

Autovervoer; aflevering?
S&S 2017/43, Hof Amsterdam
27 september 2016

KAPOTTE ROLLS ROYCE

Ook een Rolls Royce wil wel eens niet starten. Op verzoek van de eigenaar is de auto opgehaald met de autoambulance. Met behulp van een lier is de auto op die ambulance getakeld. Bij de garage aangekomen heeft de eigenaar achter het stuur van de auto plaatsgenomen. Vervolgens is de auto door de vervoerder van de bak van de autoambulance afgerold. De bak is daarbij door de vervoerder gecontroleerd schuin gezet, zodat de auto van de autoambulance af kon rollen. De auto was daarbij niet aan de lier bevestigd. U voelt 'm al aankomen: de auto is vervolgens van de bak afgerold en tot stilstand gekomen tegen een vitrinekast en een muur in de garage. Schade ruim 15.000 euro. De autoverzekeraar vordert dit bedrag van de vervoerder/garage-eigenaar. Van belang is nog dat op dit vervoer de Algemene Bergings- en Vervoercondities Gestrande Voertuigen (ABVV) van toepassing zijn.

Allereerst stelt het hof vast, met verwijzing naar de parlementaire geschiedenis van Boek 8 BW, dat bij het vervoer van een kapotte auto met een autoambulance de gewone dwingendrechtelijke wegvervoerbepalingen van Boek 8 BW van toepassing zijn. Er is dan niet sprake van vervoer met een takelwagen, waarop niet het dwingende wegvervoerrecht van toepassing is (art. 8:1080 BW). Op grond van art. 4 lid 6 ABVV dient de vervoerder de auto te lossen. Het moment waarop de auto bij de garage is neergezet, markeert de voltooiing van de feitelijke aflevering. Daarbij maakt het volgens het hof geen verschil dat de eigenaar in de auto heeft plaatsgenomen alvorens deze van de autoambulance werd afgereden. Sterker nog, door de eigenaar van de auto bij het lossen van de auto in te schakelen, heeft die eigenaar volgens het hof bij deze te gelden als hulppersoon van de vervoerder in de zin van art. 6:76 BW. En om die reden gaat het beroep op eigen schuld van die eigenaar niet op. Het hof overweegt ook nog dat de mogelijke fout van de eigenaar (hij heeft kennelijk niet geremd) in het niet valt bij de ernst van de fouten die aan de vervoerder zijn toe te rekenen, waarbij met name het losgekoppeld zijn van de lier in combinatie met de beperkte afstand tot de muur een belangrijke rol speelt. Kortom, de vervoerder is aansprakelijk voor deze schade van ruim 15.000 euro.

Ik heb mij nog afgevraagd waarom de vervoerder geen beroep heeft gedaan op de wettelijke limiet van 3,40 euro per kilo. Een Rolls Royce weegt ongeveer 2.600 kilo, zodat de limiet uitkomt op 2.600 x 3,40 euro =

8.840 euro. Maar in de ABVV wordt de wettelijke limiet in art. 8 lid 5 verhoogd tot een vast bedrag van 23.000 euro per beschadigde auto. In de toelichting bij dat art. 8 ABVV staat wel dat op grond van art. 8:1102 BW die vermeerdering van aansprakelijkheid nietig is, tenzij de tekst van art. 8 ABVV in een afzonderlijk geschrift, dat de vervoerovereenkomst bevat, wordt vastgelegd. En: dat afzonderlijk geschrift is bij uitstek de vrachtbrief. Op het standaardmodel voor de vrachtbrieven gebruikt bij berging van auto's is dit art. 8 ABVV letterlijk overgenomen.

Dus als uw mooie auto door de berger zwaar wordt beschadigd, kunt u in ieder geval rekenen op die 23.000 euro. Persoonlijk zou ik met mijn twintigjarige auto niet aan die limiet toekomen, maar dat geldt niet voor mijn kantoorgenoten die onlangs dure elektrische auto's hebben gekocht...

CMR-vervoer; aflevering?
S&S 2017/44, Hof Arnhem-Leeuwarden
21 juni 2016

NIET GEWACHT OP EIGENAAR

In deze CMR-vervoerzaak speelt ook de vraag wanneer is afgeleverd en wie moet lossen.

