

Vergaderjaar 2005–2006

**30 365**

## **Vaststelling en invoering titel 8.18 (overeenkomst van goederenvervoer over spoorwegen) van het Burgerlijk Wetboek**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 3 mei 2006

Het stemt tot voldoening dat de vaste commissie voor Justitie van de Tweede Kamer na de beantwoording van het verslag de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid acht.

#### **1. Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd of de versnipperde voorbereiding en implementatie van de titels betreffende vervoer niet tot gebrek aan samenhang en transparantie leidt.

Vooropgesteld moet worden dat in de opzet van Boek 8 BW op iedere vervoerstak een op zichzelf staande regeling van toepassing is. Op deze wijze staan alle bepalingen die van belang zijn voor de partijen in een bijzondere vervoerstak overzichtelijk bij elkaar (verwezen moge worden naar de Parl. Gesch. Boek 8, p. 5) en zijn de regelingen voor resp. zeevaart, binnenvaart, wegvervoer, luchtvervoer en spoorvervoer als zelfstandige regelingen te gebruiken. Deze aanpak maakt ook de aansluiting op het internationale recht in een bepaalde vervoerstak goed mogelijk, wat voor de praktijk van het vervoer van groot belang is. In die praktijk is immers het vervoer veelal grensoverschrijdend. In het geval van het spoorvervoer is 70% van het vervoer internationaal vervoer. Waar mogelijk lopen in Boek 8 de regels voor de verschillende vervoerstakken met elkaar in de pas, maar alleen voor zover dit geen afbreuk doet aan de aansluiting bij de internationale regels. De aan het woord zijnde leden onderschrijven ook het belang van aansluiting bij CIM.

De aan het woord zijnde leden merken in dit verband voorts op dat de memorie van toelichting enkele voorbeelden geeft waar de regels van CIM niet zijn overgenomen. In de memorie van toelichting onder Algemeen onder *Overeenkomst van vervoer van zaken* is aangegeven dat de artikelen 7 § 2 onder f, 28 § 2 en 3 en 38 CIM niet zijn overgenomen, omdat zij alleen zien op grensoverschrijdend vervoer. Naar aanleiding van de vraag van deze leden of deze opsomming uitputtend is, kan worden opgemerkt dat de toelichting een aantal voorbeelden geeft. Om dezelfde reden als genoemde voorbeelden behoeven evenmin te worden overgenomen de artikelen 6 § 7 en § 8, 7 § 1 onder p, 8 § 3, 11 § 1, slot, 15 § 6, 16 § 2, slotzin, 28 §§ 2 en 3, artikel 38 en artikel 48 § 5.

Voorts zijn niet overgenomen de volgende artikelen: artikel 22 § 3–5,

omdat CIM dit aan het nationale recht overlaat (verwezen moge worden naar de memorie van toelichting bij artikel 1570); het slot van artikel 23 § 1 CIM is gewijzigd door aan lid 2 van artikel 1571 een tweede zin toe te voegen die hetzelfde duidelijker uitdrukt (verwezen moge worden naar de memorie van toelichting bij artikel 1571, blz. 10); de §§ 1 en 2 van artikel 37 CIM bevatten bepalingen die al in Boek 6 BW voorkomen (verwezen moge worden naar de memorie van toelichting bij artikel 1585); artikel 39 is niet overgenomen in verband met de Wet aansprakelijkheid kernongevallen (verwezen moge worden naar de memorie van toelichting bij artikel 1585); in artikel 1588 is artikel 42 § 3 is vervangen door een overeenkomstige toepassing van artikel 8:1135 (verwezen moge worden naar de memorie van toelichting bij artikel 1588); artikel 46 is niet overgenomen, omdat voor nationaal vervoer artikel 99 e.v. Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering voldoende is (verwezen moge worden naar de memorie van toelichting bij de artikelen 1589–1591); in artikel 1592 is artikel 47 niet overgenomen, maar is artikel 30 CMR gevolgd (verwezen moge worden naar de memorie van toelichting bij artikel; 1592). Artikel 48 § 4 is niet overgenomen, omdat de nationale verjaringsregels deze kwestie al regelen en er geen reden is daarvan hier af te wijken.

