Transport van dakmaterialen: praktische contracttips voor leveranciers

Het transport van dakmaterialen vormt een belangrijke schakel in het bouwproces. Voor leveranciers brengt dit niet alleen logistieke uitdagingen met zich mee, maar ook aanzienlijke juridische risico's. Schade aan materialen of vertragingen in de levering kunnen grote gevolgen hebben voor het bouwproject en leiden tot aansprakelijkheidskwesties. In dit artikel leest u hoe u als leverancier uw positie kunt versterken en uw aansprakelijkheid kunt beperken. We behandelen relevante wet- en regelgeving, praktijkvoorbeelden en geven concrete tips die direct toepasbaar zijn.

Tekst: Niels van den Bogaard, advocaat Commerciële contracten, IT en Transport bij Poelmann van den Broek Advocaten

CONTRACTUELE AFSPRAKEN: WIE DRAAGT HET RISICO?

Bij het leveren van dakmaterialen aan een bouwproject worden deze vaak door een externe vervoerder naar de bouwplaats gebracht. Tijdens het transport kan schade ontstaan of kan de levering te laat komen, wat kan leiden tot (project)vertragingen en claims. De vraag wie aansprakelijk is, hangt af van de gemaakte contractuele afspraken in de verhouding leverancier -vervoerder en leverancier - afnemer. Het is daarom essentieel om vooraf duidelijk vast te leggen wie het risico draagt tijdens het transport en welke verplichtingen iedere partij heeft.

DE ROL VAN DE ALGEMENE VERVOERSCONDITIES (AVC 2002) IN DE VERHOUDING LEVERANCIER - VERVOERDER

Voor nationaal wegtransport wordt veelal gebruik gemaakt van de Algemene Vervoerscondities 2002 (hierna: "AVC"). Deze voorwaarden zijn doorgaans vermeld in de (digitale) vrachtbrief. Volgens artikel 10 AVC is de vervoerder, behoudens overmacht, in beginsel aansprakelijk voor schade aan of verlies van zaken en voor vertragingsschade. Is er schriftelijk een termijn afgesproken? Dan moet de vervoerder binnen deze termijn leveren. Is er geen termijn afgesproken? Dan geldt een redelijke termijn.

De vervoerder is ook aansprakelijk voor ingeschakelde hulppersonen en voor het eigen vervoersmiddel. Uitzonderingen gelden wanneer de leverancier niet aan haar verplichtingen voldoet, bijvoorbeeld bij gebrekkige verpakking, ontbrekende informatie, niet gemelde bijzondere eigenschappen of het niet overeenkomen van een speciaal vereist voertuig. In deze gevallen draagt de leverancier de schade die hieruit voortvloeit. Het voordeel voor de leverancier is dat de vervoerder moet aantonen dat sprake is van zo'n uitzondering; hij dient aan te tonen en te bewijzen dat de leverancier tekort is geschoten en/of dat hijzelf heeft voldaan aan zijn verplichtingen.

Naast de AVC kunnen (aanvullende) voorwaarden worden overeengekomen, bijvoorbeeld een bonus-malussysteem bij bulktransport: een bonus bij tijdige levering of een boete bij te late levering.

Aansprakelijkheidslimieten en schade

Worden de materialen niet in dezelfde staat afgeleverd als waarin ze zijn ingeladen, dan is de vervoerder aansprakelijk. De AVC kent echter een maximum schadevergoeding van € 3,40 euro per kilogram, tenzij er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid. Let op! Deze limiet geldt alleen voor directe schade aan of verlies van goederen en vertragingsschade. Gevolgschade, bedrijfsstilstand, bouwvertraging en immateriële schade valt hierbuiten; de vervoerder is hiervoor niet aansprakelijk (artikel 13 lid 1 AVC 2002).

Bewijslast en termijnen bij schade

Voor schade aan materialen, gelden binnen de AVC strikte regels (artikel 15):

- **Zichtbare schade bij aflevering:** Wordt bij ontvangst door de ontvanger geen schriftelijk bezwaar gemaakt, dan wordt aangenomen dat de goederen in goede staat zijn afgeleverd.
- **Niet-zichtbare schade:** Moet binnen één week na ontvangst schriftelijk worden gemeld. Gebeurt dit niet, dan wordt aangenomen dat alles in orde was.
- **Te late aflevering:** moet binnen één week na ontvangst schriftelijk worden gemeld. Anders wordt aangenomen dat de goederen op tijd zijn geleverd.

In alle gevallen ligt de bewijslast bij de ontvanger. Direct controleren en snel melden is dus cruciaal. Na het verstrijken van deze termijnen wordt het lastig om de schade nog te bewijzen.

Voor het indienen van de schadeclaim, waarbij bovenstaand bewijs van belang is, geldt een verjaringstermijn van één jaar. Wordt de claim afgewezen door de vervoerder, dan kan deze termijn worden gestuit (opnieuw laten oplopen) door schriftelijke acties (zie verder hieronder de alinea over vervaltermijnen en claims). Wilt u als leverancier de ondervervoerder aansprakelijk stellen voor de schade, dan geldt een langere termijn: één jaar + drie maanden vanaf een bepaald moment.

Let op: als de ontvanger van de materialen niet meewerkt en de vervoerder de goederen niet kan afleveren, zijn de extra

kosten voor de leverancier (artikel 21 lid 1 AVC 2002). Ook schade aan derden door tekortkomingen van de leverancier kan op de leverancier worden verhaald (artikel 26 lid 1 AVC 2002).

Zoals uit deze opsomming blijkt, zijn de AVC 2002 niet altijd gunstig voor leveranciers. Omdat het om algemene voorwaarden gaat, gelden er aanvullende vereisten voor de toepasselijkheid ervan.

