

Vergaderjaar 2005–2006

30 365

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

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Algemeen

Stand van zaken

De regels betreffende de overeenkomst van nationaal goederenvervoer over spoorwegen zijn thans op grond van artikel 116 Spoorwegwet (Stb. 2003, 264) neergelegd in het Algemeen Reglement Vervoer (Stb. 1966, 556) (ARV). Het ARV is sterk verouderd en niet meer bruikbaar voor de praktijk. Weliswaar is het ARV sinds 1966 herhaaldelijk gewijzigd, maar deze wijzigingen hebben de overzichtelijkheid en coherentie van het ARV ernstig aangetast en het verouderde karakter van de gehandhaafde bepalingen niet kunnen wegnemen.

De railgoederenvervoersector die inmiddels ver gaand is geliberaliseerd, heeft dringend behoefte aan een gemoderniseerde wettelijke regeling. Veel rechten en plichten op basis van het huidige ARV vormen een belemmering voor aannemen en uitvoeren van vervoersopdrachten, hetgeen een negatieve invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het railvervoer. Dat heeft weer negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven. Vanuit de praktijk is dan ook sterk aangedrongen op een nieuwe regeling voor het nationale goederenvervoer per spoor.

Aansluiting bij de COTIF

In dit verband is tevens de wens naar voren gebracht deze nieuwe regeling te doen aansluiten bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 zoals dat bij het Protocol van 3 juni 1999 te Vilnius is aangepast (Trb. 2000, 70 en Trb. 2002, 25). Dit Protocol is in 2002 stilzwijgend door Nederland goedgekeurd (Kamerstukken 2001/2002, 28 432, nrs. 386 en 1). Te bedenken valt daarbij dat in de Nederlandse railgoederenvervoersector van alle vervoer over spoorwegen 30% nationaal vervoer is en 70% internationaal vervoer. Tot het nationale vervoer hebben in beginsel ook buitenlandse vervoerders toegang. Ook voor hen is aansluiting bij de internationale regels aantrekkelijk. Daarbij komt dat de COTIF, zoals dat na het Protocol van 1999 met de daaraan toegevoegde aanhangsels is komen te luiden, een grondige modernisering van het spoorwegrecht, met name het goederenvervoer, biedt waarbij alle belangen van de bij dat vervoer betrokken partijen opnieuw tegen elkaar zijn afgewogen. Deze regeling biedt daarom een

evenwichtig stelsel, waarvan verwacht mag worden dat het in de praktijk goed functioneert. Aansluiting daarbij in het nationale recht ligt ook daarom voor de hand. Daardoor kan bovendien een minder uitvoerige en duidelijker regeling dan het huidige ARV tot stand worden gebracht. Opmerking verdient voorts dat het Protocol met de daarbij behorende aanhangsels meer omvat dan alleen een regeling van de overeenkomst van goederenvervoer. Een en ander heeft ertoe geleid dat de verwezenlijking van het voornemen om aan te sluiten bij de regeling van het internationale vervoer als volgt is geschied.

Overeenkomst van vervoer van zaken

Het belangrijkste deel van het wetsvoorstel betreft invoeging van de nieuwe titel 18 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Deze titel sluit nauw aan bij aanhangsel B bij het voormelde Protocol, houdende de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM). Opmerking verdient daarbij dat de tekst van CIM niet zonder meer kan worden overgenomen en ook niet kan worden volstaan met verwijzing naar deze tekst, die uiteraard is afgestemd op grensoverschrijdend vervoer over lange trajecten. Wel is de volgorde van de bepalingen en in de regel ook de tekst zo veel mogelijk op de voet gevolgd. De indeling van de artikelen van CIM in paragrafen is evenwel vervangen door de in Boek 8 gebruikelijke indeling in leden. Door aansluiting bij de CIM krijgen vervoerder, afzender en geadresseerde in beginsel te maken met één regime voor het vervoer van zaken over spoorwegen. Ook bestaat geen wezenlijk verschil meer tussen de nationale en internationale vrachtbrief, tussen de nationale en internationale regels voor aansprakelijkheid en tussen nationale en internationale verval- en verjaringstermijnen. Uiteraard zijn de regels van CIM die in het nationale vervoer geen rol kunnen spelen, niet overgenomen. Zo is bijvoorbeeld de bepaling in artikel 7 § 2 onder f volgens welke de vrachtbrief het overeengekomen vervoertraject moet aangeven, in het wetsvoorstel weggelaten, omdat het voor vervoer binnen Nederland geen zin heeft een bepaald vervoertraject overeen te komen. Zo zijn de paragrafen 2 en 3 van artikel 28 CIM en artikel 38 CIM niet overgenomen, omdat zij alleen zin hebben voor grensoverschrijdend vervoer.

Toegangsovereenkomst

Het gaat hier om de overeenkomst die de verhouding regelt tussen de beheerder van de spoorweginfrastructuur en de vervoerder die van de infrastructuur gebruik maakt. Voor internationaal vervoer van personen of goederen is deze verhouding geregeld in de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI), aanhangsel E bij het voormelde Protocol van 3 juni 1999. Voor wat betreft deze verhouding bij nationaal vervoer, gaat het grotendeels om een materie met publiekrechtelijke inslag, die thuis hoort in de Spoorwegwet en niet in het privaatrechtelijke vervoerrecht in Boek 8 BW. De Spoorwegwet (Stb. 2003, 264) regelt deze materie met behulp van de toegangsovereenkomst, bedoeld in artikel 59 van die wet.

Er is in verband daarmee tevens afgezien van een nationaal equivalent van de eveneens in CUI opgenomen privaatrechtelijke regels betreffende aansprakelijkheid tussen vervoerder en beheerder van de infrastructuur onderling, respectievelijk hun verhouding tot hun wederzijdse hulp-personeel. De regels van CUI te dien zake zijn in belangrijke mate aanvullend van aard, nu blijkens artikel 4 CUI *beide* partijen bij de overeenkomst een zwaardere aansprakelijkheid op zich kunnen nemen en ook overigens vaak afwijking is toegestaan. Het ligt voor de hand deze aansprakelijkheid in de toegangsovereenkomst, bedoeld in de Spoorwegwet, nader te regelen.

Voor zover de aansprakelijkheid de ondergeschikten van de vervoerder of

de beheerder van de infrastructuur zou kunnen treffen, vinden deze voldoende bescherming in artikel 6:170 lid 3 en 6:257 van het Burgerlijk Wetboek als ook in de regeling van de arbeidsovereenkomst in Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, met name in artikel 7:661. Gaat het om schade van de ondergeschikte zelf, dan zal deze zijn bescherming kunnen vinden in het dwingendrechtelijke artikel 7:658 en, voor zover hij zich niet op de arbeidsovereenkomst baseert, in de artikelen 8:166¹ als voorgesteld in het onderhavige wetsvoorstel. Ook met het oog hierop is derhalve geen bijzondere regeling nodig.

Opmerking verdient ten slotte nog dat CUI dat mede ziet op vervoer over spoorwegen van personen, juist op dit punt aan de Staten de vrijheid laat om CUI niet toe te passen op slachtoffers van een ongeval op hun grondgebied, voor zover het om eigen onderdanen of eigen inwoners gaat (artikel 2). Ook dat is een aanwijzing dat het niet voor de hand ligt om het voor internationale gevallen geschreven CUI ook voor het nationale vervoer te volgen.

Overeenkomst tot vervoer van personen

Afdeling 8.2.5 BW betreffende het binnenlands openbaar personenvervoer geeft een uniforme regeling van het openbaar personenvervoer over de weg, binnenwateren, zee en over spoorwegen in welk laatste geval de regeling niet alleen het openbaar vervoer omvat maar alle vervoer van personen aan boord van een spoorvoertuig. Deze materie die sinds 1991 in Boek 8 wordt geregeld, levert in de praktijk geen problemen op. Aanpassing van het personenvervoer over spoorwegen aan aanhangsel A bij het Protocol, de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV) ligt daarom niet in de rede. Te meer daar bij het nationale personenvervoer over spoorwegen dat 90 % van alle personenvervoer per spoor betreft, meer behoefte bestaat aan uniformiteit met het personenvervoer over andere vervoermedia dan spoorstaven dan aan uniformiteit met het internationale personenvervoer over spoorwegen. In onderdeel 4 van artikel I zullen daarom alleen enkele noodzakelijke aanpassingen worden voorgesteld.

Verjaring

De bepalingen betreffende verjaring van rechtsvorderingen gegrond op een overeenkomst tot goederenvervoer over spoorwegen als bedoeld in titel 18, zijn in overeenstemming met het stelsel van Boek 8 ondergebracht in titel 20 van dat boek.