Het is verheugend dat de aan het woord zijnde leden tevreden zijn met de verbeteringen ten opzichte van het Algemeen Reglement Vervoer, en dat zij de keuze ondersteunen om de toegangsovereenkomst en de regels voor de aansprakelijkheid tussen vervoerder en beheerder niet op te nemen in titel 8.18, maar in de toegangsovereenkomst als bedoeld in de Spoorwegwet. ProRail en de – thans 38 – vervoerders sluiten jaarlijks een toegangsovereenkomst met daarin een door deze partijen overeengekomen aansprakelijkheidsregime. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vooralsnog niet het voornemen om ten aanzien van deze aansprakelijkheid gebruik te maken van de mogelijkheid in de Spoorwegwet om nadere regels vast te stellen.

De aan het woord zijnde leden vragen voorts of en hoe het gemengd vervoer van personen en goederen is geregeld en of voor partijen voldoende helder is welke regeling dan van toepassing is op de overeenkomst. Vooropgesteld moet worden dat hier nimmer verwarring kan ontstaan. Het nationale spoorvervoer van personen is geregeld in afdeling 5 van titel 2 van Boek 8. Is sprake van een overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze afdeling, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een spoorvoertuig een of meer personen en al dan niet hun handbagage binnen Nederland over spoorwegen te vervoeren, dan is afdeling 8.2.5 BW van toepassing. Op het vervoer van bagage is titel 8.18 dan ook niet van toepassing, zoals in artikel 8:1550 lid 3 uitdrukkelijk is bepaald. Dit heeft tot gevolg dat de bepalingen van titel 8.18 betreffende het goederenvervoer over spoorwegen nimmer van toepassing zijn op personenvervoer en dat de bepalingen betreffende personenvervoer niet van toepassing zijn op goederen, tenzij het bagage betreft.

## **2. Administratieve lasten bedrijfsleven**

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het gebruik van het elektronisch verkeer bij vervoer over spoorwegen, zeker waar de overheid zelf bij het informatieverkeer betrokken is, wordt bevorderd. In antwoord op deze vraag kan worden opgemerkt dat Nederland zich op Europees niveau inzet voor de totstandkoming van internationale technische standaarden voor elektronische informatie-uitwisseling in het spoorgoederenvervoer. Daarnaast is stroomlijning van administratieve procedures, zoals voor het reserveren van treinpaden en het verkrijgen van informatie over tarieven, een van de doelstellingen van de zogenaamde spoorcorridorprojecten. In deze projecten werken overheden, infrastructuurbeheerders en inspectie-

diensten uit diverse landen samen aan het optimaliseren van het spoor-goederenvervoer over een bepaald traject, bijvoorbeeld Rotterdam – Genua.

Ook op het gebied van douaneformaliteiten is terugdringing van de administratieve lasten een uitgangspunt. De Nederlandse douaneadministratie overlegt met enkele spoorwegondernemingen om te komen tot een proefproject waarbij informatie van de onderneming «digitaal» kan instromen in het systeem voor douanevervoer (New Computerized Transit System, NCTS). Hierdoor kunnen dubbele werkzaamheden, zoals het handmatig inbrengen van gegevens, worden voorkomen, waardoor kosten worden bespaard en fouten worden voorkomen.

### **3. Afstemming met de praktijk**

Het wetsvoorstel is niet alleen in nauw overleg met mijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat tot stand gekomen, maar ook in nauw overleg met de organisaties genoemd in de memorie van toelichting. Vooropgesteld moet worden dat alle geraadpleegde organisaties voorstander zijn van nauwe aansluiting bij CIM, omdat hierdoor een evenwichtig op elkaar afgestemd nationaal en internationaal spoorwegrecht tot stand komt, wat de concurrentiepositie van de spoorvervoerders ten goede komt. Vanuit de praktijk is dan ook grote druk uitgeoefend om een regeling als de onderhavig voorgestelde tot stand te brengen. Een en ander heeft ertoe geleid dat er in de praktijk een breed draagvlak bestaat voor het wetsvoorstel.

#### **Artikelsgewijze toelichting**

Bij nota van wijziging zullen de woorden «langs spoorstaven» vervangen worden door «langs spoorwegen».

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een drukfout te herstellen in artikel 1570 waar in onderdeel d na de woorden «zonder instructies gevraagd te hebben,» een nieuwe alinea begint.

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner