

Artikel 5 De vrachtbrief

- Lid 1 Afzender moet de vrachtbrief overhandigen
- Lid 2 Afzender moet de vrachtbrief invullen en hij staat in voor juistheid en volledigheid van gegevens
- Lid 3 Ondertekening van de vrachtbrief door vervoerder en afzender
- Lid 4 Elektronische vrachtbrief mogelijk

Artikel 5 lid 1 – Afzender moet de vrachtbrief overhandigen

*Handleiding
'De vrachtbrief
direct duidelijk'*

In maart 2012 heeft de Stichting Vervoeradres de nieuwe handleiding 'De vrachtbrief, direct duidelijk' (53 bladzijden in kleur) uitgegeven. Deze handleiding kan gratis van www.sva.nl/sva/publicaties/handboeken/de-vrachtbrief worden gedownload of per e-mail in gedrukte vorm worden besteld. De volgende onderwerpen worden in de handleiding behandeld:

- Wat is het belang van de vrachtbrief?
- De vrachtbrief en de AVC
- De bewijskracht van de standaardvrachtbrief
- Welke partijen zijn betrokken bij de vervoerovereenkomst?
- Afzender, vervoerder, geadresseerde
- Vul de vrachtbrief correct in
- Hoe vult u de vrachtbrief correct in?
- De vrachtbrief in de praktijk
- De verwijzing naar toepasselijke regelgeving
- Wat moet u invullen en wat zijn de gevolgen?
- Ontvangstbewijs
- Het CMR-verdrag
- Het CMR-verdrag in grote lijnen
- De elektronische CMR-vrachtbrief
- De Algemene Vervoercondities (AVC 2002)
- AVC 2002 in grote lijnen
- AVC zijn onderdeel van de vervoerovereenkomst
- Deelmarktvoorwaarden
- Toepassing van deelmarktvoorwaarden
- Cursus: Van laden tot lossen: de vrachtbrief in de praktijk

Artikel 5

Afgifteplicht

De afzender is verplicht de vrachtbrief¹ in te vullen (zie daarover bij art. 5 lid 2 'Afzender vult in') en vervolgens de aldus ingevulde vrachtbrief aan de (chauffeur van de) vervoerder te overhandigen (zie art. 4 lid 1b 'De vrachtbrief'). Het is dus de afzender die beslist welk soort formulier² van de vrachtbrief wordt gebruikt en meer in het bijzonder draagt de afzender de kosten van de vrachtbrief. De vervoerder moet er voor zorgen dat hij als vervoerder duidelijk kenbaar op de vrachtbrief wordt vermeld en dat hij die vrachtbrief ondertekent, zie nader bij art. 5 lid 3 'Kenbaar maken als vervoerder'.

De afzender kan er ook voor kiezen gebruik te maken van een elektronische vrachtbrief, zie nader bij art. 2 lid 1 'Elektronische vrachtbrief Regeling wegvervoer goederen'. In dat geval moet de chauffeur die elektronische vrachtbrief kunnen 'ondertekenen' en hij moet controleren of de naam van de vervoerder correct is vermeld.

Toepasselijkheid van AVC 2002

Op alle door de Stichting Vervoeradres goedgekeurde³ vrachtbrieven staat vermeld dat de AVC 2002, laatste versie, van toepassing zijn en de op die vrachtbrief gebruikte terminologie is geheel in overeenstemming met de terminologie van de AVC. Mocht op een oud exemplaar van de vrachtbrief nog verwezen worden naar de AVC 1983 dan is dat geen probleem nu de tekst van de AVC 1983 gelijkluidend is gemaakt aan de tekst van de AVC 2002; zie nader bij art. 3 'AVC 1983'.

Gebruiker van de AVC

Als de afzender de vrachtbrief opmaakt en aan de vervoerder overhandigt en op die vrachtbrief de AVC 2002 van toepassing worden verklaard, moet die afzender als de 'gebruiker' in de zin van art. 6:231 onder b BW worden aangemerkt. Zie nader bij art. 3 'Gebruiker van de AVC'.

