

Artikel 2 Elektronische berichten

Lid 1 Toelaatbaarheid van elektronische berichten als bewijsmiddel

Lid 2 Bewijskracht van elektronische berichten

Artikel 2 lid 1 – Toelaatbaarheid van elektronische berichten als bewijsmiddel

EDI Het in artikel 2 gebruikte begrip ‘elektronische berichten’ is niet nader gedefinieerd. Alle gegevens, die via elektronische weg tussen partijen worden uitgewisseld vallen hieronder. Bij het schrijven van het artikel in 2002 werd vooral gedacht aan gestandaardiseerde en gestructureerde elektronische EDI (Electronic Data Interchange) berichten. Echter naast gestandaardiseerde EDI berichten worden er tussen de vervoerders en ladingbelanghebbenden in de logistieke keten ook niet gestandaardiseerde maar wel gestructureerde berichten uitgewisseld (CSV) en worden er ook via ongestructureerde (e-mail) berichten opdrachten en instructies gegeven.

Een vervoerovereenkomst kan dus zowel via een website als door uitwisseling van e-mailberichten tot stand komen. Zie de artikelen 6:227 a-227 c BW over het tot stand komen van overeenkomsten langs elektronische weg.

*Elektronische vrachtbrief
Regeling
wegvervoer
goederen*

In Nederland is het gebruik van elektronische vrachtbrieven al sinds 1994 toegestaan. In art. 15 lid 3 Regeling Wegvervoer Goederen staat dat er geen vrachtbrief hoeft te worden afgegeven en dat er geen vrachtbrief in de vrachtauto aanwezig hoeft te zijn “[...]waarvan de op dat vervoer betrekking hebbende vrachtbriefgegevens gestructureerd en genormeerd via een elektronisch systeem worden uitgewisseld.” Het gaat erom dat elektronische gegevensuitwisseling tussen partijen plaatsvindt door middel van door partijen tevoren vastgelegde formaat indeling en waarvan de semantiek is vastgelegd. Als partijen deze elektronische vrachtbrief ook willen gebruiken om de geadresseerde te laten tekenen voor ontvangst, dan zal de geadresseerde middelen (hardware en software) tot zijn beschikking moeten hebben om de vrachtbrief in te zien en eventueel van opmerkingen te kunnen voorzien om op enige wijze betrouwbaar te kunnen ondertekenen.

Pas als TransFollow (zie hierna) gebruikt kan worden, is er sprake van een echte elektronische vrachtbrief.¹ In de praktijk wordt wel gebruik gemaakt van elektronische opdrachten/instructies, het per e-mail van toepassing verklaren

1 Zie over de elektronische vrachtbrief en TransFollow ook de special ‘De elektronische vrachtbrief’ van *W&W* maart 2014, nr. 72.

Artikel 2

van de AVC en van digitale ontvangstbewijzen. Daarnaast worden papieren vrachtbrieven digitaal gearchiveerd, maar dit is niet een echte elektronische vrachtbrief.

TransFollow

Beurtvaartadres ontwikkelt thans een platform 'TransFollow'¹ voor elektronische vrachtbrieven. Dit platform voldoet volledig aan wet- en regelgeving en zal daarnaast eenvoudig hanteerbaar zijn voor alle partijen betrokken bij de vervoerovereenkomst. TransFollow kan worden ingebed in TMS-, WMS- en ERP-systemen.² Via een app, webinterface of API³ interface kan worden gecommuniceerd met het TransFollow platform waarin de elektronische vrachtbrief wordt opgeslagen en wijzigingen, handtekeningen en dergelijke onlosmakelijk worden gekoppeld aan de elektronische vrachtbrief. In het TransFollow platform wordt de mogelijkheid gecreëerd om de toepasselijkheid van de AVC 2002 te aanvaarden; zie art. 3 'Toepasselijkheid van AVC'.

