



Stichting vervoeradres

Waar tekent u voor?
Informatie voor de geadresseerde.

Hoofdstuk

Voorwoord

Inleiding

1. Koper, verkoper en vervoerder

wie spreekt wat af met wie?

2. De koopovereenkomst

duidelijke afspraken maken over levering

3. De vervoerovereenkomst

twee partijen of drie?

4. Vervoer door ondervoerder

verandert dat iets voor de geadresseerde?

5. Opvolgend vervoer:

de geadresseerde als onderdeel van de internationale vervoersketen

6. De geadresseerde als importeur

levert een AEO-certificaat voordeel op?

7. Wanneer vindt de aflevering precies plaats?

8. Geadresseerde en aflevering: waar tekent u voor?

9. Noteer de emballage ook op de vrachtbrief

10. Wat te doen bij schade of vertraging?

11. Vrachtbrief maakt rechten en verplichtingen duidelijk

Bijlage: Incoterms® 2010

Over Stichting vervoeradres

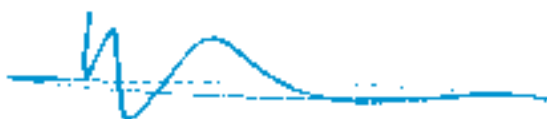
Trefwoordenregister

Stichting vervoeradres spant zich elke dag in om de leden van EVO, Transport & Logistiek Nederland en Nederlandsch Binnenvaartbureau te helpen met voorlichting en ondersteuning op het gebied van vervoerrecht.

Veel vragen spitsen zich toe op de vervoersketen afzender/vervoerder/geadresseerde. Het valt daarbij op dat er al veel is geschreven over de relatie tussen afzender (verlader) en vervoerder, terwijl er over de rechten en plichten van de geadresseerde veel minder informatie te vinden is. Zo ontstond het idee voor deze brochure.

De geadresseerde van een zending goederen neemt in het vervoerrecht een heel speciale positie in. In eerste instantie maakt de geadresseerde namelijk geen deel uit van de vervoerovereenkomst tussen afzender en vervoerder. Dat is pas na levering van de goederen het geval. In deze brochure kijken we vanuit het perspectief van de geadresseerde met een pragmatische blik naar de koopovereenkomst, de vervoerovereenkomst en de levering van goederen, maar ook naar altijd actuele thema's als aansprakelijkheid en het gebruik van de standaard vrachtbrief.

U kunt de hele tekst rustig doorlezen of gericht zoeken naar een antwoord op een specifieke vraag. Met deze informatie binnen handbereik bent u beter voorbereid op elke nieuwe zending goederen.



Mr. Dick van den Broek Humphreij
Voorzitter

U plaatst een bestelling bij een leverancier, die vervolgens een vervoerder inschakelt om de goederen bij u te bezorgen. U bent eraan gewend dat de vervoersketen zo in elkaar zit. En zolang uw goederen op tijd en in goede orde worden geleverd, is er geen vuiltje aan de lucht. Pas als er problemen zijn met de levering, blijkt vaak dat u niet precies weet waar u als geadresseerde aan toe bent. Bij wie moet u zijn met klachten over de levering? Mag u de chauffeur nieuwe instructies geven? Wat is nu eigenlijk precies het moment van levering? Belangrijke vragen, zeker als er schadeclaims in het spel zijn. De antwoorden vindt u kort en bondig in deze brochure.

Als geadresseerde van een zending bent u in eerste instantie geen partij bij de vervoerovereenkomst, die is afgesloten tussen de afzender en de vervoerder. Maar dat verandert wanneer de goederen worden afgeleverd, want vanaf dat moment is wel degelijk sprake van een overeenkomst tussen drie partijen: geadresseerde, afzender en vervoerder. Wat betekent dat precies voor u als geadresseerde? Welke rechten en plichten heeft u? En wat is de betekenis van de leveringsvoorwaarden die u als koper zelf met de verkoper heeft afgesproken?

Koper of geadresseerde?

Koper én geadresseerde!

In deze brochure wordt gesproken van koper en verkoper als het gaat om de koopovereenkomst die deze twee partijen hebben gesloten. In het kader van de vervoerovereenkomst spreken we over afzender en geadresseerde. Koper en geadresseerde zijn meestal dezelfde (rechts)persoon, maar in een verschillende rol, net als verkoper en afzender.

Omdat veel afhangt van de afspraken die koper, verkoper en vervoerder onderling maken, wordt in hoofdstuk 1 nog eens op een rij gezet om welke overeenkomsten en afspraken het gaat. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 dieper ingegaan op de koopovereenkomst en is hoofdstuk 3 geheel gewijd aan de vervoerovereenkomst.

In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan een specifieke, maar veel voorkomende situatie in het binnenlands vervoer, namelijk het transport door een ondervoerder. Waar u op moet letten als er sprake is van opvolgend vervoer bij internationaal transport, leest u in hoofdstuk 5. De impact van de AEO-certificering op de internationale vervoersketen, en de mogelijke gevolgen voor de geadresseerde komen aan bod in hoofdstuk 6.



Het laatste deel van de brochure is gewijd aan de aflevering en inontvangstname van de goederen. In hoofdstuk 7 wordt verteld, wat juristen onder aflevering verstaan, en in hoofdstuk 8 hoe u moet handelen bij aflevering. In hoofdstuk 9 leest u hoe u moet omgaan met schade of vertraging. Tot slot wordt in hoofdstuk 10 uitgebreid aandacht besteed aan de standaard vrachtbrief, hét middel bij uitstek om de vervoerovereenkomst voor alle partijen duidelijk vast te leggen.

Let op!

De inhoud van deze brochure heeft betrekking op het beroepsgoederenvervoer. Indien u eigen vervoerder bent, is niet alles uit deze brochure op u van toepassing.

1. Koper, verkoper en vervoerder

wie spreekt wat af met wie?

Koper en verkoper sluiten een koopovereenkomst. Hierin staan behalve afspraken over prijs en verkoopwaar, ook afspraken over het vervoer. In veel gevallen is de verkoper verantwoordelijk voor het vervoer. Hij sluit daarvoor een vervoerovereenkomst met een vervoerder. De koper/geadresseerde is eerst géén partij bij de vervoerovereenkomst, maar wordt dat na ontvangst wél. Hoe dat precies zit, leest u hieronder.

Voor één zending goederen zijn twee overeenkomsten nodig waarbij drie partijen betrokken zijn: de koper, de verkoper en de vervoerder. Dat klinkt niet eenvoudig en dat is het ook niet, maar aangezien de goederen meestal een aanzienlijke waarde vertegenwoordigen, is het essentieel om in deze complexe situatie goed uit elkaar te houden welke afspraken worden gemaakt en door wie.

Koopovereenkomst tussen koper en verkoper

Wanneer u een zending goederen verwacht, beschouwt u zichzelf niet zozeer als geadresseerde, maar veel meer als koper van goederen. U heeft een koopovereenkomst met de verkoper gesloten waarin is vastgelegd om welke goederen het gaat, om welke hoeveelheid en welke prijs u daarvoor betaalt. Daarnaast zijn in de overeenkomst afspraken gemaakt over het vervoer en de levering van goederen. De partij die verantwoordelijk is voor het transport - in de meeste gevallen is dat de verkoper - moet ervoor zorgen dat de levering van de goederen in overeenstemming met de koopovereenkomst wordt afgehandeld.

Vervoerovereenkomst tussen afzender en vervoerder...

Om de afspraken over levering uit te voeren, schakelt de verkoper gewoonlijk een derde partij in om de goederen te transporteren: de vervoerder. De verkoper (in zijn rol als afzender) en de vervoerder sluiten hiervoor een vervoerovereenkomst. Als het goed is, vloeit de inhoud van deze vervoerovereenkomst voort uit de leveringsvoorwaarden in de koopovereenkomst.

Het is belangrijk om te onthouden dat de vervoerovereenkomst volkomen losstaat van de koopovereenkomst. De vervoerder is namelijk géén partij bij de koopovereenkomst. De vervoerder kan dus niet aansprakelijk worden gesteld voor het verkeerd uitvoeren van de leveringsvoorwaarden uit de koopovereenkomst!



... én geadresseerde!

De vervoerovereenkomst is in eerste instantie een contract tussen afzender en vervoerder. Het bijzondere van een vervoerovereenkomst is echter dat de geadresseerde, ofwel de koper, bij aflevering van de lading óók partij wordt bij deze overeenkomst. Vanaf dat moment krijgt de geadresseerde bijvoorbeeld het recht om te bepalen, wat er met de goederen gebeurt, en mag hij de vervoerder instructies geven. Maar hij is ook verplicht om te betalen als het een levering onder rembours betreft, en om de vrachtkosten voor zijn rekening te nemen als dat zo is afgesproken.



Zowel onder de koopovereenkomst als onder de vervoerovereenkomst dient geleverd te worden. Wat is het verschil?

Bij koop is er sprake van overdracht van eigendom aan de koper. Onderdeel van deze overdracht is een leveringshandeling, zodat de koper in het bezit komt van de koopwaar. In deze brochure noemen we dit 'levering'.

Bij vervoer spreken we van 'aflevering'. Dit is het feitelijk ter beschikking stellen van de lading aan de geadresseerde, waarmee de vervoerder zijn verplichtingen tegenover de afzender is nagekomen.

