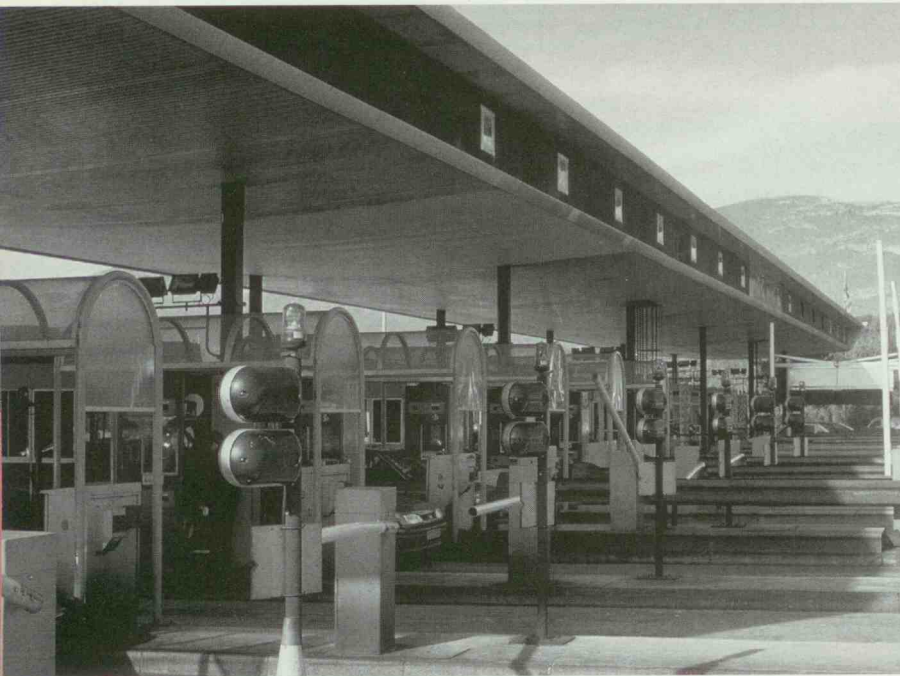


## Aansprakelijkheid voor niet gez



*Het komt nog steeds voor dat douanedocumenten niet gezuiverd kunnen worden en de vervoerder door de aangever bij de invoer van de goederen aansprakelijk wordt gesteld voor de te betalen douanerechten. Dit is in lang niet alle gevallen terecht. De vervoerder heeft in beginsel slechts de plicht de documenten met de goederen te vervoeren en af te leveren. De vervoerder hoeft geen douaneformaliteiten te verrichten.*

Met de introductie van de nieuwe BTW-regels in 1993 zijn weliswaar niet de Europese binnengrenzen maar wel een groot aantal grensformaliteiten vervallen, waardoor er een vrij verkeer van goederen binnen de Europese Unie mogelijk is geworden. Daardoor is vooral tijdswinst geboekt op transporten over met name langere afstanden. Zo is de regeling voor het intern communautair douanevervoer voor een groot deel vervallen: het zogenaamde vervoer van goederen met een T2 status.

### **T-document**

Het douanevervoer dat is gebleven, is het vervoer onder geleide van een T1-document, ook wel gewoon T-document genoemd. Daarnaast kennen we het vervoer onder geleide van een TIR-carnet naar landen die niet behoren tot de EVA, de Europese Vrijhandels Associatie. We spreken over douanevervoer, wanneer

er over de goederen nog geen invoerrechten, BTW of accijnzen zijn betaald. Omdat Nederland door de ligging aan de Noordzee een buitengrens vormt van de Europese Unie vormt en ook op Schiphol veel goederenoverslag van of naar landen buiten de Unie plaatsvindt, vindt er naar en vanuit Nederland over de weg veel douanevervoer plaats.

