

Tekenen voor ontvangst

Inleiding

De afgelopen tijd ontvangt TLN Advocaten de nodige vragen over 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. Wat is het probleem als er niet wordt getekend voor ontvangst en wat zijn de alternatieven? Voor dit laatste kan de lezer ook gelijk doorspringen naar het onderdeel “Alternatieve bewijzen van aflevering” op pagina 4. Dit artikel is overigens ook nuttig voor al diegene die willen weten waarom een handtekening op de vrachtbrief nou zo noodzakelijk is, los van welk virus dan ook.

Handtekeningenstroom

Om het belang van een (digitale) handtekening duidelijk te maken is het goed om eerst te kijken hoe het gaat bij een papieren vrachtbrief. Wanneer de goederen bij het laadadres door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, ontvangt



de chauffeur een handtekening van het laadadres op de vrachtbrief voor afgifte van de goederen. Tegelijkertijd plaatst de chauffeur een handtekening voor ontvangst van de goederen. Daarna vertrekt de vervoerder richting het losadres (formeel: de geadresseerde) en daar herhaalt zich eenzelfde soort ritueel. De ontvanger tekent voor ontvangst van de goederen en daarmee staat vast dat de chauffeur de goederen heeft afgeleverd.

Doel handtekening

Vaak wordt gedacht dat het ‘circus’ rondom handtekeningen een verplichting is vanuit de overheid. Dat is verre van juist. De voornaamste reden achter de handtekeningencarrousel is er vooral een die moet worden gezocht in het bewijsrecht. Het ‘verzamelen’ van handtekeningen door de chauffeur is voornamelijk iets wat in het belang is van zijn of haar werkgever, de vervoerder!

De gedachte achter een handtekening is dat degene die tekent op een vrachtbrief met die handtekening verklaart dat hij of zij instaat voor de juistheid van wat op die vrachtbrief is opgenomen. Als de vrachtbrief bijvoorbeeld de vermelding bevat: ‘1 collo elektronica a 20 KG’, dan verklaart de chauffeur met het plaatsen van die handtekening dat hij zojuist 1 stuk heeft ontvangen van het laadadres, wat blijkbaar bestaat uit elektronica en blijkbaar 20 KG weegt.¹

¹ Volledigheidshalve moet hier worden opgemerkt dat de wet (art. 8:1124, lid 1 BW) aangeeft dat in de vrachtbrief opgenomen gegevens over de ontvangen goederen, geen bewijs opleveren tegenover de vervoerder, behalve als het om gegevens gaat die een vervoerder (lees: de chauffeur) kan beoordelen. Dus stel op een vrachtbrief is opgenomen “32 pallets elektronica, waaronder

Als de chauffeur in kwestie dit collo aflevert bij de ontvanger en de ontvanger tekent voor ontvangst, dan verklaart de ontvanger met die handtekening dat hij zojuist 1 stuk heeft ontvangen van de chauffeur, wat blijkbaar bestaat uit elektronica en blijkbaar 20 KG weegt. De ontvanger zelf heeft eigenlijk geen belang bij deze handtekening. Waarom niet? Omdat de ontvanger niet tegenover zichzelf hoeft te bewijzen dat hij het collo heeft ontvangen. De vervoerder daarentegen heeft wél belang bij deze handtekening. De vervoerder kan met deze handtekening namelijk bewijzen dat hij de goederen heeft overgedragen aan de ontvanger. En daarmee eindigt de verantwoordelijkheid van de vervoerder voor de collo.

Ondertekende vrachtbrief is onderhandse akte

Juridisch gezien is de vrachtbrief met een handtekening een onderhandse akte die bestemd is om tot bewijs te dienen. Dat klinkt wat cryptisch, maar het betekent dat een verklaring van de ene partij over de ontvangst van de goederen tegenover de andere partij, 'dwingend bewijs' oplevert. Dwingend bewijs betekent dat de rechter verplicht (!) is de inhoud als waar aan te nemen. Partijen leggen daarmee op voorhand als het ware hun rechten vast.

