreken die ladingschade waarvoor ik uiteindelijk aansprakelijk

¹ Zie Hof Amsterdam 14 april 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BN2944, S&S 2010, 80 r.o. 4.12.

Artikel 28

ben, wel met mijn vrachtvordering”.¹ Voor de ladingclaim staat de vervoerder een verlenging toe en na twee jaar vindt de vervoerder het wel lang genoeg duren en geeft hij geen verlenging meer. De ladingbelanghebbende gaat over tot dagvaarding en die aldus gedagvaarde vervoerder zal in de procedure – in reconventie – een tegenvordering instellen voor de nog steeds niet betaalde vracht. Die vrachtvordering blijkt dan opeens verjaard te zijn! Immers, de vervoerder had geen verlenging van de verjaringstermijn voor zijn vrachtvordering gevraagd en na drie maanden nadat de vrachtvordering opeisbaar werd had hij geen betalingsaanmaningen meer gezonden om door middel van iedere aanmaning weer een stuiting van de één-jaartermijn te bewerkstelligen.

Artikel 28 lid 2 – Extra regrestermijn van drie maanden

Wettelijke extra regrestermijn

Art. 8:1720 BW kent de vervoerder of afzender die verhaal zoekt op een derde partij die betrokken is bij de keten van vervoerovereenkomsten op grond waarvan een bepaalde lading moet worden vervoerd, een extra verjaringstermijn van drie maanden toe. Zou deze wettelijke extra drie-maandentermijn er niet zijn, dan zou de vervoerder die pas op de laatste dag van de één-jaartermijn wordt gedagvaard door zijn afzender geen tijd meer hebben om zijn vordering wegens ladingschade, maar nu in zijn hoedanigheid van afzender, tegen zijn ondervervoerder in te stellen.

Die extra termijn van drie maanden geldt ook als de vervoerder schade aan een derde moet vergoeden en de vervoerder regres wil nemen op zijn afzender²; zie art. 26 lid 1 ‘Vrijwaring’.

Voor de aanvang van die extra termijn van drie maanden, zie het ingewikkelde art. 8:1720 lid 1 onder a tot en met d BW.³

Extra drie-maandentermijn voor de vervoerder

Nu in art. 26 lid 2 de Himalaya-clausule ten gunste van de hulppersonen van de vervoerder is opgenomen (zie art. 26 lid 2 ‘Hulppersonen’), moest in de AVC aan de vervoerder die extra drie maanden voor regres op die hulppersonen worden toegekend voor alle vorderingen die uit de AVC voortvloeien. De AVC kennen immers ook vorderingen die niet of op andere wijze in Boek 8 BW

1 Overigens is verrekening van de vrachtvordering met de ladingclaim niet toegestaan, art. 7 lid 5 ‘Verrekening’.

2 Zie ook Teunissen 2013 (T&C BW), art. 8:1720 BW, aant. 2 Voorbeelden, geval b.

3 Deze regeling wordt met voorbeelden goed toegelicht in Teunissen 2013 (T&C BW), art. 8:1720 BW, aant. 2.

worden geregeld¹ en waarvoor de extra regrestermijn dus contractueel geregeld moest worden. Vandaar art. 28 lid 2.

Met deze drie maanden extra kan de tot schadevergoeding aangesproken ondervoerder (hulpersoon van de vervoerder) zich dus niet via de Himalaya-clausule van art. 26 lid 2 beroepen op de verjaringstermijn van één jaar die geldt tussen de oorspronkelijke afzender en de vervoerder. De hoofdvervoerder krijgt derhalve drie maanden extra om zijn ladingvordering tegen zijn ondervoerder in te stellen.

Voorbeelden van regresvorderingen

Het meest voorkomende geval van een regresvordering is hierboven al gegeven. Een regresvordering is de ladingclaim die afzender A tegen vervoerder X heeft ingesteld en voor welke ladingclaim vervoerder X, maar nu in zijn hoedanigheid van afzender, verhaal wil zoeken op zijn ondervoerder.

Een ander voorbeeld: de chemicaliën zijn uit de tankwagen gelekt en hebben schade toegebracht aan een derde. De vervoerder is jegens die derde voor deze schade aansprakelijk (art. 8:1213 BW). De vervoerder neemt vervolgens regres op zijn afzender omdat de afzender onjuiste informatie over de aard van deze chemicaliën aan de vervoerder heeft gegeven; zie nader bij art. 4 lid 1a 'Gevaarlijke goederen'. Voor het instellen van deze regresvordering op zijn afzender krijgt de vervoerder nog eens drie maanden extra de tijd.

1 Zie voor voorbeelden van dergelijke vorderingen bij art. 28 lid 1 'Met vervoerovereenkomst verband houdende rechtsvorderingen'.