Overgangsrecht

Met het oog op de korte looptijd van de vervoerovereenkomsten blijft het vroegere recht van toepassing op overeenkomsten gesloten vóór het in werking treden van titel 8.18. Verwezen moge worden naar artikel II van het onderhavige wetsvoorstel.

Algemeen Reglement Vervoer

Het Algemeen Reglement Vervoer zal worden aangepast aan de invoering van titel 8.18.

2. Administratieve lasten bedrijfsleven

Het wetsvoorstel brengt geen verzwaring, doch veeleer een verlichting van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven mee. Het goederenvervoer over spoorwegen wordt thans geregeld in het Algemeen Reglement Vervoer (ARV) met name in de artikelen 47–115. De daarin opgenomen informatieplichten voor spoorwegondernemingen en de afzenders van goederen worden, indien zij in de nieuwe regeling terugkeren, niet zwaarder, terwijl zij in een aantal gevallen vervallen dan wel worden vereenvoudigd. In artikel 1554 lid 6 is buiten twijfel gesteld dat kan

¹ Ziet op aansprakelijkheid t.a.v. het spoorvoertuig en t.a.v. spoorweginfrastructuur.

worden bedongen dat één vrachtbrief wordt opgemaakt voor de lading van meer spoorvoertuigen tegelijk, waarbij de vereiste gegevens vereenvoudigd kunnen worden weergegeven, bijv door de nummers van de spoorvoertuigen die een identieke standaardlading bevatten. Ook is duidelijk tot uiting gebracht in artikel 1554 lid 7 dat de vrachtbrief kan worden opgesteld in de vorm van elektronische registratie van gegevens. In de huidige praktijk leidt dit tot een beperking van de tijdsbesteding voor de uitvoering van de onderhavige administratieve verplichtingen. Verwacht mag worden dat deze tijdsbesteding in de toekomst nog verder zal dalen, wanneer de systemen van vervoerders en afzenders nog beter op elkaar zijn afgestemd. Dat is mede van belang voor verdere informatieverplichtingen, voor zover zij langs elektronische weg worden nagekomen.

Onderzoek naar de toestand op 31 december 2002 (de «nulmeting») in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de administratieve lasten voor spoorwegondernemingen en afzenders begroot op € 841 000 voor het jaar 2002. Daarbij is uitgegaan van de bepalingen betreffende de inhoud van de vrachtbrief en van de informatieverplichtingen vervat in de artikelen 50 § 1–3, 5 en 6, 51 § 1, 4 en 7, 53 § 2, 56 § 1, 57 § 2, 58a § 2, 59 § 4 en 5, 65 § 1, 66, 70 § 1, 71, 73 § 2, 75, 96 § 3, 104 § 4 en 114 van het ARV. Van deze bepalingen keren echter de artikelen 50 § 3, 5 en 6, 51 § 1, 4 en 7, 53 § 2, 70 § 1, 71, 96 § 3 en 104 § 4 in het wetsvoorstel niet terug. Verder is van belang dat de nieuwe regeling nauw aansluit bij de regeling vervat in CIM voor internationaal vervoer over spoorwegen, zodat onnodige verschillen in de administratieve afwikkeling van nationaal en internationaal vervoer zijn vervallen. Zoals hiervoor onder 1. Algemeen is aangestipt is 70% van het vervoer van goederen over spoorwegen internationaal. De aansluiting bij CIM heeft, ook afgezien daarvan tot een simpeler regeling betreffende de vrachtbrief geleid.

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat van de nieuwe regeling een lastenverlichting mag worden verwacht, die mede zal worden bepaald door de verdere ontwikkeling van het elektronisch verkeer tussen spoorwegonderneming en afzenders. Een vermindering van 10% in de komende tien jaren lijkt realistisch.

Het voorstel is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten. Gegeven de selectiecriteria van Actal heeft het College besloten geen advies uit te brengen.

3. Afstemming met de praktijk

Het voorstel is voorbereid in nauw overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en uitvoerig besproken met de praktijk. Bij dat overleg zijn betrokken EVO die de belangen behartigt van ruim 30 000 verladers, ontvangers en eigen vervoerders, het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer waarin vertegenwoordigd zijn verladers, vervoerders en logistieke dienstverleners, NS Groep NV waarin het reizigersvervoer is vertegenwoordigd en ten slotte ProRail bestaande uit Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I

1. Invoeging titel 8.18

Afdeling 1

Algemene bepalingen

Artikel 1550

1. De vervoerovereenkomst is vormvrij en komt tot stand door wilsovereenstemming tussen partijen.
Verg. de artikelen 8:890, 8:1090, 8:1092.
2. In artikel 1 § 1 CIM wordt de eis van een bezwarende titel gesteld, maar die is in artikel 1550 lid 1 weggelaten (verg. ook de artikelen 58 en 58a ARV). In artikel 1553 is echter wel bepaald dat de regeling alleen dwingend is bij een bezwarende titel.
3. Uit het feit dat op internationaal vervoer over spoorwegen naar of via de ons omringende landen CIM van toepassing is, volgt dat het in de onderhavige titel vrijwel steeds om een overeenkomst gaat die zich tot binnenlands vervoer beperkt. Volgens artikel 1 CIM is de daarin vervatte regeling van toepassing, wanneer de plaats van ontvangst van de te vervoeren zaken en de plaats van aflevering van deze zaken in verschillende lidstaten liggen. Dat brengt mee dat vervoer van bijv. Terneuzen via Antwerpen naar Rotterdam niet onder CIM, maar onder de thans voorgestelde regeling valt. Aandacht verdient verder dat – zoals onder 2 reeds is opgemerkt – CIM slechts geldt voor vervoer onder bezwarende titel. Niet uitgesloten is derhalve dat de onderhavige titel mede van toepassing is in geval van vervoer om niet naar of via een buitenlandse bestemming, bijv. omdat partijen dat zijn overeengekomen. Men zie ook artikel 1553, eerste zin, slotzinsnede.
4. Het staat partijen vrij in de overeenkomst voor het vervoer van zaken over spoorwegen te bedingen dat in afwijking van artikel 8:40 j° 41 BW de onderhavige titel van toepassing is op het vervoer over de weg of binnenwateren dat in aansluiting op het spoorvervoer plaats vindt. De contractuele vervoerder besteedt soms het aanvangs- of slottraject uit aan een vervoerder over de weg of binnenwateren. De contractuele vervoerder kan er behoefte aan hebben dat op het gehele vervoertraject titel 8.18 van toepassing is en niet afdeling 8.2.2 BW (Overeenkomst van gecombineerd vervoer) en daarmee de titels 8.13 en 8.10 BW. De feitelijke vervoerder blijft uiteraard alleen gebonden aan de regels die van toepassing zijn op de betreffende vervoerstak, tenzij partijen bedingen dat ook op het feitelijke vervoer over een ander medium dan het spoor de onderhavige titel van toepassing is. In dit verband moge ook worden verwezen naar artikel 1575 dat een regeling geeft voor de ondervoerder, welke regeling uitdrukkelijk beperkt is tot de ondervoerder over spoorwegen. Op de ondervoerder over spoorwegen is van rechtswege de onderhavige titel van toepassing.
5. In lid 2 wordt bepaald dat de titel niet van toepassing is op postzendingen. Soortgelijke bepalingen komen voor in de artikelen 8:370 lid 4, 890 lid 4 en 1092, eerste zin.
6. Lid 3 bepaalt dat de onderhavige titel niet van toepassing is op het vervoer van bagage, d.w.z. zaken die de vervoerder in verband met een door hem gesloten overeenkomst van personenvervoer op zich neemt te vervoeren (artikel 8:8 BW). Op het vervoer van bagage zijn de regels van afdeling 8.2.5 van toepassing voor zover het handbagage betreft als omschreven in artikel 8:100 lid 3. Dit laatste zal zich doorgaans in het spoorvervoer voordoen. Op het vervoer van overige bagage zijn de regels

van Boek 6 BW (wanprestatie of onrechtmatige daad) van toepassing. Verg. artikel 8:106 i.v.m. 8:1092 laatste zin.

Artikel 1551

Dit artikel bevat de definitiebepalingen voor de onderhavige titel en volgt artikel 3 CIM met een aanpassing onder d. Het gaat om de geldende nationale regeling VSG, die overigens de internationale regeling op dit terrein volgt.

Artikel 1552

De bepalingen betreffende huur, bewaarneming en bruikleen zijn niet van toepassing, wanneer de overeenkomst binnen de omschrijving van dit artikel valt, en dus alle elementen van een vervoerovereenkomst heeft. Het is niet wenselijk dat in dat geval de overeenkomst tevens aan de voorschriften betreffende huur, bewaarneming of bruikleen onderworpen zou zijn, zoals zonder de onderhavige bepaling zou voortvloeien uit artikel 215 van Boek 6 BW. Overeenkomstige bepalingen zijn opgenomen in de artikelen 8:374, 8:893 en 8:1094.