Let op!

De toetreding van de geadresseerde tot de vervoerovereenkomst vindt meestal plaats op het moment van levering door de vervoerder. Dit is echter niet hetzelfde als levering onder de koopovereenkomst, die wordt immers bepaald door de leveringsvoorwaarden in de koopovereenkomst. Dit verschil wordt duidelijk in het volgende voorbeeld:

Een fabriek verkoopt zijn producten ex works (EXW). Dat betekent dat u als koper het risico voor deze producten overneemt zodra de producten het fabrieksterrein verlaten. U schakelt een vervoerder in om de aangeschafte producten op te halen.

De vervoerder levert vervolgens de producten bij u, de geadresseerde, af. Hier is dus sprake van twee leveringsmomenten:

- levering volgens de koopovereenkomst (ex works)
- levering volgens de vervoerovereenkomst (lossen bij geadresseerde).

Meer informatie over deze onderwerpen is te vinden in hoofdstuk 2, dat geheel is gewijd aan de koopovereenkomst (inclusief een korte uitleg over Incoterms® 2010, zoals EXW), en in hoofdstuk 3, waarin de vervoerovereenkomst centraal staat.

Eigen vervoer, dan ook geen vervoerovereenkomst

- *Als de aflevering van de goederen niet wordt uitbesteed aan een vervoerder, hoeft er dus ook geen vervoerovereenkomst te worden opgesteld. Voor de levering gelden dan alleen de afspraken die de koper en verkoper onderling maken in de koopovereenkomst.*



2. De koopovereenkomst

duidelijke afspraken maken over levering

Bij het opstellen van de koopovereenkomst spreken koper en verkoper leveringsvoorwaarden af. Hierin regelen ze onder andere wie er verantwoordelijk is voor het vervoer van de goederen. In deze leveringsvoorwaarden worden vaak internationale standaardvoorwaarden gebruikt: de Incoterms.

In de koopovereenkomst die de koper en verkoper sluiten, wordt niet alleen vastgelegd welke goederen worden gekocht en wat ervoor moet worden betaald. Er worden ook leveringsvoorwaarden afgesproken. In deze voorwaarden wordt vastgelegd welke verantwoordelijkheden koper en verkoper hebben, bijvoorbeeld:

- Wie is er verantwoordelijk voor het transport?
- Wat is het moment van overdracht?
- Moet er worden betaald bij aflevering?
- Wie verzekert de zending?
- Wie neemt de vrachtkosten voor zijn rekening?
- Wie zorgt voor de inklaring van de goederen door de Douane?

Leveringsvoorwaarden geven de koper rechten ...

De verkoper moet ervoor zorgen dat de goederen geleverd worden zoals staat in de leveringsvoorwaarden. Wanneer een vervoerder wordt ingeschakeld voor het transport, is dat meestal de verantwoordelijkheid van de verkoper. In dat geval moet de verkoper, als opdrachtgever van de vervoerder, ervoor zorgen dat de vervoerovereenkomst in overeenstemming is met de leveringsvoorwaarden. Is dit niet het geval, dan is de verkoper aansprakelijk voor de gevolgen, en niet de vervoerder. De vervoerder is immers geen partij bij de koopovereenkomst!

... maar ook plichten

Uiteraard is ook de koper gebonden aan de leveringsvoorwaarden. In Nederland staat bijvoorbeeld in de leveringsvoorwaarden vaak de bepaling dat 'franco' wordt geleverd bij besteding boven een bepaald minimum aankoopbedrag. In dat geval



betaalt verkoper de kosten van vervoer (bijvoorbeeld: "Bij aankopen vanaf € 1.000,- leveren wij franco in heel Nederland"). Wordt het minimumbedrag niet gehaald, dan draait de koper op voor de vervoerkosten. En als bijvoorbeeld is afgesproken in de leveringsvoorwaarden dat de koper de goederen zelf moet lossen, kan niet bij aflevering van de vervoerder worden geëist om dit te doen.

Wat is franco levering?

Als goederen franco worden geleverd, zijn de transportkosten voor rekening van de verkoper (de afzender) van de goederen. Zijn de goederen niet-franco verzonden, dan draait de koper (de geadresseerde) op voor de kosten.



Gebruik van Incoterms® 2010 voorkomt misverstanden

Het is van groot belang dat over leveringsvoorwaarden geen misverstanden kunnen ontstaan. In internationale koopovereenkomsten wordt daarom gebruik gemaakt van standaardbepalingen (clausules) zoals 'Cost, Insurance and Freight' (CIF), 'Free on Board' (FOB) of 'Ex Works' (EXW). Deze clausules omschrijven de rechten en plichten van koper en verkoper bij de levering van verkochte goederen. Ze zijn ontstaan uit vaste handelsgebruiken en weerspiegelen dus wat tussen partijen in bepaalde branches en op bepaalde plaatsen gebruikelijk is.

Om er zeker van te zijn dat dergelijke clausules overal ter wereld op dezelfde manier worden uitgelegd, heeft de Internationale Kamer van Koophandel (ICC) de Incoterms® 2010 opgesteld. Hierin zijn definities vastgesteld voor de meest voorkomende clausules. Koper en verkoper gebruiken de Incoterms om af te spreken vanaf welk moment het risico van beschadiging of verlies op de koper zal overgaan (dat is het leveringsmoment volgens de koopovereenkomst). Daarnaast regelen de Incoterms wie de vervoerskosten en verzekering moet betalen en wie verantwoordelijk is voor de douaneafwikkeling. Door in een overeenkomst te verwijzen naar de Incoterms® 2010 wordt het risico op misverstanden tot een minimum beperkt.

Een volledig overzicht van alle Incoterms® 2010 vindt u in de bijlage op pagina 24.

Let op!

De Incoterms® 2010 gelden voor koopovereenkomsten, niet voor vervoerovereenkomsten.



3. De vervoerovereenkomst twee partijen of drie?

De vervoerovereenkomst wordt gesloten tussen afzender en vervoerder. Maar bij aflevering van de lading wordt de geadresseerde ook partij bij deze overeenkomst. Maar op welk moment gebeurt dat precies? En wat kan de geadresseerde vervolgens van de vervoerder eisen, en omgekeerd: welke verzoeken mag de vervoerder weigeren? Belangrijke vragen waarop in dit hoofdstuk antwoord wordt gegeven.

In de leveringsvoorwaarden van de koopovereenkomst hebben de koper en de verkoper afgesproken wie er moet zorgen voor het vervoer van de goederen. Deze partij (meestal de verkoper) wordt de afzender in de vervoerovereenkomst, die hij afsluit met een vervoerder. Op dat moment is de geadresseerde (meestal de koper) nog geen partij bij de vervoerovereenkomst.

De vervoerovereenkomst is dus in eerste instantie een overeenkomst tussen twee partijen: de afzender (verkoper) en de vervoerder. Dat betekent dat alle rechten en plichten uit deze overeenkomst alleen geldig zijn tussen deze twee partijen. Pas bij aflevering van de goederen wordt de geadresseerde partij bij de vervoerovereenkomst - ofwel door het in ontvangst nemen van de goederen en/of het ondertekenen van de vrachtbrief, ofwel door het indienen van een schadevergoeding, als dat nodig is! En pas vanaf dat moment, kan de geadresseerde rechten en plichten ontleen aan de vervoerovereenkomst.

Bij aflevering tekent de geadresseerde de vrachtbrief voor ontvangst en krijgt hij vervolgens het tweede (blauwe) exemplaar van de (CMR) vrachtbrief van de chauffeur. Hiermee is de geadresseerde partij geworden bij de vervoerovereenkomst - ofwel door het in ontvangst nemen van de goederen en/of het ondertekenen van de vrachtbrief, ofwel door het indienen van een schadevergoeding, als dat nodig is! Vanaf dat moment mag hij tegenover de vervoerder gebruik maken van de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien.

Let op!

Het kan voorkomen u als geadresseerde de goederen niet in ontvangst kan of wil nemen, bijvoorbeeld omdat de zending bedorven is of geheel verloren gegaan. In dat geval zal u door het indienen van een schadeclaim alsnog partij worden bij de vervoerovereenkomst, en kunt u daar ook de bijbehorende rechten aan ontleen.



CMR-vrachtbrief

In het internationaal vervoer wordt gebruik gemaakt van de CMR-vrachtbrief, die is gebaseerd op de afspraken in het CMR-verdrag. Dit verdrag is van toepassing op internationaal vervoer van goederen op de weg, als het land van verzending en/of het land van aflevering is aangesloten bij het CMR-verdrag.

Meer informatie over het CMR-verdrag en de CMR-vrachtbrief vindt u in de Stichting vervoeradres-brochure 'De vrachtbrief: goed geregeld' of op de website www.beurtvaartadres.nl.



Welke rechten en plichten heeft de geadresseerde?

In de eerste plaats heeft de geadresseerde recht op aflevering van de goederen of recht op vervangende schadevergoeding.

Daarnaast heeft de geadresseerde beschikkingsrecht.

Dit beschikkingsrecht over de lading is wel aan beperkingen onderhevig:

- De geadresseerde mag de goederen aan een andere persoon laten afleveren, maar deze persoon mag op zijn beurt geen andere geadresseerde meer aanwijzen.
- Als de geadresseerde gebruik maakt van dit beschikkingsrecht dan:
 - moet hij het eerste exemplaar van de vrachtbrief met daarop de nieuwe instructies aan de vervoerder overleggen en de vervoerder schadeloos stellen voor kosten en schade die de uitvoering van deze instructies met zich meebrengt;
 - moeten de instructies uitvoerbaar zijn op het ogenblik, dat ze de chauffeur bereiken. De nieuwe instructies mogen de normale bedrijfsvoering van de vervoerder niet beletten en geen schade veroorzaken voor afzenders of geadresseerden van andere zendingen;
 - mogen de instructies niet leiden tot het verdelen van de zending.

Naast rechten heeft de geadresseerde ook verplichtingen:

- hij moet de goederen met vereiste spoed in ontvangst nemen;
- afgifte van een ontvangstbewijs direct na de aflevering van de goederen;
- betaling van de goederen bij levering onder rembours (betaling bij aflevering, zie ook pagina 15);
- betaling van de vrachtkosten, als dat is afgesproken.

Wie mag er instructies geven aan de chauffeur?

De afzender is opdrachtgever van het goederenvervoer.

Hij mag daarom over de goederen beschikken en instructies geven aan de vervoerder. Dit betekent dat de afzender bijvoorbeeld een andere geadresseerde mag aanwijzen of een andere plaats van aflevering. Deze bevoegdheden eindigen op het moment dat de geadresseerde tot de vervoerovereenkomst toetreedt, dus als de goederen zijn afgeleverd.

Het kan voorkomen dat de vervoerder de goederen niet volgens afspraak kan afleveren, bijvoorbeeld omdat het afleveradres niet klopt, omdat 'de poort dicht is', of omdat de geadresseerde weigert de goederen (tijdig) in ontvangst te nemen. Ook kan een chauffeur terecht komen in een stakingsactie en daardoor extreme vertraging oplopen. Als tijdige aflevering gevaar loopt moet de vervoerder de afzender om nadere instructies vragen. Zolang de aflevering aan de geadresseerde niet heeft plaatsgevonden, is de vervoerovereenkomst niet beëindigd met alle risico's voor de vervoerder van dien. Het kan voorkomen dat aflevering niet mogelijk is doordat de geadresseerde niet meewerkt aan inontvangstname of de goederen weigert, of door andere omstandigheden die aflevering beletten. In dat geval kan de vervoerder - al dan niet na overleg met de afzender of op instructie van de afzender - de goederen weer meenemen, lossen of in bewaring nemen. De vervoerder doet er verstandig in zo'n geval altijd de afzender op de hoogte te stellen en instructies te vragen.

Het beschikkingsrecht van de afzender gaat over op de geadresseerde zodra de goederen worden afgeleverd en de geadresseerde het voor hem bestemde (tweede) gedeelte van de vrachtbrief heeft ontvangen. Uiteraard houdt het beschikkingsrecht van de geadresseerde niet in dat hij ineens alles van de vervoerder kan vragen wat hij wil, want die heeft aan zijn verplichtingen in de vervoerovereenkomst voldaan. De geadresseerde kan bijvoorbeeld niet zomaar van de chauffeur verlangen dat hij de goederen alsnog naar een andere locatie vervoert, of vragen of hij de goederen 'even' naar boven brengt, uitpakt of installeert, of bijvoorbeeld andere pallet(s) mee retour neemt.

Let op!

Het bovenstaande geldt niet wanneer in de koopovereenkomst gebruik is gemaakt van E- of F-clausules uit de Incoterms (EXW, FCA, FAS of FOB, zie ook pagina 24). In dat geval speelt de verkoper geen rol in het transport. De koper regelt het vervoer van de goederen en is in dit geval zowel afzender als geadresseerde.



4. Vervoer door ondervoerder verandert dat iets voor de geadresseerde?

Het komt regelmatig voor dat het transport van een zending (gedeeltelijk) wordt uitgevoerd door een ondervoerder. Hieronder leest u wat dat in de praktijk betekent voor de geadresseerde.

Vervoerovereenkomsten worden in de praktijk vaak door ondervoerders uitgevoerd. In dat geval sluit de hoofdvervoerder een tweede vervoerovereenkomst met de ondervoerder om de goederen af te leveren.

De hoofdvervoerder wordt in deze nieuwe overeenkomst beschouwd als de afzender van de goederen, en de ondervoerder wordt dan de vervoerder.



Wie is aansprakelijk: hoofd- of ondervoerder?

Dit levert echter een bijzondere situatie op: beide vervoerovereenkomsten hebben dezelfde geadresseerde! Dat roept de vraag op van welke overeenkomst de geadresseerde bij aflevering deel gaat uitmaken: de hoofdovereenkomst of de ondervoerovereenkomst? En aan welke van deze twee overeenkomsten kan hij nu rechten ontleen? Het antwoord op deze vraag kan bijvoorbeeld van belang zijn als de geadresseerde schade wil verhalen op de vervoerder. Moet hij dan de hoofdvervoerder of de ondervoerder aansprakelijk stellen?

Voor de geadresseerde telt alleen de hoofdovereenkomst

Voor de geadresseerde is alleen de hoofdovereenkomst van belang. Het gaat erom dat de afzender en hoofdvervoerder de bedoeling hebben om de geadresseerde tot de hoofdovereenkomst te laten toetreden. Daarom zal de geadresseerde bij aflevering altijd partij worden bij de hoofdovereenkomst, ook al wordt de levering feitelijk uitgevoerd door een ondervoerder. De ondervoerder kan worden gezien als hulpperson van de hoofdvervoerder.

Het feit dat de hoofdvervoerder de overeenkomst zelf niet (geheel) uitvoert en daarvoor een ondervoerder inschakelt, maakt geen verschil. De ondervoerder voert de overeenkomst uitsluitend voor rekening en verantwoordelijkheid van de hoofdvervoerder uit.

Vanuit juridisch perspectief zal de geadresseerde bij schade, diefstal of vertraging dus in eerste instantie altijd de hoofdvervoerder hierop aanspreken. Wie de wanprestatie heeft geleverd, de hoofdvervoerder of de ondervoerder, is hierbij niet van belang: de hoofdvervoerder staat in voor de door hem ingeschakelde ondervoerder. In overleg met zijn advocaat kan de geadresseerde uiteraard ook proberen om de schade te verhalen op de ondervoerder of de afzender. In de praktijk zal de geadresseerde niet onder de vervoerovereenkomst claimen, maar onder de koopovereenkomst bij de verkoper (tevens de afzender). Schadegevallen worden meestal tussen de afzender en de door hem ingeschakelde vervoerder afgewikkeld.

Wat staat er op de vrachtbrief?

De ondervoerder zal de vrachtbrief gewoonlijk tekenen in het vak 'Handtekening vervoerder' dat is bestemd voor de vervoerder. Een speciaal vak voor de ondervoerder ontbreekt op de vrachtbrief. Dat is op zichzelf geen probleem, aangezien de ondervoerder handelt namens zijn opdrachtgever. De verkoper (de oorspronkelijke afzender) heeft met de ondervoerder geen juridische relatie.

Let op!

Als de tweede vervoerder op het tweede (blauwe) exemplaar van de vrachtbrief zijn naam en adres vermeldt, dan is er sprake van opvolgend vervoer. Meer hierover in het volgende hoofdstuk.

5. Opvolgend vervoer de geadresseerde als onderdeel van de internationale vervoersketen

Wanneer er sprake is van internationaal vervoer, en de vervoerder maakt gebruik van een ondervoerder, kan zich een bijzondere situatie voordoen. In de CMR bestaat namelijk het begrip 'opvolgend vervoerder'. In dit hoofdstuk wordt uitgelegd wat daaronder wordt verstaan.



Als een vervoerovereenkomst door één vervoerder wordt uitgevoerd, is het duidelijk dat eventuele aansprakelijkheid voor schade bij deze vervoerder ligt.

Wordt het transport echter door een keten van vervoerders uitgevoerd - en in het internationaal vervoer is dat vaak het geval - dan is het vaststellen van aansprakelijkheid een stuk gecompliceerder. In dat geval moet worden aangetoond wie de lading vervoerde op het moment dat de schade zich voordeed. Om hierin duidelijkheid te scheppen is in de CMR een regeling opgenomen, waarin onder meer onderscheid wordt gemaakt tussen de hoofdvervoerder en een 'opvolgend vervoerder'.

Volgens het CMR-verdrag wordt een door de hoofdvervoerder ingeschakelde ondervoerder beschouwd als opvolgend vervoerder wanneer de ondervoerder de vrachtbrief ontvangt die betrekking heeft op het gehele transport onder één vervoerovereenkomst. Door zijn naam en adres in te vullen in het vak 'Opvolgend vervoerder' wordt de ondervoerder partij bij de hoofdovereenkomst.

Overigens is het begrip 'opvolgend vervoer' onbekend in het Nederlands Burgerlijk Wetboek en komt het ook niet voor in de Algemene Vervoercondities (AVC) 2002.

