

Vervoerrecht

Vanaf welk moment kan de geadresseerde over de goederen beschikken?

De hoofdregel is dat de afzender beschikt over de vervoerde goederen tot het moment dat de geadresseerde de goederen fysiek in ontvangst neemt. Maar deze hoofdregel verdient nuancering en uitleg.

Juist voor de afzender is het van belang om te weten tot welk moment hij nog instructies kan geven aan de vervoerder (diens chauffeur) om naar een ander losadres te rijden. Maar ook de geadresseerde wil weten vanaf welk moment hij grip krijgt op de goederen en op welk moment hij toetreedt tot de vervoerovereenkomst wat er bijvoorbeeld toe kan leiden dat hij vrachtdebiteur wordt.

Een vraag die ik aan het einde van dit artikel zal beantwoorden, is of de geadresseerde al het beschikkingsrecht over de vervoerde goederen verkrijgt wanneer hij bij het gebruik van een elektronische vrachtbrief een vooraankondiging krijgt dat de vrachtwagen over een half uur bij hem zal aankomen om de lading te lossen (zie par. 5).



Prof. mr. Maarten Claringbould, hoogleraar Zeerecht aan de Universiteit van Leiden en advocaat bij Van Traa Advocaten

1. Onderscheid tussen afzender en aflader

Eerst iets over de juridische kwalificering van de afzender en de aflader.

De afzender is de contractuele wederpartij van de vervoerder (art. 8:1090 BW). De afzender moet juridisch onderscheiden worden van de aflader of belader¹. Die aflader heeft geen contractuele band met de vervoerder; hij geeft slechts de goederen mee aan de vervoerder. De vervoerder komt de goederen ophalen bij die aflader in opdracht van de afzender. Die laatste is dan meestal de koper die de goederen 'af fabriek' ('Ex Works') heeft gekocht en welke koper als afzender de vervoerovereenkomst met de vervoerder heeft gesloten. Die koper tevens afzender zal dan ook de geadresseerde zijn. Bij het invullen van de vrachtbrief gaat het vaak mis: de naam van de aflader wordt in de vrachtbrief in het vak 'afzender' vermeld zonder dat daar aan toe wordt gevoegd 'as agents of' of 'per order' plus de naam van de echte afzender.² Het belang van dit juridisch onderscheid is er in gelegen dat de aflader geen instructierecht jegens de vervoerder heeft en dus niet tijdens de rit over de goederen kan beschikken.

Maar in de praktijk is de afzender meestal ook de aflader en dan speelt dit probleem niet.

2. Onderscheid tussen geadresseerde en ontvanger

De geadresseerde is niet als zodanig in de wet gedefinieerd. Hij is degene waarvan de vervoerder en de afzender hebben afgesproken dat de vervoerder de goederen aan hem moet afleveren.³ Juridisch nauwkeuriger gezegd: de geadresseerde is degene die jegens de vervoerder het recht heeft op aflevering van de goederen. De geadresseerde moet juridisch onderscheiden worden van de ontvanger.

De ontvanger kan zijn degene die de geadresseerde aanwijst om de goederen in ontvangst te nemen. Juridisch nauwkeuriger: hij die de goederen feitelijk in ontvangst neemt. Meestal zal de geadresseerde ook de ontvanger zijn, maar als het twee verschillende (rechts)personen zijn, heeft de ontvanger onder de vervoerovereenkomst geen enkel ander recht dan de zaken feitelijk in ontvangst te nemen.

De ontvanger is slechts de hulppersoon van de geadresseerde. 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. Deze situatie kan zich voordoen wanneer de geadresseerde een met name genoemde winkelketen is maar het losadres blijkt een distributiecentrum te zijn dat aan een geheel andere vennootschap toebehoort.

Die ontvanger verricht dan bij het in ontvangst nemen van de goederen alle handelingen namens de oorspronkelijke geadresseerde. Dat is ook de reden dat in art. 8:1127 BW staat: "De ontvanger is verplicht terstond na aflevering van de zaken een ontvangstbewijs daarvoor af te geven." De wet noemt opzettelijk niet de geadresseerde; dat is degene aan wie de goederen contractueel moeten worden afgeleverd. Die geadresseerde is – naast de afzender – in geval van ladingsschade vorderingsgerechtigd; de ontvanger is dat niet! Evenzo wordt de geadresseerde mogelijk de vrachtdebiteur maar niet de ontvanger. Maar met betrekking tot de vraag wanneer de geadresseerde de beschikking krijgt over de goederen, moet iedere handeling van de ontvanger worden toegerekend aan de geadresseerde. Met andere woorden, als de ontvanger de goederen fysiek in ontvangst neemt, is dat hetzelfde alsof de geadresseerde de goederen in ontvangst neemt. En zoals de wet al zegt, is de ontvanger verplicht de vrachtbrief voor ontvangst af te tekenen maar hij doet dat dan ten behoeve van de geadresseerde.

