

Tijdschrift Vervoer & Recht

Redactie

Prof. mr. Ph.H.J.G. van Huizen (vz.)
 Prof. mr. drs. M.L. Hendrikse
 Prof. dr. E. Van Hooydonk
 Prof. mr. M.A. Huybrechts
 Mw. mr. I. Koning
 Mr. P. Rubens
 Prof. mr. F.G.M. Smeele
 Mr. F. Stevens
 Mr. R.J.M. van den Tweel
 Prof. mr. P. Van de Vijver

Uit de praktijk

De crisis in de Nederlandse binnenvaart vraagt om een Europese milieuinjectie / 45
 Mr. P. Komduur en prof. dr. J.W. Sap
 De aflevering van goederen en de ontvangstbevestiging daarvan in het wegvervoer / 50
 Mr. M.F. Schouten
 Nieuwe betrouwbaarheids- en vakbekwaamheidseisen goederen- en personenvervoerondernemers: wie raakt zijn vergunning kwijt? / 54
 Mr. P.M.J. Ruyter

Beleid en regelgeving

Regelgeving
 Akkoord over grote zeesluis Terneuzen maakt vlotte doortocht binnenvaartschepen Nederland, België en Frankrijk mogelijk / 57
 Beschijning piloten met laserpointers wordt strafbaar / 57
 Schultz: uitbreiding sluis Eefde en Prinses Beatrixsluis / 57
 Vergunningen voor windparken op zee blijven geldig tot 2020 / 59
 Schultz compenseert schippers en verladere Eefde / 59

Belgische wetgeving / 59

Officiële publicaties / 60

Jurisprudentie / 62

Boekbespreking / 63

Literatuur / 64

Nieuws / 66

De aflevering van goederen en de ontvangstbevestiging daarvan in het wegvervoer

1. Inleiding

Op 17 februari 2012 heeft de Hoge Raad zich in het arrest *Tele Tegelen/Stainalloy* specifiek uitgelaten over de aflevering van goederen bij wegvervoer ex artikel 8:1095 BW. Uit dit arrest blijkt eens te meer hoe nauwgezet en zorgvuldig de vervoerder moet handelen wil hij zich met succes kunnen beroepen op een geslaagde aflevering van de goederen. Tevens blijkt dat als ten tijde van de aflevering afwijkende instructies door de geadresseerde worden verstrekt, de vervoerder er dan zorg voor moet dragen dat die instructies schriftelijk worden vastgelegd. Kort gezegd komt het erop neer dat de vrachtbrief voor ontvangst van de lading moet worden ondertekend. Gebeurt dat niet dan dient de vervoerder de zorg over de lading voort te zetten. De periode van aansprakelijkheid is op dat moment voor de vervoerder niet geëindigd, ook niet indien de lading op slechts 100 meter afstand van het terrein van de geadresseerde wordt achtergelaten. De onderhavige casus is een aanvulling op de reeds eerder door mij uitgewerkte inventarisatie¹ van de voorgekomen situaties waarbij de vraag voorlag of met recht kon worden gesproken van een aflevering van goederen.

2. Feiten en omstandigheden

De feiten en omstandigheden laten zich als volgt chronologisch samenvatten.

Op 9 november 2001 heeft Stainalloy een opdracht aan Tele Tegelen verstrekt tot het vervoeren van een partij roestvrijstalen buizen (in totaal 40 ton) als retourzending van Geleen naar het bedrijfsterrein van Stainalloy te Sliedrecht. De aflevering van de goederen diende op 13 november 2001 plaats te vinden. Tele Tegelen heeft voor het feitelijke vervoer firma KPB Transporten B.V. (hierna: 'KPB') als ondervoerder ingeschakeld. Voorts staat vast dat voor het binnenlandse vervoer twee trekkers met opleggers zijn ingeschakeld en dat tevens twee CMR-vrachtbrieven zijn gebruikt die voor binnenlands vervoer verwijzen naar de AVC-bepalingen.