Buiten het terrein van artikel 1552 zijn partijen vrij aan hun overeenkomst de vorm te geven die hen goeddunkt. Men denke aan het geval dat de vervoerder spoorvoertuigen van een derde huurt dan wel in bruikleen krijgt, als ook aan het geval dat een derde eigenaar of huurder is van spoorvoertuigen die hij gebruikt voor het vervoer van zijn eigen producten naar zijn afnemers (de zg particuliere wagens), terwijl de spoorwegmaatschappij voor de door de eigenaar of huurder georganiseerde trein alleen de tractie ter beschikking stelt die in opdracht van de eigenaar of de huurder van de wagens volgens diens instructie de wagens te bestemder plaatse brengt en weer terug brengt naar het station van uitgang. Een dergelijke overeenkomst is niet noodzakelijk een vervoerovereenkomst. Voor internationaal vervoer geldt hier de regeling van aanhangsel D bij het onder Algemeen vermelde protocol, houdende Uniforme regels betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (CUV). Deze regeling is van aanvullend recht. In het nationale recht kan deze materie beter aan de contractsvrijheid van partijen worden overgelaten.

Artikel 1553

Deze bepaling maakt de titel van dwingend recht voorzover het vervoer onder bezwarende titel betreft. Verg. artikel 5 CIM. De bepaling vermeldt mede artikel 1727, nu daar de verjaringsregeling is opgenomen, die eveneens aan CIM is ontleend.

Afdeling 2

Sluiting en uitvoering van de vervoerovereenkomst

Artikel 1554

Dit artikel bepaalt dat de vervoerovereenkomst in een vrachtbrief moet worden vastgelegd, maar dat de afwezigheid, de onregelmatigheid of het verlies van de vrachtbrief het bestaan, noch de geldigheid van de overeenkomst aantast en dat de overeenkomst onderworpen blijft aan de regels van de onderhavige titel.

Bij de terbeschikkingstelling van de zaken overhandigt de afzender een vrachtbrief, met daarvan deel uitmakend een duplicaatvrachtbrief, aan de vervoerder. De vrachtbrief wordt zowel door de afzender als door de vervoerder ondertekend. De ondertekening kan door een stempel of ander

teken van oorsprong worden vervangen. De vervoerder moet op de duplicaatvrachtbrief aangeven dat hij de zaken in ontvangst heeft genomen en het duplicaat aan de afzender teruggeven.

De vrachtbrief is geen waardepapier en derhalve niet verhandelbaar. De vrachtbrief heeft ook niet de legitimatiefunctie die bijv. een cognossement heeft. Dit is ook het voordeel van een vrachtbrief, omdat, indien de identiteit van de geadresseerde vaststaat en het niet de bedoeling is om de vervoerde zaken door middel van overdracht van het vervoerdocument tijdens het vervoer aan een ander over te dragen, het ook niet nodig is dat de geadresseerde in het bezit is van de vrachtbrief om bij aankomst van de zaken om uitlevering te vragen, zolang de geadresseerde maar in staat is zijn identiteit te bewijzen. Via de uitoefening van zijn beschikkingsrecht over de zaken, dat voortduurt tot het moment van aankomst van de zaken op de plaats van bestemming, kan de afzender zonedig aan de vervoerder instructies geven de zaken aan een andere geadresseerde af te leveren. Het probleem van het gebruik van een verhandelbaar vervoerdocument is dat het dikwijls pas beschikbaar is, nadat de zaken ter bestemming zijn aangekomen. Het is veel gemakkelijker om de gegevens omtrent de geadresseerde via elektronisch gegevensverkeer, faxbericht of telex over te seinen.

Lid 6 gaat ervan uit dat in beginsel een vrachtbrief wordt opgemaakt met betrekking tot de lading van ieder spoorvoertuig. Tot uiting is gebracht dat de afzender en de vervoerder kunnen overeenkomen dat voor de lading van meer spoorvoertuigen tegelijk met één vrachtbrief kan worden volstaan. Op dit punt bestaat derhalve contractsvrijheid. Daarin ligt besloten dat de afzender en de vervoerder op dit punt ook voor toekomstig vervoer een regeling dienaangaande kunnen overeenkomen, waarbij de vereiste gegevens vereenvoudigd kunnen worden weergegeven, bijv. door de nummers van de wagens die identieke standaardlading bevatten. Lid 7 voorziet in de mogelijkheid van een elektronische vrachtbrief. Verg. ook artikel 56 § 12 ARV.

Artikel 6 CIM is overgenomen met uitzondering van § 7 en § 8, welke zin missen voor nationaal vervoer, en met enkele correcties om beter bij de nationale terminologie aan te sluiten. In lid 1 zijn de woorden «onder bezwarende titel» geschrapt, verg. artikel 1553 en het bij artikel 1550 opgemerkte (artikel 56 § 1–7, 57a en 58a ARV).

Artikel 1555

Deze bepaling schrijft voor welke aanduidingen de vrachtbrief moet bevatten. Overgenomen is artikel 7 CIM met schrapping van de bepaling in § 1 onder p (artikel 56 § 4 en 5 ARV). Onderdeel p is overbodig in de nationale regeling. Het bepaalde in § 2 onder f is niet overgenomen, omdat het in het nationale vervoer niet voorkomt dat een vervoertraject wordt overeengekomen.

Artikel 1556

Deze bepaling regelt de aansprakelijkheid van de afzender jegens de vervoerder in geval niet voldaan is aan de voorschriften van artikel 1555. Aangesloten is bij artikel 8 CIM met schrapping van § 3 in verband met het niet overnemen in artikel 1555 van artikel 7 § 1 onder p (artikel 57 § 1 ARV).

Artikel 1557

Dit artikel regelt de gevolgen, indien de afzender verzuimd heeft de door het VSG voorgeschreven aanduidingen met betrekking tot gevaarlijke goederen te vermelden. Verg. artikel 9 CIM.

Artikel 1558

De onderhavige bepaling geeft een regel dat de afzender de kosten betaalt, tenzij de afzender en de vervoerder anders zijn overeengekomen. Verg. artikel 10 CIM. De vermelding van «douanerechten» is geschrapt (artikel 60 ARV).

Artikel 1559

De vervoerder heeft het recht te onderzoeken of zending overeenstemt met de door de afzender op de vrachtbrief vermelde gegevens. Indien de zending niet overeenstemt met de aanduidingen op de vrachtbrief of indien de voorschriften met betrekking tot het voorwaardelijk ten vervoer toelaten van de zaken niet zijn nageleefd, dan moet het resultaat van het onderzoek worden vermeld op het blad van de vrachtbrief dat de zaken vergezelt, en eveneens op de duplicaat-vrachtbrief, als de vervoerder daar nog over beschikt. Verg. artikel 11 CIM waarvan het slot van § 1 is geschrapt. De regeling stemt overeen met het huidige recht (artikel 21 CIM 1980 en artikel 57 § 2 ARV). De kosten van het onderzoek komen ten laste van de vervoerde zaak. In de praktijk betekent dit dat de zaak niet wordt afgeleverd dan na betaling van de kosten. De kosten komen derhalve ten laste van degene die gerechtigd is de aflevering van de zaak te verlangen. Welke partij dat is hangt af van de omstandigheden van het geval.

Artikel 1560–1562

De bepalingen regelen de bewijskracht van de vrachtbrief, wie belast is met het laden en lossen en wie aansprakelijk is in geval de verpakking gebrekkig is. Verg. de artikelen 12–14 CIM (artikel 50, 51 en 55 ARV).

Artikel 1563

Deze bepaling geeft een regeling voor de naleving van overheidsvoorschriften (verg. artikel 64 ARV). Met het oog op niet-fiscale douanecontroles worden naast overheidsvoorschriften uitdrukkelijk ook de douanevoorschriften genoemd. Voor het nationale vervoer zijn nl ook veterinaire of phyto-sanitaire controles van belang die door de douane worden bewaakt en gecoördineerd. Verg. artikel 15 CIM met schrapping van § 6 die voor het nationale vervoer geen belang heeft.

Artikel 1564

De bepaling geeft een regeling voor de afleveringstermijnen voor het geval de afzender en de vervoerder daaromtrent niets zijn overeengekomen (verg. artikel 67 ARV). Overgenomen is artikel 16 CIM met schrapping van de slotzin van § 2, nu het in het nationale vervoer niet voorkomt dat een vervoertraject wordt overeengekomen (zie ook artikel 1555 lid 2). In overeenstemming met de Algemene termijnenwet worden naast zondagen en wettelijke feestdagen ook zaterdagdagen vermeld (verg. ook artikel 91 ARV).

