



Door: [Ernst Bulthuis voor 'Meubel'](#) op 27 april 2010

## Aanvang en einde van de vervoersovereenkomst

### Inleiding

Als goederen op transport gaan, neemt een vervoerder de te vervoeren goederen onder zich en draagt daarvoor verantwoordelijkheid tot ze zijn afgeleverd. Kortom, de periode waar binnen een vervoerder aansprakelijk is voor, bijvoorbeeld, beschadiging van de goederen begint bij de inontvangstname van de goederen en eindigt bij de aflevering daarvan. Dat is duidelijk en logisch. Maar is het wel zo duidelijk?

Wat is precies "inontvangstname" en wat wordt verstaan onder "aflevering"? Is dat hetzelfde als "laden" en "lossen"? Wat als de afzender (de contractuele wederpartij van de vervoerder) en de vervoerder afspreken dat de afzender zelf zorg draagt voor het laden van de goederen in de vrachtwagen? Of als de geadresseerde (vaak afnemer/ koper van de goederen) zelf voor de lossing zorgt, omdat bijvoorbeeld de goederen uiterst kwetsbaar zijn, of een specifieke behandeling vereisen, waarvan eigenlijk alleen die ontvanger zelf verstand heeft. Is de vervoersovereenkomst dan geëindigd en is de vervoerder niet (meer) verantwoordelijk, wanneer er in dat verband iets mis gaat? In dit artikel ga ik in op bovenstaande vragen en problematiek, vanuit juridisch perspectief.

### Wat is een vervoersovereenkomst?

Terug naar de basis. Hoe definiëren wet en internationale regelgeving de vervoersovereenkomst? Voor nationaal vervoer schrijft het Nederlands Burgerlijk Wetboek - in artikel 8:20 BW - voor:

*"De overeenkomst van goederenvervoer is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt zaken te vervoeren."*

Voor internationaal vervoer gelden afhankelijk van de modaliteit (zee, binnenwater, rail, lucht of weg) verschillende definities, die echter globaal op hetzelfde neerkomen. In dit artikel zal ik mij hoofdzakelijk richten op het (internationale) wegvervoer, maar - bijvoorbeeld - bij het zeevervoer spelen dezelfde onduidelijkheden.

Het voor de meeste Europese landen geldende Verdrag voor internationaal wegvervoer (het CMR Verdrag) geeft in artikel 17 de periode van verantwoordelijkheid (aansprakelijkheid) van de vervoerder voor de goederen weer:

*"De vervoerder is aansprakelijk voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de goederen, welke ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering."*

De vervoerder heeft dus twee hoofdverplichtingen. In de eerste plaats dient hij de goederen op de bestemming af te leveren in de staat waarin hij ze heeft ontvangen. In de tweede plaats dient hij de goederen zonder vertraging te vervoeren. Kortweg: "goed erin, goed eruit en op tijd".

### Laden en lossen

De wet en het Verdrag definiëren echter niet of de vervoerder onder de vervoersovereenkomst tevens verplicht is om de goederen te laden of te lossen. De wetgever heeft dat met andere woorden overgelaten aan contractspartijen om daar zelf afspraken over te maken. En dat snijdt hout, aangezien sommige lading zo specifiek is, dat belanghebbenden liever zelf voor de lading en lossing zorgdragen. Wat betreft de aansprakelijkheid tijdens het laden en lossen, ingeval daar iets mis gaat en er schade ontstaat, is de rechtspraak klip en klaar. Die ligt in principe bij degene die volgens afspraak moest laden en/ of lossen, ook al wordt de lading of lossing daadwerkelijk toch door de andere partij uitgevoerd. Als er geen afspraken zijn gemaakt, ligt de aansprakelijkheid uiteraard bij degene door wiens fout de schade is ontstaan.

De verantwoordelijkheid van een vervoerder start dus bij de inontvangstname van de goederen. De vervoerder en afzender kunnen echter afspreken dat de afzender zelf de goederen zal laden in de vrachtwagen. In dat geval kunnen we dus concluderen dat "inontvangstname" en "laden" niet hetzelfde behoeven te betekenen. Hetzelfde geldt voor de "aflevering" en "lossing". Het kunnen verschillende momenten zijn, waar dus verschillende partijen verantwoordelijkheid (en potentiële aansprakelijkheid) voor dragen. Het kan met andere woorden ondoorzichtig zijn, wanneer de vervoersovereenkomst nou echt start, in die zin dat vervoerder daarop aan te spreken is.

#### Rechtspraak

Als iets in de wet of internationale regelgeving onduidelijk is, is het vaak de rechtswetenschap en de rechtspraak in combinatie met de praktijk die dat soort gaten invullen. Zo ook in dit geval.

Aangenomen wordt dat sprake is van "inontvangstneming" van de goederen zodra tussen partijen de wil bestaat om de macht over de goederen te verschaffen aan de chauffeur van het transport, en die chauffeur die macht ook daadwerkelijk gaat uitoefenen. Dat geldt ook voor de "aflevering" van de goederen. Er kan dus pas sprake zijn van "aflevering" (waarmee de vervoersovereenkomst eindigt) zodra de geadresseerde van het transport blijkt heeft gegeven het transport te willen ontvangen, en daar ook uitvoering aan geeft.

