



Q&A Juridisch: het coronavirus en de juridische gevolgen voor de vervoerovereenkomst

Veel logistieke activiteiten zullen belemmerd worden door het coronavirus. Alhoewel de Rijksoverheid de scheepsafhandeling, vlucht- en vliegtuigafhandeling en transport over spoor of weg heeft aangemerkt als vitale processen, zullen er veel problemen voorkomen die schade zullen veroorzaken. Bij wie het risico ligt van deze problemen, zal afhangen van de overeenkomsten die gesloten zijn tussen de verschillende partijen in de keten.

Echter, bedenk ook dat het coronavirus ons allemaal raakt en dat we te maken hebben met een gemeenschappelijk probleem. Ook al ligt een bepaald risico bij een bepaalde marktpartij volgens de overeenkomst, probeer samen een goede oplossing te vinden. Het is immers voor iedereen van belang dat zoveel mogelijk bedrijven deze crisis doorstaan.

Wegvervoer

In het wegvervoer kan een aantal problemen ontstaan. Op [de website van TLN](#) vindt u updates over de coronacrisis en de gevolgen daarvan voor de transportsector. Hieronder wordt een aantal juridische pijnpunten en de meest voorkomende juridische bepalingen besproken. Let op: dit is een algemeen overzicht van situaties die kunnen voorkomen en de regelingen die voor een dergelijke situatie bestaan. Neemt u bij vragen of specifieke situaties contact op met het juridisch team van TLN: info@tln.nl / 088 – 4567 567.

Indien sprake is van internationaal vervoer, dan moet altijd eerst gekeken worden naar het CMR-verdrag. Staat daarin geen regeling, of is er sprake van nationaal vervoer? Dan wordt gekeken naar de overeenkomst of naar het nationale recht. Op de overeenkomst zullen doorgaans algemene voorwaarden van toepassing zijn verklaard. Voor wegvervoer zijn de meest gebruikelijke algemene voorwaarden de AVC. Ook de LSV worden gebruikt. Alhoewel hierin een doorverwijzing staat naar de AVC, verklaren niet alle bedrijven de AVC ook op de overeenkomst van toepassing. Als de verwijzing naar de AVC niet goed is gegaan, zullen de LSV van toepassing zijn, of eventueel het Nederlandse recht. Als niets is overeengekomen, zal gekeken moeten worden naar het toepasselijke recht. In dit document zal ervan worden uitgegaan dat het toepasselijke recht Nederlands recht is.

Chauffeur komt niet

Het kan zijn dat de vervoerder geen chauffeur tot haar beschikking heeft om de goederen op de overeengekomen tijd te laden. Het CMR-verdrag geeft hier geen regeling voor. Je kunt in de overeenkomst kijken wat je met jouw wederpartij (vervoerder of opdrachtgever) hierover hebt afgesproken.

We hebben de AVC van toepassing verklaard en de chauffeur komt niet. Wat is daarover geregeld?

Als je de AVC van toepassing hebt verklaard, dan is artikel 9 AVC van toepassing. Lid 4 bepaalt, kort weergegeven, dat als de vervoerder niet komt laden beide partijen de overeenkomst, met betrekking tot de zaken die de vervoerder niet in ontvangst heeft genomen, kunnen opzeggen. De afzender mag alleen opzeggen nadat hij de vervoerder schriftelijk een uiterste termijn heeft gesteld en de



vervoerder bij afloop daarvan nog niet aan zijn verplichting heeft voldaan. De opzegging moet schriftelijk gebeuren. De overeenkomst eindigt op het moment dat de andere partij de mededeling heeft ontvangen. Na opzegging moet de vervoerder aan de afzender de schade vergoeden die de afzender door de opzegging heeft geleden. Hierbij moet je denken aan de meerkosten van het inschakelen van een andere vervoerder. Deze schadevergoeding is beperkt tot tweemaal de vracht. De afzender hoeft geen vracht aan de vervoerder te betalen. Een uitgebreide toelichting op art. 9 AVC [lees je hier](#).

We hebben de LSV van toepassing verklaard en de chauffeur komt niet. Wat is daarover geregeld?