Bewijslast, bewijskracht en bewijsrisico

Heeft de vervoerder géén handtekening van de ontvanger voor ontvangst (en dus aflevering door de vervoerder) van de goederen, dan is er dus geen 'dwingend bewijs' aanwezig. Daarmee staat niet op voorhand vast dat de goederen zijn 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 probleem bestaat er uit dat de vervoerder de *bewijslast*² heeft. Het laadadres kan namelijk wél bewijzen dat de goederen zijn meegegeven aan de vervoerder, maar tussen vervoerder en ontvanger staat niet vast dát de goederen door de ontvanger in ontvangst zijn genomen. En dus staat ook niet vast dat de goederen door de vervoerder zijn afgeleverd. Weliswaar kan de vervoerder proberen om via andere middelen bewijs te leveren dat hij heeft afgeleverd, maar dat levert geen 'dwingend bewijs' op. Als de rechter dit bewijs als te mager beschouwt, dan is er dus niet voldoende *bewijskracht*. De vervoerder slaagt dan niet in zijn bewijslast en dus komt niet vast te staan dat de goederen zijn afgeleverd. Dat noemt men het *bewijsrisico*. En daarmee heeft de vervoerder ogenschijnlijk één van zijn drie hoofdverplichtingen geschonden, namelijk vervoer zonder 'verlies'. Het gevolg is dat de vervoerder aansprakelijk is.

Elektronische vrachtbrief (eCMR)

Een belangrijke nuance bij het bovenstaande moet worden gemaakt bij de elektronische vrachtbrief. Nog steeds levert een elektronische handtekening van de chauffeur geen dwingend bewijs op dat hij heeft afgeleverd, maar er zit wel

telefoons", dan levert het aantal van 32 bewijs waarschijnlijk wel bewijs op tegenover de vervoerder, maar dat er blijkbaar telefoons in zitten weer niet. Het aantal van 32 pallets kan namelijk worden geteld door de chauffeur, maar de chauffeur kan (waarschijnlijk) niet beoordelen of er elektronica in zit.

² Bewijslast wil zeggen de opdracht om iets te bewijzen als de afzender of de ontvanger ontkent dat er is afgeleverd.



ADVOCATEN

een ander voordeel aan. Namelijk dat een elektronische handtekening vaak is voorzien (zoals bij TransFollow) van een (betrouwbare) datum-, tijd- en GPS-stempel van het moment en de locatie van ondertekening. Het voordeel van deze data is dat dit kan dienen als bewijsmiddel, waarmee de vervoerder aannemelijk kan proberen te maken dat hij heeft afgeleverd. Eventueel kan de vervoerder met ondersteunende bewijsmiddelen dit verhaal kracht bij zetten. Bijvoorbeeld foto's van de afgeleverd goederen op de loslocatie (met iets van de omgeving).

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.

Chauffeur zelf tekenen?

Situatie bij [papieren vrachtbrief](#)

De oplossing van het probleem van de niet-tekenende ontvanger is bij een **papieren** vrachtbrief niet dat de chauffeur 'dan maar' tekent voor aflevering. De vervoerder – in de vorm van de chauffeur – kan met die handtekening namelijk niet bewijzen dat hij aan een ander heeft afgeleverd. Je kunt namelijk niet zelf verklaren dat je aan een ander hebt afgeleverd en vervolgens die verklaring als bewijs aandragen. Het is namelijk niet de verklaring van de ontvanger, maar van degene die zich nota bene op die verklaring beroept. De ontvanger heeft niets verklaard t.a.v. de ontvangst van de goederen!

Situatie bij [elektronische vrachtbrief](#)

Wordt er gebruikt gemaakt van een eCMR of ander elektronisch afleverdocument waarin een betrouwbare datum-, tijd- en GPS-stempel wordt geproduceerd, dan levert een handtekening van de chauffeur nog steeds geen dwingend bewijs van aflevering op, maar deze data kan wel dienen als bewijsmiddel. Ondertekening door de chauffeur heeft om die reden toegevoegde waarde. De eCMR van TransFollow is een betrouwbaar systeem om data te genereren. Vanzelfsprekend kan de ontvanger ook tekenen op deze eCMR, ook met bijvoorbeeld een QR-code zodat er geen direct contact nodig is. Omdat dit artikel bedoeld is om alternatieven te schetsen voor situaties waarbij de ontvanger juist niet wil tekenen wordt daar hier verder niet op ingegaan. Meer lezen over de eCMR van TransFollow [kan hier](#).

Alternatieve bewijzen van aflevering

Omdat je de ontvanger niet fysiek kunt dwingen om (elektronisch) af te tekenen, blijft er daarmee een aantal opties over voor de vervoerder. Niet elke genoemde optie heeft evenveel bewijskracht! De bewijskracht neemt toe bij de alternatieven steeds verder toe. De sterkste bewijskracht (= dwingende bewijskracht) staat hier niet bij, maar dat is dus altijd met handtekening voor ontvangst, waarbij dan wel moet worden bedacht dat de handtekening voorzien is van een naam. Om ook daar discussie over te vermijden, is in dat opzicht de eCMR nog het meest sterk.

1. **Afleveren zonder (elektronische) handtekening voor ontvangst en zonder elektronische handtekening van de chauffeur** en het risico accepteren dat de ontvanger naderhand stelt dat de bewuste goederen niet zijn afgeleverd. Het risico bestaat er zeer waarschijnlijk uit dat de vervoerder niet het tegendeel kan bewijzen, waardoor de vervoerder aansprakelijk is.
2. **Afleveren zonder (elektronische) handtekening voor ontvangst, eventueel met elektronische handtekening van de chauffeur en met notering van ID** op de (elektronische) vrachtbrief. De chauffeur vraagt om legitimatie van de persoon die de goederen in ontvangst neemt. Let wel; het maken van een foto / kopie van de ID-gegevens is niet toegestaan. Noteer de naam van de ontvanger in blokletters (i.v.m. de leesbaarheid), alsmede de laatste 3 cijfers van het ID-bewijs. Bij een elektronische vrachtbrief kan het nuttig zijn dat de chauffeur zelf tekent voor aflevering, mits hieraan een datum-, tijd- en GPS-stempel is gekoppeld. Het risico van deze handelwijze is dat alsnog niet kan worden bewezen dat de goederen daadwerkelijk zijn afgeleverd, maar dit valt met behulp voor voornoemde gegevens wel aannemelijk te maken. Of dat voldoende bewijskracht heeft, valt hier niet te zeggen. Dat is uiteindelijk aan de rechter.
3. **Afleveren zonder (elektronische) handtekening voor ontvangst, eventueel met elektronische handtekening van de chauffeur en met een foto van de achtergelaten colli.** Bij voorkeur op een dusdanige wijze dat duidelijk is dat de goederen zijn achtergelaten op het losadres. Een foto / filmpje met meer details van het losadres is dus raadzaam. Het risico van deze handelwijze is dat alsnog niet kan worden bewezen dat de goederen daadwerkelijk zijn afgeleverd. Worden de goederen ná achterlating gestolen of beweert de ontvanger naderhand alsnog dat de goederen niet zijn ontvangen, dan draagt de vervoerder de bewijslast.
4. **Afleveren zonder (elektronische) handtekening voor ontvangst, eventueel met elektronische handtekening van de chauffeur en met het verzoek om aflevering te bevestigen.** Vraag aan het losadres om de aflevering van de goederen per e-mail binnen (bijvoorbeeld) 6 uur te bevestigen. Kan ook proactief gebeuren door de vervoerder door een e-mail te zenden aan de ontvanger met daarin het verzoek om de ontvangst van de goederen (omschrijven!) te bevestigen. Nadeel van deze optie is dat als de bevestiging niet wordt ontvangen, de vervoerder de bewijslast draagt om aan te tonen dat de goederen wel degelijk zijn afgeleverd. Bij combinatie met optie 4, zijn er i.e.g. de foto's nog.

Maak afspraken met uw klant

In alle gevallen is het zeer aan te raden om vooraf schriftelijke (waaronder e-mail) afspraken te maken met de opdrachtgever hoe om te gaan met de situatie als de ontvanger niet wenst te tekenen voor ontvangst. Bovenstaande alternatieven kunnen dienen als gespreksstof. Bespreek daarbij ook af wat het gevolg is als iemand helemaal niet wenst te tekenen, zoals dat u het pakket niet aflevert, retour neemt naar kantoor / opdrachtgever om het pakket desnoods later alsnog af te leveren. Bespreek en leg vast hoe u vervolgens omgaat met de kosten.