#### Voorbeelden

Indien - bijvoorbeeld - een vervoerder op de afgesproken datum bij het losadres arriveert, en om 09:30 uur, volgens instructies van de geadresseerde, de oplegger met geopende deuren tegen een dok aanzet, is sprake van de wil (van geadresseerde) om de goederen in ontvangst te nemen, waar ook uitvoering (de instructies) aan is gegeven. In dit geval diende de geadresseerde zelf te lossen. Als de - in dit geval bevroren - goederen vervolgens pas om 14:30 uur daadwerkelijk uit de oplegger worden gelost, en de goederen deels ontdooid blijken te zijn, kan dat de vervoerder niet meer worden aangerekend, aldus de rechtbank Amsterdam in een uitspraak van 7 juni 1989.

Een ander voorbeeld spreekt ook boekdelen. Een vervoerder komt niet op de afgesproken maandag een lading verse tomaten bij de geadresseerde lossen maar een dag te vroeg, op zondag. De geadresseerde, die op zondag wel aanwezig was op het terrein, en ook aan de vervoerder verzocht om alvast te lossen, claimde op maandag te vroeg rijp- schade. De rechtbank acht de vervoerder hiervoor aansprakelijk, maar in hoger beroep haalt de vervoerder zijn gelijk. De rechter oordeelt dat de afspraak om op maandag pas te lossen is komen te vervallen op het moment dat de geadresseerde te kennen gaf de lading op zondag al in ontvangst te willen nemen. Naar die instructies had de vervoerder dus te handelen.

Zo ook een mooi voorbeeld van de rechtbank Breda in een uitspraak van 28 mei 2003. De afzender laadt goederen in een oplegger van de vervoerder, en geeft tevens de vrachtbrieven voor het transport aan de chauffeur af. De oplegger, die 's nachts op het onbewaakte terrein van de afzender blijft staan (volgens afspraak, omdat pas de volgende ochtend zou worden vervoerd) wordt gestolen. Stellende dat van inontvangstneming van de goederen sprake was (door inname van de vrachtbrieven door de chauffeur) houdt de afzender de vervoerder voor de schade aansprakelijk. Ten onrechte, oordeelt de rechtbank, daar pas van inontvangstneming (en dus aanvang van de vervoersovereenkomst) sprake kan zijn wanneer de chauffeur daadwerkelijk de macht over de goederen gaat uitoefenen, en de afzender geen invloed meer op de goederen kan doen gelden. Louter afgifte van de vrachtbrieven aan de chauffeur is daarvoor niet voldoende.

Het laatste voorbeeld dat ik in dit verband noem, betreft een uitspraak van de Hoge Raad van 24 maart 1995. Hier ging het om vervoer van een lading vloeibare chocolade, die na aankomst gedeeltelijk bleek te zijn gestold. Op instructies van de geadresseerde liet de vervoerder de hard geworden chocolade in zijn tankwagen zitten om deze daarin te laten smelten. Vervolgens verbrandt de chocolade en stelt de geadresseerde de vervoerder voor de schade aansprakelijk. De Hoge Raad oordeelde evenwel dat onder de vervoersovereenkomst reeds was afgeleverd (en dus de vervoersovereenkomst was geëindigd), op het moment dat de geadresseerde de aanvullende smelt instructies gaf. Dat de gestold lading in de tankwagen bleef zitten en feitelijk nog niet was gelost, deed daar niets aan af, volgens de Hoge Raad.

#### Conclusie

Wat kan nu worden geconcludeerd uit deze rechtspraak? In ieder geval dat duidelijke afspraken gemaakt moeten worden over de lading en lossing van de goederen, maar ook over de aanvang en het einde van het transport. Met zulke afspraken kunnen namelijk de begrippen inontvangstneming en aflevering meer "handen en voeten" worden gegeven, zodat daar naderhand geen discussie over kan ontstaan. In het hiervoor genoemde voorbeeld van de rechtbank Breda, over de inname van de vrachtbrieven, had de schade (en de onduidelijkheid over de aansprakelijkheid daaromtrent) voorkomen kunnen worden door de wederzijdse plannings beter op elkaar af te stemmen. De afzender had met de vervoerder moeten afspreken dat de goederen door hem hadden moeten worden meegenomen op het moment van inlading. De vervoerder had er op zijn beurt in dit geval beter aan gedaan de vrachtbrieven pas de volgende ochtend in ontvangst te nemen.

Ik begrijp dat deze suggestie niet helemaal strookt met de praktijk van alle dag. Mede gezien de vaak korte en bondige email communicatie en krappe plannings. Toch denk ik dat het loont om uw operationele mensen, verantwoordelijk voor de logistiek en planning, op deze problematiek te attenderen. Het kan een hoop discussie en onfortuinlijk juridisch geharrewar achteraf voorkomen. En ook in uw branche geldt: wie procedeedt om een bankstel geeft er minstens één toe.

Ernst Bulthuis, [bulthuis@vandersteenhoven.nl](mailto:bulthuis@vandersteenhoven.nl)

Aan de samenstelling en inhoud van dit artikel is de meeste zorg besteed. Ernst Bulthuis en Van der Steenhoven advocaten aanvaarden geen verantwoordelijkheid ten aanzien van op basis van dit artikel genomen beslissingen, tenzij zij vooraf in concrete gevallen zijn geraadpleegd.

Van der Steenhoven advocaten N.V.  
Herengracht 582-584, 1017CJ Amsterdam  
Tel +31(0)206077979, [www.vandersteenhoven.nl](http://www.vandersteenhoven.nl)

