

# Vervoerrecht

## Verplichtingen van de afzender

De vorige keer schreef ik over de geadresseerde.<sup>1</sup> Deze keer dus over de afzender, en meer in het bijzonder welke verplichtingen de afzender heeft onder de vervoerovereenkomst. Naast zijn 'hoofdverplichting', de betaling van de vracht, rusten er op de afzender nog heel wat meer verplichtingen. De belangrijkste van die verplichtingen laat ik hieronder de revue passeren.



Prof. mr. Maarten Claringbould, hoogleraar Zeerecht aan de Universiteit van Leiden en advocaat bij Van Traa Advocaten

### 1. Definitie van afzender

De afzender is de contractuele wederpartij van de vervoerder (art. 8:1090 BW). De afzender is degene die de vervoerovereenkomst sluit met de vervoerder. In de praktijk is de afzender meestal ook de aflader, dat wil zeggen de partij die de goederen aan de vervoerder ten vervoer geeft. Maar dat hoeft niet altijd zo te zijn. Bij een koop 'Ex Works' moet de koper de vervoerovereenkomst sluiten met de vervoerder. Die koper 'Ex Works' is dan zowel afzender als geadresseerde, terwijl de verkoper slechts aflader is; de aflader heeft geen contractsband met de vervoerder. Hij geeft de goederen slechts mee aan de vervoerder.<sup>2</sup> Die aflader wordt dus ook geen vrachtdebiteur.

Heel vaak zal toch die aflader in het vak 'Afzender' op de vrachtbrief als afzender worden vermeld, maar daarmee is hij nog geen vrachtdebiteur. Deze aflader mag bewijzen dat hij geen vervoerovereenkomst met de vervoerder heeft gesloten. En als je geen partij bent geworden bij de vervoerovereenkomst, kun je ook geen vrachtdebiteur zijn.

### 2. De afzender moet de vracht betalen

Hiermee komen we bij – wat ik noem – de hoofdverplichting van de afzender. De afzender, de contractuele wederpartij van de vervoerder, moet in eerste instantie de verschuldigde vracht aan de vervoerder betalen. Zie met zoveel woorden art. 7 lid 1 AVC 2002 en hetzelfde volgt ook uit art. 8:1128 BW. De afzender moet die vracht al betalen op het moment dat hij de vrachtbrief aan de vervoerder overhandigt dan wel op het ogenblik dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen. In de praktijk zal de afzender nooit de vracht betalen voordat het vervoer is begonnen. Hij zal dat pas doen als hij een factuur van de vervoerder heeft ontvangen en maar al te vaak zal de afzender de betalingstermijn van 14 dagen niet in acht nemen. Vrachtvorderingen van vervoerders die dagelijks voor een vaste afzender rijden, kunnen zo al

gauw oplopen tot enkele tonnen aan euro's. Op een goed (of kwaad) moment stopt de vervoerder met rijden en krijgen wij de spannende zaken over het retentierecht dat de vervoerder uitoefent op de lading die hij dan onder zich houdt.<sup>3</sup>

Professor Maarten Claringbould schreef een uitgebreide toelichting op de artikelen van de AVC. Voor die toelichting op de AVC 2002 kunt u ook terecht op de website van Stichting Vervoeradres. <https://www.sva.nl/nl/publicaties/toelichting-op-de-avc>

Opvallend is dat in de CMR niet wordt geregeld wie vrachtdebiteur is. Als Nederlands recht van toepassing is op de vervoerovereenkomst, wordt de vraag wie de vrachtdebiteur is bij een CMR-vervoerovereenkomst bepaald door het Nederlandse recht. Dan komen we weer uit bij de afzender, zeker als de AVC 2002 aanvullend van toepassing zijn verklaard.

Bij een ongefrankeerde zending (niet franco) wordt de geadresseerde ook vrachtdebiteur, maar als de geadresseerde weigert de vracht te betalen, blijft de afzender toch ook vrachtdebiteur (art. 7 lid 2 eerste zin AVC).<sup>4</sup>

Overigens is de afzender niet alleen debiteur van de vracht, hij moet ook de verdere op de goederen drukkende kosten voldoen. Deze kosten kunnen zijn: tolgelden, opslag-, uitslag-, inslag- en overslagkosten, distributiekosten, verpakkingskosten, administratiekosten en douanekosten voor het vrijmaken van onder douaneverband reizende goederen.

### 3. De afzender moet informatie over de goederen geven

Niet alleen drukken allerlei verplichtingen op de vervoerder<sup>5</sup> met als hoofdverplichting de goederen in dezelfde staat af te leveren als waarin hij deze heeft ontvangen ('Goed erin; goed eruit!'), maar evenzeer heeft de afzender naast de betaling van de vracht, ook nog veel andere verplichtingen jegens de vervoerder.