Artikel 1565

De vervoerder moet de vrachtbrief en de zaken afleveren aan de geadresseerde. Verg. artikel 68 ARV. Artikel 17 CIM is overgenomen met dien verstande dat in plaats van douaneloods wordt gesproken van douane-entrepot overeenkomstig het spraakgebruik in het nationale vervoer. Nationaal kunnen zaken van douane-entrepot naar douane-entrepot worden vervoerd. Nadat zaken Nederland binnen zijn gekomen, worden zij doorgaans in een entrepot bijv. op de Maasvlakte neergezet om vervol-

gens met een nieuwe vervoerovereenkomst over spoorwegen te worden vervoerd naar een entrepot op de plaats van bestemming, alwaar de zaken dan pas worden ingeklaard.

Artikel 1566–1569

Artikel 1566 bepaalt onder welke voorwaarden de afzender of de geadresseerde het recht heeft over de zaken te beschikken en de vervoerovereenkomst door nadere opdrachten te wijzigen. Artikel 1567 regelt de uitoefening van dat beschikkingsrecht. De bepalingen zijn ontleend aan de artikelen 18 en 19 CIM. Vanaf het ogenblik dat de vrachtbrief is opgemaakt, heeft de geadresseerde op grond van artikel 1566 lid 3 het recht de vervoerovereenkomst te wijzigen, tenzij de afzender anders heeft aangegeven op de vrachtbrief. Voor het geval dat zowel de afzender krachtens lid 1 van artikel 1566, als de geadresseerde krachtens lid 3 van datzelfde artikel de vervoerovereenkomst zou willen wijzigen door latere opdrachten, bepaalt artikel 1567 lid 1 dat de opdracht tot het wijzigen van de vervoerovereenkomst vergezeld moet gaan van de aan de afzender afgegeven duplicaatvrachtbrief waarop de wijzigingen zijn aangegeven. Op deze manier wordt voorkomen dat beiden tegelijk aanwijzingen kunnen geven. De afzender heeft door deze bepaling een sterkere positie dan de geadresseerde mits hij nog in het bezit is van de duplicaatvrachtbrief.

De artikelen 1568 en 1569 betreffen de belemmeringen bij het vervoer en bij de aflevering. Verg. de artikelen 20–21 CIM (artikel 65 en 66 ARV). Net als het huidige ARV bepaalt artikel 1568 dat in geval van belemmering van het vervoer het aan het oordeel van de vervoerder is overgelaten of hij aanwijzingen vraagt aan degene die gerechtigd is over de zaken te beschikken. Hij is derhalve niet verplicht aanwijzingen te vragen, zoals in het wegvervoer. In de praktijk is de vervoerder ook veel beter dan de beschikkingsgerechtigde in staat te beoordelen of en hoe er verder vervoerd kan worden.

Niet is overgenomen dat de vervoerder de zaken «ambtshalve» verder vervoert. Deze verwijzing is overbodig, nu de vervoerplicht is vervallen. In artikel 66 ARV komt de verwijzing evenmin voor.

Artikel 1570

Dit artikel bepaalt dat de vervoerder in geval van belemmering bij het vervoer en bij de aflevering recht heeft op vergoeding van de kosten en bevoegd is de zaken onmiddellijk op kosten van de rechthebbende te lossen. Verg. artikel 22 CIM. De §§ 3–5 zijn evenwel vervangen door overeenkomstige toepassing van artikel 8:1133. CIM laat dit immers gedeels al aan nationaal recht over. Verg. ook artikel 8:1118 en artikel 632 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, dat door de verwijzing naar artikel 1133 mede van toepassing wordt (artikel 66 ARV).

Afdeling 3

Aansprakelijkheid

Artikelen 1571–1575

Deze artikelen regelen de aansprakelijkheid van de vervoerder. Verg. de artikelen 23–27 CIM.

Artikel 1571

Krachtens artikel 1571 is de vervoerder aansprakelijk voor schade veroorzaakt door beschadiging, verlies of vertraging van de zaken gedurende de periode tussen ontvangst van de zaken en de aflevering ervan en komt de vervoerder slechts een beperkte mogelijkheid toe om zich op overmacht te beroepen. De vervoerder kan zich slechts van aansprakelijkheid bevrijden voor zover de schade is veroorzaakt door schuld van de benadeelde, een niet aan de vervoerder te wijten opdracht van de rechthebbende, een eigen gebrek van de zaak (inwendig bederf, vermindering van massa, enz), of omstandigheden die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen. Niet uitdrukkelijk is bepaald dat de vervoerder zich slechts van aansprakelijkheid kan bevrijden, voor zover de schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een *zorgvuldig* vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen. Dit betekent echter niet dat de aansprakelijkheid minder strikt zou zijn. Ook zonder de toevoeging «*zorgvuldig*» moet worden aangenomen dat niet de vermijdbaarheid van de schadeveroorzakende omstandigheid voor de in het geding zijnde vervoerder bevrijdend werkt, maar de zorgvuldigheid die in het algemeen redelijkerwijs van een vervoerder kan worden verwacht.

De vervoerder kan zich niet beroepen op gebreken aan de infrastructuur of de veiligheidsinstallaties om zich van zijn aansprakelijkheid te bevrijden. Artikel 23 § 1 slot CIM formuleert dit met de woorden «De vervoerder is aansprakelijk ... ongeacht welke spoorweginfrastructuur wordt gebruikt». In artikel 1571 is het slot van artikel 23 § 1 CIM gewijzigd door aan lid 2 een tweede zin toe te voegen, die hetzelfde duidelijker uitdrukt. In de tweede zin van lid 2 is de formulering van artikel 8:105 lid 3 gevolgd: «Gebrekkigheid of slecht functioneren van het materiaal waarvan de vervoerder zich bedient, daaronder begrepen de spoorweginfrastructuur, wordt niet beschouwd als een omstandigheid die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.» Verg. ook artikel 8:106 lid 2, 8:1098 lid 2 (artikel 17 lid 3 CMR) en 8:1175 lid 2 alsmede de artikelen 74 en 75 ARV. Blijkens de officiële toelichting (Rapport de l'Office central relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs aux textes adoptés par la 5ème Assemblée générale) bij de artikelen 23 CIM en 26 CIV is het de bedoeling dat de vervoerder in staat voor het materiaal waarvan hij zich bedient en voor de infrastructuur. Opmerking verdient dat de officiële toelichting op artikel 26 CIV, voor wat betreft de aansprakelijkheid van de vervoerder voor de infrastructuur en ander door hem gebruikt materiaal nog explicieter is dan de toelichting bij artikel 23 CIM. Bij artikel 26 CIV wordt gezegd: «que le transporteur ne peut pas se référer à des défauts des véhicules utilisés pour le transport pour s'exonérer de sa responsabilité». Bij artikel 23 CIM wordt gezegd «que le transporteur ne puisse pas invoquer des défauts de la voie ferrée ou des installations de sécurité pour se libérer de sa responsabilité. Cela devait être aussi valable lorsque le transporteur ne gère pas lui-même ces installations.». De slotzin van het voorgestelde lid 2 van artikel 1571 komt echter in de uiteindelijke tekst van artikel 23 CIM en 26 CIV niet meer voor, omdat men een uitdrukkelijke bepaling niet nodig vond.

Lid 3 somt een aantal risico's op die de vervoerder van zijn aansprakelijkheid bevrijden. Het gaat om de bijzondere ontheffingsgronden. Kan de vervoerder aantonen dat een van deze risico's de oorzaak van de beschadiging of het verlies kan zijn, dan wordt vermoed dat de schade daardoor is veroorzaakt (artikel 1573).

Artikel 1572

Artikel 1572 geeft een bijzondere aansprakelijkheidsregeling voor het geval een op eigen wielen rollend spoorvoertuig (d.w.z. zowel met als zonder eigen aandrijving) het te vervoeren object is. Deze bepaling komt overeen met artikel 24 CIM.

Artikel 1573

Teneinde zich van aansprakelijkheid te kunnen bevrijden rust op de vervoerder de last te bewijzen dat het verlies, de beschadiging of de vertraging is veroorzaakt door een van de omstandigheden genoemd in artikel 1571. Deze bepaling komt overeen met artikel 25 CIM Verg. voorts het hierboven bij artikel 1571 opgemerkte.