Artikel 5 lid 2 – Afzender moet de vrachtbrief invullen en hij staat in voor juistheid en volledigheid van gegevens

Afzender vult in

In art. 8:1119 BW is opengelaten wie de vrachtbrief opmaakt. Dat kan zowel de afzender als de vervoerder zijn. In de AVC bestaat die vrijheid niet: de afzender moet de vrachtbrief invullen (zie hierna bij art. 5 lid 2 'De gegevens op de vrachtbrief') en hij overhandigt die aldus ingevulde vrachtbrief aan de vervoerder (zie bij art. 5 lid 1 'Afgifteplicht'). Nu de afzender de gegevens

1 De vrachtbrief wordt gedefinieerd in art. 1 lid 4 'De vrachtbrief'.

2 Zie bij art. 1 lid 4 'Verschillende formulieren'.

3 De door de Stichting goedgekeurde vrachtbrieven zijn herkenbaar aan het 'Vervoeradres'-logo op de vrachtbrief.

moet invullen zal hij aansprakelijk zijn als de vervoerder schade lijdt op grond van het feit dat toch gegevens op de vrachtbrief ontbreken, zie art. 8:1119 lid 4 BW. De eventuele schadevergoeding, die aan de vervoerder is verschuldigd, wordt vastgesteld volgens de regels van het gewone, burgerlijk recht (artt. 6:95 e.v. BW). Overigens moet de verplichting van de afzender om een vrachtbrief geheel ingevuld aan de vervoerder te overhandigen goed onderscheiden worden van de verplichting van de afzender om omtrent de goederen en de behandeling daarvan tijdig allerlei gegevens aan de vervoerder te verschaffen; zie hierover nader bij art. 4 lid 1a 'De door de wet vereiste gegevens'.

De vervoerder vult toch in

Het komt in de praktijk regelmatig voor dat de vervoerder geen vrachtbrief van de afzender ontvangt en zelf een vrachtbrief opmaakt. Wanneer de vervoerder een dergelijke vrachtbrief geheel eigener beweging opmaakt (bijvoorbeeld de afzender is een niet professionele afzender (particulier) die geen kennis heeft van het invullen van vrachtbrieven) zal hij daarvoor zelf verantwoordelijk zijn en kan hij eventuele fouten bij het invullen niet zonder meer de afzender aanrekenen, ook al heeft die afzender de vrachtbrief ondertekend toen hij de goederen aan de vervoerder ten vervoer meegaf. Bovendien moet de vervoerder die zelf zijn AVC-vrachtbrief invult als 'gebruiker' van de AVC 2002 worden aangemerkt; zie art. 3 'Gebruiker van de AVC'.

Het kan ook zijn dat de vervoerder op grond van een distributieovereenkomst met de afzender, iedere keer dat goederen uit het distributiecentrum worden uitgeslagen (en worden vervoerd naar de geadresseerde) zelf de vrachtbrief opmaakt en in het vakje 'handtekening afzender' laat tekenen door een medewerker van dat distributiecentrum. In die situatie is – afhankelijk van de inhoud van de distributieovereenkomst – er veel voor te zeggen dat de vervoerder de betreffende vrachtbrief namens de afzender heeft opgemaakt. Eventuele fouten komen dan voor rekening van de afzender met dien verstande dat die afzender weer in zijn distributieovereenkomst kan nagaan of hij verhaal heeft op de vervoerder.

Art. 15 Regeling wegvervoer goederen

In art. 2.13 lid 1 van de Wet wegvervoer goederen¹ staat dat het in beginsel verboden is om beroepsvervoer te verrichten indien met betrekking tot dat vervoer geen vrachtbrief is opgemaakt. In lid 3 van dat artikel staat dat in een ministeriële regeling regels worden gesteld over de inhoud en het gebruik van

¹ De hier genoemde Wet wegvervoer goederen en Regeling wegvervoer goederen kunnen gemakkelijk worden geraadpleegd via www.wetten.nl.

Artikel 5

de vrachtbrief. Dat is uitgewerkt in art. 15 Regeling wegvervoer goederen. Volgens lid 1 van art. 15 moeten de volgende aanduidingen worden vermeld:

- a. de naam en het adres van de afzender;
- b. de naam en het adres van de vervoerder;
- c. de naam en het adres van de geadresseerde;
- d. de gebruikelijke aanduiding van de aard van de goederen;
- e. het brutogewicht of de op andere wijze aangegeven hoeveelheid van de goederen.