<sup>1</sup> M.H. Claringbould, 'Vanaf welk moment kan de geadresseerde over de goederen beschikken?', *Weg en Wagen*, nr. 82, juli 2017, p. 5-8.

<sup>2</sup> Zie ook *Weg en Wagen*, nr. 82, juli 2017, p. 5.

<sup>3</sup> Uitgebreid M.H. Claringbould over art. 23 AVC 2002 'Retentierecht' in 'Toelichting op de AVC 2002', 's-Gravenhage: Stichting Vervoeradres 2015, p. 235-247.

<sup>4</sup> Hierover meer in 'Toelichting op de AVC 2002' bij art. 7 lid 2, p. 88-89.

<sup>5</sup> Zie voor al die overige verplichtingen van de vervoerder: 'Toelichting op de AVC 2002', bij art. 13 lid 5 AVC, p. 172-176.

Het begint met de verplichting van de afzender om zo volledig mogelijk gegevens te verschaffen over de te vervoeren goederen (art. 8:1114 lid 1 BW; art. 4 lid 1 AVC).<sup>6</sup> Het gaat bijvoorbeeld om een afwijkend zwaartepunt van een zware machine of een laag smeltpunt van vaten met hars. Minstens zo belangrijk is het gewicht van de lading dat op de vrachtbrief moet worden vermeld, want voor je het weet geraak je in de situatie van overbelading. Immers, de vervoerder is verplicht te controleren of de opgegeven lading niet te zwaar is voor het laadgewicht van de vrachtwagen (art. 9 lid 5 AVC). Als de vervoerder vaststelt dat de lading te zwaar is, moet hij niet gaan rijden en kan hij de vervoerovereenkomst opzeggen. In dat geval is de afzender verplicht de vervoerder een bedrag van € 500 te betalen (art. 4 lid 4 AVC). Gaat de vervoerder toch met de te zwaar beladen vrachtwagen rijden en hij wordt beboet, dan moet de vervoerder die boete zelf betalen.

Dat wordt weer anders als de vervoerder niet kon weten dat er sprake is van overbelading. Bijvoorbeeld de afzender geeft een gewicht op van de gesloten container met goederen van 20 ton terwijl het in werkelijkheid 25 ton was; de vervoerder had van tevoren vermeld dat het maximum toelaatbaar gewicht van het chassis 20 ton was (art. 9 lid 1 AVC: 'Mededeling laadvermogen'). In dat geval moet de afzender de boete vergoeden, art. 4 lid 5 AVC.<sup>7</sup>

Ik vraag mij overigens af of deze tamelijk detaillistische regeling in de AVC ooit in de praktijk wordt gebracht. Ik zie een vervoerder niet zo gauw die € 500 bij zijn gewaardeerde klant innen, laat staan dat hij een eventuele boete wegens overbelading aan zijn klant durft door te berekenen.

#### 4. De afzender moet de goederen op de overeengekomen plaats en tijd bij de vervoerder aanleveren

Als de afzender de goederen, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd bij de vervoerder aanlevert, moet de afzender de schade aan de vervoerder vergoeden (art. 8:1110 BW; art. 4 lid 2 AVC). Dit is een garantieverplichting ('door welke oorzaak dan ook') die op de afzender rust. Dus als is afgesproken dat de container om 10.00 uur klaar staat bij de fabriek en de vervoerder arriveert keurig op tijd maar er is nog geen container en de chauffeur moet twee uur wachten, kan de vervoerder de wachttijd als schade bij de afzender in rekening brengen. Als het wachten nog veel langer gaat duren, kan de vervoerder, na het stellen van een uiterste termijn, ook de vervoerovereenkomst opzeggen en weggrijden; de vervoerder heeft dan als schadevergoeding recht op 75% van de vracht, niet meer en niet minder.<sup>8</sup> Ook hier denk ik dat het in de praktijk niet zo vaak op die manier geregeld wordt. Vergoeding van enkele

uren wachttijd wellicht ja, maar 75% van de vracht en niet rijden, ik zie het niet gebeuren. Maar zo staat het dus wel in de AVC 2002.

Deze situatie moet onderscheiden worden van de mogelijk lange wachttijden bij de containerterminals. Meestal wordt daar niet een precies tijdstip afgesproken wanneer de container moet worden opgehaald. Er wordt afgesproken dat de container op maandagochtend opgehaald moet worden. Als de chauffeur pas – vanwege de lange wachtrij voor de terminal – in de middag de terminal kan oprijden, is dat voor zijn rekening. De container op de terminal stond immers klaar voor transport. Over die wachttijden bij containerterminals moeten de vervoerders en de afzenders apart afspraken maken in hun raamcontracten.