HET JUISTE GEBRUIK VAN ALGEMENE VOORWAARDEN

Algemene voorwaarden, daaronder vallen ook de Algemene Vervoerscondities (AVC 2002), zijn een krachtig instrument om aansprakelijkheid te beperken. Het is daarbij van belang dat de voorwaarden tijdig en op de juiste wijze van toepassing worden verklaard. Uit de wet blijkt dat de voorwaarden vóór of bij het sluiten van de overeenkomst aan de wederpartij, in dit geval de vervoerder, dienen te worden verstrekt. Gebeurt dit niet, dan kunnen belangrijke bedingen in de voorwaarden niet gelden.

Praktisch betekent dit dat u als leverancier de algemene voorwaarden altijd moet meesturen bij overeenkomsten, offertes en bevestigingen, en de klant of het vervoersbedrijf expliciet akkoord moet laten gaan. Bij digitale overeenkomsten is het belangrijk dat de voorwaarden eenvoudig te downloaden zijn. Zo voorkomt u dat u bij een geschil met lege handen staat.

INTERNATIONALE AFSPRAKEN: INCOTERMS IN DE VERHOUDING LEVERANCIER - AFNEMER

De AVC 2002 gelden voor nationale wegtransport en gaan over afspraken tussen de leverancier en vervoerder. Worden de dakmaterialen (ook) geleverd aan landen buiten Nederland, dan is het belangrijk om expliciet af te spreken wanneer het risico overgaat van leverancier naar afnemer. In deze verhouding, zijn niet de AVC 2002, maar het CMR-Verdrag van toepassing en zijn de Incoterms® van belang.

Deze voorwaarden regelen:

- Wie het transport verzorgt en tot waar;
- Wanneer het risico van verlies of schade aan goederen overgaat van leverancier op afnemer (koper);
- Wie de transportverzekering regelt;
- Wie de transportkosten en bijkomende kosten betaalt, zoals voor laden en lossen, en verpakken.

Deze voorwaarden kunnen op verschillende manieren worden overeengekomen. De meest voorkomende manieren zijn Ex Works of Delivered At Place (DAP). Ex Works is gunstig voor de leverancier, omdat het risico overgaat op de afnemer wanneer de goederen worden ingeladen door de transporteur. DAP is gunstiger voor de afnemer, omdat de leverancier de kosten en het risico draagt tot de afgesproken eindlocatie. Bepaal dus goed op welke wijze u de voorwaarden overeen wil komen en leg de gekozen voorwaarden altijd vast in het contract of verklaar ze van toepassing in de algemene voorwaarden. Denk er dan aan dat dit op de juiste wijze gebeurt (zie vorige alinea).

Let op: Incoterms kennen andere aansprakelijkheidsbepalingen en limieten dan de AVC 2002. Bij vertragingsschade is het onder



de AVC 2002 namelijk eenmaal de vrachtprijs of tweemaal bij schriftelijk overeengekomen aflevertermijnen. Voor Incoterms is dit maximaal de vrachtprijs en wordt er geen onderscheid gemaakt. Verder is ook het maximale aansprakelijkheidsbedrag anders in de Incoterms, ongeveer 10 euro (8,33 SDR) per kg.

VERVALTERMIJNEN EN CLAIMS

In de bouwsector zijn vervaltermijnen in algemene voorwaarden gebruikelijk. Dit betekent dat u binnen een bepaalde termijn na oplevering een claim moet indienen, anders vervalt uw recht op schadevergoeding. Naast vervaltermijnen gelden wettelijke verjaringstermijnen. Let op: vervaltermijnen kunnen niet worden gestuit (verlengd), verjaringstermijnen wel.

Na het verstrijken van de vervaltermijn kunt u geen beroep meer doen op herstel of vergoeding, ook als de wettelijke verjaringstermijn nog loopt. Documenteer schade direct, maak foto's en stel een schaderapport op bij ontvangst van beschadigde materialen. Meld schade en vertragingen direct schriftelijk binnen de gestelde termijn (zie eerdere alinea), en bewaar alle relevante documenten.

CHECKLIST: ZO BEPERK U UW RISICO'S BIJ TRANSPORT VAN DAKMATERIALEN

1. Controleer of u de algemene voorwaarden, waaronder de AVC 2002 met de vervoerder, tijdig en correct verstrekt (art. 6:233 BW);
2. Maak duidelijke afspraken met de afnemer over risico-overgang en leveringsvoorwaarden;
3. Documenteer schade direct en communiceer tijdig schriftelijk met alle betrokken partijen, waaronder de vervoerder;
4. Let op verval- en verjaringstermijnen in de AVC 2002 of Incoterms bij claims; dien deze tijdig in;
5. Bewaar alle relevante documenten, waaronder offertes, vrachtbrieven en correspondentie, zodat dit als bewijs kan dienen mocht u een schadeclaim indienen.

Conclusie

Voor leveranciers in de dakenbranche is het van belang om de aansprakelijkheid bij transport en logistiek goed te regelen. Duidelijke contracten, leveringsvoorwaarden, algemene voorwaarden en goede documentatie zijn onmisbaar in zowel de verhouding leverancier – vervoerder als de verhouding leverancier - afnemer. Zo voorkomt u onaangename verrassingen en beperkt u de risico's voor uw bedrijf.

Mocht u hulp nodig hebben bij bovenstaande onderwerpen of heeft u een ander juridische vraag? Wij helpen u graag verder! Heeft u een vraag over meerwerk of een andere (bouw)recht kwestie, bijvoorbeeld over contractvorming, gebreken of wanbetaling? Neem dan gerust contact op voor een gesprek. ■

Dit artikel kunt u lezen op www.dakweb.nl