### **Vrije verkeer**

Zolang de goederen niet in het vrije verkeer zijn gebracht hoeven de rechten niet betaald te worden. Hebben de goederen de plaats van bestemming bereikt, dan wordt aangifte ten invoer verricht door de aangever en dienen de rechten te worden betaald. De aangever kan zijn de importeur of koper van de goederen. Het kan ook de exporteur of de verkoper uit het land van vertrek zijn die de aangifte laat verzorgen door een douane-expediteur in het land van bestemming. Dit is afhankelijk van de voorwaarden die in de koopovereenkomst zijn overeengekomen. Zo komen bij voorbeeld in de Incoterms 2000 twee leveringsbedingen voor: Delivered Duty Paid (DDP) en Delivered Duty Unpaid (DDU). Bij DDP zal de verkoper zorgdragen voor betaling van de vracht en de douanerechten; bij DDU zal de koper de douanerechten betalen. Meestal is de douane-expediteur echter zelf aangever namens zijn opdrachtgever. De te betalen rechten kunnen behoorlijk oplopen, met name accijnzen op sterke drank of sigaretten naast te betalen BTW of invoerrechten.

### **Taak vervoerder**

De rol van de vervoerder in het douanevervoer is het vervoeren van de goederen inclusief de daarbij behorende documenten en deze op de plaats van bestemming af te leveren. Het zelf ook aangifte doen tot inklaring van de goederen behoort niet tot de vanzelfsprekende taak van de vervoerder. Dat is de taak van de douane-expediteur. Zou de vervoerder die taak ook op zich nemend, dan loopt hij een groot risico, dat hij niet meer als vervoerder optreedt met alle gevolgen van dien.

### **Aansprakelijkheid vervoerder**

In het vervoerrecht is een aantal bepalingen opgenomen met betrekking tot de aansprakelijkheid van de vervoerder bij het vervoer van douanegoederen. Dat zijn goederen die nog niet in het vrije verkeer zijn gebracht, bij voorbeeld omdat dat nog moet gebeuren, of omdat de goederen doorvervoerd worden naar een ander land en dus weer uitgevoerd worden. Om het traject te volgen, dat de goederen hebben afgelegd, wordt het T1 gestempeld op het douanestation van vertrek en op dat van bestemming.

### **Schoon document**

Daarna wordt het gestempeld exemplaar teruggezonden naar het kantoor van vertrek, zodat men daar kan zien dat de goederen het land weer hebben verlaten en op de plaats van bestemming zijn aangekomen en ingeklaard. Er is dan sprake van een schoon document.

# diverde douanedocumenten

Bij het TIR-carnet wordt er bij elke grensovergang een blad gestempeld. De TIR-Carnets bestaan uit een aantal bladen. Afhankelijk van het aantal grenzen dat gepasseerd moet worden kiest men voor een carnet met veel of weinig bladen. Ze worden veel gebruikt op transporten naar Oost-Europese en de wat verder gelegen Mediterrane landen.

## Aangever betaalt

Indien nu op het kantoor van vertrek niet binnen een zekere termijn het T1 formulier of het TIR-Carnet weer is terugontvangen, dan wel niet is voorzien van de juiste of het juiste aantal stempels, dan is er geen schoon document en gaat de douane er van uit, dat de goederen in het vrije verkeer zijn gekomen en er invoerrechten en/of BTW en/of accijns betaald moet worden. Volgens de douanewetgeving is de aangever aansprakelijk voor de betaling van deze rechten aan betreffende overheid. Deze aangever is degene die vermeld staat als aangever op het zogenaamde Enig Document waarmee de aangifte wordt verricht en is meestal een douane-expediteur die de formaliteiten verricht in opdracht van zijn opdrachtgever, bij voorbeeld een ex- of importeur of transitohandelaar.

## CMR

In het CMR-verdrag gaat met name het artikel 11 over de aansprakelijkheid van de vervoerder voor het verrichten van douaneformaliteiten. Daaruit blijkt, dat de afzender de plicht heeft de nodige documenten bij de vrachtbrief te voegen en alle inlichtingen aan de vervoerder te geven. Eventuele instructies om douaneformaliteiten te verrichten dienen op de vrachtbrief vermeld te staan. Dat staat in artikel 6 lid 1 onder letter j van het CMR. Staat er op de vrachtbrief alleen, dat er een T1 document bij de goederen hoort, dan betekent dat, dat de vervoerder ook dat document moet mee vervoeren en moet afleveren aan de geadresseerde. In artikel 11 lid 2 CMR staat vervolgens, dat de vervoerder de nauwkeurigheid en de volledigheid van de documenten en de inlichtingen niet hoeft te onderzoeken. Leidt de vervoerder door onnauwkeurigheid of onvolledige inlichtingen schade, dan is de afzender daarvoor aansprakelijk, tenzij de vervoerder zelf schuld daaraan had. Zou een document toch tijdens het transport verloren zijn gegaan of verkeerd behandeld zijn, dan is de vervoerder slechts beperkt aansprakelijk en de door de vervoerder te betalen schadevergoeding kan nooit hoger zijn dan de vervoerder zou moeten betalen bij verlies van de goederen. Dat lezen we in artikel 11 lid 3 CMR.

## Douanerechten

Een derde artikel naast de artikelen 6 en 11 CMR waarin we iets over douanezaken tegen komen is artikel 23 lid 4 CMR, waarin geregeld is, dat bij geheel verlies van de goederen de maximale door de vervoerder te betalen schadevergoeding nog kan worden verhoogd met onder meer de douanerechten met betrekking tot het transport van die goederen. De vervoerder draagt

het risico voor de goederen tijdens het transport. Gaan de goederen verloren dan worden ze geacht in het vrije verkeer te zijn gekomen. Zijn de goederen in het land van bestemming gestolen dan is de vervoerder ook, zij het beperkt, aansprakelijk voor de douanerechten met betrekking tot die goederen, voor zover die bij een normale afwikkeling van het transport ook de waarde van de goederen zouden hebben verhoogd.

## Onderscheid

Zijn de goederen in het land van vertrek gestolen, dan waren bij een normale verrichting van het vervoer de douanerechten nog niet verschuldigd en is de vervoerde niet aansprakelijk voor die douanerechten. Het is dus van belang goed onderscheid te maken tussen:

1. de aansprakelijkheid voor de douanerechten met betrekking tot de goederen, wanneer de goederen tijdens het transport in het vrije verkeer komen in het land van vertrek;
2. de aansprakelijkheid voor de douanerechten met betrekking tot de goederen, wanneer de goederen tijdens het transport in het vrije verkeer komen in het land van bestemming en
3. de aansprakelijkheid van de vervoerder voor het omgaan met of het verlies van de documenten, terwijl de goederen wel aan de geadresseerde worden afgeleverd. De vervoerder is slechts beperkt aansprakelijk voor de gevolgen van verlies of onjuiste behandeling. De zwaarste aansprakelijkheid voor de vervoerder doet zich in de tweede situatie voor.

## Geen vervoerovereenkomst

Zou de vervoerder wel op zich nemen om ook douaneformaliteiten te verrichten, dan is dat een afzonderlijke overeenkomst en geen vervoerovereenkomst. De vervoerder dient er op toe te zien, dat hij voor de eventuele risico's goed verzekerd is, omdat deze niet vanzelfsprekend vallen onder zijn vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering. De vervoerder kan zich dan ook niet beroepen op de beperkingen van zijn aansprakelijkheid op grond van het vervoersrecht.

## Wijzigingen 1 juli

Tenslotte zullen zich op 1 juli 2001 met betrekking tot het communautair douanevervoer enige wijzigingen voordoen. Zo komt er een nieuwe zekerheidsregeling voor grote aangevers. Dat is een vorm van doorlopende zekerheid die geboden moet worden om te voorkomen, dat voor elk transport 100% borg gestaan moet worden voor de douanerechten. Dat zou niet te financieren zijn. Daarvoor in de plaats komt een zekerheid op basis van een per week vastgesteld referentiebedrag. Dat is het gemiddelde bedrag dat er per week aan douanerechten zou moeten worden afgedragen. Afhankelijk van de aard van de goederen kan dan soms volstaan worden met een zekerheidsstelling van 50% of 30% van het referentiebedrag. Daaraan worden wel zware voorwaarden gesteld, bij voorbeeld doorlopende contracten met vervoerders. Aanleiding voor deze nieuwe regeling is, dat het grote aantal niet-zuiveringen een probleem blijft vormen. •