¹ Zie ook M.H. Claringbould, *Toelichting op de AVC 2002, art. 1 lid 2 Afzender*, p. 24.

² Zie J.S. Stibbe, *Vraag uit de praktijk: Hoe vul je een vrachtbrief in als er Ex Works geleverd wordt? Weg en Wagen, nr. 81, maart 2017, p. 9.*

³ M.H. Claringbould, *Toelichting op de AVC 2002, Art. 1 lid 3 Geadresseerde*, p. 25.

3. Het instructierecht van de afzender

3.1. Art. 8:1125 BW

Het eerste lid van art. 8:1125 BW bepaalt met zoveel woorden dat de afzender bevoegd is zichzelf of een ander als geadresseerde aan te wijzen, een gegeven aanduiding van de geadresseerde te wijzigen, orders omtrent de aflevering te geven of te wijzigen dan wel aflevering vóór de aankomst ter bestemming van de vervoerde goederen te verlangen. De afzender kan dus nog tijdens de rit de vervoerder (diens chauffeur) de instructie geven naar een andere geadresseerde te rijden.

Maar – en daar gaat het om in deze bijdrage – dit instructierecht van de afzender vervalt al naarmate de geadresseerde op de losplaats goederen aanneemt of de geadresseerde van de vervoerder schadevergoeding verlangt omdat de vervoerder de goederen niet aflevert (art. 8:1125 lid 3 BW). Dus de afzender houdt grip op de goederen tot het moment dat de geadresseerde of diens ontvanger de goederen op de losplaats aanneemt.

Een voorbeeld⁴: de chauffeur rijdt met zijn wagen geladen met tv-toestellen het terrein op om de toestellen aldaar uit de vrachtwagen te lossen. Voordat de chauffeur begint met lossen krijgt hij via zijn mobiel te horen dat hij niet mag lossen en dat hij terug moet rijden naar de afzender. De chauffeur moet deze instructie opvolgen. Dit gaat zelfs zover dat de chauffeur die al begonnen is met het lossen van enkele toestellen en dan te horen krijgt dat hij moet stoppen met lossen, inderdaad moet ophouden met de andere toestellen uit de wagen te laden. De chauffeur moet met de in de wagen nog aanwezige toestellen terugrijden. Dit is de betekenis van de woorden ‘al naarmate’ in art. 8:1125 lid 3 BW. De afzender verliest zijn instructierecht of anders gezegd de grip op zijn lading op het moment dat de geadresseerde de betreffende goederen op de losplaats aanneemt. In principe is dat een fysieke gebeurtenis.

De vrachtwagen geladen met een container met goederen rijdt, na ingecheckt en eventueel gescand te zijn, de terminal op om de container te lossen op een bepaalde plek. Pas op het moment dat de terminalkraan de container van de trailer tilt, neemt de geadresseerde de goederen op de losplaats van de vervoerder aan. Volgens mij kan de chauffeur tot dat moment nog omkeren en de terminal verlaten. Pas als dat verlaten van het terrein door de terminalmedewerkers wordt verhinderd (de chauffeur heeft geen pincode om deze container van het terrein af te rijden) zou je kunnen zeggen dat de terminal de betreffende container al aanneemt van de vervoerder op het moment van inchecken. Het kan ook zo zijn dat er al is afgeleverd voordat er gelost is. Dat is het geval als er is afgesproken dat de geadresseerde zal lossen. De vervoerder levert dan af wanneer de vervoerder de macht over het vervoerde goed met uitdrukkelijke of

stilzwijgende instemming van de geadresseerde opgeeft en deze in de gelegenheid stelt de feitelijke macht over het goed uit te oefenen.⁵ In dat geval verliest de vervoerder zijn instructierecht zodra de geadresseerde – met zijn instemming – de feitelijke macht over de goederen krijgt. Praktisch gezien: wanneer de geadresseerde begint met het lossen van de eerste doos.