Op 13 november 2001 komt de eerste vrachtwagen met lading aan op het bedrijfsterrein van Stainalloy. De lading wordt in ontvangst genomen door Stainalloy. Een en ander blijkt uit het feit dat de vrachtbrief van die betreffende (eerste) lading voor ontvangst wordt ondertekend.

Kort daarop arriveert diezelfde ochtend de tweede vrachtwagen met lading op het bedrijfsterrein van Stainalloy. In tegenstelling tot de eerste lading wordt bij deze tweede lading niet

overgegaan tot lossing. Bij aankomst van de tweede lading bericht Stainalloy aan de chauffeur dat op dat moment niet kan worden gelost. Stainalloy komt met Tele Tegelen een gebruiksvergoeding overeen voor elke dag dat de tweede oplegger niet wordt gelost. Vaststaand feit is voorts dat de chauffeur de oplegger (inclusief lading) op de openbare straat heeft afgekoppeld en onbewaakt heeft achtergelaten op circa 100 meter van de ingang van het bedrijfsterrein van Stainalloy. Tele Tegelen stelt dat de bewuste chauffeur in eerste instantie in de veronderstelling verkeerde dat de oplegger zou worden afgekoppeld en geparkeerd op het bedrijfsterrein van Stainalloy, maar dat hij op instructie van Stainalloy de oplegger toch op straat heeft afgekoppeld en geparkeerd. Tussen partijen staat vast dat de vrachtbrief voor de (tweede) lading niet is ondertekend door Stainalloy ter bevestiging voor de goede ontvangst van de lading. Het element of daadwerkelijk sprake is geweest van dergelijke instructies is van belang voor de vraag of – en zo ja op welk moment – de lading van de tweede oplegger is afgeleverd. Een en ander leidt tot de kern van het voorliggende geschil, namelijk de vraag of er al dan niet sprake is van een aflevering van de goederen en daarmee een einde van de vervoersovereenkomst.

Nadat op 13 november 2001 de oplegger met de lading buizen is afgekoppeld, geparkeerd en onbewaakt op straat is achtergelaten, wordt op enig moment de oplegger met de lading gestolen. Op 23 november 2001 wordt de oplegger teruggevonden met een gedeelte van de lading buizen. Uiteindelijk wordt op 29 november 2001 de betreffende oplegger met het restant van de lading door KPB naar Stainalloy vervoerd en afgeleverd. In eerste instantie wordt de (diefstal)schade begroot op € 165 456,99 te vermeerderen met verdragingsrente, gerechtelijke en buitengerechtelijke kosten. Stainalloy stelt zich op het standpunt dat Tele Tegelen niet heeft voldaan aan haar resultaatsverbintenis ex artikel 8:1095 BW (en algemeen geformuleerd in artikel 8:21 BW). Immers, de goederen zijn niet afgeleverd zoals deze ter vervoer door de vervoerder in ontvangst zijn genomen. Omdat de goederen niet naar behoren zijn afgeleverd is de vervoersovereenkomst niet ten einde gekomen en is daarmee evenmin de aansprakelijkheidsperiode voor de vervoerder ten einde gekomen.

3. Bijzonderheden

De bijzonderheden in deze casus zijn ten eerste dat de vervoerder zich erop beroept dat door het feitelijke arriveren op locatie van de geadresseerde reeds sprake zou zijn geweest

* Mr. M.F. Schouten is advocaat bij Schouten – Advocaten te Zeist.