Schade bij opvolgend vervoer

Als er bij opvolgend vervoer sprake is van verlies, schade of vertraging is het voor de geadresseerde van belang om te weten wie van de vervoerders aansprakelijk kan worden gesteld. In het CMR-verdrag is bepaald dat in dat geval een eis tot schadevergoeding kan worden ingediend bij:

- de eerste vervoerder,
- de laatste vervoerder,
- of de vervoerder, die het deel van het vervoer uitvoerde waarin het verlies, de beschadiging of de vertraging is ontstaan.

Dus onder de CMR heeft de geadresseerde meer partijen bij wie hij zijn schade kan claimen. Immers, normaal gesproken zou een (onder-)vervoerder alleen maar aansprakelijk zijn voor schade die op zijn deeltraject is ontstaan.

Voor de afzender en de geadresseerde van de goederen heeft het uiteraard grote voordelen als een vervoerder als opvolgend vervoerder wordt beschouwd. Zij krijgen er naast de hoofdvervoerder een extra debiteur bij, en dat kan bijvoorbeeld van pas komen als de hoofdvervoerder in betalingsproblemen raakt.

Is er sprake van opvolgend vervoer als de hoofdvervoerder een 'papieren' vervoerder is?

Stel dat de ondervervoerder zijn opdracht aanneemt van een hoofdvervoerder die geen enkel deel van het vervoer verricht, maar louter en alleen 'papieren' vervoerder is.

Is deze ondervervoerder dan opvolgend vervoerder volgens de CMR? Helaas is hier geen helder antwoord op te geven, omdat de Nederlandse rechtspraak hier geen eensluidend oordeel over heeft.

Volgens Professor Haak* wordt in de rechtspraak in Nederland, evenals in de meeste andere CMR-landen, niet strikt formeel geoordeeld over deze kwestie. Dat betekent dat men wel degelijk opvolgend vervoerder is bij ontvangst van de vrachtbrief wanneer de hoofdvervoerder alleen 'papieren' vervoerder is. Hierbij geldt overigens wel dat een vrachtbrief - met vermelding van de naam en adres in in het vak 'Opvolgend vervoerder' - noodzakelijk is om een ondervervoerder als opvolgend vervoerder aan te merken.

Wij adviseren in dit soort complexe situaties uw branche-organisatie in te schakelen of een in het vervoerrecht gespecialiseerde advocaat of jurist.

**Prof. K. Haak is professor Handelsrecht aan de Erasmus Universiteit Rotterdam en auteur van diverse boeken over vervoersrecht.*



6. De geadresseerde als importeur

levert een AEO-certificaat voordeel op?

De nieuwe AEO-certificering, die begin 2008 door de Douane is ingevoerd, kan voordelen opleveren voor bedrijven die onderdeel vormen van de internationale vervoersketen. Dus ook voor u als geadresseerde.

In de internationale vervoersketen is de geadresseerde vaak de importeur van de goederen. Dat brengt een aantal douaneverplichtingen met zich mee, zoals het indienen van de douaneaangifte of het zorgen voor veilige ontvangst en opslag.

Sinds 1 januari 2008 is in de EU een nieuwe douane-verordening van kracht, die is bedoeld om internationale goederenstromen veiliger te maken en de efficiency en snelheid van de douaneafhandeling te vergroten. Deze nieuwe regelgeving kan vergaande consequenties hebben voor alle schakels in de vervoersketen, dus ook voor de geadresseerde.

Door de nieuwe regelgeving kunnen bedrijven bij de Douane de status van Authorised Economic Operator (AEO) aanvragen. Om deze status te verkrijgen worden er eisen gesteld aan automatisering, administratie, veiligheid, huisvesting, communicatie, traceerbaarheid, solvabiliteit, enzovoort. Als de Douane deze status toekent, geeft ze in feite aan dat een bedrijf betrouwbaar is en minder controle nodig heeft. Gecertificeerde bedrijven krijgen dan ook voorrang bij de Douane en minder controles door de Douane. Met een AEO-status kan een bedrijf dus openthoud door douanecontroles voorkomen, maar dat geldt alleen als alle partijen in de gehele logistieke keten AEO-gecertificeerd zijn. Dat kan er in de toekomst bijvoorbeeld toe leiden dat een verlader met AEO-status ook van de vervoerder(s) en importeur eist dat ze over een AEO-certificaat beschikken. Omgekeerd zou u er als importeur met AEO-status voor kunnen kiezen om alleen goederen te kopen bij gecertificeerde leveranciers en verlangen dat ze alleen met AEO-vervoerders werken. Dat levert immers veel tijdswinst op.



Moet u als geadresseerde aan het einde van de internationale vervoersketen een AEO-certificaat aanvragen of niet? Daar is geen eenduidig antwoord op te geven. Dat hangt onder meer af van de bedrijven waarmee u zaken doet en mate waarin de vervoersketen waar u onderdeel van uitmaakt, gecertificeerd is. Het kan echter geen kwaad om u te verdiepen in de eisen die er aan certificering worden gesteld, zodat u voorbereid bent op het moment dat deze stap mogelijk voordelig of onvermijdelijk wordt.

Meer informatie over dit onderwerp vindt u op de website van de Douane: www.douane.nl/zakelijk/aeo.

7. Wanneer vindt de aflevering precies plaats?

Het precieze moment van aflevering onder de vervoerovereenkomst is niet altijd gemakkelijk vast te stellen, maar kan wel een grote rol spelen bij het vaststellen wie er verantwoordelijk is voor eventuele schade. Daarom moeten hierover duidelijke afspraken worden gemaakt in de vervoerovereenkomst.

De geadresseerde wordt 'bij aflevering' partij bij de vervoerovereenkomst. Maar wanneer is dat precies? Wat moeten de vervoerder en de geadresseerde daarvoor doen? Dat het belangrijk is om dit duidelijk af te spreken, blijkt wel uit het volgende voorbeeld. Een chauffeur arriveert op zijn bestemming en koppelt de trailer af bij de loods. Maar voordat de geadresseerde kan uitladen, heeft iemand de trailer van het terrein afgereden en is vervolgens spoorloos verdwenen. Is er dan afgeleverd of niet? Door in de vervoerovereenkomst goede afspraken te maken over het moment van aflevering van de lading is meteen duidelijk wie er verantwoordelijk is voor de lading op het moment van de diefstal.

Het komt voor dat een vervoeropdracht tot stand komt op basis van een mondelinge afspraak tussen afzender en vervoerder. Ook is in veel gevallen sprake van vaste routines (elke week dezelfde rit) waarvoor niet elke keer een vervoerovereenkomst wordt gemaakt. Dat werkt prima - tot het moment dat er iets misgaat. In dat geval moet de wet uitkomst bieden, maar dat is niet altijd eenvoudig. Het is dus raadzaam om het moment van aflevering - indien mogelijk - duidelijk vast te leggen in een vervoerovereenkomst.

In de wet wordt namelijk niet duidelijk omschreven wat onder aflevering wordt verstaan. De wetgever gaat ervan uit dat dit het moment is dat de goederen aankomen op de plaats van bestemming, tenzij de betrokken partijen onderling anders overeenkomen.



In de jurisprudentie - de uitspraken van rechters - wordt sinds een tiental jaren niet de feitelijke aflevering gezien als het moment van aflevering, maar het moment waarop de geadresseerde na aankomst van de zending de feitelijke beschikking krijgt over de goederen. Dat betekent dat het moment van aflevering wordt bepaald door :

- wat daarover precies in de vervoerovereenkomst of vrachtbrief is afgesproken.
Als is afgesproken dat de chauffeur moet lossen, dan is er afgeleverd op het moment dat de zending is uitgeladen, maar als is afgesproken dat de geadresseerde moet lossen, dan is er afgeleverd op het moment dat de geadresseerde in staat is gesteld om te gaan uitladen, bijvoorbeeld door het overhandigen van de vrachtbrief of door het parkeren van de trailer tegen het dock van het warehouse.
- of door wat er feitelijk gebeurt, als er in de vervoerovereenkomst geen duidelijke afspraak is vastgelegd. Als dat tot een rechtzaak leidt, zal de rechter aan de hand van de feiten proberen vast te stellen op welk moment geleverd is.

Meer informatie over het lossen van goederen vindt u op pagina 17.



Let op!

Voor de koper/geadresseerde is het verwarrend dat de verkoper levert onder de koopovereenkomst en de vervoerder aflevert onder de vervoerovereenkomst. Het *juridisch moment* van aflevering wordt immers bepaald door de leveringsvoorwaarden in de koopovereenkomst. Dit verschil wordt duidelijk in het volgende voorbeeld:

In een koopovereenkomst is levering FCA (free carrier) volgens Incoterms® 2010 afgesproken. Dat betekent dat de verkoper levert tot bij de vervoerder met wie de koper een contract heeft afgesloten.

Is de afgesproken locatie het pand van de verkoper, dan moet de verkoper de goederen laden. Anders heeft hij deze verplichting niet. Tot de levering draagt de verkoper alle risico's van verlies of schade.

Het feitelijke vervoer (de rit) moet dan nog beginnen en pas na aankomst bij de geadresseerde kan er worden gelost. Toch loopt de koper risico over de goederen vanaf het moment dat de afzender de goederen heeft geleverd bij de vervoerder. De verkoper heeft daarmee aan de verplichtingen in de koopovereenkomst voldaan.