3.2. Art. 8 AVC 2002

Art. 8 AVC 2002 is in grote lijnen gelijk aan art. 8:1125 BW met één belangrijke toevoeging in art. 8 lid 1 AVC: “Instructies betreffende niet-aflevering, die de persoon die deze moet uitvoeren tijdig bereiken, moeten echter steeds worden uitgevoerd”.

In art. 8:1125 lid 2 BW staat dat de uitvoering van deze instructies mogelijk moet zijn zonder dat zij de normale bedrijfsuitvoering van de vervoerder beletten. Art. 8 lid 1 AVC is wat dat betreft veel strikter. Als de vervoerder tijdens de rit naar Rotterdam de opdracht van de afzender krijgt om de container niet af te leveren bij de terminal in Rotterdam, maar om die container af te leveren bij de terminal in Venlo, dan moet de vervoerder dat doen. Ook al mist hij daardoor de retourrit met een andere container van een andere klant van Rotterdam naar elders in het land.

Wel is het zo dat lid 3 van art. 8 AVC met zoveel woorden bepaalt dat de afzender verplicht is de vervoerder de door het opvolgen van de instructies veroorzaakte schade en de gemaakte kosten te vergoeden. Ook is de afzender verplicht wanneer de vervoerder naar een niet eerder overeengekomen plaats is gereden, naast die schade en kosten ook een redelijke vergoeding te voldoen. Ook dit vinden we terug in art. 8:1125 lid 2 BW.

3.3. Art. 12 CMR

Art. 12 CMR regelt het beschikkingsrecht van de afzender. Enerzijds is dit art. 12 CMR wat uitgebreider dan art. 8:1125 BW en art. 8 AVC, anderzijds is het ook formalistischer.⁶

Ten eerste vervalt dit instructierecht van de afzender wanneer het tweede exemplaar van de vrachtbrief aan de geadresseerde is overhandigd. Vanaf dat ogenblik moet de vervoerder zich houden aan de opdrachten van de geadresseerde. Dus het beschikkingsrecht van de afzender vervalt bij het overhandigen van de vrachtbrief aan de geadresseerde. Overigens gaat art. 13 lid 1 CMR ervan uit dat de vervoerder eerst de vrachtbrief aan de geadresseerde overhandigt en dat de goederen vervolgens aan die geadresseerde worden afgeleverd, een en ander tegen afgifte van een ontvangstbewijs. In de praktijk tekent de geadresseerde het exemplaar van de CMR-vrachtbrief bestemd voor de vervoerder voor ontvangst af. Meestal doet hij dat pas nadat de goederen zijn gelost.

⁴ Dit voorbeeld is ontleend aan mijn ‘Toelichting op de AVC 2002’ bij art. 8 lid 4, p. 102

⁵ Hoge Raad, 17 februari 2012, ECLI:NL:HR:2012:BT8464, S&S 2012/60 ‘Stainalloy/Tele Tegelen’; ook Hof Arnhem-Leeuwarden, 21 juni 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:5041, S&S 2017/44.

⁶ Voor een aantal praktische opmerkingen over dit ‘formalistische’ art. 12 CMR, zie Th.H.J. Dorrestein, ‘Recht van het internationale wegvervoer’, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1977, p. 135-144; op dit punt zeker niet verouderd.

Art. 12 lid 5 CMR bevat nog een zeer formalistische regel, namelijk dat de uitoefening van het beschikkingsrecht is onderworpen aan de voorwaarde dat de afzender het exemplaar van de CMR-vrachtbrief bestemd voor de afzender waarop die nieuwe instructies staan, aan de vervoerder overlegt. Het lijkt mij dat dat niet (meer) in de praktijk gebeurt en dat de afzender de instructies gewoon per e-mail of per telefoon geeft.⁷

Nu wij toch bezig zijn met art. 12 CMR. In het derde lid van art. 12 CMR staat een bepaling die volgens mij zelden in de praktijk wordt toegepast: "Het beschikkingsrecht komt evenwel vanaf het opmaken van de vrachtbrief aan de geadresseerde toe, wanneer een vermelding in die zin door de afzender op de vrachtbrief is gesteld."⁸

Op zich opent dit interessante mogelijkheden voor geadresseerden die zeker willen zijn dat de vervoerder de goederen alleen bij hen zal afleveren. De geadresseerde tevens koper betaalt de koopprijs aan de verkoper tevens afzender en geeft tegelijkertijd opdracht aan die verkoper/afzender om in de vrachtbrief te vermelden dat het beschikkingsrecht alleen aan de geadresseerde (tevens koper) toekomt. Bij gebruik van e-CMR's kan die geadresseerde direct na het digitaal indienen van de e-CMR zien of die vermelding inderdaad in de e-CMR-vrachtbrief is opgenomen.