Artikel 5 lid 2 LSV bepaalt dat de Logistieke Dienstverlener aansprakelijk is als de goederen niet in ontvangst worden genomen door een wegvervoerder. Ook hier moet de afzender de Logistieke Dienstverlener eerst een uiterste termijn stellen. Als de Logistieke Dienstverlener binnen die termijn de goederen niet in ontvangst heeft genomen, is de Logistieke Dienstverlener aansprakelijk voor de schade die de afzender daardoor lijdt. Deze aansprakelijkheid is beperkt tot maximaal tweemaal de vracht voor het wegvervoerdeel, met een maximum van 10.000 SDR (de hoogte van de SDR vind je [hier](#)).

We zijn geen algemene voorwaarden overeengekomen. Hoe zit dat als de chauffeur niet komt?

Als er in de overeenkomst of in de algemene voorwaarden niets over deze situatie geregeld is, dan moet gekeken worden naar het toepasselijke recht. Als dat Nederlands recht is, dan is art. 8:1109 BW van toepassing. De afzender mag dan de overeenkomst opzeggen direct nadat de vervoerder heeft medegedeeld dat de goederen niet in ontvangst worden genomen. De opzegging mag mondeling of schriftelijk gebeuren, maar moet wel bewezen kunnen worden. Een schriftelijke opzegging is in die zin beter.

De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade, als deze wordt veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een vervoerder de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen (art. 8:1098 lid 1 en 3 BW). Dit is een hele strenge test. De vervoerder moet aantonen dat hij **alle** in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder — daaronder begrepen de door hem gebruikte ‘hulppersonen’ — te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen. Als er ook maar iets is dat de vervoerder had kunnen doen om de schade te beperken, maar dat niet heeft gedaan, is de vervoerder aansprakelijk. Als de vervoerder aansprakelijk is, is deze aansprakelijkheid beperkt tot eenmaal de vracht voor het overeengekomen vervoer.

Laadadres laad niet/kan niet laden/overhandigt geen goederen

Ook aan de kant van de laadadressen kunnen problemen ontstaan. Zo is het niet ondenkbaar dat bepaalde bedrijven geheel gesloten zijn, of dat er geen personeel beschikbaar is om de lading in ontvangst te nemen. Ook hier geeft het CMR-verdrag geen regeling voor. Je kunt in de overeenkomst kijken wat je met jouw wederpartij hierover hebt afgesproken. Een uitgebreid artikel van TLN Advocaten over foutvracht en wachtkosten, vind je [hier](#) [<https://www.tln.nl/app/uploads/2020/03/Foutvracht-Wachtkosten-maart-2020-TLN-Afvocaten.pdf>].

We hebben de AVC van toepassing verklaard en het laadadres laadt niet. Wat kan de vervoerder doen?

Op grond van art. 4 AVC kan de vervoerder de overeenkomst met de afzender opzeggen. Wel moet de vervoerder de afzender eerst een uiterste termijn stellen waarbinnen de afzender alsnog de goederen ter beschikking stelt aan de vervoerder. Dit is slechts anders als door het stellen van een termijn de exploitatie van het bedrijf van de vervoerder op onredelijke wijze zou worden verstoord.



Dan kan de vervoerder zonder inachtneming van een termijn de overeenkomst opzeggen. De afzender mag de overeenkomst ook opzeggen. De opzegging moet schriftelijk. Na opzegging is de afzender 75% van de overeengekomen vracht aan de vervoerder verschuldigd. Een uitgebreide toelichting op art. 4 AVC [lees je hier](#).

We hebben de LSV van toepassing verklaard en het laadadres laadt niet. Wat is daarover geregeld?

Art. 8 lid 2 LSV bepaalt dat de Opdrachtgever aansprakelijk is voor alle schade die de Logistiek Dienstverlener lijdt als gevolg van het niet (tijdig) ter beschikking stellen van de goederen op de overeengekomen tijd, plaats en wijze.

We zijn geen algemene voorwaarden overeengekomen en het laadadres laadt niet. Wat nu?

Als er in de overeenkomst of in de algemene voorwaarden niets over deze situatie geregeld is, dan moet gekeken worden naar het toepasselijke recht. Als dat Nederlands recht is, dan zijn de artikelen 8:1110 en 8:1111 BW van toepassing. Op grond van art. 8:1110 BW moet de afzender de vervoerder alle schade vergoeden die de vervoerder lijdt doordat de overeengekomen zaken – door welke oorzaak dan ook (dus ook als gevolg van het coronavirus) niet op de overeengekomen plaats en tijd ter beschikking van de vervoerder zijn. Op grond van art. 8:1111 BW mag de afzender de overeenkomst opzeggen voordat hij de goederen aan de vervoerder ter beschikking stelt. De afzender is dan verplicht om de overeengekomen vracht te betalen. De opzegging kan mondeling of schriftelijk plaatsvinden, maar moet wel bewezen kunnen worden. Het is daarom aan te raden om de overeenkomst schriftelijk op te zeggen.