Artikel 1574

Artikel 1574 regelt het opvolgend vervoer. Deze bepaling stemt overeen met artikel 26 CIM. Wordt de lading op basis van één vervoerovereenkomst door meerdere opvolgende vervoerders vervoerd, dan wordt iedere opvolgende vervoerder door het overnemen van de lading met vrachtbrief partij bij de vervoerovereenkomst en is iedere opvolgende vervoerder voor het gehele traject aansprakelijk. De opvolgende vervoerder kan zich derhalve niet van aansprakelijkheid bevrijden met een beroep op de omstandigheid dat de schade is veroorzaakt op dat deel van het traject dat niet door hem is uitgevoerd, maar door een van de andere vervoerders. Wel komt de vervoerder een regresrecht toe op de vervoerder op wiens traject de schade is veroorzaakt (artikel 1594). De vervoerder is slechts dan van aansprakelijkheid bevrijd, als de vervoerder van dat deel van het traject, waar de schade is veroorzaakt, een beroep toekomt op een van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheid.

Overigens betekent de regel dat elke opvolgend vervoerder voor het gehele traject aansprakelijk is, niet dat dan ook elke vervoerder op dat traject door de rechthebbende kan worden aangesproken. Krachtens artikel 1591 kunnen vorderingen alleen worden ingesteld tegen de eerste of de laatste vervoerder of tegen de vervoerder tijdens wiens traject het schadeveroorzakende voorval zich heeft voorgedaan.

Artikel 1575

Artikel 1575 regelt het ondervoer. Deze bepaling komt overeen met artikel 27 CIM. Van de opvolgende vervoerder moet onderscheiden worden de feitelijke vervoerder. In artikel 1575 is een regeling opgenomen betreffende de aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder, waaronder wordt verstaan de feitelijke vervoerder over spoorwegen, die geen contractuele band heeft met de afzender (artikel 1551 onder b).

De contractuele vervoerder (de «papieren vervoerder») die het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft uitbesteed aan een de feitelijke vervoerder (ondervoerder), blijft voor het gehele vervoer aansprakelijk. De ondervoerder is geen partij bij de overeenkomst. De ondervoerder die daadwerkelijk het vervoer uitvoert, is alleen aansprakelijk voor het door hem uitgevoerde deel van het vervoer. Een ondervoerder die de zaken over een ander medium dan spoorstaven vervoert, wordt beschouwd als een persoon van wiens diensten de contractuele vervoerder gebruik maakt.

Lid 2 maakt de feitelijke vervoerder aansprakelijk voor het door hem zelf verrichte vervoer overeenkomstig het regime van de onderhavige titel in dier voege dat op door hem voor de uitvoering van de overeenkomst gebruikte personen ook de artikelen 1584 (doorbreking limieten) en 1587 (derdenwerking) van toepassing zijn. Dat betekent dat de ondervoerder

en diens hulppersonen niet kunnen worden aangesproken op een andere basis dan de onderhavige titel, ook al heeft de aangesprokene met de afzender geen contractuele band.

Lid 3 voegt hieraan toe dat de afzender afwijkingen van de onderhavige titel waarbij de contractuele vervoerder zich verdergaand verplicht, niet ook tegen de ondervoerder kan invoeren.

Lid 4, tenslotte, bepaalt dat, voor zover beide vervoerders aansprakelijk zijn, die aansprakelijkheid er een voor het geheel is, derhalve hoofdelijk. Er kan altijd een vordering worden ingesteld tegen de contractuele vervoerder. Wordt de contractuele vervoerder aangesproken en heeft hij het vervoer niet zelf verricht dan komt hem regres toe op degene die het vervoer heeft verricht (artikel 1594). In geval van opvolgend vervoer kunnen vorderingen ook worden ingesteld tegen de eerste vervoerder, de laatste vervoerder of de vervoerder tijdens wiens traject de schade is veroorzaakt (artikel 1591). Lid 6 bepaalt uitdrukkelijk dat de vordering ook kan worden ingesteld tegen de feitelijke vervoerder, maar dan uiteraard alleen als de schade is ontstaan tijdens het door hem uitgevoerde vervoer.

Artikel 1576

Indien een volgens de onderhavige titel verzonden zending volgens dezelfde regels wordt doorgezonden en na deze doorzending een gedeeltelijk verlies of beschadiging wordt vastgesteld, wordt vermoed dat de schade tijdens de laatste vervoerovereenkomst is ontstaan, indien de zending onder toezicht van de vervoerder is gebleven en is doorgezonden in dezelfde toestand waarin zij in het station van doorzending is aangekomen. Voor dit vermoeden is derhalve wel vereist dat a) de zending onder toezicht van de vervoerder is gebleven en b) de zending zonder enige wijziging is doorgezonden. Deze bepaling strekt ertoe om het probleem van het versluieren van de leverancier tegen te gaan. Soms zenden afzenders nl. zaken eerst met een vrachtbrief naar een tussenschakel, die deze dan met een nieuwe vrachtbrief waarop deze tussenschakel zelf als afzender staat vermeld, met dezelfde vervoerder naar de geadresseerde doorzendt. De bedoeling is dat de verkoper van de zaken zo voor de koper, de uiteindelijk geadresseerde, verborgen kan houden bij welke leverancier hij die zaken zelf betrokken heeft. Tegen deze achtergrond beoogt artikel 1576 de geadresseerde te beschermen tegen bewijsmoeilijkheden, als de vervoerder zou aanvoeren dat een eventuele schade is veroorzaakt tijdens het vervoer over het eerste stuk, waarbij de geadresseerde geen partij is. In feite worden er voor dezelfde zending twee verschillende vervoerovereenkomsten gesloten, omdat na het beëindigen van het eerste deel van het vervoer, een nieuwe vrachtbrief wordt opgesteld.

Verg. artikel 28 CIM met schrapping van de §§ 2 en 3, die niet bij nationaal vervoer passen. (artikel 76 ARV).

Artikel 1577

De onderhavige bepaling regelt het vermoeden van verlies. Verg. artikel 29 CIM (artikel 77 ARV).

Artikel 1578–1584

De artikelen 1578–1584 regelen de schadevergoeding voor verschillende gevallen. Zij komen overeen met de artikelen 30–36 CIM. Vergelijk ook de artikelen 78–84 ARV.

Artikel 1578

Artikel 1578 regelt de schadevergoeding in geval van verlies conform artikel 30 CIM. Degene die gerechtigd is tot de uitlevering van de zaken, zal moeten bewijzen dat hij schade heeft geleden en de omvang van de schade moeten aangeven.

Is de vervoerder aansprakelijk, dan dient hij de schade te vergoeden. In geval van geheel of gedeeltelijk verlies wordt de schadevergoeding berekend aan de hand van de marktwaarde of bij gebreke daarvan de beurswaarde of bij gebreke van beide de gebruikelijke waarde van een dergelijke zaak op het moment waarop en de plaats waar de zaak is verzonden (de zg. afzendwaarde). Andere schade komt niet voor vergoeding in aanmerking met uitzondering van de vervoerprijs en de overige ter zake van de verloren zaak betaalde kosten (lid 4). Wat de overige ter zake van de verloren zaak betaalde kosten betreft moet van geval tot geval worden bekeken welke kosten hier onder vallen. Daarbij moet ook bekeken worden of de kosten die zijn gemaakt redelijk zijn. Kosten die buiten proporties zijn zoals expertisekosten ten bedrage van € 20.000 voor een schadepost van bij voorbeeld € 40.000, moeten als niet redelijk worden beschouwd. Dit is met name van belang, omdat de vergoeding van bedoelde kosten niet beperkt kan worden op grond van lid 2.

De toepassing van de Accijnswet verschilt bij nationaal vervoer niet van internationaal vervoer. Accijnzen worden pas geheven op het moment dat de zaken in het handelsverkeer worden gebracht. Ook in het binnenlands vervoer kunnen accijnzen op zaken derhalve nog geen rol spelen en opgeschort worden. Dit betekent dat de accijns nog geen deel uitmaakt van de waarde van de lading. Met het oog daarop is het nodig deze uitdrukkelijk in lid 4 uit te zonderen overeenkomstig artikel 30 CIM.

De rekeneenheid is het bijzondere trekkingsrecht zoals dat is omschreven door het Internationale Monetair Fonds (artikel 9 COTIF).

Artikel 1579–1580

Artikel 1579 geeft conform artikel 31 CIM een ondergrens voor schadevergoeding ten gevolge van gewichtsverlies.