In lid 2 van art. 15 Regeling staat dat de vergunninghouder ervoor zorgt dat de vrachtbrief in de vrachtauto aanwezig is. Lid 3 maakt een uitzondering voor elektronische vrachtbrieven; zie daarover nader bij art. 2 lid 1 'Elektronische vrachtbrief Regeling wegvervoer goederen' en bij art. 5 lid 4 'Elektronische vrachtbrief'.

Let op, dit is publiekrechtelijke regelgeving. In het hieronder behandelde art. 8:1119 lid 2 BW, welk artikel de verhouding tussen afzender en vervoerder regelt, staat nader vermeld welke gegevens ook op de vrachtbrief moeten staan.

Voor bepaalde soorten vervoer geen vrachtbrief vereist

Art. 15 lid 3 Regeling wegvervoer goederen bepaalt dat voor de volgende soorten van binnenlands beroepsvervoer geen vrachtbrief is vereist:

- a. levende dieren;
- b. landbouwproducten van de teeltplaats naar de veiling en van tot dit vervoergebezigde ledige verpakkingsmiddelen van de veiling naar de teeltplaats;
- c. inboedels;
- d. losgestorte goederen, of
- e. postzendingen.

Dit laat natuurlijk onverlet dat voor dit type vervoer, bijvoorbeeld vervoer van zand en grind of vervoer van inboedels, toch een vrachtbrief gebruikt mag worden.

Belangrijker is echter de uitzondering voor het verplichte gebruik van vrachtbrieven die art. 2.13 lid 2a Wet wegvervoer goederen geeft:

Het verbod om geen beroepsvervoer te verrichten zonder dat een vrachtbrief is opgemaakt, geldt niet wanneer dit vervoer wordt verricht met een vrachtauto met een toegestaan laadvermogen van niet meer dan 500 kg.

Dat betekent dat voor al het beroepsvervoer dat geheel wordt verricht met

kleine bestelwagens of met (bak)fietsen geen vrachtbrief is vereist op grond van de wet. Dit is met name van belang voor vervoerders van kleine pakketten en voor (fiets)koeriers. Nogmaals, de koeriers mogen natuurlijk wel de speciaal ontworpen koeriersvrachtbrieven gebruiken, zie bij art. 1 lid 4 'Verschillende formulieren'. Zij zijn echter daartoe niet wettelijk verplicht als het pakket of de envelop het gehele traject in een kleine bestelwagen of per fiets wordt vervoerd. Gaan een aantal pakketten gezamenlijk voor een deel van het traject in een grote vrachtwagen, dan moet voor het vervoer in die vrachtwagen wel een vrachtbrief worden opgemaakt met dien verstande dat voor alle pakketten gezamenlijk één vrachtbrief gebruikt kan worden.

De gegevens op de vrachtbrief

Een vrachtbrief is het vervoerdocument, waarop in overeenstemming met art. 8:1119 lid 2 BW een aantal gegevens met betrekking tot het vervoer staat ingevuld.

Op een vrachtbrief dienen volgens art. 8:1119 lid 2 BW tenminste de volgende gegevens te worden ingevuld¹:

- a. de afzender, als hoedanig slechts één persoon kan worden genoemd.
In art. 1 lid 2 AVC is bij de definitie van afzender nog de zin toegevoegd dat vermelding van een afzender niet zonder meer inhoudt dat de aldus in de vrachtbrief genoemde persoon ook de contractuele wederpartij van de vervoerder is. Het zou ook – weliswaar ten onrechte – de afzender kunnen zijn; zie bij art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?'
- b. de ten vervoer ontvangen goederen.
Op de vrachtbrief is voor de omschrijving van de goederen de meeste ruimte en een aantal vakjes beschikbaar: merken en (container) nummers, aantal colli, wijze van verpakking, aard of soort van de goederen, bruto gewicht en volume in m³. Overigens volstaat art. 8:1119 lid 2 BW met het voorschrift dat de ten vervoer ontvangen zaken dienen te worden vermeld zonder voor te schrijven dat aantal, gewicht, volume, merken, nummer etc. evenzeer op de vrachtbrief in de daartoe beschikbare vakjes vermeld behoren te worden. In de praktijk worden de meeste van bovengenoemde gegevens wel ingevuld maar niet alle gegevens.
De vermelding van het gewicht is overigens essentieel (namelijk om aan de hand daarvan de maximum aansprakelijkheid van de vervoerder te

1 Zie de handleiding 'De vrachtbrief, direct duidelijk', par. 3.3, waar per 'vak' aanwijzingen worden gegeven hoe de vrachtbrief moet worden ingevuld.