Er kan niet gelost worden

Het kan ook zijn dat er niet gelost kan worden. Bijvoorbeeld omdat het bedrijf waar gelost moet worden gesloten is, of geen werknemers beschikbaar heeft om de lading in ontvangst te nemen.

Wij voeren een internationale rit uit waarop het CMR-verdrag van toepassing is en de chauffeur kan niet lossen. Wat regelt het CMR-verdrag hierover?

De artikelen 15 en 16 CMR geven een regeling als de goederen niet gelost kunnen worden. De vervoerder moet dan instructies vragen aan de afzender. Als de geadresseerde de goederen namelijk niet in ontvangst neemt, heeft de afzender het recht om daarover te beschikken. Zolang de vervoerder geen andersluidende instructies heeft gehad van de afzender, mag de geadresseerde altijd aflevering van de goederen vragen. Ook als hij de goederen eerder heeft geweigerd. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de kosten die zijn verzoek om instructies of de uitvoering van ontvangen instructies meebrengen.

Dit is slechts anders als de kosten door schuld van de vervoerder zijn ontstaan. De vervoerder mag de goederen ook direct voor rekening van de rechthebbende lossen. De vervoerder neemt dan wel de bewaring van de goederen op zich en is dus ook volledig aansprakelijk (behoudens andersluidende contractuele afspraken) als de goederen tijdens bewaring beschadigd raken of verloren gaan. De vervoerder mag de goederen ook aan een derde toevertrouwen (bijvoorbeeld een logistiek dienstverlener) en is dan aansprakelijk voor een oordeelkundige keuze van deze derde. De goederen zijn belast met alle kosten (ook die van de opslag). In sommige gevallen is de vervoerder ook gerechtigd om tot verkoop van de goederen over te gaan. Het is aan te raden om in dergelijke gevallen contact op te nemen met een jurist, bijvoorbeeld de juridische afdeling van TLN, gezien de vergaande gevolgen hiervan.



Wij voeren een nationale rit uit en we hebben de AVC van toepassing verklaard. De chauffeur kan niet lossen. Wat regelen de AVC hierover?

Art. 21 AVC bepaalt dat als de geadresseerde de goederen niet in ontvangst neemt (niet opkomt, het in ontvangst nemen van de zaken niet aanvangt, de in ontvangst name niet regelmatig en met bekwame spoed voortzet, indien hij weigert de zaken aan te nemen of voor ontvangst te tekenen) de vervoerder de goederen voor rekening en gevaar van de afzender met inachtneming van redelijke zorg te bepalen wijze en plaats mag opslaan (zo nodig in het vervoermiddel). De vervoerder moet de afzender op de hoogte stellen. In sommige gevallen is de vervoerder ook gerechtigd om tot verkoop van de goederen over te gaan. Het is aan te raden om in dergelijke gevallen contact op te nemen met een jurist, bijvoorbeeld de juridische afdeling van TLN, gezien de vergaande gevolgen hiervan. Meer over art. 21 [lees je hier](#).

Wij voeren een nationale rit uit en we hebben de LSV van toepassing verklaard. De chauffeur kan niet lossen. Wat regelen de LSV hierover?

De LSV bevat voor deze situatie geen regeling. Dat betekent dat gekeken moet worden naar nationaal recht.

Wij zijn bezig met een nationale rit en we zijn geen algemene voorwaarden overeengekomen. De chauffeur kan niet lossen. Wat regelt de wet hierover?

Op grond van art. 8:1132 BW geldt een vergelijkbare regeling als in de AVC. Als de geadresseerde de goederen niet in ontvangst neemt (niet opkomt, weigert de goederen te ontvangen of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, of voor zover op zaken beslag is gelegd) is de vervoerder gerechtigd de zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats. Echter, er is toestemming van de rechter nodig om de goederen op te slaan in het voertuig, bij de vervoerder zelf of voor enige andere maatregel. De vervoerder moet de afzender zo snel mogelijk op de hoogte stellen. De geadresseerde wordt partij bij de opslagovereenkomst met de derde-bewaarnemer (dus het bedrijf dat de goederen in opslag heeft). Het opslagbedrijf levert de goederen echter pas af aan de geadresseerde, na toestemming van de vervoerder. De goederen mogen alleen verkocht worden na rechterlijke toestemming.