Als aflevering wordt geweigerd

Voor het binnenlands vervoer en internationaal vervoer geldt, dat als de geadresseerde niet meewerkt aan de aflevering, de vervoerder de goederen mag opslaan of in de vrachtwagen laten. Dat kan voorkomen als:

- de geadresseerde niet op de plaats van ontvangst aanwezig is op het afgesproken moment;
- de geadresseerde goederen niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, of de ontvangst vertraagt;
- de geadresseerde de goederen weigert of niet voor ontvangst wil tekenen.

Eventuele schade is dan voor rekening van de afzender, die daarom snel moet worden geïnformeerd over de situatie.

Levering onder rembours

Het kan zijn dat de vervoerder pas tot aflevering mag overgaan, als de geadresseerde de goederen heeft betaald (rembours). Dat kan soms problemen opleveren, bijvoorbeeld als de geadresseerde wil betalen met een cheque of met vreemde valuta. In dat geval moet de vervoerder voor aflevering ter plekke eerst nadere informatie bij de afzender vragen. De vervoerder zou in een moeilijk parket kunnen komen als de geadresseerde na aankomst zijn beschikkingsrecht (en het recht op aflevering) opeist. Dat kan echter nooit het geval zijn, want het arriveren van de goederen op zich geeft de geadresseerde niet het recht om over de goederen te beschikken. Het gaat erom wat de partijen (afzender en vervoerder) met de instructie 'onder rembours' hebben bedoeld. En de bedoeling daarvan was duidelijk: de vervoerder mag zonder betaling niet afleveren en de geadresseerde heeft volgens de koopovereenkomst zonder betaling geen recht op de goederen!



8. Geadresseerde en aflevering: waar tekent u voor?

Het moment van aflevering is waar het u als geadresseerde om gaat. Daarom is het belangrijk om te weten waar u op moet letten: controle van de lading, betaling van eventueel rembours en tekenen van het ontvangstbewijs. Ook moet duidelijk zijn wie de lading moet lossen en wat er met de emballage gebeurt. In dit hoofdstuk zetten we alles voor u op een rij.



Als de goederen door de vervoerder worden afgeleverd, is het belangrijk dat de geadresseerde zorgvuldig handelt. Dat kan later veel problemen voorkomen.

Eerst controleren, dan pas tekenen

Als de chauffeur een zending aanbiedt voor aflevering, moet de uiterlijke staat van de goederen en hun verpakking allereerst worden gecontroleerd. Als expliciet een uiterste tijd van aflevering is overeengekomen met de vervoerder en er daadwerkelijk schade wordt geleden, dan moet worden bekeken of de aflevering op tijd is. Afhankelijk van de bevindingen zijn er drie situaties mogelijk:

- De geadresseerde tekent de vrachtbrief als bewijs van ontvangst en treedt daarmee toe tot de vervoerovereenkomst, eventueel na betaling van het rembours.
- De geadresseerde weigert de aflevering, om welke reden dan ook. Hij wordt dan geen partij bij de vervoerovereenkomst en de vervoerder moet de afzender informeren en om instructies vragen. De vervoerder kan ook gebruik maken van zijn recht om de goederen op te slaan (eventueel bij een derde). De afzender houdt dan het beschikkingsrecht over de goederen.
- De geadresseerde wil de goederen wel afnemen, maar constateert schade, verlies of vertraging. Als partij bij de vervoerovereenkomst krijgt hij recht op schadevergoeding. Daarom tekent de geadresseerde in deze situatie wel de vrachtbrief, maar onder voorbehoud. Hierbij moet duidelijk worden omschreven waarom het voorbehoud wordt gemaakt. In hoofdstuk 9 wordt specifiek ingegaan op wat er moet gebeuren bij schade of vertraging.



Ontvangstbewijs of geen bewijs?

Wettelijk is de geadresseerde verplicht onmiddellijk na aflevering van de goederen daarvoor een ontvangstbewijs af te geven. Voor de vervoerder is het bewijs van ontvangst van groot belang. Heeft hij dat bewijs niet, bijvoorbeeld omdat hij 's nachts heeft geleverd, en de geadresseerde ontkent de lading te hebben ontvangen, dan heeft de vervoerder een probleem. Als de geadresseerde ontkent de goederen (in goede staat) te hebben ontvangen (en hij kan bewijzen dat de schade of het verlies zijn ontstaan tijdens het vervoer), zal de vervoerder op een andere manier het ongelijk van de geadresseerde moeten aantonen, en dat zal niet meevallen zonder bewijs van ontvangst.

De handtekening van de geadresseerde levert het bewijs van ontvangst - ook wel proof of delivery (POD) genoemd. Gewoonlijk wordt hiervoor de vrachtbrief gebruikt, maar als een vervoerder langs meerdere geadresseerden rijdt, verzamelt hij de handtekeningen vaak op een aftekenlijst. Op deze lijst staan de afleveradressen met de goederen vermeld. Bij het tekenen van deze lijst is het verstandig om te verifiëren dat de aftekenlijst verwijst naar de vrachtbrief (via het unieke nummer van de vrachtbrief) en omgekeerd.

Let op!

Niet elke handtekening levert een geldig ontvangstbewijs op. Zo is een aftekenlijst niet hetzelfde als een paklijst. Tekenen voor ontvangst op een paklijst geldt meestal niet als ontvangstbewijs! Ook wordt in de praktijk wel getekend op een PDA (een klein draagbaar toestel dat computer-, telefoon-, fax- en netwerkfuncties combineert). Hoewel een handtekening op een PDA een vorm van bewijs is, kan het zijn dat de rechter in bepaalde omstandigheden de handtekening niet erkent.

Let op!

op sommige PDA's is het niet mogelijk om aantekeningen op een vrachtbrief te maken.



Wat te doen als een ontvangstbewijs niet mogelijk is?

Er zijn situaties denkbaar waarin het lastig is om een bewijs van ontvangst af te geven, bijvoorbeeld bij nachtelijk vervoer van bloemen. In zo'n geval is het raadzaam om in het raamcontract dat gewoonlijk voor een dergelijk vervoer bestaat, een aparte bepaling op te nemen omtrent het bewijs van aflevering. Zo kan worden afgesproken dat de vervoerder wordt geacht het aantal bloemen te hebben afgeleverd zoals op de vrachtbrief (pakbon, etc.) staat vermeld, waarbij de geadresseerde eventuele tekorten aan de hand van de winkeladministratie mag bewijzen, en dat hiertegen geen beroep mogelijk is. Waterdicht is dit soort afspraken uiteraard niet, en uiteindelijk zijn dergelijke nachtelijke afleveringen zonder documenten een kwestie van goed vertrouwen. Afspraken omtrent het bewijs maakt de positie van partijen echter wel duidelijker, hoewel misbruik er niet mee kan worden voorkomen.



Wie moet bij aflevering de goederen lossen?

De vraag wie er moet lossen is van belang omdat degene die verplicht is tot lossen ook aansprakelijk is voor eventuele schade die tijdens het lossen ontstaat. Wie er moet lossen is niet vastgelegd in de wet, en ook niet in de CMR. Juridisch gezien is aflevering het feitelijk ter beschikking stellen van de goederen aan de geadresseerde. Men kan dus afleveren zonder te lossen, bijvoorbeeld door het overhandigen van de vrachtbrief.

Over het algemeen is het niet de chauffeur die moet lossen, maar is de geadresseerde verantwoordelijk voor het lossen van de goederen. De verplichting om te lossen kan nauwkeurig wordt vastgelegd in de voorwaarden in de koopovereenkomst, bijvoorbeeld door de juiste Incoterm te kiezen. Wie er moet lossen kan soms ook volgen uit wat gebruikelijk is, bijvoorbeeld wanneer dagelijks of wekelijks dezelfde leveringen worden uitgevoerd volgens een vast patroon.

Volgens de AVC 2002 is de afzender echter verplicht de lading te (laten) lossen, tenzij partijen anders zijn overeengekomen of als uit het soort vervoer of uit de lading en het soort vrachtwagen anders blijkt. Dat betekent, dat het voor u als geadresseerde belangrijk is om hierover duidelijke afspraken te maken in de koopovereenkomst.

De afzender kan deze afwijkende afspraak, na deze ook met de vervoerder te zijn overeengekomen, vervolgens vermelden op de vrachtbrief.

Wat gebeurt er als de afspraak over het lossen in de koopovereenkomst niet overeenkomt met wat er op de vrachtbrief staat? Stel, in de koopovereenkomst staat dat de chauffeur moet lossen, maar op de vrachtbrief staat dat de geadresseerde dat moet doen. Geadresseerde zal dan de chauffeur vragen om te lossen, dat staat immers in de koopovereenkomst. In dat geval kan de vervoerder het beste contact opnemen met de afzender voor nadere instructies.

9. Noteer de emballage ook op de vrachtbrief

Emballage is verzendverpakking die alleen wordt gebruikt voor het transport van de goederen. In de praktijk wordt er op diverse manieren omgegaan met (retour-)emballage, bijvoorbeeld door toepassing van een poolsysteem, ruil, huur of statiegeld. Meermalig te gebruiken emballage, zoals (euro)pallets of rolcontainers, is veelal eigendom van de afzender, en moet na levering van de goederen weer worden geretourneerd naar de afzender.

Wanneer de afzender wil dat de geadresseerde emballage ruilt, dan moet de afzender daarover met de geadresseerde afspraken maken. Daarbij moet de afzender ook afspreken dat de geadresseerde verplicht is om de te ruilen emballage direct na aflevering aan de vervoerder mee terug te geven. Bovendien is de geadresseerde verplicht om het overeengekomen aantal pallets te retourneren van een kwaliteit zoals overeengekomen met de afzender.

De vervoerder is niet zonder meer verplicht om de emballage/pallets te ruilen. Palletruil is een dienst die de vervoerder aanbiedt. Voor de retour te vervoeren pallets sluit de afzender een aparte vervoerovereenkomst met de vervoerder, die recht heeft op een nader overeen te komen vergoeding voor het vervoer van de emballage. De vervoerder is niet verplicht op retouremballage te wachten.

De geadresseerde of de chauffeur kan het best op de vrachtbrief vermelden hoeveel emballage is aangeleverd en weer mee terug is genomen.

De kwaliteit van de retouremballage en de hoeveelheid is een zaak tussen afzender en geadresseerde.



10. Wat te doen bij schade of vertraging?

Bij schade, verlies of vertraging moet worden uitgezocht wie er aansprakelijk is. Goed gebruik van de vrachtbrief kan daarbij onnodige schadeclaims voorkomen.

Een ongeluk zit in een klein hoekje, en dat geldt zeker ook voor het vervoer. Daarom is het goed om te weten hoe u moet handelen als er bij aflevering sprake is van schade, bijvoorbeeld door breuk, manco/verlies of vertraging.

Uitgangspunt voor het bewijzen van dergelijke schade is dat de vervoerder wordt geacht de goederen tijdig af te leveren in dezelfde staat en hetzelfde aantal als waarin hij deze heeft ontvangen. Het is vervolgens altijd aan degene die de schadeclaim indient om te bewijzen dat er sprake is van schade, tekort of vertraging. De vrachtbrief, tevens ontvangstbewijs, speelt daarbij een belangrijke rol.

Zichtbare schade meteen melden

Wanneer na controle van het aantal colli blijkt dat de levering niet compleet is, moet de geadresseerde dat meteen schriftelijk vermelden. Dat geldt ook bij zichtbare schade, bijvoorbeeld als de verpakking nat is of gescheurd. De vrachtbrief is het instrument bij uitstek om aan te geven wat er aan de levering mankeert. Als de geadresseerde geen voorbehoud voor schade maakt, mag worden aangenomen dat de goederen zijn geleverd zoals beschreven in de vrachtbrief, waardoor reclameren achteraf wordt bemoeilijkt. De vervoerder beschikt dan immers over bewijs dat de zending in goede orde is geleverd.

Omgekeerd is het ook voor de vervoerder belangrijk om de goederen te controleren als de zending wordt opgehaald bij de afzender. Stel dat de afzender wil dat de wagen geladen en verzegeld wordt overgedragen en de chauffeur ondertekent de vrachtbrief in goed vertrouwen zonder controle van de lading. Bij aflevering wordt de wagen geopend en vervolgens blijkt een deel van de lading beschadigd. De geadresseerde verlangt vanzelfsprekend een schadevergoeding. Volgens de AVC 2002 kan de chauffeur in dit voorbeeld niet aansprakelijk worden gesteld omdat hij geen mogelijkheid had om de lading te controleren. Maar volgens de CMR had de chauffeur het voorbehoud moeten maken dat er geen controle mogelijk was. Als chauffeur doet u er dan ook goed aan om altijd het zekere voor het onzekere te nemen en een eventueel voorbehoud duidelijk op de vrachtbrief te vermelden.

Verborgene schade: melden binnen 7 dagen

Het kan ook voorkomen dat pas naderhand blijkt dat de levering beschadigd is of niet compleet. Op de vrachtbrief staat bijvoorbeeld het aantal colli en het gewicht van de zending.



Omdat het aantal colli juist was, is de vrachtbrief zonder voorbehoud ondertekend. Later blijkt echter dat er 500 kilo te weinig is geleverd. Omdat het hier een onzichtbaar gebrek betreft, kan ook achteraf een schadevergoeding worden gevraagd, mits dit binnen 7 dagen na ontvangst van de goederen schriftelijk aan de afzender wordt gemeld.

Een te late schademelding betekent overigens niet dat u helemaal geen recht meer heeft om schade te claimen. Het is wel zo dat een tijdige melding binnen de genoemde periode het gemakkelijker maakt om aannemelijk te maken dat de schade tijdens het vervoer is ontstaan.

Schade door vertraging

Voor verdragingschade moeten we een onderscheid maken tussen binnenlands vervoer (AVC 2002) en internationaal vervoer (CMR):

- Bij binnenlands vervoer is de vervoerder verplicht de lading binnen de in de vervoerovereenkomst vastgelegde termijn af te leveren. Als er geen limiet is gesteld wordt de vervoerder geacht de zending 'binnen redelijke termijn' af te leveren. Wat 'redelijk' is kan per geval verschillen, en is bijvoorbeeld mede afhankelijk van de afstand of het soort

goederen. Indien u als geadresseerde denkt schade door vertraging te hebben geleden, moet u de afzender daarvoor **binnen één week** na ontvangst van de goederen schriftelijk aansprakelijk stellen. De vertragingsschade is beperkt tot eenmaal de vrachtprijs (als niet binnen redelijke termijn is geleverd) en tweemaal de vrachtprijs (als de schriftelijk overeengekomen termijn is overschreden).

- Ook bij internationaal vervoer moet de lading binnen de in de vervoerovereenkomst vastgelegde termijn of binnen een redelijke termijn worden afgeleverd. Het is raadzaam om artikel 19 van het CMR-verdrag na te lezen voor een precieze definitie van de redelijke termijn. Als geadresseerde moet u binnen 21 dagen na ontvangst van de goederen de afzender schriftelijk aansprakelijk stellen voor eventuele vertragingsschade. U moet daarbij wel bewijzen dat er daadwerkelijk schade is ontstaan. De schadevergoeding voor vertraging is gemaximaliseerd tot de vrachtprijs.

Artikel 19 CMR-verdrag

Er is vertraging in de aflevering, wanneer de goederen niet zijn afgeleverd binnen de bedongen termijn of, bij gebreke van zulk een termijn, wanneer de werkelijke duur van het vervoer, zo men rekening houdt met de omstandigheden en met name, bij gedeeltelijke lading, met de tijd benodigd voor het verkrijgen van een volledige lading op de gebruikelijke voorwaarden, meer tijd vergt dan een goed vervoerder redelijkerwijs behoort te worden toegestaan.



Wie krijgt een schadevergoeding?

Op grond van het feit dat de vervoerovereenkomst bij aflevering van de goederen een driepartijenovereenkomst wordt, hebben zowel de geadresseerde als de afzender het recht om bij schade een vergoeding te eisen van de vervoerder, zoals ook is vastgelegd in het Burgerlijk Wetboek (art. 8:1126) en de CMR (op basis van internationale gerechtelijke uitspraken). Als beide partijen een schadeclaim indienen, geldt uiteraard dat de vervoerder maar eenmaal hoeft te betalen. Wie de schadevergoeding uiteindelijk krijgt toegewezen, hangt af van wie degene is die daadwerkelijk de schade heeft geleden.

Het is voor de geadresseerde overigens verstandig om in geval van schade een advocaat in te schakelen, of een in het vervoerrecht gespecialiseerde jurist. Tevens is het raadzaam om zowel de vervoerder als de afzender aansprakelijk te stellen. Daarmee vergroot u de kans om een schadevergoeding toegewezen te krijgen.

11. Vrachtbrief maakt rechten en verplichtingen duidelijk

De vrachtbrief is een essentieel document voor alle partijen in de vervoersketen. Het doet niet alleen dienst als bewijs van ontvangst, maar vormt ook onmisbaar bewijsmateriaal bij schade, verlies of vertraging.

In de voorgaande hoofdstukken is de vrachtbrief al enkele malen ter sprake gekomen. Maar de standaardvrachtbrief heeft de partijen in het vervoer nog veel meer te bieden:

• **Tastbaar bewijs van de vervoerovereenkomst**

Na uitgifte van de vrachtbrief, en ondertekening door afzender en vervoerder, is het ondubbelzinnig duidelijk dat hier sprake is van een vervoerovereenkomst. Bovendien wordt in de standaard vrachtbrief verwezen naar Algemene Vervoercondities (AVC) 2002 of het CMR-verdrag, waardoor deze voorwaarden automatisch van toepassing zijn op de vervoerovereenkomst.

• **De vrachtbrief registreert het complete vervoerproces**

Voor alle partijen in de vervoerovereenkomst, inclusief de geadresseerde, bevat de vrachtbrief alle informatie die nodig is om de afspraken in de vervoerovereenkomst te kunnen uitvoeren, zoals afzender, vervoerder en geadresseerde, bestemming, eventuele instructies van de afzender en rembours. Maar ook aantal, aard, verpakking en gewicht van de goederen staan vermeld. Al deze gegevens over de zending worden vooraf door de afzender op de vrachtbrief genoteerd.

• **Overtuigend bewijs bij schade of tekort**

Aan de hand van de vrachtbrief kan de vervoerder en/of de geadresseerde aantonen dat er sprake is van schade of tekort. Uiteraard is het dan wel van belang dat beide partijen de goederen controleren bij inontvangstname: de vervoerder bij de afzender, en de geadresseerde als de zending wordt afgeleverd. Geconstateerde gebreken kunnen dan op de vrachtbrief worden genoteerd. Partijen dienen elkaar daartoe dan ook in de gelegenheid te stellen.

• **Waarborg voor juiste uitvoering van de overeenkomst**

Ook tijdens het vervoer speelt de vrachtbrief een belangrijke rol. Zo kan de afzender specifieke instructies in de vrachtbrief vastleggen, bijvoorbeeld de eis om de goederen op een bepaalde temperatuur te vervoeren. Of dat het voertuig alleen op beveiligde plaatsen mag worden geparkeerd. Deze instructies kunnen een belangrijke rol spelen bij de vraag of de vervoerder later al dan niet terecht een beroep kan doen op overmacht of beperkte aansprakelijkheid.

Vrachtbrief ook belangrijk voor de geadresseerde

Bij aflevering ontvangt u als geadresseerde uw exemplaar van de vrachtbrief. Een belangrijk moment want vanaf dat moment:

- neemt u deel aan de vervoerovereenkomst met de daarbij behorende rechten en plichten;
- heeft u de beschikking over de goederen.

De vrachtbrief is bij aflevering ook van belang omdat u daarop breuk, tekort of vertraging kunt vermelden. Daarmee kunt u altijd aantonen wat er precies geleverd is en in welke staat.

In de praktijk blijkt men nog steeds onvoldoende doordrongen van de betekenis van de hier beschreven bewijskracht van de vrachtbrief. Met name voor de vervoerder is het in bepaalde situaties raadzaam - hoewel niet altijd verplicht - om een voorbehoud te maken. Dat kan een flinke schadepost voorkomen omdat hij zo achteraf altijd kan bewijzen dat de goederen qua aantal, verpakking of uiterlijke staat al bij ontvangst niet overeenkwamen met de vermelding op de vrachtbrief.

Wilt u meer weten over het nut en gebruik van de vrachtbrief? Lees dan de Stichting vervoeradres-brochure 'De vrachtbrief: goed geregeld!'



Bijlage: Incoterms® 2010

Per 1 januari 2011 kunt u de Incoterms® 2010-regels opnemen in uw koopovereenkomsten. Deze nieuwe Incoterms® 2010-regels komen in de plaats van de Incoterms® 2010. De volledige tekst kunt u bestellen op de website van ICC Nederland: www.icc.nl.

De belangrijkste wijzigingen

- De regels zijn opgedeeld in twee categorieën: 1) iedere wijze van vervoer en 2) vervoer over water.
- De regels DAF, DES, DEQ en DDU zijn komen te vervallen.
- Daarvoor in de plaats zijn er twee nieuwe regels: DAT en DAP.
- De regels zijn toepasbaar op zowel binnenlandse als internationale handel.
- Naast papieren documenten kunt u ook elektronische bestanden of procedures gebruiken.

Afspraken over levering en vervoer

De Incoterms® 2010-regels zijn onderdeel van de koopovereenkomst. Hiermee leggen koper en verkoper afspraken vast over zaken als: welke partij regelt het vervoer of de verzekering; wanneer levert de verkoper de goederen en wanneer gaat het risico op de goederen over; welke partij betaalt de kosten voor bijvoorbeeld vervoer en verzekering?

Koper en verkoper kiezen één Incoterm. Afhankelijk van de gekozen Incoterm sluit de verkoper óf de koper een vervoerovereenkomst met de vervoerder. De vervoerder is

dus niet gebonden door de Incoterm! Koper en verkoper hebben echter te maken met zowel de koopovereenkomst als de vervoerovereenkomst (zie ook hoofdstuk 1 Koper, verkoper en vervoerder).

Overzicht Incoterms® 2010

Hieronder vindt u per Incoterms® 2010-regel kort de verplichtingen van verkoper en koper voor levering en vervoer. Op het moment van levering gaat het risico van schade aan of verlies van de goederen over van de verkoper naar de koper. Het leveringsdocument is veelal het vervoersdocument (bijvoorbeeld de vrachtbrief).

De verkoper regelt het eventuele voortransport naar de leveringslocatie. De af te sluiten vervoerovereenkomst dient ter regeling van het vervoer van de leveringslocatie naar de plaats van bestemming.

In onderstaande tabel is voor elke Incoterms® 2010-regel grofweg aangegeven:

- op welke locatie er onder de koopovereenkomst geleverd wordt;
- welke partij de vervoerovereenkomst afsluit.

Incoterms®	Leveringslocatie	Vervoerovereenkomst door
Alle soorten vervoer		
EXW	Bij bedrijf van verkoper	Koper
FCA	Bij bedrijf van verkoper, maar ingeladen in vervoermiddel	Koper
CPT	Bij de vervoerder	Verkoper
CIP	Bij de vervoerder	Verkoper
DAT	Op de terminal/kade	Verkoper
DAP	Ter bestemming in het vervoermiddel	Verkoper
DDP	Ter bestemming in het vervoermiddel	Verkoper
Vervoer over water		
FAS	Langsij het schip	Koper
FOB	Aan boord van het schip	Koper
CFR	Aan boord van het schip	Verkoper
CIF	Aan boord van het schip	Verkoper



Regels voor iedere wijze van vervoer

EXW (ex works) Af Fabriek

De verkoper levert wanneer hij de goederen ter beschikking stelt van de koper in zijn bedrijfspand of elders (werkplaats, fabriek, opslagplaats, etc.). De koper draagt alle kosten en risico's na de inontvangstname van de goederen en regelt zelf het vervoer en inladen. Deze regel is geschikt voor binnenlandse handel.

FCA (free carrier) Vrachtvrij tot Vervoerder

De verkoper levert bij het bedrijfspand zodra de goederen zijn geladen op het vervoermiddel verschaft door de koper. De koper sluit een vervoerovereenkomst af. Deze regel is geschikt voor internationale handel.

CPT (carriage paid to) Vracht Betaald tot

De verkoper levert de goederen aan de vervoerder of een andere door de koper aangewezen persoon op een overeengekomen plaats. De verkoper sluit een vervoerovereenkomst af.

CIP (carriage and insurance paid to) Vracht en Verzekering Betaald tot

De verkoper levert de goederen aan de vervoerder of een andere door de koper aangewezen persoon op een overeengekomen plaats. De verkoper sluit een vervoerovereenkomst af. Bovendien sluit de verkoper een verzekeringscontract af tot (minimale) dekking van het risico dat de koper loopt voor schade aan of verlies van de goederen tijdens het vervoer.

DAT (delivered at terminal) Geleverd op Terminal

De verkoper moet vervoeren tot de overeengekomen terminal. Levering geschiedt, wanneer de goederen gelost zijn op de terminal en ter beschikking van de koper zijn gesteld. Met terminal wordt tevens bedoeld: kade, opslagplaats, containerweg- spoor- of luchtvrachtterminal.

DAP (delivered at place) Geleverd ter Bestemming

De verkoper moet vervoeren tot de plaats van bestemming. Levering geschiedt, wanneer de goederen ter beschikking van de koper worden gesteld op het vervoermiddel op de plaats van bestemming. De koper moet de goederen lossen. Het verschil met DDP: de inklaring is bij DAP voor rekening en risico van de koper.

DDP (delivered duty paid) Geleverd Rechten Betaald

De verkoper moet vervoeren tot de plaats van bestemming. Levering geschiedt, wanneer de goederen ter beschikking van de koper worden gesteld op het vervoermiddel op de plaats van bestemming. De koper moet de goederen lossen. Het verschil met DAP: de inklaring is bij DDP voor rekening en risico van de verkoper.

Regels voor vervoer over water

FAS (free alongside ship) Vrachtvrij Langs zij Schip

De verkoper levert wanneer de goederen in de haven van verscheping langs zij het schip zijn geplaatst. De koper sluit de vervoerovereenkomst af en regelt het laden aan boord.

FOB (free on board) Vrachtvrij aan Boord

De verkoper levert wanneer de goederen aan boord van het schip zijn. De koper sluit de vervoerovereenkomst af.

CFR (cost and freight) Kostprijs en Vracht

De verkoper levert wanneer de goederen aan boord van het schip zijn. De verkoper sluit de vervoerovereenkomst af voor het vervoer naar de haven van bestemming.

CIF (cost insurance and freight) Kostprijs, Verzekering en Vracht

De verkoper levert wanneer de goederen aan boord van het schip zijn. De verkoper sluit de vervoerovereenkomst af voor het vervoer naar de haven van bestemming. Bovendien sluit de verkoper een verzekeringscontract af, waarin dekking wordt gegeven voor schade aan of verlies van de goederen tijdens het vervoer. Dit betreft een minimale dekking.

Over Stichting vervoeradres

Jaarlijks worden er in Nederland meer dan 150 miljoen vervoerovereenkomsten gesloten. Bij zo'n enorm aantal transacties gaat er uiteraard wel eens iets mis. Als er iets mis gaat is het (verlies of schade, calamiteiten) van groot belang om algemene voorwaarden van toepassing te hebben verklaard. Onredelijk of slecht geformuleerde algemene voorwaarden leiden namelijk tot onduidelijkheid en extra schade voor zowel logistieke dienstverleners als hun opdrachtgevers.