Artikel 5

berekenen¹) en nota bene ook voorgeschreven in art. 15 Regeling wegvervoer goederen. Dit laatste in verband met mogelijke overbelading; zie bij art. 4 lid 4 'Overbelading'.

- c. de plaats waar de vervoerder de goederen ten vervoer heeft ontvangen. Dit wordt ook wel genoemd de plaats van afzending of plaats van inontvangstneming door de vervoerder. De aansprakelijkheid van de vervoerder begint op de plaats van inontvangstneming, zie bij art. 9 lid 1 'Moment van inontvangstneming'.
- d. de plaats waarheen de vervoerder op zich neemt de goederen te vervoeren.

Dit is de bestemmingsplaats oftewel de plaats van aflevering. Normaal gesproken eindigt daar de aansprakelijkheid van de vervoerder, zie bij art. 9 lid 2 'Aflevering'.

- e. de geadresseerde, als hoedanig slechts één bedrijf of persoon kan worden genoemd. Ook de geadresseerde is nader gedefinieerd in art. 1 lid 3 'Wie is de geadresseerde?'.

Het komt in de praktijk wel voor, met name bij de bevoorrading van winkels, dat een vervoerder van één zending waarvoor één vrachtbrief wordt opgemaakt, telkens een paar dozen of een paar fietsen bij verschillende winkels moet afleveren; de vervoerder doet dit dan aan de hand van een zogenaamde distributielijst waarop de adressen van de winkels en het aantal af te leveren dozen/fietsen staan vermeld. Dan is er in feite één vrachtbrief met meer geadresseerden en dat is in strijd met het voorschrift van art. 8:1119 lid 2 onder e BW. Dat laatste lijkt mij niet bezwaarlijk want art. 8:1119 BW is geen dwingend recht, partijen mogen daarvan afwijken. In dit geval zijn de afzender en de vervoerder overeengekomen één vrachtbrief te gebruiken met verschillende geadresseerden. Ieder van die geadresseerden treedt toe tot de vervoerovereenkomst voor zover het de aan hem afgeleverde dozen betreft.

- f. de vervoerder.

De vervoerder is niet nader gedefinieerd in art. 1.

Er zijn – wederom juridisch gezien – verschillende soorten vervoerders: contractuele vervoerders, papieren vervoerders, feitelijke vervoerders, ondervervoerders, opvolgend vervoerders².

1 Zie bij art. 13 lid 1 'De limiet van € 3,40 p/kg'.

2 De opvolgend vervoerder komt alleen in de CMR voor en wordt hier niet verder behandeld.

Een vervoedersketen

Een voorbeeld van een keten van vervoeders:

- afzender
 - formeel: contractuele wederpartij van de vervoerder (art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?')
- vervoerder
 - contractuele vervoerder of, niet juridisch, ook wel 'papieren' vervoerder of hoofdvervoerder (zie ook art. 1 lid 1 'Papieren vervoerder').
 - Deze 'vervoerder' is tegenover zijn ondervervoerder weer afzender; vergelijk een aannemer en een onderaannemer.
- eerste ondervervoerder
 - wettelijk is dit een gewone vervoerder want in Boek 8 BW komt de term ondervervoerder niet voor. Deze ondervervoerder kan feitelijk vervoerder zijn of ook weer contractuele vervoerder; in dat geval is hij weer afzender tegenover zijn vervoerder.
- tweede ondervervoerder
 - ik neem aan dat deze tweede ondervervoerder het vervoer in zijn geheel uitvoert: hij wordt de feitelijke vervoerder (ook de term 'feitelijke vervoerder' komt in Boek 8 BW niet voor). Deze ondervervoerder is dan niet meer afzender jegens een andere vervoerder; hij is de laatste vervoerder in de keten.
- Geadresseerde
 - bij art. 1 lid 3 'Wie is de geadresseerde?' heb ik opgemerkt dat naar mijn mening de geadresseerde juridisch gezien alleen maar geadresseerde is in de vervoerovereenkomst tussen de oorspronkelijke afzender en de eerste contractuele vervoerder. In de tweede en derde vervoerovereenkomst fungeert die 'geadresseerde' slechts als ontvanger en heeft hij geen zelfstandige vorderingsrechten jegens de eerste en de tweede ondervervoerder. Deze geadresseerde zou tegen de feitelijke vervoerder die de ladingschade heeft toegebracht, een vordering op grond van onrechtmatige daad kunnen instellen, maar dan is die feitelijke vervoerder jegens de geadresseerde niet verder