Problemen onderweg

Het kan zijn dat grenzen, tijdens transport, dichtgaan, of dat de chauffeur (bijvoorbeeld de eigen rijder) onderweg ziek wordt. De vervoerder kan het vervoer dan niet voltooien. Deze situatie kan zich alleen voordoen bij internationaal transport, waarop het CMR-verdrag van toepassing is.

Wij voeren een internationale rit uit waarop het CMR-verdrag van toepassing is en er ontstaan problemen onderweg, bijvoorbeeld doordat de grenzen onderweg dicht gaan. Wat moet de vervoerder doen?

Art. 14 lid 1 CMR bepaalt dat de vervoerder de afzender om instructies moet vragen als onderweg blijkt dat de vervoerovereenkomst niet kan worden uitgevoerd. Als de geadresseerde het recht heeft om over de goederen te beschikken, moet de geadresseerde om instructies worden gevraagd. Als de vervoerder niet tijdig instructies heeft verkregen, en de uitvoering van het transport op andere wijze mogelijk is, dan mag de vervoerder de maatregelen nemen die hem het beste voorkomen in het belang van de ladingbelanghebbende.

Art. 16 CMR bepaalt vervolgens dat de vervoerder recht heeft op vergoeding van de kosten die de instructies met zich meebrengen, echter, alleen voor zover de kosten niet door zijn schuld zijn ontstaan. Als grenzen dichtgaan, waardoor het transport niet kan plaatsvinden, zijn de extra kosten niet door schuld van de vervoerder ontstaan. De vervoerder mag de goederen ook direct voor



rekening van de rechthebbende lossen. De vervoerder neemt dan wel de bewaring van de goederen op zich en is dus ook volledig aansprakelijk (behoudens andersluidende contractuele afspraken) als de goederen tijdens bewaring beschadigd raken of verloren gaan. De vervoerder mag de goederen ook aan een derde toevertrouwen (bijvoorbeeld een logistiek dienstverlener) en is dan aansprakelijk voor een oordeelkundige keuze van deze derde. De goederen zijn belast met alle kosten (ook die van de opslag). In sommige gevallen is de vervoerder ook gerechtigd om tot verkoop van de goederen over te gaan. Het is aan te raden om in dergelijke gevallen contact op te nemen met een jurist, bijvoorbeeld de juridische afdeling van TLN, gezien de vergaande gevolgen hiervan.

Wij voeren een nationale rit uit waarop de AVC van toepassing zijn en er ontstaan problemen onderweg, bijvoorbeeld doordat de chauffeur ziek wordt. Wat moet de vervoerder doen?

Art. 19 AVC bepaalt dat de vervoerder aan de afzender moet mededelen dat het vervoer redelijkerwijs niet of niet binnen redelijke tijd kan worden aangevangen, voortgezet of voltooid. Beide partijen mogen de overeenkomst schriftelijk opzeggen. De overeenkomst eindigt zodra de andere partij de mededeling heeft ontvangen. De vervoerder mag de zaken lossen en opslaan op een geschikte plaats en de afzender mag de goederen tot zich nemen. De vervoerder is verplicht om de afzender de schade te vergoeden die door de opzegging wordt geleden, tenzij sprake is van overmacht. Dat wil zeggen: De vervoerder moet aantonen dat hij **alle** in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder — daaronder begrepen de door hem gebruikte ‘hulppersonen’ — te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen. Als er ook maar iets is dat de vervoerder had kunnen doen om de schade te beperken, maar dat niet heeft gedaan, is de vervoerder aansprakelijk. Als sprake is van overmacht komen de kosten in verband met de opzegging en met betrekking tot de zaken (zoals opslagkosten) komen rekening van de afzender. Meer over art. 19 [lees je hier](#).

Wij voeren een nationale rit uit waarop de LSV van toepassing zijn en er ontstaan problemen onderweg, bijvoorbeeld doordat de chauffeur ziek wordt. Wat moet de vervoerder doen?