1. M.F. Schouten, 'De aflevering van goederen bij wegvervoer onder het regiem van de CMR nader belicht', *TVR* 2010-3, p. 94-101.

van het ter beschikking stellen van de lading. Reeds daarom zou – aldus de vervoerder – sprake zijn van een aflevering van de goederen. De vervoerder stelt – ten tweede – dat hij ervan uitging dat de oplegger zou worden geparkeerd op het bedrijfsterrein van de geadresseerde, maar dat de oplegger inclusief lading op instructie van de geadresseerde moest worden geparkeerd op de openbare weg alwaar de vervoerder de oplegger inclusief lading heeft afgekoppeld en geparkeerd. Ook daarom zou sprake zijn van een aflevering van de goederen, aldus de vervoerder. Tevens spelen mee de omstandigheden dat de oplegger met de bewuste lading niet door de geadresseerde wordt gelost. De reden daarvoor is een overbelading van de tweede oplegger waarmee het totale gewicht van de af te leveren buizen in plaats van 40 ton neerkomt op een ruime 64 ton. De geadresseerde heeft bij aankomst van de tweede oplegger aangegeven dat geen lossing kon plaatsvinden, aangezien op dat moment voor die (fysieke) hoeveelheid aan lading geen plaats was op het terrein. Om die reden sprak de geadresseerde met de vervoerder af dat de oplegger zou worden geparkeerd door de vervoerder tot het moment dat wel kon worden overgegaan tot lossing. Partijen hebben mondeling afgesproken dat Tele Tegelen de oplegger met de lading later (wederom) naar het terrein van Stainalloy zou (laten) transporteren alwaar de oplegger zou worden gelost. Stainalloy zou aan Tele Tegelen laten weten wanneer de lading opnieuw kon worden aangeboden, op het moment dat de lossing wel plaats kon vinden. Voor de periode tot aan de daadwerkelijke lossing werd voor het gebruik van de oplegger een dagvergoeding voldaan.

Deze casuspositie valt te plaatsen tussen de categorie waarin de vervoerder wordt geweigerd om de lading af te leveren² en de categorie dat de lading om organisatorische redenen of om ladinggerelateerde redenen niet gelost kan worden.³ In de eerste categorie is de vervoersovereenkomst niet geëindigd, immers de aflevering van de goederen heeft niet plaatsgevonden. In de tweede categorie ligt dat anders. In dat geval kan het zijn dat de vervoersovereenkomst tot een einde is gekomen op het moment dat de goederen op grond van een andere titel onder de hoede van de vervoerder zijn gebleven.

Het eerste argument van de vervoerder dat reeds bij het arriveren van de lading al sprake was van een aflevering van de goederen gaat niet op. Sinds het *Mars*-arrest heeft de aflevering van goederen nadere invulling gekregen.⁴ Aangezien uit het *Tele Tegelen*-arrest blijkt dat de geadresseerde voor de lossing zou zorg dragen, is sprake van een aflevering zodra de vervoerder de macht over de goederen ter beschikking stelt nadat daartoe wilsovereenstemming bestaat met de geadresseerde. De geadresseerde moet in staat worden gesteld om de feitelijke macht over de goederen te kunnen uitoefenen. Bij het enkele arriveren op locatie ontbreekt het (nog) aan een tweezijdige handeling op basis van wilsovereenstem-

ming tussen de vervoerder en de geadresseerde. Aangezien in het *Tele Tegelen*-arrest vaststaat dat de geadresseerde bij aankomst van de lading heeft gemeld dat niet tot lossing kan worden overgegaan, wordt in het arrest (bijna) alle aandacht gevestigd op de vraag of sprake was van verstrekte instructies door Stainalloy aan de vervoerder op basis waarvan de oplegger met de lading op straat zou zijn geparkeerd.⁵ Indien instructies door de geadresseerde worden gegeven leidt dat initieel tot de aanname dat sprake is van wilsovereenstemming tussen de vervoerder en de geadresseerde. Probleem is en blijft dat in de praktijk dergelijke instructies niet op schrift worden vastgelegd waardoor een bewijsprobleem rijst als door de vervoerder een beroep wordt gedaan op die betreffende instructies. In zo'n situatie komt het aan op de waardering van het bewijs en de daaraan verbonden conclusies. Is het bewijs niet of onvoldoende voorhanden, dan pleegt dat in de situatie van de aflevering van goederen in het nadeel van de vervoerder te werken.