Artikel 5

aansprakelijk dan voortvloeit uit de overeenkomst tussen de oorspronkelijke afzender en de contractuele vervoerder; zie art. 16 'Vordering op grond van onrechtmatige daad tegen de ondervervoerder'.

Instaan voor de juistheid en de volledigheid

Ook in art. 8:1119 lid 3 BW staat dat de afzender moet instaan voor de juistheid (in de AVC is daar nog aan toegevoegd 'volledigheid') van de gegevens. 'Instaan voor' beschrijft een garantieverplichting: ook al kon de afzender absoluut niet weten dat de gesloten en verzegelde container die hij uit het buitenland had ontvangen en die hij nu ten vervoer meegaf aan een nationale wegvervoerder, geen zeepoeder maar heroïne bevatte, dan nog moet de afzender opdraaien voor alle schadelijke gevolgen van de verkeerde productvermelding.

Artikel 5 lid 3 – Ondertekening van de vrachtbrief door vervoerder en afzender

Kenbaar maken als vervoerder

De vervoerder moet eigenlijk drie dingen doen met betrekking tot de vrachtbrief.

Ten eerste moet hij zich als vervoerder duidelijk kenbaar maken. In de praktijk zal de afzender de naam van de vervoerder hebben ingevuld, maar het komt in diezelfde praktijk herhaaldelijk voor dat niet de contractuele vervoerder zich meldt maar een ondervervoerder (zie bij art. 5 lid 2 'Een vervoerdersketen'). Vaak zal de chauffeur van deze ondervervoerder, naast het zetten van zijn handtekening, het kentekennummer van zijn truck bijschrijven in het vakje 'vervoerder'. Strikt genomen hoeft deze ondervervoerder zich niet op de vrachtbrief als vervoerder kenbaar te maken; hij is nu eenmaal niet de contractuele vervoerder jegens de afzender en alleen die vervoerder die met de afzender heeft gecontracteerd, moet zich duidelijk kenbaar maken op de vrachtbrief. Dus als de naam van de contractuele vervoerder is vermeld en een ondervervoerder rijdt, dan is er niks aan de hand. En we nemen dan aan dat de chauffeur, in dienst van de ondervervoerder, bevoegd is de vrachtbrief te tekenen namens de contractuele vervoerder.

Het wordt juridisch wat lastiger als de naam van de vervoerder nog niet is ingevuld op de vrachtbrief en de chauffeur van de ondervervoerder de naam van zijn baas opgeeft en die naam in het vakje 'vervoerder' wordt ingevuld. Door een verkeerde partijnaam als vervoerder op te geven, wordt een ondervervoerder juridisch nog niet tot contractuele vervoerder verheven. Met een ondervervoerder krijgt de afzender geen contractsband ook al staat de

naam van die ondervoerder als vervoerder op de vrachtbrief vermeld. Dezelfde problematiek speelt wanneer de aflader als afzender op de vrachtbrief wordt vermeld, zie bij art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?'. Zie voor de gevolgen van de verkeerde vermelding van de partijnaam verder bij art. 6 lid 2 'Partijen bij vervoerovereenkomst'.

Dit alles betekent dat de geadresseerde zijn eventuele ladingclaim niet uit hoofde van de vervoerovereenkomst tegen die ondervoerder kan instellen, zie art. 1 lid 3 'Wie is de geadresseerde?'. Hij kan wel een claim instellen op grond van onrechtmatige daad; zie verder bij art. 16 'Vordering op grond van onrechtmatige daad tegen de ondervoerder'.

