

Omgaan met de vrachtbrief

Mr. H.C. van den Akker is gespecialiseerd in wegtransportaangelegenheden. Iedere maand belicht hij in Eigen Rijder een onderwerp dat van belang is voor eigen rijders. Deze maand: omgaan met de vrachtbrief. De transportadvocaat is ook op Internet te vinden: www.transportadvocaat.com

Wanneer een vrachtbrief?

De vrachtbrief is nog steeds een zeer veelvuldig toegepast document in het wegvervoer. De introductie van het elektronisch berichtenverkeer en internet hebben de vrachtbrief nog geenszins verdrongen. Jaarlijks worden er in Nederland naar schatting nog meer dan 80 miljoen papieren vrachtbrieven gebruikt. Dat is dan alleen voor het beroepsvervoer op basis van een vergunning. Het gebruik van de vrachtbrief is verplicht gesteld in de Wet goederenvervoer over de weg. Voor het eigen vervoer is geen vrachtbrief verplicht. Dat lijkt logisch, want wanneer een producent de door hem geproduceerde goederen zelf naar de afnemer brengt, wordt er geen vervoersovereenkomst gesloten tussen een beroepsvervoerder en een opdrachtgever. En een van de functies van de vrachtbrief is nu juist dat het dient als bewijs van het bestaan van zo'n vervoersovereenkomst.

Vrijstellingen

Maar er zijn nog meer situaties naast het eigen vervoer waarin geen vrachtbrief bij het vervoer van goederen over de weg hoeft te worden gebruikt. In het Besluit goederenvervoer over de weg is te lezen, dat geen vrachtbrief vereist is voor het vervoer van levende dieren, landbouwproducten van de kweker naar de veiling en de retourvracht van het leeg fust daarvan, inboedels (verhuizingen), losgestorte goederen (zand, puin, etc.) en postzendingen. De Minister van Verkeer en Waterstaat mag nog meer goederen voor de vrijstelling aanwijzen, maar heeft dat tot dusver nog niet gedaan.

Delen

Normaal gesproken bevat de vrachtbrief een aantal delen. Dat is al decennia lang zo. Het oude 'beurtvaartje', kent in gemoderniseerde vorm nog steeds een deel A1, vroeger Vervoeradres of beurtvaartadres, tegenwoordig Vrachtbrief geheten, een deel A2, het bewijs van aflevering voor de vervoerder, een deel B1, Vrachtnota voor de afzender, een deel B2 Bewijs van ontvangst voor de afzender, een deel C1 administratie-



bewijs voor de vervoerder en een deel C2, eveneens Administratiebewijs voor de vervoerder.

Binnenlands of grensoverschrijdend

Ook de CMR-vrachtbrief kent een aantal delen: deel 1 voor de afzender, deel 2 voor de geadresseerde, delen 3 en 4 voor de vervoerder. Aangezien tegenwoordig steeds vaker de vrachtbrief met behulp van de computer en een printer wordt ingevuld en bovendien steeds meer transportbedrijven internationaal vervoer verrichten, is er sinds een aantal jaren ook een zogenaamde CMR / AVC-'83 vrachtbrief op de markt. Bij het door elkaar printen van vrachtbrieven voor het binnenlands- en grensoverschrijdend vervoer, hoeft niet steeds de stapel vrachtbrieven in de papierbak van de printer te worden vervangen. Deze CMR / AVC-'83 vrachtbrief kan dus zowel voor het binnenlands als voor grensoverschrijdend transport worden gebruikt. De vrachtbrief lijkt veel op de oorspronkelijke CMR vrachtbrief. Twee rondjes bovenaan de vrachtbrief met daarin CMR respectievelijk AVC-'83 geven het verschil aan. Op de vrachtbrief zelf staat, dat de CMR-bepalingen van toepassing zijn op het grensoverschrijdend vervoer en de Algemene Vervoer Condities 1983 op het binnenlands vervoer. Pas op! Denk nu niet dat de betalingsvoorwaarden in de AVC 1983, zoals bij voorbeeld het retentierecht, bij gebruik van deze vrachtbrief automatisch van toepassing zijn op grensoverschrijdend vervoer. Evenmin zijn de bepalingen van het CMR automatisch van toepassing op het binnenlands vervoer, wanneer partijen dat zouden hebben gewild, maar dat niet op een duidelijke wijze schriftelijk hebben vastgelegd.

Rembours

Bij gebruik van de CMR / AVC-'83 vrachtbrief voor remboeurszendingen is de vrachtbrief niet direct meer te herkennen aan de kleur en moet de vervoerder bij de inontvangstneming dus zeer goed kijken of vak 15 is ingevuld. Daaraan kan hij zien of er sprake is van een



Mr. H.C. van den Akker.

rembourszending of niet. Ziet de vervoerder dat over het hoofd en verzuimt hij vervolgens het remboursgeld te innen bij aflevering, dan loopt hij het risico zelf toch het gehele remboursbedrag te moeten betalen aan de opdrachtgever. In de standaard vervoersaansprakelijkheidsverzekeringen wordt dit risico bovendien meestal niet gedekt. Om aan deze problematiek enigszins tegemoet te komen zijn er blauwe stickers in de handel verkrijgbaar die de verlader kan gebruiken om de vervoerder extra te attenderen op het feit dat het om een rembourszending gaat. Er zijn kleine stickers om op de vrachtbrief te plakken en grotere om op de goederen te plakken. Dat voorkomt natuurlijk niet, dat er ook zonder zo'n sticker sprake kan zijn van een rembourszending. Het blijft dus oppassen geblazen.