4. Een voorbeeld waarbij het instructierecht is uitgeoefend

Eerlijk gezegd denk ik dat het instructierecht van de afzender bij nationaal (AVC-)vervoer zelden zal worden uitgeoefend.

Meestal zullen de goederen binnen één dag op de bestemming aankomen en worden afgeleverd.

Bij CMR-vervoer, dat doorgaans langer duurt, komt het wel eens voor dat de afzender de goederen halverwege de rit 'terugroept'. Een mooi voorbeeld daarvan is te vinden in het arrest van het Hof Arnhem inzake de uit Montenegro teruggeroepen parmahammen.⁹ Twee zendingen parmahammen moeten tijdens de kerst van 2007 worden vervoerd van Weert naar Podgorica (Montenegro) (en ik maar denken dat parmahammen uit Parma komen en niet uit Weert...). De CMR-vervoerder laadt de hammen op 21 december 2007, maar omdat de vereiste ritmachtigingen er nog niet zijn, vertrekt hij pas op 24 december 2007 (met geleende ritmachtigingen). Toen de vrachtwagens op 26 december 2007 in de buurt van Split waren (circa vijf uur rijden van het losadres), kreeg de afzender tevens verkoper al in de ochtend van de geadresseerde tevens koper te horen dat deze laatste de hammen niet meer wilde hebben (na de kerst...). De

verkoper heeft nog diezelfde dag geprobeerd de hammen in Italië te verkopen, maar dat is niet gelukt (arrest r.o. 3.5). Daarom gaf de afzender/verkoper op die 26 december de instructie om terug te keren naar Weert. Bij terugkeer in Nederland en na keuring op 31 december 2007 bleken de verse hammen bedorven; zij zijn op 2 januari 2008 vernietigd.

Het hof gaat ervan uit dat de plaats van aflevering niet was gelegen in Montenegro, maar door de instructie tijdens het transport is gewijzigd in Weert. Vervolgens oordeelt het hof dat de vervoerder door zijn toedoen (nog geen ritmachtigingen) te laat (pas op 24 december) is vertrokken en dat daardoor de geadresseerde de hammen niet meer wilde hebben, zodat de afzender gedwongen werd de vervoerder opdracht te geven terug te rijden naar Weert; daar bleek op 31 december dat de hammen inmiddels bedorven waren. Nu de transportduur van tien dagen aan de vervoerder te wijten was, kan hij zich niet meer beroepen op de ontheffingsgrond 'eigen bederf van de goederen, art. 17 lid 4d CMR' en derhalve is hij aansprakelijk voor de ladingschade.

Het hof stelt mijns inziens terecht vast dat de oorspronkelijke wegvervoerovereenkomst Weert-Montenegro door het geven van de instructie om terug te rijden, is omgezet in een wegvervoerovereenkomst Weert-Weert. Maar dan is er geen sprake meer van CMR-vervoer, maar van hoefijzervervoer. De CMR is in dat geval niet meer van toepassing¹⁰, maar gewoon het wegvervoerrecht van Boek 8 BW met de lage limiet van € 3,40 per kg.

Waar het mij om gaat, is dat door het geven van instructies de oorspronkelijke vervoerovereenkomst blijft bestaan en dat er met het geven van de instructie om terug of ergens anders heen te rijden, geen nieuwe vervoerovereenkomst tot stand komt.¹¹ Zowel de rechtbank als het hof hebben in deze zaak de CMR toegepast. Hoewel het gewicht van de twee zendingen nergens wordt genoemd, denk ik dat we met een gewicht van 10 ton hammen op een limiet van 10.000 x € 3,40 = € 34.000,- hadden moeten uitkomen en niet op het door het hof toegewezen schadebedrag van € 89.065,39!¹²

5. Kan de geadresseerde ook vóór aflevering instructies geven?

Theoretisch moet bovenstaande vraag ontkennend worden beantwoord. Immers, zolang de afzender nog het beschikkingsrecht over de goederen heeft, heeft de geadresseerde dat beschikkingsrecht niet en kan hij niks doen. In de praktijk ligt dit toch wat genuanceerder. Dorrestein merkt op – en ik sluit mij hier graag bij aan – dat de geadresseerde, zeker

⁷ Zie ook Th.H.J. Dorrestein, a.w., nr. 169, p. 143.