Bij beschadiging van de zaak moet de vervoerder de waardevermindering van de zaak vergoeden. Evenals bij verlies komt ook hier andere schade niet voor vergoeding in aanmerking met uitzondering van de hierboven genoemde kosten. Ook hier wordt voor de schadeberekening uitgegaan van de afzendwaarde. Daarbij wordt de zg. rafactiemethode toegepast. Voor de berekening moet eerst vastgesteld worden de waarde die de zaken in onbeschadigde toestand op de plaats van bestemming zouden hebben gehad. Vervolgens wordt naar de werkelijke waarde van de beschadigde zaken ter bestemming gekeken. Uit het verschil in waarde wordt het waardeverminderingpercentage afgeleid. Dit percentage wordt dan toegepast op de waarde die de zaak ten tijde en op de plaats van verzending had, waaruit het bedrag wordt vastgesteld dat de vervoerder als schadevergoeding moet betalen. Door deze berekeningsmethode kan toch ook rekening worden gehouden met de waarde van de zaken ter bestemming (artikel 1580). Deze bepaling is ontleend aan artikel 32 CIM. Evenals in andere takken van vervoer is in het spoorwegrecht derhalve uitgangspunt dat alleen de waardevermindering van de zaken voor vergoeding in aanmerking komt en dat verdere gevolgschade van vergoeding is uitgesloten.

Artikel 1581

Ook vertragingsschade komt voor vergoeding in aanmerking met een limitering van viermaal de vrachtprijs (artikel 1581). Dit artikel is ontleend aan artikel 33 CIM.

Artikel 1582–1583

Krachtens artikel 1582 kunnen afzender en vervoerder overeenkomen dat op de vrachtbrief de werkelijke waarde van de zaken wordt aangegeven, die het maximum van artikel 1578 lid 2 te boven gaat. Van deze mogelijkheid kan gebruik gemaakt worden als het om kostbare lading gaat. In dat geval treedt het aangegeven bedrag in de plaats van maximum van artikel 1578 lid 2. Niet is voorgeschreven dat tegenover deze potentieel hogere schadevergoeding een toeslag op de vracht *moet* staan. Het staat partijen vrij een dergelijke toeslag op de vracht overeen te komen.

Artikel 1583 bepaalt dat partijen een bijzonder belang bij de aflevering kunnen aangeven. Partijen kunnen een toeslag op de vracht overeenkomen voor de verhoging van het schadevergoedingsbedrag.

Verg. de artikelen 34–35 CIM. (artikelen 78–84 ARV).

Artikel 1584

De vervoerder is onbeperkt aansprakelijk in geval van opzet of bewuste roekeloosheid aan de zijde van de vervoerder of diens hulppersonen. Deze bepaling is ontleend aan artikel 36 CIM. Worden de hulppersonen buiten overeenkomst aangesproken, dan komt ook hen, indien zij met opzet of bewuste roekeloosheid die schade hebben veroorzaakt, geen beroep op beperking van aansprakelijkheid toe (artikel 1587).

Artikel 1585

Deze bepaling is ontleend aan artikel 37 § 3 CIM. De rechthebbende moet binnen een redelijke termijn aan de vervoerder de voor de afhandeling van zijn vordering nodige bewijsstukken overleggen. De rente loopt niet gedurende die periode. Teneinde de rechthebbende enigszins aan te sporen wordt hem een redelijke termijn gesteld. Het is aan het oordeel van de rechter overgelaten of de rechthebbende zich aan een redelijke termijn heeft gehouden.

De §§ 1 en 2 van artikel 37 CIM bevatten bepalingen die al in Boek 6 voorkomen. Er is geen reden om nationaal van het gemene recht betreffende verzuim en rente af te wijken. Het verzuim treedt in op het moment dat de vordering wegens wanprestatie ontstaat (artikel 6:83 onder b slot). Dat moment ligt eerder dan het moment van artikel 37 § 2 CIM. Verg. de artikelen 6:124 en 6:119–120 in verband met 6:81–83.

Artikel 38 CIM is niet van belang voor nationaal vervoer.

Artikel 39 CIM is niet overgenomen in verband met de Wet aansprakelijkheid kernongevallen. Die wet kent een exclusieve aansprakelijkheid van de exploitant. De vervoerder van kernstoffen is daarom helemaal buiten Boek 8 (en Boek 6) gebleven (Verg. ook artikel 8:13 en de Parl. Gesch. Boek 8 p. 10, sub 8).

Artikel 1586 en 1587

Krachtens artikel 1586 is de vervoerder aansprakelijk voor zijn ondergeschikten en andere personen van wier diensten hij bij de uitvoering van de overeenkomst gebruik maakt, voorzover deze ondergeschikten en andere personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden.

Conform artikel 40 CIM is de vervoerder ook aansprakelijk voor diensten van zijn hulppersonen voor de rechthebbende waartoe de vervoerder niet verplicht is.

Uitdrukkelijk is bepaald, dat de beheerder van de infrastructuur wordt aangemerkt als een persoon van wiens diensten de vervoerder bij de uitvoering van de overeenkomst gebruik maakt. De vervoerder is derhalve aansprakelijk als de trein ontspoord door een defecte wissel, voor zover de beheerder daarvoor aansprakelijk is. De vervoerder heeft wel de mogelijk-

heid om regres te nemen op de beheerder van de infrastructuur, zulks binnen de grenzen van de toegangsovereenkomst die de verhouding tussen de vervoerder en beheerder van de infrastructuur nader regelt. Volgens artikel 1587 lid 1 kan tegen de vervoerder slechts een vordering wegens aansprakelijkheid worden ingesteld, ongeacht de rechtsgrond, onder de voorwaarden en beperkingen van de onderhavige titel. Dit geldt zowel voor het geval dat de vervoerder wordt aangesproken door zijn wederpartij als door een bij de lading betrokken derde. Ingevolge lid 2 geldt hetzelfde voor een vordering wegens aansprakelijkheid ingesteld tegen de ondergeschikten en andere personen voor wie de vervoerder krachtens artikel 1586 aansprakelijk is, onder wie ook de beheerder van de infrastructuur.

Artikel 1587 regelt derhalve dezelfde problematiek als bij andere vervoerstakken in Boek 8 pleegt te worden geregeld door een verwijzing naar de artikelen 8:361–366. Men zie bij de artikelen 8:31, 8:91, 8:116, 8:880 en 8:1081. In het onderhavige geval is er echter de voorkeur aan gegeven de regeling van artikel 41 CIM te volgen, nu ook overigens in deze titel zo veel mogelijk de regeling van CIM is gevolgd. In de praktijk zal dit tot niet zeer verschillende resultaten leiden. De gedachte die aan de artikelen 8:361–366 ten grondslag ligt, is dat de vervoerder die door een derde wordt aansprakelijk gesteld, aan deze de exploitatie-overeenkomst kan tegenwerpen die deze zelf heeft gesloten of die in de keten van overeenkomsten het dichtst bij hem ligt. Voor de toepassing van artikel 1587 maakt dat weinig verschil, omdat dit artikel ervan uitgaat dat op alle exploitatie-overeenkomsten hetzelfde regime, nl dat van de onderhavige titel van toepassing is. Voorts geeft artikel 1587 lid 2 niet alleen bescherming aan ondergeschikten, zoals artikel 8:365 doet, maar ook aan andere hulppersonen. In de praktijk zal dit evenwel vooral van belang zijn voor de beheerder van de spoorweginfrastructuur, die in het verleden onderdeel van de vervoerende spoorwegonderneming was en waarvan derhalve voor de hand ligt om artikel 1587 lid 2 ook daarop te betrekken. In de woorden «onder de voorwaarden en beperkingen van deze titel» ligt een soortgelijke beperking besloten als waarop artikel 8:366 ziet. Dat kan van belang zijn voor de toepassing van de artikelen 1578–1584.

Afdeling 4

Uitoefening van rechten

Artikel 1588

Deze bepaling regelt het proces-verbaal van vaststelling in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging van de lading. Verg. artikel 42 CIM; § 3 is vervangen door overeenkomstige toepassing van artikel 8:1135; Verg. ook artikel 633 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. (artikel 88 ARV)

Artikelen 1589–1591

Verg. de artikelen 43–45 CIM (artikelen 86–87 ARV).

Artikel 1589 regelt conform artikel 43 CIM hoe vorderingen buiten rechte moeten worden ingediend bij wie en door wie.

Artikel 1590 regelt gedetailleerd wie een vordering kan instellen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat degene die het recht heeft over de te vervoeren zaken te beschikken, ook degenen is die het recht heeft een rechtsvordering in te stellen. Dit betekent dat of de afzender of de geadresseerde een rechtsvordering kan instellen; zij kunnen het nimmer allebei.

Voor de toelichting op artikel 1591 moge verwezen worden naar het hierboven bij artikel 1575 opgemerkte.

Artikel 46 CIM is niet overgenomen. Voor nationaal vervoer is artikel 99 e.v. Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering voldoende. Ook een bijzon-

dere regel als artikel 630 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering is hier niet nodig.