4. De rechtsgang

In casu oordeelde de Rechtbank Roermond echter dat Tele Tegelen als vervoerder de tweede lading (wel) heeft afgeleverd op 13 november 2001 bij Stainalloy. De rechtbank kwam tot die overweging aangezien zij oordeelde dat Stainalloy niet in haar bewijs was geslaagd dat de vervoersovereenkomst (pas) ten einde zou zijn gekomen nadat de gestolen oplegger met een restant van de lading werd afgeleverd op 29 november 2001. De rechtbank oordeelde dat op 13 november 2001, toen de oplegger met de lading aan de straat werd geparkeerd, mede door de (vermeende) instructies van Stainalloy sprake was van een aflevering van de goederen en daarmee een einde van de vervoersovereenkomst. De schade ten gevolge van de diefstal diende – aldus de rechtbank – niet voor rekening van vervoerder Tele Tegelen te komen.

Stainalloy heeft hoger beroep ingesteld tegen voornoemd vonnis. Aangezien Stainalloy zich in hoger beroep erop beriep dat geen instructies van haar zijde aan de vervoerder zijn gegeven, diende Stainalloy dat met bewijs te onderbouwen, reden waarom het Hof 's-Hertogenbosch⁶ eerst onderzocht of Stainalloy voldoende bewijs had geleverd dat de oplegger inclusief lading zonder haar instructie op de openbare straat is afgekoppeld en geparkeerd.

In tegenstelling tot de rechtbank oordeelde het hof dat geen sprake was van een aflevering van de goederen op 13 november 2001.⁷ Op basis van de feiten in combinatie met de waardering van het getuigenbewijs van beide partijen oordeelt het hof dat Stainalloy geslaagd is in haar bewijs dat de oplegger met de lading zonder haar instructie op de openbare straat is geparkeerd en zonder enige bewaking is verlaten door de vervoerder. Het gevolg is dat de vervoersovereenkomst (nog) niet was geëindigd ten tijde van de diefstal.

2. Zie o.a. Hof Den Bosch 18 mei 1993, *S&S* 1994, 20.

3. HR 24 maart 1995, *S&S* 1995, 74 (*Mars*-arrest); en Hof Den Bosch 5 september 2006, *S&S* 2007, 10.

4. HR 17 februari 2012 (*Tele Tegelen*), conclusie A-G punt 2.2; Rb. Rotterdam 2 mei 2007, *S&S* 2009, 77 en Rb. Haarlem 9 april 2003, *S&S* 2006, 115.

5. Zie ook in dit verband Rb. Roermond 23 februari 2011, *NJF* 2011, 238, r.o. 4.15-4.20. In deze zaak wordt de vervoerder ook in de gelegenheid gesteld te bewijzen dat hij op instructie van een medewerker van de geadresseerde de trailer op de openbare weg voor het bedrijfsterrein van geadresseerde heeft geparkeerd.

6. Hof Den Bosch 27 maart 2007, *LJN* BA2466.

7. Idem, r.o. 4.3.6 en 4.3.7.

Omdat de lading niet ter bestemming is afgeleverd aan Stainalloy zoals deze bij aanvang van het vervoer door de vervoerder is ontvangen, is sprake van een tekortkoming in de nakoming van de vervoersovereenkomst. Die tekortkoming wordt Tele Tegelen als vervoerder aangerekend. De vervoerder heeft de resultaatsverbintenis ex artikel 8:21 BW verzaakt.

Vervoerder Tele Tegelen heeft cassatie ingesteld en daartoe – kort gezegd – de volgende twee gronden aangevoerd. Ten eerste stelt Tele Tegelen dat het hof eraan voorbij zou zijn gegaan dat de lading van de tweede oplegger op 13 november 2001 feitelijk ter beschikking zou zijn aangeboden, reden waarom – in de optiek van Tele Tegelen – reeds toen al sprake zou zijn geweest van een aflevering van de goederen. Ten tweede wordt door Tele Tegelen aangevoerd dat de vervoersovereenkomst tevens op 13 november 2001 is geëindigd, aangezien de vervoersovereenkomst is overgegaan in een overeenkomst tot gebruik c.q. huur van de tweede oplegger.