⁸ Zie ook Th.H.J. Dorrestein, a.w., nr. 168a, p. 140.

⁹ Hof Arnhem 30 augustus 2011, ECLI:NL:GHARN:2011:BX2451, S&S 2012/33.

¹⁰ Zie Hof Den Haag 29 september 1998; ECLI:NL:GHSGR:1998:AJ3080, S&S 1999/33, hoefijzervervoer Alphen-Como (Italië)-Alphen.

¹¹ Zie ook Th.H.J. Dorrestein, a.w., nr. 166, p. 135.

¹² Dit arrest is door mij ook kritisch besproken in de Beursbengel nr. 815, juni 2012, p. 35-36.

bij CMR-vervoer, wel aanwijzingen aan de chauffeur kan geven over de correcte behandeling van de goederen.¹³

Hij schrijft: "Feit is, dat het nu juist de geadresseerde is die op het suprême moment betere kennis van de toestand en van de totale mogelijkheden bezit dan de afzender in diens verre vaderland." De chauffeur zal normaliter praktisch gedwongen zijn dergelijke instructies op te volgen, zoals het nadere tijdstip respectievelijk de exacte plaats van aflevering of nieuwe temperatuurinstructies.¹⁴

Bij gebruikmaking van e-(CMR-)vrachtbrieven kan de geadresseerde dergelijke *last mile* instructies gemakkelijk toevoegen aan de e-CMR die de afzender dan *real time* kan meelesen. Let wel, dit mogen alleen aanwijzingen zijn die de behandeling van de goederen betreffen (bijvoorbeeld toewijzing van het losdock); niet het aanwijzen van een nieuwe geadresseerde of het terugsturen van de goederen naar de afzender.

Daarmee kan ik ook de bij de inleiding al gestelde vraag beantwoorden of de geadresseerde beschikkingsrecht krijgt, als hij bij gebruik van een e-(CMR-)vrachtbrief een half uur vóór de geplande aflevering bericht krijgt dat de goederen er aan komen. De geadresseerde krijgt dan niet het beschikkingsrecht over de goederen. Hij heeft immers nog niet de goederen aangenomen (art. 8:1125 lid 3 BW; art. 8 lid 4 AVC) noch is aan de geadresseerde de e-CMR-vrachtbrief 'overhandigd'; de elektronische toezending van voorinformatie wil nog niet zeggen dat de vervoerder daarmee formeel de e-CMR-vrachtbrief aan de geadresseerde aanbiedt om voor ontvangst van de goederen te laten aftekenen.

6. Conclusie

De afzender houdt grip op de lading tot het moment dat de geadresseerde of diens ontvanger de goederen fysiek aanneemt. Bij de CMR kan dat moment iets eerder zijn: bij het door de vervoerder overhandigen van de vrachtbrief aan de geadresseerde. In de praktijk kan het voorkomen dat de geadresseerde vóór aflevering al aanwijzingen geeft over de behandeling van de goederen, maar dat betekent niet dat hij het beschikkingsrecht over de goederen verkrijgt.

Interessant is de mogelijkheid voor de geadresseerde om bij CMR-vervoer al veel eerder dat beschikkingsrecht over de goederen te verkrijgen. Namelijk door de afzender de opdracht te geven dat te vermelden op de vrachtbrief (art. 12 lid 3 CMR). Bij het gebruik van een e-CMR-vrachtbrief kan dat volgens mij gemakkelijker worden gedaan dan bij een papieren vrachtbrief; immers de geadresseerde kan dan *real time* meelesen of die vermelding dat het beschikkingsrecht toekomt aan de geadresseerde, inderdaad in de e-CMR-vrachtbrief is opgenomen.

¹³ Th.H.J. Dorrestein, a.w., nr. 168a, p. 142.

¹⁴ Th.H.J. Dorrestein, a.w., nr. 165, p. 134.

Voor aankondigingen dat de goederen eraan komen, per e-mail of via de e-CMR-vrachtbrief, doen niet dat beschikkingsrecht van de afzender naar de geadresseerde 'overspringen'. Bij gebruik van een e-CMR-vrachtbrief springt dat beschikkingsrecht over op de geadresseerde als de e-CMR-vrachtbrief aan de geadresseerde 'overhandigd' wordt om voor ontvangst van de goederen te tekenen.