Artikel 1592

Dit artikel is ontleend aan artikel 47 CIM en bepaalt dat door de inontvangstneming van de zaken wordt vermoed dat zij in goede staat en op tijd zijn ontvangen. Dit vermoeden kan worden weerlegd op de limitatief opgesomde gronden in lid 2 (artikel 89 ARV). Hoewel het hier om een vervaltermijn gaat, zou deze bepaling toch in titel 20 van Boek 8 niet goed passen. Artikel 30 CMR bevat een vergelijkbare bepaling, maar dan in de vorm van een vermoeden. Er is voor gekozen die constructie ook hier te kiezen.

De vervaltermijn van artikel 47 CIM is ontleend aan artikel 57 CIM 1980. Blijkens de officiële toelichting op artikel 47 heeft men bij CIM 1999 overwogen artikel 30 CMR te volgen, maar heeft daar uiteindelijk van afgezien. Men kan daarin ook een reden zien om voor nationaal recht CMR te volgen. Een bepaling als artikel 30 CMR komt overigens niet voor in het nationale wegvervoer.

De materie van artikel 48 CIM is in titel 8.20 opgenomen.

Afdeling 5

Onderlinge betrekkingen tussen de vervoerders

Artikelen 1593–1596

Deze bepalingen regelen voor het geval er meer vervoerders bij het vervoer betrokken zijn de onderlinge betrekkingen tussen deze vervoerders. Artikel 1593 regelt de verdeling van de kosten. Artikel 1594 regelt het regres (zie ook hierboven bij artikel 1574). Artikel 1595 regelt de regresprocedure. En ten slotte bepaalt artikel 1596 dat de vervoerders onderling van het bepaalde in de artikelen 1593 en 1594 kunnen afwijken. Verg. de artikelen 49–52 CIM.

2. Aanvulling titel 8.20

Artikel 1727

De op een vervoerovereenkomst gegronde rechtsvordering verjaart in beginsel door verloop van één jaar. In een aantal met name genoemde gevallen verjaart de rechtsvordering pas na twee jaar. Dit is bijv. het geval bij een vordering tot vergoeding van schade die is veroorzaakt door opzet of bewuste roekeloosheid. Voorts is dit ook het geval, indien er sprake is van doorzending in de zin van artikel 1567.

In lid 2 worden al naar gelang het soort vordering verschillende momenten opgesomd voor de aanvang van de verjaringstermijn. Zo begint bij de vordering tot schadevergoeding ten gevolge van verlies, beschadiging of overschrijding van de leveringstermijn de verjaringstermijn te lopen op de dag van aflevering (lid 2 onder b). Betreft het een niet met name genoemde vordering, dan begint de verjaringstermijn te lopen op de dag waarop het recht kan worden uitgeoefend (lid 2 onder c). Dit laatste is bijv. het geval als het om een regresvordering gaat conform artikel 1594.

De regels komen overeen met artikel 48 § 1–3 CIM (artikel 90 ARV). De daarop volgende paragrafen passen niet in een nationale regeling.

3. Aanvulling titel 8.1

Artikel 3b

Dit artikel bevat de definitiebepalingen die van belang zijn voor het spoorvervoer zoals geregeld in afdeling 8.2.5, titel 8.18 en titel 8.19. Overeenkomstig de nieuwe Spoorwegwet (artikel 1 onder e) is gekozen voor spoorvoertuig als centraal begrip. Artikel 8:1670 onder b spreekt van »spoorrijtuig» en de artikelen 8:1098, 1148 en 1175 spreken van «spoorwagon». De artikelen 7 § 1 onder k, 24 en 30 CIM spreken van «spoorwegvoertuig». Het verdient de voorkeur in Boek 8 consequent van «spoorvoertuig» te spreken, welke term in de praktijk ook wordt gebruikt voor het vervoer van goederen.

De thans gekozen term is in de bepaling onder a opgenomen. Onder b en c zijn omschrijvingen opgenomen van de spoorweginfrastructuur en van de beheerder van de spoorweginfrastructuur. Ook in deze beide gevallen is aansluiting gezocht bij artikel 1 van de spoorwegwet evenwel op een zodanige wijze dat de omschrijvingen van toepassing zijn op alle spoorwegen en dus niet beperkt tot de hoofdspoorwegen waarvoor de Spoorwegwet zal gaan gelden. In de bepaling onder b is door het afzonderlijk vermelden van «spoorwegen als bedoeld in artikel 1 onder b van de Spoorwegwet» duidelijk uitgedrukt dat het om alle spoorwegen gaat, niet alleen over de spoorwegen waarop de in artikel 1 onder c bedoelde bijlage 1, onderdeel A van Verordening nr 2598/70 van de Europese Commissie ziet.

In de bepaling onder c is tot uitdrukking gebracht dat onder de beheerder van de spoorweginfrastructuur in de eerste plaats valt de beheerder bedoeld in artikel 1 onder h van de Spoorwegwet. Voorts als voor het beheer van de spoorweginfrastructuur geen concessie is verleend als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet, is de beheerder degene die de spoorweginfrastructuur ter beschikking stelt.

De omschrijvingen onder b en c zijn van belang voor de artikelen 105, 106, 1586, 1661 en 1673.

Voor de omschrijving van spoorwegonderneming in onderdeel d moge worden verwezen naar de toelichting hierna onder **6 onder het kopje «Aanvulling titel 8.19»** sub 2.

4. Wijziging afdeling 8.2.5

De scheiding tussen spoorwegonderneming/vervoerder en beheerder van de spoorweginfrastructuur, die thans in verschillende handen zijn, heeft ook enkele verduidelijkingen in afdeling 8.2.5 nodig gemaakt; men zie ook de artikelen 1571 lid 2 en 1586 van het onderhavige wetsvoorstel. Met het oog daarop zijn de artikelen 8:105 en 8:106 van nieuwe leden voorzien, waarin wordt bepaald:

- a. dat de beheerder van de spoorweginfrastructuur een hulppersoon is van de vervoerder;
- b. dat gebreken of slecht functioneren van die infrastructuur niet een omstandigheid is die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.

Dit laatste is aldus geformuleerd dat die infrastructuur is gebracht onder het «materiaal» waarvan de vervoerder zich bedient, in de zin van artikel 8:105 lid 3, onderscheidenlijk 8:106 lid 2.

Men lette erop dat de overeenkomst tussen vervoerder en de beheerder van de infrastructuur geen exploitatie-overeenkomst is in de zin van de artikelen 8:361–366, waarnaar in artikel 8:116 wordt verwezen. Met het oog daarop is na artikel 116 een nieuw artikel toegevoegd dat bepaalt dat de beheerder van de spoorweginfrastructuur op de artikelen 365 en 366 kan beroepen op dezelfde wijze als ondergeschikten van de vervoerder over spoorwegen dit kunnen. Het resultaat daarvan komt overeen met wat

volgens CIV geldt bij internationaal vervoer van personen over spoorwegen, en volgens CIM ook bij goederenvervoer. Zie ook deze toelichting bij artikel 1586–1587. De bepaling omvat tevens het geval dat bijvoorbeeld een goederentrein van een andere spoorwegonderneming op een passagierstrein botst. Ook in dat geval is de vervoerder van de passagiers aansprakelijk, ook al heeft hij geen schuld, en kan hij zich op de weren en limieten van de wet beroepen.

5. Wijziging titel 8.13

Voor de toelichting moge worden verwezen naar het hierboven onder 3. Aanvulling titel 8.1 opgemerkte.

6. Aanvulling titel 8.19

1. In deze titel is een nieuwe afdeling 1 ingevoegd, waarin slechts één artikel is opgenomen nl artikel 1661. Het eerste lid van dat artikel brengt een verduidelijking ten opzichte van het huidige artikel 173 van Boek 6. Die bepaling is immers ook van belang voor spoorvoertuigen, nu deze niet in het derde lid van dat artikel worden uitgezonderd. De thans opgenomen regel sluit aan bij het stelsel van artikel 181 van Boek 6 BW. Dat betekent dat, als in het geheel geen sprake is van enig bedrijfsmatig gebruik, artikel 6:173 van toepassing is, wat leidt tot aansprakelijkheid van de bezitter.

Het tweede lid van artikel 1661 neemt de bepaling over van artikel 16 lid 5 van de Spoorwegwet, maar dan voor elke spoorweginfrastructuur ook die waarvoor geen concessie geldt. Artikel 16 lid 5 kan derhalve vervallen.