De Hoge Raad overweegt ten aanzien van het door Tele Tegelen gestelde omtrent het ter beschikking stellen van de goederen dat een dergelijke eenzijdige handeling onvoldoende is om te kunnen spreken van een aflevering van de goederen ex artikel 8:1095 BW. Vaststaat immers dat Stainalloy bij het arriveren van de lading om haar moverende redenen niet is overgegaan tot lossing en dat ook aan de vervoerder kenbaar heeft gemaakt. Er is geen sprake geweest van een tweezijdige handeling waaruit wilsovereenstemming blijkt met de geadresseerde. Niets wijst erop dat de geadresseerde feitelijk in de gelegenheid is gesteld om de feitelijke macht over de lading te kunnen uitoefenen. In geval van een trailer moet men denken aan het ontgrendelen van de kingpinsloten van de toegangsdeuren zodat de geadresseerde zich feitelijk de macht over de goederen kan verschaffen. In deze procedure handelt het om een oplegger met daarop de stalen buizen. Naar ik vermoed zal de bewuste oplegger een open structuur hebben gehad en niet hebben beschikt over een stel toegangsdeuren. In dat geval wordt de feitelijke macht over de lading verstrekt op het moment dat de vastgezette lading wordt ontdaan van de spanbanden c.q. kettingen en een eventueel dekzijk wordt losgemaakt of verwijderd, zodat in principe een aanvang kan worden gemaakt met het lossen van de lading. Van dergelijke handelingen is in deze procedure niets gebleken, reden om aan te nemen dat die handelingen niet zijn verricht en aldus geen feitelijke macht over de goederen is verschaft aan de geadresseerde. Op dat punt is geen sprake van een aflevering van de goederen.

Voor wat betreft het tweede aangevoerde cassatiemiddel van Tele Tegelen, dat het hof zou hebben miskend dat de vervoersovereenkomst ten einde is gekomen vanwege de aanvang van een overeenkomst tot gebruik c.q. huur van de oplegger, overweegt de Hoge Raad als volgt.

De vervoersovereenkomst kan ten einde komen op het moment waarop de lading op grond van een andere overeenkomst onder de vervoerder blijft berusten. In dat kader wordt specifiek verwezen naar het *Mars*-arrest.⁸ Het hof heeft een

en ander niet miskend. Het hof is echter tot het oordeel gekomen dat de stelling van Tele Tegelen inhoudende dat de vervoersovereenkomst ten einde is gekomen vanwege de aanvang van de overeenkomst tot gebruik c.q. huur van de oplegger, niet wordt bevestigd aan de hand van de vaststaande feiten en omstandigheden.⁹ De Hoge Raad overweegt dat het hof tot een dergelijk oordeel heeft kunnen komen doordat – ten eerste – Stainalloy heeft aangevoerd en bewezen dat zij geen instructies heeft verstrekt aan de chauffeur om de oplegger met de lading buiten het bedrijfsterrein af te koppelen, te parkeren en onbewaakt achter te laten op de openbare straat. Ten tweede de chauffeur heeft de oplegger inclusief de lading achtergelaten op de openbare straat zonder ondertekening van de vrachtbrief of enige andere vorm van bevestiging voor de goede ontvangst van de lading door Stainalloy.

Ten aanzien van de overeengekomen dagvergoeding voor het gebruik van de oplegger overweegt de Hoge Raad dat het enkel overeenkomen van een dagvergoeding niet per saldo inhoudt dat de vervoersovereenkomst eindigt en wordt vervangen door een gebruiksovereenkomst dan wel een huurovereenkomst. In dit geval is een gebruiksvergoeding specifiek voor de oplegger overeengekomen. Indien een vervoersovereenkomst wil eindigen op grond van een andere overeenkomst op basis waarvan de goederen onder de hoede van de vervoerder blijven, dan draait het specifiek om de lading. In dat geval moet worden gedacht aan de overeenkomst tot bewaarneming ex artikel 7:600 BW e.v.¹⁰ Ter vergelijking verwijs ik naar het verschil met het *Mars*-arrest. In dat geval was de lading door de vervoerder wel aan de geadresseerde aangeboden en was de geadresseerde zelfs begonnen met de lossing. Toen het laatste deel van de lading niet op de gebruikelijke manier kon worden gelost en de geadresseerde het voorstel deed om het restant van de lading aan de vervoerder mee te geven teneinde de resterende lading te laten verwarmen door de oplegger 'in te pluggen' op de krachtstroom, geschiedde dit laatste niet meer op grond van de vervoersovereenkomst en de daarop van toepassing zijnde CMR-bepalingen.

5. De conclusie

De Hoge Raad concludeert in het *Tele Tegelen*-arrest dat aan de hand van de voorliggende feiten en omstandigheden in deze zaak geen sprake is van een aflevering van de goederen. Stainalloy heeft als geadresseerde niet de beschikking over de lading verkregen vanwege het enkele arriveren van de lading. Er zijn geen handelingen verricht waaruit kan worden afgeleid dat de lossing aanstaande was. Integendeel, de geadresseerde heeft aangegeven dat hij op dat moment niet kon overgaan tot lossing in verband met door hem gestelde moverende redenen. Aldus heeft geen wilsovereenstemming tussen beide partijen bestaan die ertoe leidde dat Stainalloy zich de feitelijke macht over de lading kon verschaffen. Om die reden heeft geen aflevering van de goederen plaatsgevonden.

Daarnaast is in rechte vastgesteld dat Stainalloy geen instructies heeft verstrekt aan Tele Tegelen om over te gaan tot het

8. HR 24 maart 1995, *S&S* 1995, 74, r.o. 3.3.1, zie ook HR 20 april 1979, *S&S* 1979, 83.

9. HR 24 maart 1995, *S&S* 1995, 74, r.o. 3.6.

10. HR 20 april 1979, *NJ* 1980, 518 en het *Mars*-arrest (zie hiervoor).

parkeren en verlaten van de oplegger inclusief lading op de openbare straat.

Aangezien de door de vervoerder gestelde instructies van de geadresseerde (in hoger beroep) niet worden aangenomen valt men terug op de gemaakte afspraken uit de vervoersovereenkomst en gold met betrekking tot de aflevering van de goederen als instructie van Stainalloy dat dit diende te geschieden op het afleveradres zoals vermeld op de vrachtbrief, waarbij Stainalloy aanvullend met Tele Tegelen was overeengekomen dat Tele Tegelen de goederen opnieuw ter aflevering zou aanbieden op het moment dat de lossing door Stainalloy kon worden uitgevoerd.¹¹

Ook om die reden wordt geoordeeld dat de vervoersovereenkomst niet ten einde is gekomen, zodat de diefstal van de lading heeft plaatsgevonden binnen de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder. Het arrest van het hof wordt daarom bekrachtigd.

De les aan de hand van het *Tele Tegelen*-arrest voor de vervoerders is dat als een vervoerder op het afleveradres wordt geconfronteerd met afwijkingen van de initieel overeengekomen afspraken omtrent de lossing en/of de locatie, bijvoorbeeld door verstrekte instructies van de geadresseerde, dan moet de vervoerder extra op zijn hoede zijn en dient hij proactief te handelen door onder andere instructies te vragen van de afzender. In dat geval zal pas sprake zijn van een geslaagde aflevering van de goederen indien de vrachtbrief ter bevestiging van de goede ontvangst van de lading wordt ondertekend door de geadresseerde. Zolang dat niet is gebeurd blijft de vervoerder uit hoofde van de vervoersovereenkomst aansprakelijk voor het wel en wee van de lading.

11. Zie ook Rb. Rotterdam 22 november 2006, *S&S* 2007, 115, specifiek r.o. 3.5.