POD of digitaal ontvangstbewijs 'Sign on glass'

Veel koeriers- en pakketdiensten, als ook veel distributeurs werken met een vorm van digitale ontvangstbewijzen. De ontvanger wordt gevraagd op een schermje met een speciale stylus een handtekening te zetten. Een digitale afdruk van de 'natte' handtekening komt daarmee tot stand. Deze digitale afdruk is weliswaar een vorm van een elektronische handtekening, maar een vorm met weinig bewijskracht (zie art. 2 lid 2 'Bewijskracht'). Belangrijk daarbij is dat de handtekening niet onlosmakelijk gekoppeld is aan de vrachtbrief en dat de aldus getekende vrachtbrief alleen onder de beschikkingsmacht van de vervoerder staat (zie verder bij art. 5 lid 4 'LCD-scherm, boardcomputer, tablet, smartphone'.) Dit hiaat proberen vervoersbedrijven goed te maken door een clause over het elektronisch ontvangstbewijs in hun algemene voorwaarden (aanvullend op de AVC) op te nemen, bijvoorbeeld: "Vervoerder mag een elektronisch apparaat gebruiken om bewijs van aflevering te verkrijgen en de afzender zegt toe dat hij er geen bezwaar tegen heeft dat de desbetreffende koerier vertrouwt op een geprinte kopie daarvan als bewijs." Overigens kan de ontvanger op veel van deze digitale ontvangstbewijzen geen opmerkingen plaatsen over manco's of schade. In geval van manco's of schade doet de ontvanger er eigenlijk het beste aan om de zending helemaal te weigeren. Zie ook bij art. 21 lid 1 'Weigering om te ontvangen'.

1 Voor nadere informatie zie: www.beurtvaartadres.nl/vrachtbrieven/transfollow

2 TMS: Transport Management Systeem; WMS: Warehouse Management Systeem; ERP: Enterprise Resource Planning. Zie voor uitleg over deze begrippen www.wikipedia.nl.

3 Application Programming Interface. Op basis van API kan een computerprogramma met een ander programma communiceren. Zie verder www.wikipedia.nl.

CMR-eProtocol

Op 5 juni 2011 is het 'Aanvullend protocol bij het verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) inzake de digitale vrachtbrief', kortweg CMR-eProtocol, voor Nederland en nog zeven landen¹ in werking getreden. Dit CMR-eProtocol maakt het mogelijk dat ook CMR-vrachtbrieven alleen als elektronisch document worden opgemaakt, de eCMR-vrachtbrief.²

Beurtvaartadres is bezig om TransFollow geschikt te maken voor CMR-vervoer, maar er zal nog wel enige tijd overheen gaan voordat die applicatie van de CMR-TransFollow op de markt komt. Het probleem daarbij is dat de ons omringende landen Duitsland, België, Frankrijk en Groot-Brittannië nog geen partij zijn bij dat CMR-eProtocol, zodat voor het CMR-vervoer naar die landen nog met papieren CMR-vrachtbrieven gewerkt moet worden.

Elektronisch van toepassing verklaren van de AVC

Wanneer partijen via e-mailwisseling een vervoerovereenkomst sluiten, kan elk der partijen betrekkelijk eenvoudig toepasselijkheid van de AVC 2002 bedingen door onderaan de e-mail een verwijzingsclausule op te nemen waarin die AVC 2002, laatste versie, van toepassing worden verklaard. Het is verstandig om in die verwijzing ook op te nemen dat de Rechtbank Rotterdam bevoegd is om kennis te nemen van geschillen die voortvloeien uit of samenhangen met de vervoerovereenkomst; zie daarover bij art. 29 lid 1 'Bevoegde rechter te Rotterdam'.

Overigens, als een dergelijke verwijzingsclausule niet onderaan de e-mail staat, hoeft dat geen probleem te zijn als de AVC-vrachtbrief wordt gebruikt. Daarop staat immers met zoveel woorden dat de AVC 2002, laatste versie, van toepassing zijn; zie ook bij art. 3 'Toepasselijkheid van de AVC'.

Elektronisch ter beschikking van de AVC

Een geheel ander leerstuk betreft de kwestie dat algemene voorwaarden aan de 'kleine' wederpartij ter beschikking moeten worden gesteld willen die voorwaarden niet vernietigd worden door die wederpartij (art. 6:234 BW); hierover uitgebreid bij art. 3 'Vernietigbaarheid van de AVC'. Het komt erop neer dat er in de e-mailwisseling een hyperlink is opgenomen die bij aanklikken de tekst van de AVC 2002 direct opent en het mogelijk maakt deze tekst van de AVC 2002 als pdf-bestand te downloaden en op te slaan.

Dit downloaden van de AVC-tekst is ook mogelijk bij de elektronische vrachtbrief gebaseerd op het TransFollow-platform.