*Ondertekening
door de
vervoerder*

Ten tweede moet de vervoerder de vrachtbrief ondertekenen. Zoals hierboven al vermeld, komt het dikwijls voor dat de chauffeur die ondertekent, niet in dienst is van de contractuele vervoerder maar van een of andere ondervoerder. De juristen gaan er dan maar van uit dat de contractuele vervoerder, toen hij weer een vervoerovereenkomst sloot met een ondervoerder, impliciet aan de chauffeur van de ondervoerder de bevoegdheid verleende om namens de contractuele vervoerder de door de afzender aangeboden vrachtbrief te ondertekenen. En als er een tweede of derde ondervoerder is, is ook telkens impliciet die 'tekeningsbevoegdheid' aan de chauffeur die uiteindelijk tekent, doorgegeven.

*Bewijs van
ontvangst aan
afzender geven*

Ten derde dient de vervoerder na ondertekening de papieren vrachtbrief aan de afzender 'af te geven', in feite is dat 'terug te geven' want de vrachtbrief is hem eerst door de afzender aangeboden. Let op, de vervoerder geeft aan de afzender één van de drie oorspronkelijke exemplaren van de vrachtbrief terug, te weten het gedeelte 'B2-bewijs van ontvangst' (of bij de CMR/AVC-vrachtbrief het rode exemplaar nr. 1 voor 'afzender'); zie hierover nader bij art. 1 lid 4 'Bewijs van ontvangst'. De andere exemplaren neemt de (chauffeur van de) vervoerder mee.

Indien een elektronische vrachtbrief wordt gebruikt, wordt de 'handtekening' die de chauffeur zet, zichtbaar in de elektronische vrachtbrief en kunnen alle daartoe bevoegde partijen deze vrachtbrief bekijken; op die manier is de elektronische vrachtbrief aan de afzender 'afgegeven'. Zie ook art. 5 lid 4 'Elektronische vrachtbrief'.

Artikel 5

Afzender ondertekent

Niet op iedere AVC-vrachtbrief is een vak opgenomen waarin de afzender zijn handtekening kan zetten. Op een aantal modellen van de chamoiskleurige vrachtbrief kan dit niet en bij sommige modellen kan dit wel. Op iedere CMR/AVC-vrachtbrief is er altijd een vak bestemd voor de handtekening van de afzender.

Ook bij ondertekening door de afzender kan het voorkomen dat de persoon die feitelijk ondertekent, niet in dienst is van de afzender (dat is de contractuele wederpartij van de vervoerder) maar van een aflader (zie voor het verschil tussen afzender en aflader bij art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?'). Ook dan moet worden aangenomen dat die persoon bevoegd was om namens die afzender te tekenen.

Ondertekening gedrukt of gestempeld

Het is niet nodig dat de vervoerder of de afzender een echte, met inkt geschreven handtekening zet. Een stempel mag ook, maar dan moet de 'stempelaar' er wel op letten dat die stempel ook zichtbaar wordt op de onderliggende exemplaren van de vrachtbrief (Bewijs van aflevering voor de vervoerder (A2) en de vrachtbrief (A1) voor de geadresseerde). In de praktijk wordt er wel gestempeld maar meestal zet de chauffeur zijn handtekening of paraaf over die stempel.

Waar het om gaat is dat de ondertekening moet kunnen worden teruggeleid tot een unieke oorsprong die tussen vervoerder en afzender als vervanging van de handtekening wordt erkend.

Artikel 5 lid 4 – Elektronische vrachtbrief mogelijk

Elektronische vrachtbrief

Voor de ontwikkelingen met betrekking tot de elektronische vrachtbrief, zie bij art. 2 lid 1 'TransFollow'.

Een echte elektronische vrachtbrief ontstaat pas als tussen de betrokken partijen (de afzender, de vervoerder en ook de geadresseerde) op een gestructureerde en tussen hen vastgelegde wijze elektronisch wordt gecommuniceerd, waarbij het van belang is dat wijzigingen of aanvullingen in zo'n elektronische vrachtbrief door een partij alleen maar kunnen worden aangebracht als die wijziging of aanvulling zichtbaar wordt voor de andere partijen. Het kan niet zo zijn dat de vervoerder het aantal vermelde colli in de elektronische vrachtbrief kan verminderen zonder dat dat zichtbaar wordt voor de afzender en de geadresseerde.

