

Inhoudsopgave – Foutvracht & wachtkosten

Inhoud

Samenvatting.....	2
Vervoerder aanwezig op laadadres, goederen niet (op tijd).....	2
AVC van toepassing.....	2
AVC niet van toepassing.....	2
Ander recht dan Nederlands recht van toepassing	3
Klant annuleert voordat vervoerder aanwezig is	3
Inleiding.....	4
Situatie 1: Vervoerder aanwezig op laadadres, goederen niet (op tijd)	4
Situatie 2: Klant annuleert voordat vervoerder aanwezig is (A = b)	7
Nederlands recht van toepassing?.....	8
Vervoerder én klant hebben een rechtskeuze gemaakt	8
Vervoerder en klant hebben geen rechtskeuze gemaakt	8
Vervoerder in NL gevestigd, klant in ander land, geen rechtskeuze gemaakt	9
Foutvracht naar Duits recht.....	9



Samenvatting

De regeling over de foutvracht en de wachtkosten laat zich als volgt samenvatten. Na deze samenvatting volgt vanaf pagina 4 een toelichting.

Vervoerder aanwezig op laadadres, goederen niet (op tijd)

AVC van toepassing

Vervoerder zegt op en vertrekt

Als de vervoerder op het laadadres aanwezig is, maar goederen worden niet of niet op tijd geladen, dan heeft hij volgens de AVC recht op 75% van de overeengekomen vrachtprijs. Wel is het dan verplicht dat de vervoerder de klant **(1)** eerst schriftelijk een **termijn heeft gegeven** waarbinnen alsnog moet worden geladen. Gebeurt dat niet, dan moet de vervoerder de overeenkomst **(2)** vervolgens **schriftelijk opzeggen**. In voetnoot 8 staat een voorbeeldtekst. Gedurende de tijd dat de vervoerder de termijn afwacht, mag hij ook wachtkosten claimen. De vervoerder heeft ook recht op 75% van de overeengekomen vrachtprijs als de klant zelf de overeenkomst schriftelijk opzegt.

Vervoerder zegt niet op en vertrekt

Wordt de overeenkomst niet schriftelijk opgezegd door de vervoerder en vertrekt deze na enige redelijke of overeengekomen *freetime* te hebben gewacht, dan kan hij géén aanspraak maken op de 75%-regeling. Wel mag hij zijn schade claimen. De schade bestaat dan uit de wachtkosten, de overeengekomen vrachtprijs, minus de kosten die niet hoeven te worden gemaakt omdat de rit niet uitgevoerd hoeft te worden. Dit lijkt neer te komen op de 75%-regeling, maar bij deze variant heeft de vervoerder de bewijslast ten aanzien van het bestaan en de omvang van zijn schade. Gevolg: discussie met de klant. Schriftelijk opzeggen is dus in het voordeel van de vervoerder. In dat geval geldt namelijk de 75%-regeling en moet de klant betalen.

AVC niet van toepassing

Is de AVC niet van toepassing, dan zegt de Nederlandse wet dat de vervoerder alleen het recht heeft om zijn schade te claimen. De wet kent de 75%-regeling niet. Dit levert dus hetzelfde probleem en dezelfde discussie op met de klant als de situatie hiervoor, namelijk dat de AVC weliswaar van toepassing is, maar de vervoerder vertrekt zonder te hebben opgezegd.



Ander recht dan Nederlands recht van toepassing

Als Nederlands recht niet van toepassing is, dan geldt de foutvrachtregeling (voor zover die er is) uit het recht dat dan wel van toepassing is. Welk recht van toepassing is, hangt af van de vraag of partijen een rechtskeuze hebben gemaakt en, voor zover zij dit niet hebben gedaan, van Europees recht. Op pagina 9 en 10 van dit document is aangegeven hoe de foutvracht-regeling er uit ziet naar Duits recht.

Klant annuleert voordat vervoerder aanwezig is

Als de klant annuleert voordat de vervoerder op het laadadres aanwezig is, dan heeft de vervoerder naar Nederlands recht op 100% van de overeengekomen vrachtprijs. De vervoerder hoeft niet te bewijzen dat hij schade heeft. Hij hoeft ook geen genoegen te nemen met een vervangende rit. De klant kan zich niet beroepen op bijvoorbeeld 'overmacht'. $A = b$. Annuleren = betalen!



Inleiding

TLN Advocaten ontvangt met regelmaat wat er is geregeld ten aanzien van de kosten als een vervoerder op het laadadres aanwezig is, maar de goederen niet (op tijd). Of als een klant een ingeplande rit annuleert voordat de vervoerder er is. De eerste situatie is zowel geregeld in de AVC als in de wet¹. De tweede situatie alleen in de wet.

Situatie 1: Vervoerder aanwezig op laadadres, goederen niet (op tijd)

De eerste situatie is dat de vervoerder aanwezig is op het laadadres, maar dat daarna de goederen er niet zijn of niet op het afgesproken tijdstip². In dat geval zegt de Nederlandse wet dat de vervoerder recht heeft op de schade die de vervoerder daardoor lijdt³. Er moet in dat geval dus verband zijn tussen de schade en het niet (tijdig) aanwezig zijn van de goederen. Schade bestaat uit echt geleden verlies en gemiste winst. Het is aan de vervoerder om de schade te bewijzen.

Standaard kosten onvoldoende

In praktijk zien we dat:

- a. als de goederen weliswaar worden geladen, maar later dan afgesproken⁴; de vervoerder na enige redelijke of overeengekomen *freetime*, een standaard bedrag aan wachtkosten claimt⁵. Meestal variërend tussen de € 40-50,- per uur;
- b. als de goederen uiteindelijk helemaal niet meer worden geladen en de vervoerder huiswaarts keert; de vervoerder zijn wachtkosten claimt, maar dan aangevuld met de overeengekomen vrachtprijs.

¹ Is Nederlands recht niet van toepassing, dan wordt de vraag over de foutvracht bepaald door het recht dat wél van toepassing is op de vervoerovereenkomst. Zie daarover later in dit artikel. De beide situaties die hier worden bedoeld zijn geregeld in respectievelijk artikel 8:1110 BW en artikel 8:1111 BW.

² Enige wachttijd moet worden ingecalculerd.

³ Artikel 8:1110 BW verwoordt het als volgt: *“De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd te zijner beschikking zijn.”*

⁴ Is er geen laadtijdstip afgesproken en is er ook geen zicht op wanneer er wel wordt geladen, of ligt dat moment pas veel later, dan is het verstandig dat de vervoerder de klant z.s.m. schriftelijk een termijn gunt waarbinnen er moet worden geladen. Zie voetnoot 8.

⁵ Overigens is het verstandig dat de vervoerder, zodra die weet dat hij langer moet wachten dan afgesproken / een redelijke termijn, de klant hierover direct informeert en om schriftelijke (waaronder e-mail of via een ander elektronisch systeem) instructies vraagt! Tenzij de klant dan weer dezelfde is als het laadadres.



Voor wat betreft de wachtkosten is aan de hand van de kostprijscalculatie meestal wel aantoonbaar te maken dat het geclaimde bedrag ook echt 'kosten' zijn.

Voor de situatie onder 'b' ligt dit voor wat betreft de overeengekomen vrachtprijs anders. De vrachtprijs bestaat uit de constante en variabele kosten voor de gehele rit plus een eventuele toeslag alsmede een winstopslag. De rit wordt weliswaar aangevangen, maar ook weer snel afgebroken. Een groot deel van de variabele kosten wordt daardoor niet gemaakt. Gemakshalve kan onder 'b' daarom beter de vrachtprijs worden geclaimd minus een groot deel van de variabele kosten.

Foutvracht in AVC

In de Algemene Vervoer Conditie 2002 (AVC) is deze situatie '1' (vervoerder aanwezig, maar goederen niet (op tijd) óók geregeld⁶). In artikel 4 lid 3, tweede alinea AVC is namelijk bepaald dat de vervoerder niet hoeft te bewijzen dat er schade is, maar dat de vervoerder sowieso recht heeft op 75% van de overeengekomen vrachtprijs. De klant kan zich niet beroep op 'overmacht'. Een discussie over het bestaan en (dus ook de) omvang van de schade kan daardoor achterwege blijven!

⁶ Zie daarvoor artikel 4 lid 3, tweede alinea AVC dat luidt: "De afzender kan, indien hij niet aan zijn in lid 1 onder b vermelde verplichting voldeed, eveneens de overeenkomst opzeggen. Opzegging geschiedt door een schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan. Na opzegging is de afzender 75% van de overeengekomen vracht aan de vervoerder verschuldigd zonder tot verdere schadevergoeding te zijn gehouden. Indien geen vracht is overeengekomen, geldt als zodanig de vracht volgens recht, respectievelijk gebruik, respectievelijk billijkheid." Lid 1 onder b geeft aan dat de afzender verplicht is de overeengekomen zaken op de overeengekomen plaats, tijd en wijze ter beschikking van de vervoerder te stellen.

Kortom; áls de klant (= 'de afzender') de goederen niet (tijdig) beschikbaar heeft, terwijl de vervoerder wel ter plaatse is op het laadadres, dan kan de klant de overeenkomst opzeggen, maar is daarbij wel verplicht om 75% van de afgesproken vrachtprijs aan de vervoerder te betalen (maar ook niet meer dan dat).



De voorwaarde om in aanmerking te komen voor de 75%-regeling is dat:

- a. de vervoerder de klant schriftelijk een 'redelijke' termijn geeft⁷ om alsnog de goederen te laden **en**, als deze termijn verstrijkt zonder dat de goederen alsnog verschijnen, de overeenkomst schriftelijk opzegt.⁸ Wat 'redelijk' is, hangt af van de aard van de lading en de overige omstandigheden, heel lang hoeft dit niet te zijn⁹, **óf**
- b. de klant de overeenkomst schriftelijk opzegt.¹⁰

De gedachte achter de '75%-regeling' is dat vervoerder en klant verstoken blijven van een ingewikkelde en dus kostbare discussie over het bestaan en de omvang van de schade. Soms is dat in het voordeel van de vervoerder, namelijk wanneer de werkelijke schade kleiner is dan 75% van de afgesproken vrachtprijs. Soms is dat in het voordeel van de klant, namelijk als de werkelijke schade groter is dan 75% van de afgesproken vrachtprijs. In praktijk lijkt deze regeling evenwichtig uit te pakken.

AVC moeten worden overeengekomen!

Over de AVC nog het volgende. Vaak wordt gedacht dat de 'AVC' een soort van wettelijke regeling is. Dat is niet juist. De AVC is 'slechts' een set algemene voorwaarden. En algemene voorwaarden zijn niet meer of minder dan een verzameling afspraken die partijen kunnen gebruiken. En als ze dat willen, moeten partijen dat wel zelf op de juiste manier regelen.

⁷ Die redelijke termijn hoeft naar mijn idee niet te worden gegeven als overduidelijk is dat de goederen, hoe lang er ook wordt gewacht, niet meer komen. Bij twijfel toch maar een termijn verstrekken, maar in dat geval volstaat een realistische, maar redelijk korte termijn. Nu de vervoerder de klant een redelijke termijn biedt moet er dus worden 'gewacht' tot de redelijke termijn voorbij is. Gedurende die redelijke termijn moet de klant wachtkosten betalen.

⁸ Dat kan allemaal in één bericht tegelijk. Bijvoorbeeld: "*Ondanks dat de laadtermijn is verstreken, zijn de goederen niet aanwezig. Ik geef u een uiterste termijn tot vandaag <vul tijdstip> in, bij gebreke waarvan onze overeenkomst t.a.v. deze rit is ontbonden en u, op grond van artikel 4 lid 3 AVC 2002, een vergoeding verschuldigd bent van 75% van de overeengekomen vrachtprijs, ongeacht de reden waarom de goederen niet op genoemd tijdstip aanwezig zijn. Voor het wachten tijdens deze termijn, breng ik wachtkosten in rekening, groot € xx,- per uur, excl. BTW.*"

⁹ Bovendien is de grens van het wachten bereikt als de exploitatie van de vervoerder in gevaar komt. Stel dat de vrachtwagen op een zeker tijdstip ingepland stond voor een andere rit, dan mag niet van de vervoerder worden verlangd dat hij alle volgende opdrachten aanpast (met mogelijke schadeclaims tot gevolg), alleen maar omdat de eerste klant er niet tijdig voor heeft gezorgd dat de goederen gereed zijn voor laden. Een sneeuwbaaleffect moet worden voorkomen.

¹⁰ De klant zou ook mondeling kunnen opzeggen, maar het is dan aan te raden dat de vervoerder die opzegging schriftelijk bevestigt, bij voorkeur met enkele details zodat (eventueel achteraf) aannemelijk kan worden gemaakt dat de klant inderdaad heeft opgezegd. Bijvoorbeeld: "*Om 14.10 uur gaf de heer Bert Vermeer aan bij onze chauffeur, mevrouw Annelies Verkaik, dat u de vervoeropdracht wenst te annuleren. Zonder schriftelijk tegenbericht zullen wij daarom over 15 minuten vertrekken.*"



Een voorbeeld; als ik een boek bestel bij Bol.com, dan moet ik akkoord gaan met hun algemene voorwaarden. Dat betekent dat als ik achteraf wil klagen over iets, ik me eerst moet afvragen of ik niet ergens een afspraak heb gemaakt over datgene waarover ik wil klagen. Bijvoorbeeld de levertermijn, garantie, retour zenden, betalingstermijn, schade aan of defect van het product, etc. En dat begint bij de algemene voorwaarden. Wil Bol.com mij houden aan een afspraak in hun algemene voorwaarden, dan zal Bol.com moet bewijzen dat die voorwaarden van toepassing zijn verklaard op onze koopovereenkomst (I) én dat ik die voorwaarden op dat moment kon kennen (II). Bijvoorbeeld doordat ik ze op dat moment kon lezen én downloaden. Slaagt Bol.com daar niet in, dan zijn hun algemene voorwaarden niet van toepassing en gelden de daarin vastgelegde afspraken simpelweg niet. Feitelijk is dit bij de AVC niet anders.

Vervoerder vertrekt, zónder opzegging

Stel nu eens dat de vervoerder weliswaar enige redelijke of overeengekomen *freetime* wacht, maar uiteindelijk toch vertrekt zonder dat hij of de klant de overeenkomst schriftelijk heeft opgezegd.

Waar heeft de vervoerder dán recht op? In dat geval zegt de AVC¹¹ hetzelfde als de wet, namelijk dat de vervoerder nog steeds zijn schade kan claimen, maar niet standaard aanspraak kan maken op de 75%-regeling. En dus komt de vervoerder weer terecht in een discussie over het bestaan en omvang van zijn schade, bestaande uit wachtkosten en een deel van de misgelopen vrachtprijs. Kortom; omdat de vervoerder belang heeft bij zo min mogelijk discussie, doet hij er verstandig aan om schriftelijk op te zeggen. In voetnoot 8 staat een voorbeeldtekst.

Situatie 2: Klant annuleert voordat vervoerder aanwezig is (A = b)

De tweede situatie bij een foutvracht is dat de transportopdracht wordt geannuleerd vóórdát de vervoerder op het laadadres aanwezig is. In dat geval zegt de wet¹² dat de vervoerder recht heeft op de overeengekomen vrachtprijs. Oftewel; 100%. De wetgever heeft uitdrukkelijk aangegeven dat het daarvoor niet nodig is dat de vervoerder daadwerkelijk schade heeft geleden. De vervoerder hoeft dit dus ook niet te bewijzen! Ook kan de klant zich niet beroepen op 'overmacht'. Een eenmaal gegeven transportopdracht kan daarom alleen maar worden geannuleerd door de klant als deze de afgesproken vrachtprijs aan de vervoerder betaalt. De vervoerder hoeft geen genoegen te nemen met een (gedeeltelijk) vervangend transport en dus ook niet met betaling van minder dan 100% van de afgesproken vrachtprijs. Kortom; $A = b$. Annuleren = betalen!

De AVC bevat géén regeling op dit punt. Kortom; de regeling $a = b$, blijft daarom hetzelfde, of de AVC nu wel of niet van toepassing is.

¹¹ Artikel 4 lid 2 AVC.

¹² Artikel 8:1111 BW.



Nederlands recht van toepassing?

Vervoerder én klant hebben een rechtskeuze gemaakt

Zoals al aangegeven geldt het bovenstaande ingeval op de ‘vervoerovereenkomst’¹³ Nederlands recht van toepassing is. Dat is allereerst het geval als klant en vervoerder bewust Nederlands recht hebben afgesproken (en die afspraak ook bewijsbaar is). Bijvoorbeeld omdat dit is bepaald in een raamovereenkomst, een opdrachtbevestiging, een verwijzingstekst¹⁴, of in algemene voorwaarden, zoals de AVC.

Vervoerder en klant hebben geen rechtskeuze gemaakt

Hebben partijen géén afspraak gemaakt, dan wordt de vraag welk recht van toepassing is, bepaald door Europese regelgeving, namelijk **de Rome-I Verordening**¹⁵. Die bepaalt dat als én de vervoerder én de klant gevestigd zijn in hetzelfde land, het recht van dát land van toepassing is. Ongeacht waar vervolgens wordt geladen en/of gelost!

Dus; stel ik ben een in Nederland gevestigde vervoerder en mijn klant is ook gevestigd in Nederland. Het laadadres ligt in Hamburg, het losadres in Krakau. In dat geval is Nederlands recht van toepassing nu vervoerder én klant allebei zijn gevestigd in Nederland.

Om misverstanden te voorkomen; in de AVC is bepaald dat Nederlands recht van toepassing is op de overeenkomst. Zolang de vervoerder de AVC (of andere algemene voorwaarden waarin een rechtskeuze is gemaakt) juist van toepassing verklaard, is op de relatie tussen de vervoerder en zijn klant daarom Nederlands recht van toepassing

¹³ Van een overeenkomst is sprake zodra er een ‘aanbod’ is en dit aanbod wordt ‘aanvaard’. Een mondelinge overeenkomst is dus ook een overeenkomst. Een vraag van een klant die wordt beantwoord door middel van een offerte, waarna die offerte wordt bevestigd (mondeling, schriftelijk, waaronder e-mail) is ook een overeenkomst.

¹⁴ Een verwijzingstekst is een standaardtekst die telkens wordt gebruikt op een factuur en/of e-mail en/of briefpapier en/of offerte (of soortgelijke documenten) en die doorgaans een verwijzing bevat naar relevante algemene voorwaarden (zoals de AVC), een betalingstermijn, toepasselijk recht (“Nederlands recht is van toepassing”) en de bevoegde geschillenbeslechting (“De rechtbank Rotterdam is bevoegd”).

¹⁵ Verordening (EG) Nr. 593/2008 van 17 juni 2008, inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I). Meer specifiek artikel 5, lid 1.



Vervoerder in NL gevestigd, klant in ander land, geen rechtskeuze gemaakt

Als de vervoerder in Nederland is gevestigd, maar de klant niet én partijen hebben niet of niet op de juiste wijze Nederlands recht van toepassing verklaard (zoals via de AVC¹⁶), is toch Nederlands recht van toepassing als óf het laadadres óf het losadres in Nederland is gelegen.

Dus stel een vervoerder is in Nederland gevestigd en zijn klant in Duitsland. Het laadadres is München, het losadres is Spijkenisse. In dat geval is volgens Europees recht toch Nederlands recht van toepassing omdat de vervoerder in Nederland is gevestigd én het losadres in Nederland is gelegen. Zou het laadadres Spijkenisse zijn en het losadres München, dan is ook het Nederlands recht van toepassing.

Als de klant in een ander land dan Nederland is gevestigd, de vervoerder weliswaar in Nederland, maar het laadadres en het losadres allebei niet zijn gelegen in Nederland, dan geldt in beginsel het recht van het land waar het losadres is gelegen.

Dus stel ik ben een in Nederland gevestigde vervoerder en mijn klant is gevestigd in Duitsland. Het laadadres is Basel, het losadres is Antwerpen. In dit geval geldt het recht van het land waar het losadres is gevestigd. Dat is in dit geval Belgisch recht.

Foutvracht naar Duits recht

Stel dat partijen geen rechtskeuze hebben gemaakt en dat volgens de Rome-I Verordening, Duits recht van toepassing is.¹⁷ In dat geval moet de vraag of een foutvracht (fautfracht) kan worden berekend en zo ja hoe, worden beantwoord naar Duits recht. Duits recht zegt daarover in artikel 415 HGB, kort samengevat, het volgende. De klant mag de vervoerovereenkomst altijd annuleren. Dat kan vooraf, maar ook als de vervoerder al op het laadadres aanwezig is. De vervoerder heeft dan recht op een vergoeding, behalve als de reden van annulering is gelegen in omstandigheden die voor rekening komen van de vervoerder¹⁸. De vervoerder mag kiezen:

1. hij vordert de overeengekomen vrachtprijs en eventueel gemaakte wachtkosten, maar moet daar vanaf trekken: de kosten die worden bespaard omdat de rit niet afgemaakt hoeft te

¹⁶ In praktijk moet dus vaak éérst worden bepaald of de AVC op de juiste wijze tussen partijen zijn overeengekomen. Pas als daar antwoord op is, kan worden bepaald welk recht van toepassing is op de vervoerovereenkomst. Om dit probleem te verkleinen doet de vervoerder er goed aan om op al zijn uitgaande correspondentie (e-mail, facturen, offertes, opdrachtbevestigingen, etc. een 'verwijzingstekst' te plaatsen waarin onder meer wordt bepaald: "Op al onze overeenkomsten is Nederlands recht van toepassing."

¹⁷ Als partijen Duits recht hebben afgesproken, is natuurlijk sowieso Duits recht van toepassing.

¹⁸ Dus stel de vervoerder belt de klant dat hij is vergeten om de rit in te plannen. Als de klant dan annuleert, kan de vervoerder vervolgens geen keuze maken uit de genoemde 2 opties omdat hij nu zelf de aanleiding heeft gegeven voor de annulering door de klant.



worden (de variabele kosten) én de opbrengst die hij eventueel verdient omdat hij in de vrijgekomen tijd een nieuwe rit (al dan niet van dezelfde klant) uitvoert of h ad kunnen uitvoeren¹⁹. Nadeel van deze optie is dat tussen klant en vervoerder een discussie zal ontstaan over wat dan de bespaarde variabele kosten zijn, wat de vervoerder eventueel had kunnen verdienen met een andere rit en of de vervoerder in alle redelijkheid die andere rit wel had kunnen uitvoeren,  of;

2. hij vordert 1/3 van de overeengekomen vrachtprijs. Het is daarbij niet van belang dat er schade is. De vervoerder hoeft daarover dus niets te bewijzen. Voordeel van deze optie is dat de vervoerder sowieso 1/3 van de overeengekomen vrachtprijs in rekening kan brengen die de klant dan ook moet betalen.

--- einde ---

¹⁹ Je ziet dus dat het Duitse recht bij deze optie de verplichting op de vervoerder legt om 'schadebeperkend' te handelen. Als de vervoerder in de vrijgekomen tijd een nieuwe rit h ad kunnen doen, maar er voor kiest om dat niet te doen, dan moet hij toch een bedrag aftrekken van de overeengekomen vrachtprijs die gelijk is aan de vrachtprijs die hij h ad kunnen verdienen met die andere rit.