#### 5. De afzender moet laden, stuwen en lossen

Deze verplichting van de afzender staat niet in Boek 8 BW of de CMR, maar wel in art. 4 lid 1e AVC 2002. Daarom is het zo belangrijk om juist bij CMR-vervoer de AVC 2002 aanvullend van toepassing te verklaren. Overigens kunnen partijen hierover anders overeenkomen. Het kan ook zo zijn dat uit de aard van het vervoer voortvloeit dat de chauffeur laadt en lost, bijvoorbeeld bij pakjesvervoer.<sup>9</sup> Als de chauffeur ziet dat er gebrekkig wordt geladen en gestuwd, treedt de sanctie van art. 4 lid 4 AVC in werking. Als de afzender weigert die gebrekkigheid te verhelpen, kan de chauffeur de belading en stuwage zelf in orde maken. De vervoerder heeft dan weer recht op die € 500 maar of dat in de praktijk werkt, betwijfel ik.<sup>10</sup>

#### 6. De afzender moet zorgen voor verpakking

De garantieverplichting van de afzender dat hij de goederen op de overeengekomen plaats en tijd moet aanleveren, strekt zich ook uit tot de wijze waarop het overeengekomen vervoer moet worden uitgevoerd. Dat betekent ook dat in principe de afzender moet bepalen of de goederen al dan niet moeten worden verpakt. Op zich is deze verplichting van de afzender niet zo duidelijk in de wet of de AVC opgeschreven, maar de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade aan onverpakte goederen die eigenlijk verpakt hadden moeten zijn, is des te uitgebreider geregeld in art. 17 lid 4b CMR, art. 8:1101 BW en art. 11 onder b AVC. Kort gezegd komt het er op neer dat als de afzender de goederen onverpakt meegeeft terwijl zij eigenlijk verpakt hadden moeten zijn, de vervoerder niet aansprakelijk is voor de schade die is ontstaan door het niet verpakt zijn. Bijvoorbeeld, een nieuwe wasmachine moet worden vervoerd van het distributiecentrum naar de consument. Als de medewerkers van het distributiecentrum de wasmachine tegen de gewoonte in onverpakt meegeven aan hun vervoerder (deze wasmachine

<sup>6</sup> Zie voor al die overige verplichtingen van de vervoerder: 'Toelichting op de AVC 2002', bij art. 13 lid 5 AVC, p. 172-176.

<sup>7</sup> 'Toelichting op de AVC 2002', art. 4 AVC, p. 49-66.

<sup>8</sup> 'Toelichting op de AVC 2002', art. 4 lid 5 AVC, p. 63-64; K.F. Haak, 'Nogmaals verkeersboetes', Weg en Wagen, nr. 62, oktober 2010, p. 1-3.

<sup>9</sup> 'Toelichting op de AVC 2002', art. 4 lid 3 AVC, p. 59-61.

<sup>10</sup> 'Toelichting op de AVC 2002', art. 4 lid 1e AVC, p. 56.

was eerder retour gezonden door een klant die de machine weigerde) en er ontstaat krasschade, kan de vervoerder zich beroepen op de exoneratie van onverpakte goederen. Het gaat er om of achteraf door experts of door de gewoonte in de praktijk kan worden vastgesteld of de goederen ten onrechte niet verpakt waren. De afzender moet dus in eerste instantie bepalen of de te vervoeren goederen al dan niet verpakt moeten worden. Dat ligt weer anders als het gaat om vervoer van tweedehands meubels of piano's; daar bepaalt de vervoerder en niet de consument of er al dan niet dekkleden moeten worden gebruikt. De vervoerder kent, althans hij behoort te kennen, de gewoonte van het al dan niet verpakken van dat soort goederen.

## 7. De afzender moet de vrachtbrief invullen en aan de vervoerder overhandigen

Tot slot van deze niet eens volledige lijst van verplichtingen van de afzender, deze belangrijke verplichting van de afzender: hij moet de vrachtbrief invullen, hij staat in voor de juistheid en volledigheid van de gegevens en hij moet die vrachtbrief aan de vervoerder overhandigen. Dit is tot in detail geregeld in art. 5 AVC en uitgebreid toegelicht in de 'Toelichting op de AVC 2002' bij dat art. 5 AVC, p. 67-78. Veel meer informatie over de vrachtbrief vindt u in het praktijkboek 'De vrachtbrief, direct duidelijk', 51 pagina's, gratis te downloaden van <https://www.sva.nl/nl/publicaties/praktijkboek-vrachtbrief>.

De afzender moet dus de AVC-vrachtbrief volledig invullen (art. 5 lid 2 AVC), ondertekenen (art. 5 lid 3 AVC) en tegelijkertijd met de goederen aan de vervoerder overhandigen (art. 5 lid 1 AVC). Deze verplichting van de afzender vinden we ook terug in art. 8:1115 BW, waar het, net als bij het tijdig ter beschikking stellen van de goederen, een garantieverplichting is.