2. De oorspronkelijke vierde afdeling van titel 19 wordt vernummerd tot afdeling 2. Zij bevat een regeling die in Boek 8 tezamen met de afdelingen 8.6.4, 8.11.4 en 8.14.1, is ingevoegd bij de Wet van 30 november 1994 tot aanvulling van de Boeken 3, 6 en 8 van het Burgerlijk Wetboek met regels betreffende de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen en verontreiniging van lucht, water of bodem. Deze afdelingen bevatten vrijwel identieke regelingen betreffende de aansprakelijkheid voor schade door gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer daarvan. Deze aansprakelijkheid wordt telkens gelegd op, kort gezegd, de exploitant van het vervoermiddel, d.w.z. degene die de zeggenschap heeft over het gebruik van het vervoermiddel. Voor wat gevaarlijke stoffen aan boord van een spoorvoertuig betreft is deze exploitant in artikel 1670 onder f omschreven als degene «die een spoorweg exploiteert». Die omschrijving gaat uit van de destijds bestaande situatie dat de spoorweginfrastructuur en de spoorvoertuigen die van die infrastructuur gebruik maken in de hand van één zelfde spoorwegonderneming zijn. Dat uitgangspunt is thans evenwel niet juist meer. De spoorwegonderneming heeft nu nog uitsluitend zeggenschap over de door haar gebruikte spoorvoertuigen. In het stelsel van de voormelde afdelingen brengt dit mee dat de aansprakelijkheid voor de schade door gevaarlijke stoffen aan boord van een spoorvoertuig op de spoorwegonderneming moet worden gelegd zoals nader aangegeven in artikel 1673 lid 1. In verband daarmee is in de thans voorgestelde tekst artikel 1670 onder f vervangen door een omschrijving in artikel 3b van «spoorwegonderneming», die verwijst naar artikel 1 onder f van de Spoorwegwet. In deze nieuwe opzet is de tweede zin van de bepaling onder f overbodig geworden en derhalve vervallen.

Men lette erop dat artikel 1 onder f Spoorwegwet zowel als artikel 2 van de richtlijn 95/18/EG, waarnaar de Spoorwegwet verwijst, in de omschrijving van spoorwegonderneming als element opnemen dat deze de beschikking heeft over en moet zorgen voor tractie. Met het oog daarop is in artikel 1673 lid 1 mede uitgedrukt dat de zeggenschap over het gebruik van het spoorvoertuig berust bij de spoorwegonderneming die voor tractie zorgt. Aldus loopt de bepaling in de pas met wat geldt bij de over-

eenkomstige regelingen voor binnenvaartvervoer en wegvervoer. In geval van slepen, trekken of duwen is ook daar de aansprakelijkheid gelegd op het slepende, trekkende of duwende vervoermiddel. Verwezen moge worden naar de artikelen 8:1032 lid 2 en 8:1212 lid 2 BW.

Deze voormelde wijziging heeft tot gevolg dat in de hele afdeling telkens «exploitant» vervangen is door «spoorwegonderneming». Voorts is de in de afdeling gebruikte term «spoorrijtuig» overal vervangen door «spoorvoertuig».

Deze wijzigingen zullen hierna niet meer afzonderlijk worden toegelicht.

Artikel 1673

De hiervoor toegelichte wijziging van artikel 1670 onder f brengt mee dat ook artikel 1673 lid 1 aanpassing behoeft. Zoals gezegd wordt de aansprakelijkheid op de spoorwegonderneming gelegd, hetgeen overigens niet tot een materieel verschil leidt.

In de nieuwe redactie van artikel 1670 onder f is artikel 1673 lid 2 overbodig geworden en derhalve geschrapt, wat tot vernummering van de daarop volgende leden heeft geleid.

Vervolgens is aan het artikel een nieuw lid 7 toegevoegd betreffende de spoorweginfrastructuur. De onderhavige afdeling evenals de corresponderende afdelingen 8.6.4, 8.11.4 en 8.14.1 strekt ertoe de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen aan boord van een spoorvoertuig zoveel mogelijk te concentreren, in de nieuwe opzet bij de spoorwegonderneming die de zeggenschap over het gebruik van het spoorvoertuig heeft. Dat is van belang voor het voorkomen van dubbele aansprakelijkheid en derhalve dubbele verzekering. In dat stelsel past het de aansprakelijkheid van – kort gezegd – ondergeschikten en andere personen voor wie de spoorwegonderneming aansprakelijk is, zoveel mogelijk uit te sluiten. Uitgaande van dit stelsel is eveneens wenselijk buiten twijfel te stellen dat deze uitsluiting ook geldt voor de beheerder van de infrastructuur. Het nieuwe lid 7 bepaalt daarom dat deze begrepen moet worden onder de in lid 5 onder a bedoelde personen, te weten de «ondergeschikten, vertegenwoordigers en lasthebbers» van de spoorwegonderneming of wel: de personen voor wie de spoorwegonderneming aansprakelijk is. Het resultaat van deze wijziging is dat degene die de schade lijdt, er door de splitsing tussen spoorwegonderneming en spoorweginfrastructuur niet op voor- of achteruitgaat.

Artikel 1677

Ook het eerste lid van dit artikel dient te worden aangepast aan het stelsel van het nieuwe artikel 1670 onder f. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt de bepaling van dit lid enigszins te verduidelijken. De bedoeling is een regel te geven voor het voor de hand liggende geval dat meer vervoermiddelen met gevaarlijke stoffen aan boord bij de gebeurtenis waardoor de schade is ontstaan zijn betrokken, zonder dat duidelijk is bij welk vervoermiddel zich de eigenlijke schadeoorzaak heeft voorgedaan. Zolang dat niet vast staat, zijn alle betrokken spoorwegondernemingen en exploitanten van andere voertuigen hoofdelijk voor de schade aansprakelijk. Aan een dergelijke bepaling is met name behoefte wanneer het gaat om spoorvoertuigen, voertuigen (voor vervoer over de weg) en luchtkussen voertuigen. Voor het overige kan de materie worden overgelaten aan artikel 99 van Boek 6.

Artikel II

Artikel 251a

Op overeenkomsten van het vervoer van goederen die zijn gesloten vóór het in werking treden van titel 8.18, is het vroegere recht van toepassing verklaard (eerbiedigende werking). Overeenkomsten tot het vervoer van goederen hebben doorgaans een korte looptijd en het is derhalve het eenvoudigst het oude recht waaronder zij gesloten zijn, te handhaven. Eenzelfde stelsel is gekozen bij de invoering van de overige titels van Boek 8 (verg. artikel 251 Overgangswet Boek 8).

Artikel III

De onderhavige bepaling wordt vervangen door het voorgestelde lid 2 van artikel 1661, zodat zij kan vervallen. Verwezen moge worden naar de toelichting hierboven bij **6. Aanvulling 8.19**.

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

Transponeringstabellen

ARV	Titel 8.18	CIM 1999	CIM 1980	Boek 8
1				
2	1586-1587	40-41	50- 51	
47			4c	
48			5	
49			36 § 3g	
50-51	1560-1562	13, 14	19, 20	
52 (vervallen per 30/8/1995)			20	
53				
54			20 § 4	
55	1560-1562	13	20	
56 § 1-7	1554, 1555	6 en 7	12, 13	
56 § 10			13 § 3	
56 § 12			7, 8, 9, 10	915, 1119
57 § 1 lid 1	1556	8	18	
57 § 2	1559	11	21	
57a	1554	6 § 9	7, 8, 9, 10	
58	1550	6	11	
58a	1550, 1554	6 § 9	7, 8, 9, 10	
59	1555	3 sub c		
60	1558	10	15	
61				
62			24	
63				
64	1563	15	25	
65-66	1566-1570	19, 20, 22	30-33	1125
67	1564	16	26, 27	
68	1565	17	28	
68a				
69				
70				
71				
72				
73		21-22	34	
74	1571-1575	16 en 23, 26	35, 36	896
75	1571-1575	25	37	1100
76	1576	28	38	
77	1577	29	39	1137
78-84	1578-1584	30-36	16, 40-47	387, 388, 903, 906, 1103, 1108
85		39	49	
86-87	1589-1591	43-45	53-54	
88	1588	42	52	
89	1592	47	57	
90	1727	48 § 1-3	58	

Titel 8.18	ARV	CIM 1999
1550	58 en 58a	6
1551		3
1552		
1553		5
1554	56 § 1-7, 57a, 58a	6
1555	56 § 4-5	7
1556	57 § 1	8
1557		9
1558	60	10
1559	57 § 2	11
1560-1562	50, 51, 55	12-14
1563	64	15
1564	67	16
1565	68	17
1566-1569	65, 66	18-21
1570	66	22
1571-1575	74, 75	23-27
1576	76	28
1577	77	29

Titel 8.18	ARV	CIM 1999
1578	78	30
1579-1584	78-84	31-36
1585		37 § 3
1586-1587	2	40, 41
1588	88	42
1589-1591	86-87	43-45
1592	89	47
1593-1596		49-52
1727	90	48 § 1-3