Art. 9 lid 2 LSV bepaalt dat de vervoerder aan de opdrachtgever moet mededelen dat het vervoer redelijkerwijs niet of niet binnen redelijke tijd kan worden aangevangen, voortgezet of voltooid. Beide partijen mogen de overeenkomst schriftelijk opzeggen. De overeenkomst eindigt zodra de andere partij de mededeling heeft ontvangen. De vervoerder mag de zaken lossen en opslaan op een geschikte plaats en de opdrachtgever mag de goederen tot zich nemen. De vervoerder is verplicht om de afzender de schade te vergoeden die door de opzegging wordt geleden, tenzij sprake is van overmacht. Het gaat hier om overmacht in de zin van art. 6:75 BW. Dit betekent dat de vervoerder niet aansprakelijk is als de schade niet is te wijten aan zijn schuld, noch krachtens wet, rechtshandeling of in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt. Dit is een mildere bewijslast. Als sprake is van overmacht, dan komen de kosten van de opzegging met betrekking tot de zaken ten laste van de opdrachtgever. Mocht de vervoerder aansprakelijk zijn is de aansprakelijkheid beperkt tot tweemaal de vracht voor het wegvervoerdeel, met een maximum van 10.000 SDR (de hoogte van de SDR vind je [hier](#)).

Wij voeren een nationale rit uit en we hebben geen algemene voorwaarden van toepassing verklaard. Er ontstaan problemen onderweg, bijvoorbeeld doordat de chauffeur ziek wordt. Wat regelt de wet hierover?

Het Nederlands recht kent geen specifieke regeling voor deze situatie. Dat betekent dat de vervoerder verplicht blijft om de goederen aan de rechthebbende af te leveren. Door de problemen onderweg, zal hij de goederen met vertraging afleveren. De verdragingsregeling is dan hierop van toepassing, zie hieronder.



Vertraging

De coronamaatregelen kunnen ook vertraging van het transport opleveren. Bijvoorbeeld omdat er bij de grens meer controles plaatsvinden of omdat er flinke formulieren moeten worden ingevuld.

Wij voeren een internationale rit uit waarop het CMR-verdrag van toepassing is en er ontstaat vertraging. Wat regelt het CMR-verdrag over vertraging?

Op grond van art. 17 lid 1 CMR is de vervoerder aansprakelijk voor vertraging. Dit is slechts anders als de vervoerder **alle** in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder — daaronder begrepen de door hem gebruikte ‘hulppersonen’ — te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen. Als er ook maar iets is dat de vervoerder had kunnen doen om de schade te beperken, maar dat niet heeft gedaan, is de vervoerder aansprakelijk. Als tevoren reeds bekend was dat er drukte bij de grens was of dat er formulieren moeten worden ingevuld, moet de vervoerder daar dus in de planning rekening mee houden. Doet de vervoerder dat niet, dan is de vervoerder alsnog aansprakelijk. Als de vervoerder aansprakelijk is, dan moet de rechthebbende bewijzen dat er schade is geleden door de vertraging. Als dat bewijs geleverd is, dan moet de vervoerder de schade vergoeden. De vervoerder hoeft echter niet meer schade te vergoeden dan de hoogte van de vrachtprijs. Art. 30 lid 3 CMR bepaalt overigens wel dat de geadresseerde binnen 21 dagen na aflevering een schriftelijk voorbehoud ter kennis van de vervoerder moet hebben gebracht. Heeft de geadresseerde dat niet gedaan, dan hoeft de vervoerder de schade niet te vergoeden.

Wij voeren een nationale rit uit waarop de AVC van toepassing zijn en er ontstaat vertraging. Wat regelen de AVC over vertraging?

Art. 10 AVC bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor vertraging, behoudens overmacht. Ook hier betekent dat dat de vervoerder **alle** in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder — daaronder begrepen de door hem gebruikte ‘hulppersonen’ — te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen. Als er ook maar iets is dat de vervoerder had kunnen doen om de schade te beperken, maar dat niet heeft gedaan, is de vervoerder aansprakelijk. Indien het dus bekend is dat bepaalde terminals lange wachttijden hebben, dan moet de vervoerder die wachttijd incalculeren. Als de vervoerder aansprakelijk is, moet de vervoerder de schade vergoeden (art. 13 lid 3 AVC). Als er schriftelijk een termijn voor aflevering is afgesproken, is de vertragingsschade beperkt tot tweemaal de vracht. Als er geen schriftelijke termijn is afgesproken, dan is de vertragingsschade, door het niet afleveren binnen een redelijke termijn, beperkt tot eenmaal de vrachtprijs. Meer over art. 10 AVC [lees je hier](#), meer over art. 13 AVC [lees je hier](#).

Wij voeren een nationale rit uit waarop de LSV van toepassing zijn en er ontstaat vertraging. Wat regelen de LSV over vertraging?

De LSV bevat voor deze situatie geen regeling. Dat betekent dat gekeken moet worden naar nationaal recht.

Wij voeren een nationale rit uit en we hebben geen algemene voorwaarden van toepassing verklaard. Wat regelt de wet over vertraging?

Op grond van art. 8:1096 BW moet de vervoerder de goederen zonder vertraging afleveren. Doet hij dat niet, dan is de vervoerder aansprakelijk behoudens overmacht (art. 8:1098 BW). Ook hier betekent dat dat de vervoerder **alle** in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder — daaronder begrepen de door hem gebruikte ‘hulppersonen’ — te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen. Als er ook maar iets is dat de vervoerder had kunnen doen om de schade te beperken, maar dat niet heeft gedaan, is de vervoerder aansprakelijk. Indien



het dus bekend is dat bepaalde terminals lange wachttijden hebben, dan moet de vervoerder die wachttijd incalculeren. De aansprakelijkheid is beperkt tot de vrachtprijs.

Problemen met tekenen voor ontvangst

Er kunnen problemen ontstaan met het aftekenen van een digitale vrachtbrief / POD door de chauffeur, het laadadres en/of de ontvanger. En dan met name de aarzeling om dit te doen in verband met verspreiding van het Corona-virus. Een artikel van TLN advocaten over het aftekenen voor ontvangst, vind je [hier \[https://www.tln.nl/nieuws/aftekenen-voor-ontvangst-gedurende-coronacrisis/ \]](https://www.tln.nl/nieuws/aftekenen-voor-ontvangst-gedurende-coronacrisis/).

Wat is het doel van de handtekening?

De gedachte achter een handtekening is dat degene die tekent op een vrachtbrief met die handtekening verklaart dat hij of zijn instaat voor de juistheid van wat op die vrachtbrief is opgenomen. Meer hierover, kan je lezen in het artikel van TLN advocaten.

Wat als de vervoerder geen handtekening heeft van de ontvanger?

Heeft de vervoerder géén handtekening van de ontvanger, dan blijft het de vraag óf en in welke staat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd. Stel nou eens dat de ontvanger niet tekent, om wat voor reden dan ook, en later beweert dat de goederen nooit zijn ontvangen. Het hoeft weinig betoog dat de vervoerder in dit voorbeeld dan een probleem heeft. Het laadadres kan namelijk wél bewijzen dat de goederen zijn meegegeven aan de vervoerder, maar de vervoerder kan niet bewijzen dat de goederen zijn afgeleverd. En daarmee heeft de vervoerder ogenschijnlijk één van zijn drie hoofdverplichtingen geschonden, namelijk vervoer zonder 'verlies'. Het gevolg is dat de vervoerder aansprakelijk is.

Kortom; als de ontvanger beweert dat de goederen niet zijn afgeleverd en de vervoerder kan het tegendeel niet bewijzen, dan is de vervoerder aansprakelijk voor 'verlies' van de goederen.

Mag de chauffeur zelf tekenen voor aflevering?

Nee. De vervoerder – in de vorm van de chauffeur – mag niet zelf tekenen voor aflevering. De vervoerder kan daarmee niet bewijzen dat hij aan een ander heeft afgeleverd. Sterker nog; het valselijk aftekenen van een bewijsstuk, is zelfs strafbaar. Meer over het tekenen voor aflevering door de chauffeur, lees je in het artikel over aftekenen voor ontvangst.

Wat kan ik doen als de ontvanger niet wil aftekenen voor ontvangst?

Omdat je de ontvanger niet fysiek kunt dwingen om af te tekenen, blijft er daarmee een aantal opties over voor de vervoerder die zich geconfronteerd ziet met een ontvanger die weigert om af te tekenen op een elektronisch device. De hierna genoemde opties, worden uitgebreid besproken in het artikel over aftekenen voor ontvangst.

Opties:

1. Afleveren zonder digitale handtekening voor ontvangst en het risico accepteren dat de ontvanger naderhand stelt dat de bewuste goederen niet zijn afgeleverd.
2. Afleveren zonder digitale handtekening voor ontvangst, maar met notering van ID.



ADVOCATEN

3. Afleveren met een papieren handtekening van het losadres.
4. Afleveren zonder papieren handtekening, maar met een foto van de achtergelaten colli.
5. Afleveren zonder papieren handtekening, maar met het verzoek om aflevering te bevestigen.
6. Werk met een aftekenlijst.