In de CMR is minder strak geregeld wie de vrachtbrief moet invullen en of de afzender die vrachtbrief moet overhandigen aan de vervoerder. Als er maar een vrachtbrief wordt opgemaakt, maar dat kan dus zowel door de vervoerder als door de afzender worden gedaan. Op de CMR-vrachtbrief staat wel voorgedrukt welke vakken (vrijwel alle vakken) door de afzender moeten worden ingevuld en welke vakken door de vervoerder (zijn naam, voorbehouden en betaling van vracht). In de praktijk vult de afzender meestal de gehele CMR-vrachtbrief in, inclusief de naam van de vervoerder, en zet de vervoerder (diens chauffeur) alleen een handtekening.

Terug naar de AVC-vrachtbrief. In de praktijk komt het regelmatig voor dat de vervoerder zelf de vrachtbrief opmaakt; dat is dikwijls het geval als een afzender een consument is. Eventuele fouten bij het invullen van zo'n vrachtbrief blijven voor rekening van de vervoerder.

## 8. Toepasselijkverklaring van de AVC 2002 op de vrachtbrief

Een interessant juridisch punt is nog het volgende. De afzender bepaalt welke vrachtbrief hij opmaakt en meegeeft aan de vervoerder. Bij binnenlands wegvervoer zal dat vrijwel altijd een AVC-vrachtbrief zijn. Op al die AVC-vrachtbrieven, ook als het een CMR/AVC-vrachtbrief is, worden de AVC 2002 van toepassing verklaard. Dat betekent dat juridisch gezien de afzender de AVC 2002 jegens de vervoerder van toepassing verklaart. Met andere woorden, die afzender moet als de 'gebruiker' van de AVC 2002 in de zin van art. 6:231 onder b BW worden aangemerkt; dit wetsartikel maakt het mogelijk om in bepaalde gevallen de bepalingen van algemene voorwaarden te vernietigen. Ik ben echter van mening dat de bepalingen van de AVC 2002 niet door de wederpartij van de gebruiker, in casu de vervoerder, vernietigd kunnen worden.<sup>11</sup> Ten eerste zijn de AVC 2002 jegens de vervoerder niet onredelijk bezwarend nu zij in gezamenlijk overleg tussen de ondernemersvereniging evofenedex enerzijds en de vervoerdersorganisatie TLN anderzijds tot stand zijn gekomen. En vernietiging door de 'kleine' wederpartij (een vervoerder met minder dan 50 werknemers) is evenmin aan de orde nu terhandstelling van de tekst van de AVC 2002 aan die vervoerders onmogelijk is waar het gaat om tientallen miljoenen overeenkomsten van (nationaal) wegvervoer die jaarlijks tussen ladingbelanghebbenden en vervoerders worden gesloten. Het is dan redelijkerwijs niet mogelijk om bij iedere wegvervoerovereenkomst waarvoor een AVC-vrachtbrief wordt afgegeven de volledige tekst van die AVC bij te voegen. Samengevat: de AVC-vrachtbrief moet worden opgemaakt door de afzender en dat heeft tevens tot gevolg dat de AVC 2002 van toepassing zijn op de overeenkomst van wegvervoer waarvoor die AVC-vrachtbrief wordt uitgegeven.

## 9. Tot slot

Er zijn heus nog wel meer verplichtingen die op de afzender rusten. Met name is dat het geval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen waarvoor allerlei publiekrechtelijke regels gelden.<sup>12</sup> Als de afzender verkeerde informatie geeft over de gevaarlijke aard van de te vervoeren gevaarlijke stoffen en de boel explodeert kan dat tot een onbeperkte aansprakelijkheid van die afzender leiden.<sup>13</sup> Maar wellicht daarover een andere keer.

Als de afzender de AVC-vrachtbrief keurig en correct invult, de goederen netjes laadt en stuwt en als hij op tijd de vracht betaalt, heeft hij al aan het merendeel van zijn verplichtingen jegens de vervoerder voldaan en kan hij gerust gaan slapen (of beter: snel weer een lading goederen verzendgereed maken).

<sup>11</sup> M.H. Claringbould, 'Stuwage en controle van stuwage', *Weg en Wagen*, nr. 71, januari 2014, p. 7-11. 'Toelichting op de AVC 2002' bij art. 3 AVC, p. 41-42.

<sup>12</sup> Zie de bijdragen van Peter Huijbregts in *Weg en Wagen*, m.n. 'De Wet vervoer gevaarlijke stoffen', *Weg en Wagen*, nr. 78, februari 2016, p. 13-15.

<sup>13</sup> M.H. Claringbould, 'Afzendersaansprakelijkheid bij vervoer van drugs', *Weg en Wagen*, nr. 73, juli 2014, p. 7-9.