Stichting vervoeradres is een samenwerkingsverband van de landelijke verladers- en vervoerdersorganisaties EVO, Koninklijk Nederlands Vervoer, NBB en TLN (Transport Logistiek Nederland). Binnen de stichting wordt overleg gevoerd om tot afspraken te komen over goede tweezijdige standaard-vervoervoorwaarden, waarin de rechten en verplichtingen van de bij de wegvervoerovereenkomst betrokken partijen nader zijn omschreven. Van de 150 miljoen vervoerovereenkomsten worden bijna al deze overeenkomsten onder Stichting vervoeradres voorwaarden vervoerd.

Voor een aantal deelmarkten zijn specifiek op hun situatie toegesneden condities bepaald, verhuizers hebben immers andere kenmerken dan bijvoorbeeld koeriers. Ook voor het transport van afvalstoffen zijn in overleg tussen opdrachtgevers en logistieke dienstverleners de Algemene voorwaarden voor het Afvalstoffenvervoer over de Weg tot stand gekomen. Naast het ontwikkelen van vervoersvoorwaarden geven wij uniforme vrachtbrieven (papieren en elektronische) uit voor het binnenlands- en internationaal vervoer van goederen over de weg. Deze vrachtbrieven worden gebruikt als:

- vastlegging van de vervoerovereenkomst;
- als bewijsstuk van ontvangst en aflevering van de goederen;
- als hulpmiddel voor de aansturing van de goederenstroom;
- als hulpmiddel voor de administratie van de afzender, vervoerder en ontvanger;
- als hulpmiddel voor de afwikkeling van transportschades door verzekeraars.

De algemene vervoersvoorwaarden en overige publicaties van Stichting vervoeradres zijn verkrijgbaar via onze website 'www.sva.nl' of door te bellen naar 088 552 21 00.

Stichting  vervoeradres

Stichting vervoeradres

Hofweg 33

2631 XD NOOTDORP

Postbus 24023

2490 AA DEN HAAG

T 088 - 552 21 67

F 088 - 552 21 03

E sva@beurtvaartadres.nl

I www.sva.nl

EVO

EVO is de toonaangevende belangenbehartiger van 30.000 verladere, ontvangers en eigen vervoerders in handel, bouw, industrie, agrarische sector en zakelijke dienstverlening.

EVO zet zich in om het rendement van de leden te verbeteren door de bereikbaarheid te bevorderen en het beheer van goederenstromen doelmatiger te laten verlopen. Kerntaken van EVO zijn collectieve belangenbehartiging, informatie en voorlichting, opleiding en training en bedrijfsadviesing. De leden van EVO zijn verantwoordelijk voor meer dan tachtig procent van alle goederenverplaatsingen in Nederland, inclusief import en export. Over weg, water, rails en door de lucht. Vrijwel alle bedrijven hebben ook te maken met afgifte en het vervoer, de ontvangst of verwerking van afvalstoffen. .

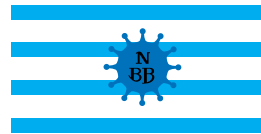


EVO

Signaalrood 60
2718 SG ZOETERMEER
(Wijk 18)
Postbus 350
2700 AJ ZOETERMEER
T 079 - 346 73 46
F 079 - 346 78 00
E evo@evo.nl
I www.evo.nl

NBB

Het Nederlandsch Binnenvaartbureau (N.B.B.) behartigt sinds 1929 de belangen van beurtvaartbedrijven. In 1997 heeft de overheid het wettelijke vergunningenverschil weggehaald. Nog steeds behartigt het N.B.B. de belangen van die bedrijven welke meer doen dan varen alleen, bijvoorbeeld het voor- en natransport regelen, overslag, etc. Maar ook de Waddenbootdiensten zijn bij ons aangesloten. In 1999 heeft men een samenwerking gestimuleerd van een groot aantal bedrijven welke werken onder de naam Bulcontrans, die zich bezighoudt met het vervoer tussen containerterminals en het vervoer van massagoederen, houtsnippers, mest, heipalen, granen, staal, vliegtuigonderdelen, etc.



NBB

Vasteland 12e
3011 BL ROTTERDAM
Postbus 23131
3001 KC ROTTERDAM
T 010 - 412 24 10
F 010 - 412 90 91
E cbrb@binnenvaart.nl
I www.binnenvaart.nl

Transport en Logistiek Nederland (TLN)

TLN is de belangenbehartiger voor het beroepsgoederen-vervoer en de logistieke dienstverlening. Een ondernemersorganisatie met ongeveer 6000 leden. Een vereniging die opkomt voor de belangen van de hele bedrijfstak. Steunpilaar en adviseur voor de individuele ondernemer. Toonaangevend gesprekspartner voor gemeenten, provincies, de rijksoverheid en de politiek in Den Haag en Brussel.



TLN

Boris Pasternaklaan 22
2719 DA ZOETERMEER
Postbus 3008
2700 KS ZOETERMEER
T 079 - 363 61 11
F 079 - 363 62 00
E info@tln.nl
I www.tln.nl

Trefwoordenregister

	Pagina		Pagina
aansprakelijkheid		levering onder rembours	16
afzender	11	leveringsvoorwaarden	6
bij opvolgend vervoer	12	rolverdeling	5, 7
hoofd- of ondervoerder	11	koper, verplichtingen	7
rol vrachtbrief	20, 22	levering	5
schade bij lossen	18	door vervoerder	6
vervoerder	10, 20	franco	7
AEO-certificering	14	onder de koopovereenkomst	6
aflevering		rembours	16
controleren goederen	17	lossen	6, 7, 21
geweigerd	16	manco (Zie schade)	
niet mogelijk	10	ondervoerder	11
rembours	16	ondervoerovereenkomst	11
rol vrachtbrief	15	ontvangstbewijs	10, 17
schade	20	opvolgend vervoer	12
tijdstip van	15	paklijst	17
zonder lossen	18	PDA	17
aftekenlijst	17	POD (Zie ontvangstbewijs)	
afzender		proof of delivery (Zie ontvangstbewijs)	
aansprakelijkheid	11, 16	rembours	16
beschikkingsrecht	10	schade	
instructies aan chauffeur	10	bij internationale vervoersketen	12
Authorised Economic Operator (Zie AEO)		bij opvolgend vervoer	12
AVC	10, 12, 18, 20, 22	bij vervoer door ondervoerder	11
beschikkingsrecht	10, 17	noteren op vrachtbrief	20
breuk (Zie schade)		verborgen	20
CMR	9, 10	vertraging	20
douane		zichtbaar	20
AEO	14	verkoper	
leveringsvoorwaarden	7	en vervoerder	5
eigen vervoer	6	verplichtingen	7
emballage	17, 19	verlies (Zie schade)	
franco levering	7	vertragingsschade	
geadresseerde		binnenland	20
andere aanwijzen	10	internationaal	21
lossen	18	vervoerder	
niet aanwezig	16	aansprakelijkheid	20
plichten	10	belang vrachtbrief	22
rechten	10	controleren goederen	17, 20
rol in vervoerovereenkomst	5, 9	en koopovereenkomst	5
vrachtbrief	22	instructies van wie?	10
hoofdvervoerder	11	ondervoer	11
hulp persoon	11	opvolgend vervoer	12
importeur	14	rol in vervoerovereenkomst	5, 9
Incoterms® 2010	8, 25	vervoerovereenkomst	5, 9, 11
instructies		moment van aflevering	15
aan chauffeur	10	vrachtbrief	
vragen aan afzender	10	bewijs bij schade	22
koopovereenkomst	5, 7	emballage noteren	19
Incoterms	25	schade noteren	20
levering	16		

Mission statement

Stichting vervoeradres

De Stichting vervoeradres faciliteert de logistieke keten met tweezijdige, breed geaccepteerde algemene voorwaarden (zoals de AVC). Centraal hierbij staan evenwichtige risicoverdeling, brancheacceptatie en duidelijkheid over de rechtspositie van zowel afzender (verlader), logistieke dienstverlener als geadresseerde. De Stichting onderhoudt internationale contacten, gericht op het verbeteren van de rechtspositie van de partijen in de logistieke keten (zoals geformuleerd in het CMR-verdrag).



U kunt van Stichting vervoeradres verwachten dat:

- wij duidelijkheid verschaffen over het gebruik van de logistieke algemene voorwaarden;
- wij direct uw vragen over vervoerrecht beantwoorden.

In samenwerking met Beurtvaartadres

De mission statement van de Stichting vervoeradres sluit aan bij die van de onderneming Beurtvaartadres. Beurtvaartadres faciliteert de logistieke keten bij het onderling uitwisselen en bewaren van gegevens over logistieke transacties, om de totale transactiekosten te verlagen. Hiertoe stelt zij kennis, oplossingen en producten beschikbaar. Beurtvaartadres streeft nadrukkelijk naar duurzame en maatschappelijk verantwoorde dienstverlening en wil het bewustzijn met haar MVO-beleid overbrengen aan medewerkers, afnemers en leveranciers.

Beurtvaartadres is onafhankelijk en handelt namens de ondernemersorganisaties EVO, Goederenvervoer Nederland, Nederlandsch Binnenvaartbureau en Transport en Logistiek Nederland.



Artikelnummer: 6028
Versie: 1.9

