

Gratis vervoer bij vertraging?

Vervoerders die voor niks rijden zullen het niet lang uithouden. Toch is het risico dat je de vrachtprijs aan de opdrachtgever terug moet geven aanmerkelijk vergroot onder de nieuwe Algemene Vervoercondities 2002 (AVC 2002). Daarin is namelijk vastgelegd, dat de vervoerder verplicht is de goederen binnen een redelijke termijn af te leveren. In de oude vervoercondities, de AVC 1983, stond juist vermeld, dat de vervoerder niet verplicht is de zaken binnen enige termijn, welke dan ook, af te leveren. Het gaat om de gevallen waarin niet tussen vervoerder en opdrachtgever uitdrukkelijk een aflevertermijn is overeengekomen. De vertragingsschade is onder de AVC 2002 bij het niet afleveren binnen een redelijke termijn beperkt tot éénmaal de vracht.

In het verleden kon de vervoerder onder de AVC in principe niet aansprakelijk worden gesteld voor vertragingsschade. Dat betekende natuurlijk niet, dat je als vervoerder de goederen onnodig lang onder je kon houden. Dat verdraagt zich immers niet met de redelijkheid en billijkheid in het algemeen bij het uitvoeren van een overeenkomst. De nadruk lag echter op de kwaliteit van het vervoer en niet op de snelheid daarvan. Voor spoedzendingen kunnen immers koeriersdiensten worden ingeschakeld. In de Algemene Voorwaarden voor Koeriersdiensten zijn wél duidelijke sancties opgenomen voor het niet op tijd afleveren van de goederen. Is elke vervoerder nu een koerier geworden? Het antwoord op die vraag is mede afhankelijk van de uitleg die aan het begrip 'redelijke termijn' wordt gegeven.

De AVC 2002 zijn opgesteld en op 4 juni 2002 gedeponneerd door de Stichting Vervoeradres (SVA) in Den Haag, waarin verladers- en vervoersorganisaties aan de toestandkoming daarvan hebben gewerkt. In de toelichtende syllabus en ook in het tijdschrift Weg en Wagen van de SVA wordt door professor mr M.H. Claringbould echter aangegeven, dat in Nederland iedere zending binnen 24 uur op de plaats van bestemming kan zijn tenzij er een weekend of feestdag tussen zit. Vervoer van de ene terminal naar de andere terminal zou binnen 6 uur kunnen volgens de professor. Daaraan wordt nog toegevoegd, dat vervoer binnen Nederland zelden meer kost dan overzichtelijke bedragen".

Dat is nou jammer. Juist nu de opstellers van de AVC

2002 terughoudend zijn gebleven om aan te geven wanneer er sprake is van vertraging, is het gevaar dat een toelichting in de rechtspraak een geheel eigen leven gaat leiden zeer groot. Wanneer de goederen iets later dan 24 uur na het laden worden afgeleverd zou de opdrachtgever met een beroep op de AVC 2002 vertragingsschade bij de vervoerder kunnen claimen en krijgt hij de rit voor niks; met als gevolg met maximale snelheid jakkende vrachtauto's over de Nederlandse wegen om nog maar op tijd af te leveren en wellicht daardoor weer meer ongevallen wegens gekantelde vrachtauto's. Of moet de vervoerder zijn boterham uit zijn mond laten nemen?

Kennelijk wordt te gemakkelijk gedacht, dat indien de afstand maar binnen 24 uur met een snelheid van 80 kilometer per uur is af te leggen, elk transport dus binnen 24 uur is te voltooien. Dat is toch wat te kort door de bocht.

De praktijk leert, dat er tal van uitzonderingen mogelijk zijn op die benadering. Zo mogen bij gladheid en/of mist transporten van gevaarlijke stoffen niet de weg op en dat kan wel eens enige dagen duren. Ook is het bij stukgoed vaak efficiënter en milieuvriendelijker om via groupage met een volle bak één keer in de week van Rotterdam naar Groningen te rijden dan drie keer met een beladingsgraad van 40%. Ook in die gevallen worden de goederen niet binnen 24 uur afgeleverd.

Om claims wegens vertraging en het voor niks rijden te voorkomen zal de vervoerder dus veel alerter moeten zijn om aflevertermijnen af te spreken dan voorheen. Soms kan de vervoerder nog een beroep op over-

macht doen. Maar is een dagelijkse file in de spits nog overmacht? Of gladheid in de winter? Zelfs filevorming ten gevolge van ongevallen komen tegenwoordig zo dagelijks voor, dat denkbaar is, dat de rechter ook dat niet meer als overmacht wil aannemen maar als enigszins voorzienbare gebeurtenissen, waar vooraf rekening mee gehouden moet en kan worden.

Daarom zou het beter zijn geweest om de oude bepaling uit de AVC 1983 te handhaven. Indien de goederen binnen een bepaalde termijn moeten zijn afgeleverd, dan kunnen partijen daar duidelijke afspraken over maken en sancties verbinden aan het niet nakomen daarvan. Spreken partijen echter niets met elkaar af, dan heeft de zending kennelijk minder haast. Het transport kan dan ook voor de opdrachtgever goedkoper worden, wanneer het voor de vervoerder efficiënter is om de zending enige dagen later af te leveren. De minder goedwillende opdrachtgever moet dan geen handvat worden geboden om onder betaling van de vracht uit te komen.

mr H.C. van den Akker
www.transportadvocaat.com