Welke gegevens

Naast de wet en het besluit bestaat er ook nog een "Regeling vrachtbrief" van de Minister van Verkeer en Waterstaat, waarin is vastgelegd welke aanduidingen op de vrachtbrief moeten worden vermeld. Dat zijn de plaats en datum van het opmaken van de vrachtbrief. Dat is belangrijk, omdat in een aantal gevallen vanaf die datum de verjaringstermijn gaat lopen. Vervolgens moeten worden vermeld: naam en adres van de afzender, de vervoerder en de geadresseerde, de plaats en datum van inontvangstneming, de plaats bestemd voor aflevering, de omschrijving van de goederen, aantal colli, gewicht en het aansprakelijkheidsregime, dat van toepassing is.

Bijzondere aansprakelijkheid

Met betrekking tot het laatste kan het voorkomen, dat niet alleen CMR en/of AVC'83 bepalingen van toepassing zijn, maar ook bijzondere aansprakelijkheidsregels. Zo zijn er bij voorbeeld voor de koeriersdiensten, het vervoer van auto's of het vervoer van afvalstoffen vrachtbrieven, waarop wordt verwezen naar speciale voorwaarden. Op de voor- of achterzijde van die vrachtbrief is de letterlijke tekst van het aansprakelijkheidsartikel opgenomen, omdat het Burgerlijk Wetboek voorschrijft, dat afwijkende aansprakelijkheid nietig is, tenzij dat uitdrukkelijk schriftelijk is overeengekomen. Door de tekst op de vrachtbrief te vermelden is de regeling geldig. De vervoerder dient er op attent te zijn, dat hij zich ook voor die afwijkende aansprakelijkheid heeft verzekerd.

Afzender maakt vrachtbrief op

Met betrekking tot het invullen van de vrachtbrief zijn er nog meer aandachtspunten. De afzender hoort de vrachtbrief op te maken. Het komt echter in de praktijk veel voor, dat de vervoerder de goederen eerst gaat laden en tijdens het wegrijden, bij voorbeeld tijdens het wachten voor het eerste stoplicht, zelf de vrachtbrief invult. De vervoerder heeft dan geen exemplaar van de vrachtbrief achtergelaten en heeft ook geen exemplaar met een handtekening of een stempel van de afzender. Formeel is de vervoerder dan in overtreding, maar bovendien kan hij onderweg niet bewijzen, dat hij de goederen inderdaad bij de afzender heeft geladen en dat er een vervoersovereenkomst tussen vervoerder en afzender is gesloten. Wanneer later de vracht niet wordt betaald heeft de vervoerder dit bewijs hard nodig om het door hem verrichte transport te bewijzen en de vrachtprijs te incasseren.

BTW

Een juiste invulling van de vrachtbrief is eveneens van belang om aan te kunnen tonen of er sprake is van zogenaamd intracommunautair goederenvervoer binnen de Europese Unie of van transportdiensten tussen Lidstaten van de Europese Unie en landen daarbuiten. Aan de hand daarvan wordt immers vastgesteld of de vervoerder voor het transport BTW in rekening moet brengen of dat het transport valt onder het 0%-tarief. Plaats van ontvangst en plaats van aflevering dienen daarom goed te worden ingevuld.

Gevaarlijke stoffen

Ook bij het vervoer van gevaarlijke stoffen speelt de vrachtbrief een belangrijke rol. Het ADR-verdrag schrijft voor dat in het vervoersdocument – en dat mag de vrachtbrief zijn en is dat ook meestal – de gevaarlijke stoffen als volgt worden aangeduid: de aanduiding van het goed inclusief het UN-nummer, de klasse, het cijfer en eventueel letter van de stofopsomming, de letters ADR of RID, het aantal colli en het totale volume of gewicht. (randnummer 2002 lid 3 sub a). Bij een onjuist ingevuld vervoersdocument riskeert de vervoerder een boete die kan oplopen van f1.000,- tot f 2.500,-, ook als het document is opgemaakt door de afzender.

CMR-checklist

Voor het invullen van de CMR-vrachtbrief is wellicht de CMR-checklist van de IRU een nuttig hulpmiddel. Deze checklist bestaat al jaren en wordt van tijd tot tijd geactualiseerd. Een Nederlandstalige versie is te downloaden op de website van de IRU: www.iru.org. Klik op Services to the Industry en kies de Nederlandstalige versie. Aan de hand van deze checklist kan de vervoerder de lading bij de inontvangstname inspecteren en onregelmatigheden, zoals beschadigingen of manco's vermelden op de vrachtbrief in het vak bestemd voor de voorbehouden van de vervoerder. Op deze wijze voorkomt de vervoerder, dat hij aansprakelijk wordt gesteld voor schade of een manco die reeds bestond op het moment van de ontvangst van de lading.

Instructies van de afzender

Tevens dient de vervoerder vast te stellen of er bijzonder instructies van de afzender op de vrachtbrief staan vermeld, bij voorbeeld een verbod om over te laden, de gewenste transporttemperatuur. Niet naleving daarvan kan tot aansprakelijkheid van de vervoerder leiden. Anderzijds kunnen de kosten in verband met het naleven van die instructies afzonderlijk aan de opdrachtgever in rekening worden gebracht.

Tot slot

In het bovenstaande zijn niet alle aspecten van de vrachtbrief aan de orde gekomen. Dat is binnen het bestek van één artikel niet mogelijk. Het is slechts een greep uit de vele invalshoeken van waaruit de vrachtbrief benaderd kan worden en het geeft aan, dat het nog steeds een zeer belangrijk en regulerend document is in het beroepsmatig vervoer van goederen over de weg. •