1 Bulgarije, Denemarken (per 26 september 2013), Letland, Litouwen, Spanje (per 9 augustus 2011), Tsjechië (per 13 juli 2011) en Zwitserland (zie www.minbuza.nl/producten-en-diensten/verdragen).

2 Zie uitgebreid over het CMR-eProtocol M.H. Claringbould, 'CMR-protocol maakt elektronische vrachtbrieven mogelijk' in: *W&W* oktober 2008, nr. 57, p. 3-5.

Artikel 2

*EDI als
bewijsmiddel*

In het eerste lid wordt niet meer gezegd dan dat elektronisch verzonden berichten als bewijsmiddel kunnen worden toegelaten net zoals een verklaring op papier of een verklaring van een getuige. Welke *bewijskracht* dergelijke elektronisch verzonden berichten hebben, komt in lid 2 aan de orde.

Artikel 2 lid 2 – Bewijskracht van elektronische berichten

Bewijskracht

De hoofdregel is dat elektronische berichten dezelfde bewijskracht hebben als geschriften mits aan voorwaarden is voldaan: de berichten dienen op het tussen partijen overeengekomen formaat, indeling en niveau van beveiliging te zijn verzonden, opgeslagen en geregistreerd en - de tweede voorwaarde - deze elektronische berichten dienen op de overeengekomen wijze te zijn verzonden, opgeslagen en geregistreerd.

In feite dienen partijen in de door hen gebruikte digitale oplossingen een vast formaat, indeling en niveau van beveiliging te hebben vastgelegd en de afzender en vervoerder dienen overeen te komen niet alleen hoe de gegevens verzonden en opgeslagen worden maar ook hoe de gegevens geïnterpreteerd moeten worden (semantiek). Ook dit zal in de gebruikte digitale oplossing zijn verwerkt maar dit neemt niet weg dat partijen daadwerkelijk hierover apart afspraken moeten maken.

Gebruiken partijen een echte elektronische vrachtbrief, dan heeft die elektronische vrachtbrief met de daarin opgenomen gegevens en elektronische ondertekening alsmede de mogelijkheid om een aantekening omtrent schade of manco te maken, wel dezelfde bewijskracht als een papieren vrachtbrief omdat als deze software wordt gebruikt partijen met elkaar zijn overeengekomen dat zij het in die software geprogrammeerde formaat en niveau van beveiliging hanteren alsmede de wijze van verzending, opslag en registratie.

Deze afspraken kunnen ook worden gemaakt voor andere software en dan hoeft het nog niet eens te gaan om een echte elektronische vrachtbrief als maar wordt afgesproken hoe bijvoorbeeld eenmaal opgegeven gegevens omtrent het aantal goederen (bijvoorbeeld het aantal van 200) nadien niet meer in de computer gewijzigd kunnen worden met een simpele 'delete 200' en het intypen van '100' zonder dat dat voor beide partijen zichtbaar wordt.

*Bewijskracht en
TransFollow*

Om zeker te stellen dat die afspraken omtrent de bewijskracht van elektronische vrachtbrieven en elektronische handtekening ook gelden tussen alle partijen die gebruik maken van elektronische vrachtbrieven die via het TransFollow-platform worden gegenereerd, is de Stichting Vervoeradres

Artikel 2

van plan die afspraak met zoveel woorden vast te leggen in een aan art. 2 AVC 2002 toe te voegen derde lid. Daarin zal staan dat een vrachtbrief die elektronisch wordt opgemaakt en elektronisch wordt ondertekend via het TransFollow-platform dezelfde bewijskracht heeft als de vrachtbrief bedoeld in art. 2 lid 1. Ook wordt in dat derde lid vastgelegd dat de elektronische handtekening gezet via het TransFollow-platform als voldoende betrouwbaar geldt.

Met dit nieuw toe te voegen derde lid wordt zeker gesteld dat de TransFollow-handtekening die via het TransFollow-platform wordt gegenereerd, door de afspraak tussen alle partijen (afzender, vervoerder en geadresseerde) zoals vastgelegd in dit derde lid, dezelfde bewijskracht heeft als een met inkt gezette handtekening. Immers, alle partijen betrokken bij de vervoerovereenkomst kunnen onderling overeenkomen dat een elektronische akte die via het TransFollow-platform is getekend, geldt als een onderhandse akte die tussen partijen bewijs oplevert. Zie art. 3:15a lid 4 en lid 6 BW, alsmede art. 156a Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Waarschijnlijk zal dit derde lid per 1 januari 2015 in werking treden.