Prototypes van inpak- en snijtafels moeten worden vervoerd van Etten-Leur naar Lufthansa te Hamburg. Omdat dit een bijzonder product betreft, komt de afzender met de vervoerder overeen dat de vrachtwagen alleen de onderhavige zending vervoert met de opdracht 'per se lossen vrijdag tussen 12.00-14.00 uur', omdat dan de heer Lauwerijssen, de directeur-grootaandeelhouder van de fabrikant aanwezig zal zijn om bij dat lossen aanwijzingen te geven. En zoals dat dan gaat, komt de vrachtwagen op die vrijdag 19 augustus 2011 wat eerder aan in Hamburg (rond 10.40 uur) en omdat men de heer Lauwerijssen niet telefonisch kan bereiken, worden de inpak- en snijtafels door een medewerker van Lufthansa, in aanwezigheid van de chauffeur, gelost. De afzender vordert vergoeding van de tijdens het lossen ontstane ladingschade (van maar liefst 1.908,75 euro) en de vervoerder vordert in reconventie betaling van de vrachtprijs (630 euro). Waarom over dit geringe bedrag gedurende vijf jaar tot en met het hof wordt geprocedeerd, is mij niet duidelijk, maar dat maakt de uitspraak niet minder interessant.

Het hof begint met de opmerking dat een vervoerder onder de CMR in het algemeen niet verplicht is de lading te lossen. Hij dient de lading af te leveren aan de geadresseerde, dat wil zeggen dat hij de rechthebbende in staat stelt de feitelijke macht uit te oefenen over de goederen. Uitdrukkelijke of stilzwijgende afspraken of gewoonten kunnen

meebrengen dat de vervoerder wel contractueel verplicht is de lading te lossen, maar dergelijke afspraken zijn hier niet aan de orde. De lading is immers door de vervoerder aangeboden aan de geadresseerde Lufthansa en door een medewerker van Lufthansa gelost. Aldus is de gestelde schade niet ontstaan tussen het moment van inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering, omdat op het moment dat de lading door de vervoerder werd aangeboden aan de geadresseerde er in dit geval sprake was van aflevering. Op dat moment van aflevering is de vervoerovereenkomst geëindigd. Het hof verwijst naar 'Schenker/Transfennica' (HR 18 december 2015, S&S 2016/37; de Beursbengel, nr. 856, juli-aug. 2016, p. 31). In dat arrest heeft de Hoge Raad immers vastgesteld dat naast de hoofdplichting van de vervoerder, namelijk de goederen in dezelfde staat afleveren als waarin hij deze heeft ontvangen (Goed erin; goed eruit!), er nog aanvullende verbintenissen tussen de afzender en de vervoerder kunnen worden overeengekomen. Als het dan mis gaat met de uitvoering van een dergelijke aanvullende verbintenis, valt dat niet onder het vervoerrechtelijke aansprakelijkheidsregime, maar onder de 'droge' wanprestatie van het gewone verbintenissenrecht. Met andere woorden, het vervoerrecht met de limiet is dan niet meer van toepassing, maar het droge recht zonder limieten!

Ook in dit geval oordeelt het hof dat er sprake was van een dergelijke aanvullende verbintenis, namelijk dat de vervoerder zich moest houden aan de uitdrukkelijk aan haar gegeven opdracht de lading op vrijdag tussen 12.00 en 14.00 uur te lossen in bijzijn van de heer Lauwerijssen. Nu Lauwerijssen niet aanwezig was bij het lossen, kon hij niet de nodige aanwijzingen geven hoe deze kwetsbare lading gelost moest worden en dit heeft ertoe geleid dat schade bij het lossen is ontstaan. Kortom, de vervoerder is aansprakelijk voor de schade van bijna 2.000 euro, omdat hij de aanvullende verbintenis niet is nagekomen (wachten tot Lauwerijssen aanwezig zou zijn bij het lossen van deze kennelijk kwetsbare machines). Maar de afzender wordt in reconventie nog wel veroordeeld tot betaling van de vrachtprijs van 630 euro.

Al met al typisch een uitspraak van 'Wie vecht om een koe, geeft er een op toe', maar daarom niet minder interessant nu het principe van 'Schenker/Transfennica' weer wordt gevolgd.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (april 2017), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

Prof. mr. M. (Maarten) H. Claringbould
 De auteur is werkzaam bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.