Overigens hoeft de elektronische vrachtbrief niet in de vrachtauto 'aanwezig' te zijn, dat wil zeggen bijvoorbeeld op een computerscherm getoond te

kunnen worden aan de controlerende ambtenaren (art. 15 lid 3 Regeling wegvervoer goederen, nader uitgewerkt bij art. 2 lid 1 'Elektronische vrachtbrief Regeling wegvervoer goederen').

Elektronische handtekening

Strikt genomen hoeven elektronische vrachtbrieven niet voorzien te worden van gecertificeerde elektronische handtekeningen.¹ Partijen kunnen immers tevoren afspreken in hun eigen data-uitwisselingsprotocol dat een bepaalde codering voldoet als elektronische handtekening.

In ieder geval is het van belang dat iedere partij bij de vervoerovereenkomst (afzender, (onder)vervoerder en geadresseerde) een eigen elektronisch 'afschrift' van de vrachtbrief kan krijgen waarvan vaststaat dat die niet is gemanipuleerd door een der partijen. In de praktijk is dat eigenlijk alleen mogelijk door het systeem dat de elektronische vrachtbrief genereert, door een derde onafhankelijke partij te laten auditen en welke onafhankelijke partij de communicatie tussen partijen faciliteert. Het TransFollow-platform van Beurtvaartadres is daarvan een voorbeeld; art. 2 lid 1 'TransFollow'.

LCD-scherm, boardcomputer, tablet, smartphone

Veel pakketvervoerders die met name pakketten van webwinkels naar consumenten vervoeren maken gebruik van LCD-schermen² waarop de geadresseerde met een stylus (stift) voor ontvangst kan tekenen.³ Zo'n LCD-scherm kan een draagbare boardcomputer zijn die onderdeel is van een fleet management systeem. Maar het kan ook een tablet of een smartphone zijn.

Het komt mij voor dat deze LCD-schermen niet zonder meer gelijkgesteld mogen worden met een elektronische vrachtbrief. Immers, de gebruikte software voor de boardcomputer, tablet of smartphone is geheel geprogrammeerd in opdracht van de vervoerder en er is geen sprake van een tussen partijen (afzender, vervoerder, geadresseerde) 'overeengekomen formaat en niveau van beveiliging alsmede overeenkomstig de tussen partijen overeengekomen wijze van verzenden, opslaan en registreren', gelijk art. 5 lid 4 voorschrijft.

Het LCD-scherm dient alleen voor het gemak van de vervoerder die niet meer per rit tientallen papieren vrachtbrieven hoeft mee te nemen. De door de ontvanger met een stift op het scherm gezette handtekening is in ieder geval een begin van bewijs dat deze ontvanger het pakket inderdaad ontvangen heeft. Tegenbewijs blijft toegelaten wanneer de ontvanger meent dat de

1 Zie art. 3:15 a e.v. BW.

2 LCD-scherm: Liquid Crystal Display; zie ook op www.wikipedia.nl.

3 Zie verder over 'sign on glass': J.S. Stibbe, 'Is het verstandig om voor ontvangst te tekenen op een scherm? *W&W* maart 2014, nr. 72, p. 12-13.

Artikel 5

vervoerder (chauffeur) geknoeid heeft met zijn 'handtekening'. Bijvoorbeeld een handige chauffeur heeft een eerder door deze geadresseerde 'gestifte' handtekening gekopieerd, terwijl de geadresseerde zeker weet dat hij geen pakket heeft ontvangen. Een verstandige pakketvervoerder zal het in zo'n geval van vermeende fraude niet gauw tot een procedure laten komen en hij zal schadevergoeding¹ betalen, tenzij hij er van overtuigd is dat de geadresseerde vals speelt.

Wordt echter gewerkt met tablets of smartphones op basis van het TransFollow-platform, dan is er wel sprake van een echte elektronische vrachtbrief. Zie ook art. 2 lid 1 'TransFollow'.

1 Strikt genomen kan hij die schadevergoeding beperken tot € 3,40 per kilo van het pakket (zie art. 13 lid 1 jo. art. 14), maar ik weet niet of dat commercieel verstandig is.